

El centro de la ciudad en las periferias

Carlos CORRAL SÁEZ

Director Técnico de la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades

RESUMEN: La búsqueda de un centro atractivo, funcional e identificable como tal por el ciudadano es una de las asignaturas pendientes de muchas de nuestras ciudades de las periferias metropolitanas. Un centro basado en la proximidad, accesible a pie y en transporte colectivo, como alternativa efectiva frente a otras áreas de centralidad nacidas al amparo de la cultura del automóvil. Un centro con espacios de calidad ambiental, integrados en la red continua del espacio colectivo de la ciudad, y accesible por tanto desde los diversos barrios de la ciudad periférica.

Este es el sentido que tienen las operaciones piloto del Programa "Accesibilidad y Medio Ambiente en las Ciudades" que se están desarrollando en Fuenlabrada con la creación del Nuevo Centro en el entorno de la Estación y del Plan de Movilidad y Calidad Ambiental de Baracaldo que se presentan en este artículo.

La periferia se caracteriza por la presencia de múltiples funciones urbanas en un área sin una estructura urbana coherente que les de cohesión y las integre en un espacio común. En el término periferia se incluyen desde los grandes barrios de viviendas sociales de las pasadas décadas a los más modernos desarrollos lineales -bandas comerciales y de servicios- construidos en el entorno de vías o nudos de comunicación. Se asocia como periférico algo "alejado del centro" o algo que no tiene carácter de "centralidad". La periferia sería como "la parte trasera" de la ciudad consolidada, de la ciudad central.

Sin embargo ahora que el patrón de la distancia no está determinado por la

distancia física sino por el tiempo o por otros valores asociados con el motivo del viaje, se pueden dar tipos diversos de centralidad y periferia a lo largo y ancho de la metrópoli. Se está desarrollando una nueva forma de carácter céntrico, fomentado por la movilidad y no por la proximidad⁽¹⁾

No existen recetas generales para las diversas situaciones periféricas. La localización en el área metropolitana y a nivel regional, el desarrollo socioeconómico y otros factores influyen en la diferente problemática de las ciudades o barrios de la

[1] C.E.E. 1991. LIBRO VERDE sobre el Medio Ambiente Urbano. Contribuciones de los Expertos.

periferia cuanto más nos acercamos al entorno local concretando las medidas. En general, se trata de resolver los efectos negativos de una urbanización acelerada en donde se echa en falta la calidad de los espacios o el funcionamiento adecuado de las diversas actividades ciudadanas, movilidad incluida.

Por otra parte, mientras en la ciudad antigua o en los ensanches se proponen con frecuencia tratamientos más o menos coherentes y de calidad en los proyectos de viario o en los espacios públicos, la periferia sufre a veces la poca atención de los poderes públicos, con inversiones reducidas frente a su peso poblacional o a su importancia en el conjunto de la ciudad o metrópoli.

Hay una falta de planificación, consecuencia no sólo del proceso acelerado de formación de las ciudades sino de la dificultad de elaborar instrumentos de planificación que afectan a varios municipios y que se integren en una estrategia adecuada por el con junto del Area Metropolitana.

En las actuaciones llevadas a cabo en la última década se ha hecho hincapié en el aspecto asistencial, intentando dotar a los barrios de la periferia de equipamientos de todo tipo, que los acercasen a la situación de otras áreas de la ciudad central. No se ha logrado parar sin embargo la degradación paulatina de poblaciones y espacios y la marginalización de las áreas monofuncionales que son la mayor parte de los barrios periféricos(2). Se ha potenciado la creación de grandes centros comerciales y de ocio situados fuera del contexto urbano, propiciando aún más la concentración y especialización espacial poniendo trabas a la propia estructura comercial y de servicios que se iba formando en algunos barrios periféricos.

Este tipo de actuaciones se basan en un análisis simplista, que apoya medidas rentables para determinados sectores económicos y que pueden resolver a primera vista déficits dotacionales, impide el análisis de la ciudad como un conjunto complejo en el

que la producción económica no es sino uno de los factores de su calidad.

Hace falta pues un análisis global de las múltiples situaciones periféricas, una nueva cultura de la planificación en la que se tengan en cuenta las diversas disfuncionalidades que aparecen en la periferia y se intenten atajar dentro de una estrategia global en la que deberán coordinarse las acciones sectoriales que participan en su formación y crecimiento. Ordenación del territorio, transporte, vivienda, actividades económicas y sociales, deben atacarse desde una perspectiva global y concertada entre las diversas Administraciones con competencia en "la ciudad".

Sin embargo, con frecuencia aparecen intereses contradictorios de los municipios vecinos o con la ciudad central, y es difícil conseguir una concertación duradera, necesaria para poder llevar a cabo medidas estructurales o políticas a medio y largo plazo. En este caso la Administración Autónoma desde su ámbito regional y la Central en el nivel metodológico pueden cumplir un papel importante en la implementación de actuaciones y en la búsqueda de estrategias adecuadas a las características de las periferias metropolitanas.

En este momento, tanto desde las políticas nacionales como de las que se están impulsando desde la Unión Europea se llevan a cabo determinados proyectos piloto de actuación en este tipo de áreas urbanas, con un objetivo globalizador: la mejora del Medio Ambiente Urbano. El intercambio de experiencias puede ayudar a ir delimitando la validez de las propuestas y estrategias e ir creando un conocimiento preciso de las técnicas de intervención en la ciudad.

La receptividad hacia las periferias metropolitanas por parte de las Administraciones está cambiando y están en la palestra en estos momentos planes "integrales" a nivel regional que afectan al desarrollo urbanístico, económico y social de metrópolis como de Región de Madrid o el área de Bilbao y la Ría del Nervión.

El primero de estos "macroplanes" impulsado por la Sociedad Arpegio de la Comunidad de Madrid plantea la creación de

(2) Agustín HERNÁNDEZ AJA. "Propuestas para el Sur. Una página del Libro del Medio Ambiente Urbano", en ALFOZ 102-103. Espacio Social y Periferia Urbana.

un Nuevo Espacio Metropolitano en el Sur de Madrid, en un área que comprende el territorio de ocho municipios entre los que se encuentran cinco ciudades intermedias superiores a los 100.000 habitantes. Definido como "un proyecto de desarrollo sostenido", el Nuevo Sur Metropolitano incorpora además de la revitalización de los núcleos centrales de esas ciudades, la creación de una nueva Ciudad Lineal del Sur como eje territorial donde localizar actividades productivas, servicios, equipamientos y residencia, y un Parque Metropolitano como elementos articuladores del espacio regional.

Por su parte, la propuesta para la Ría de Bilbao, la operación Bilbao-Ría 2000, centrada más en sus primeras actuaciones en la creación de un nuevo centro terciario-institucional a caballo entre Bilbao Ciudad y los municipios de ambas márgenes de la ría, tiene también una fuerte componente de operación estructuradora del territorio regional y de sus actividades, la reordenación del sistema de transporte colectivo y de las grandes terminales de mercancías y un proyecto de recuperación ambiental de la Ría.

Es en estos dos espacios metropolitanos donde se llevan a cabo sendas actuaciones de "nuevo centro" en ciudades de la periferia. Recogiendo las iniciativas de los Ayuntamientos de Fuenlabrada, municipio del Sur de Madrid, y de Baracaldo, ciudad de la margen izquierda de la Ría, la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades del MOPTMA lleva a cabo sendos proyectos piloto de ordenación del transporte colectivo, la accesibilidad y el sistema de espacios públicos con el objetivo de crear un nuevo centro en el entorno de la Estación de Cercanías en Fuenlabrada, y de potenciar un nuevo área institucional y comercial prioritario para peatones y transporte colectivo en el corazón de Baracaldo.

Este tipo de estudios y proyectos piloto se encuadran al igual que otros realizados en diferentes tipologías de áreas urbanas (ciudades históricas, operaciones de integración infraestructuras-ciudad, revitalización de áreas industriales en declive) en el Programa "Accesibilidad y Medio Ambiente en las Ciudades" incluido en el apartado de Transporte en Medio Urbano

del Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 del MOPTMA. El programa pretende desarrollar estrategias y metodologías de actuación en Transporte y Medio Ambiente Urbano siguiendo las directrices que planteaba en su día el Libro Verde sobre el MEDIO AMBIENTE URBANO de la Comisión de las Comunidades Europeas⁽³⁾

FUENLABRADA, UN NUEVO CENTRO EN EL ENTORNO DE LA ESTACIÓN

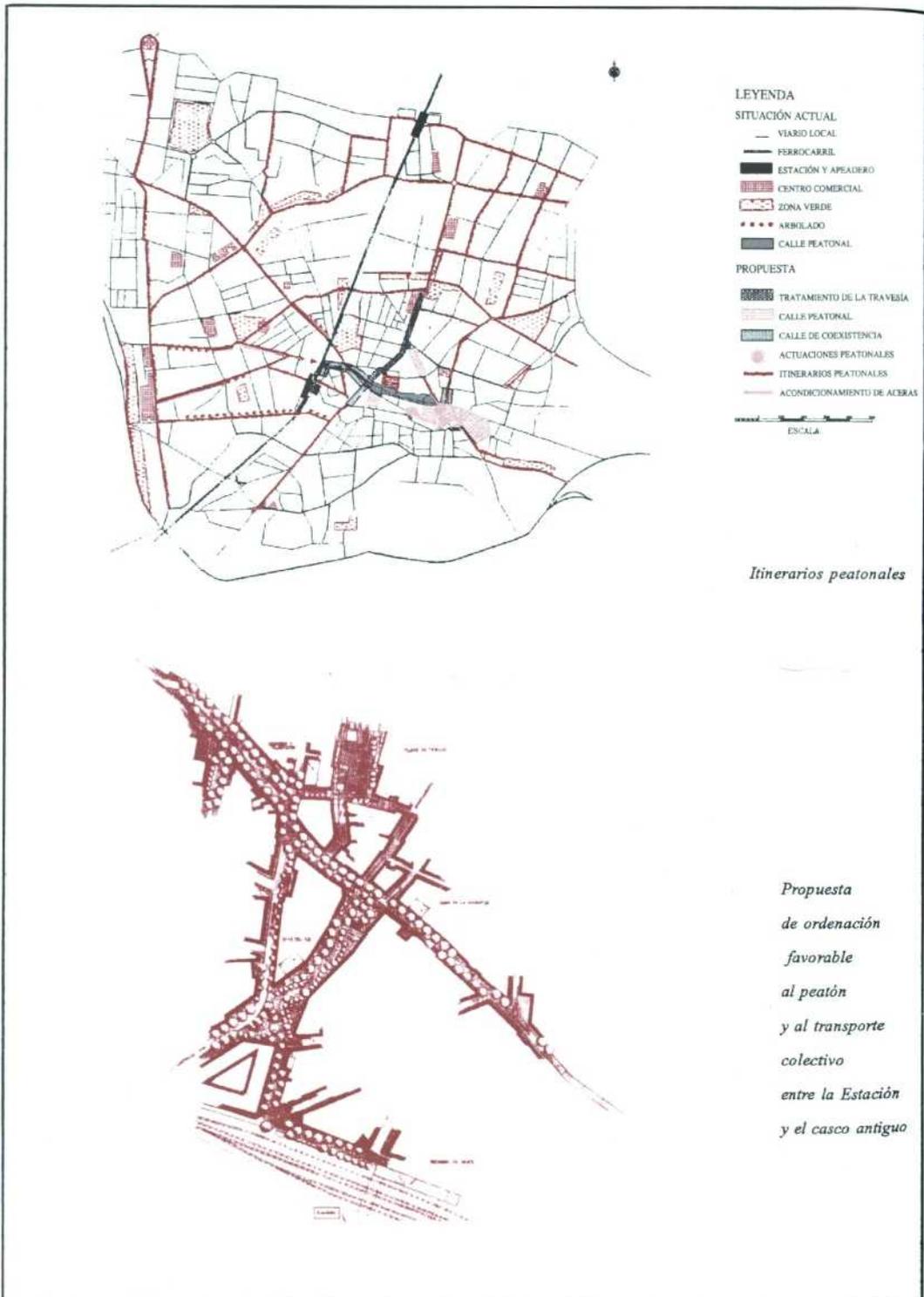
Fuenlabrada constituye uno de los municipios más poblados del Sur Metropolitano madrileño. Situado en la llamada segunda corona, el crecimiento urbanístico acaeció con posterioridad al de otros municipios más cercanos a Madrid, en plena década de los setenta, prolongándose en los ochenta. El crecimiento soportado durante esos años fue típico de la periferia metropolitana madrileña. En torno a un núcleo central, de origen rural, la ciudad se desarrolla mediante la construcción de grandes promociones inmobiliarias que pasan a convertirse en los futuros barrios de la ciudad. Este desarrollo inmobiliario se apoya en las escasas infraestructuras y servicio existentes, que sólo más tarde son mejorados.

Al contrario que otros municipios del Sur, Fuenlabrada ha crecido manteniendo un viario interior de amplias dimensiones y generosa capacidad. Esta holgura interior contrasta con la escasez de sus accesos, sólo resueltos en parte con la construcción de la autovía Móstoles-Pinto y el desdoblamiento de la M-409 hasta Leganés.

El desarrollo urbanístico de nueva planta ha permitido construir una línea férrea que atraviesa de norte a sur la ciudad. Esta línea, dedicada principalmente al transporte de viajeros de cercanías, dota de una accesibilidad excepcional al núcleo central de Fuenlabrada, comunicándolo con el centro de Madrid en un corto espacio de tiempo.

(3) MOPTMA Transporte y Medio Ambiente en las Ciudades. Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades.

NUEVO CENTRO DE FUENLABRADA



La búsqueda del centro

Los distintos barrios de Fuenlabrada poseen ya un nivel de dotaciones en equipamiento (escolar, centros sociales, deportivos,...) similar e incluso mejor que algunos barrios de Madrid municipio. Sin embargo no existe un centro identificable al menos para los ciudadanos de los nuevos barrios del "bloque abierto". Es preciso crearlo, y para ello se tuvieron en cuenta una diversidad de criterios que ha permitido enriquecer la solución adoptada:

- El centro se localiza en torno a la estación de ferrocarril, punto obligado de paso de un porcentaje significativo de los ciudadanos de Fuenlabrada que trabajan en otros municipios de la Región madrileña. La utilización del ferrocarril de cercanías y del transporte colectivo es elevada para este tipo de viajes recurrentes.

- El espacio que ocupará el nuevo centro es un "área vacía" entre la estación de ff.cc. y los barrios al Oeste de la ciudad, lo que dará continuidad a la urbanización entre el casco antiguo y los nuevos barrios.

- La nueva centralidad contendrá el edificio del Ayuntamiento, un centro comercial de mediana superficie, áreas terciarias, equipamientos, nuevos edificios de viviendas y un intercambiador de transporte que facilite el uso combinado de medios para las relaciones del municipio con otros del área metropolitana.

- La actuación lleva una componente importante de mejora ambiental del entorno y permitirá resolver la problemática de integración del ferrocarril en los barrios a ambos lados del área ferroviaria.

En este sentido, Fuenlabrada asistirá en los próximos años a importantes transformaciones en el interior de su casco urbano. La actuación del Nuevo Centro, denominado CAESI (Centro de Actividades Económicas, Sociales e Intercambiador) modificará profundamente el esquema actual de relaciones urbanas, reduciendo el peso del casco antiguo tradicional y acercando el centro, entendido como centro administrativo, centro de servicios, área terciaria y estación de transporte a los barrios densamente poblados del oeste y noroeste de la ciudad, así como a las áreas

comerciales de estos barrios.

Estas importantes modificaciones de la estructura urbana han sido contempladas en el Estudio de Reordenación Viaria y del Transporte en el casco de Fuenlabrada, cuya realización se desarrolló durante el año 1992 en el marco del programa de intervención en las Periferias Metropolitanas⁽⁴⁾. La singularidad de una ciudad joven, que traslada su centro urbano a una zona muy accesible en ferrocarril, ha permitido abordar un programa de intervenciones en el viario hacia una estrategia de mejora de la accesibilidad peatonal al Nuevo Centro y liberación de espacios viarios aledaños del uso del automóvil.

En ese sentido, las intervenciones programadas no se limitan a conseguir una mayor calidad ambiental en estos ejes viarios. Fuenlabrada carece de un casco consolidado que albergue las actividades tradicionales de carácter terciario o servicios. El casco viejo es demasiado débil en lo que respecta a la población y actividad que concentra. Por contra, la morfología urbana de las zonas de nueva planta, al oeste de la línea férrea no favorecen la concentración de actividad típica de un casco, a pesar de existir zonas comerciales de cierta importancia.

El esfuerzo por mantener una unidad funcional entre las áreas comerciales del oeste, el Nuevo Centro y el casco tradicional recomienda unas mejoras sustanciales en los itinerarios peatonales de conexión este-oeste, así como actuaciones de peatonalización en el casco viejo, que mejoren la calidad de ciertos espacios urbanos.

El nuevo centro de Fuenlabrada albergará un núcleo comercial, un centro administrativo (en el que se ubica el nuevo ayuntamiento), centros de servicios, equipamiento y zonas residenciales. Es básico garantizar su conectividad con el resto de la ciudad consolidada; en especial, a través de la línea férrea situada al este. Si este objetivo no se cumple, el futuro centro puede quedar aislado de parte de la ciudad y

(4) ETT - MOPTMA Ayuntamiento de Fuenlabrada. 1992. Estudio de Reordenación viaria y del Transporte en el Núcleo Urbano de Fuenlabrada. Una Experiencia Piloto.

no aprovechar las ventajas derivadas de su proximidad a la estación ferroviaria. Por ello se propone:

- Mejorar las conexiones con la parte este y norte de la ciudad.

- Crear sendos itinerarios peatonales en un entorno de calidad ambiental a ambos lados de la vía férrea.

- Reordenar los accesos y el aparcamiento en las inmediaciones de la estación ferroviaria, tanto por la propia existencia del ferrocarril como por la atracción del nuevo área institucional-comercial y nueva plaza de la ciudad, y dando posibilidades a su utilización como aparcamiento de disuasión. Esto último no haría sino posibilitar la utilización de un número residual de plazas en los horarios de poca atracción comercial -las mayores demandas se dan en fines de semana- por ciudadanos de Fuenlabrada que acceden a Madrid en tren.

- Crear un intercambiador de transporte colectivo junto a la estación que permitiría el acceso al tren en autobús desde los barrios más alejados de la estación.

El estudio piloto no se queda únicamente en la reordenación del entorno de la estación sino que plantea la recuperación ambiental del barrio existente entre el "antiguo casco de pueblo", donde hoy se localiza el principal eje peatonal-comercial de la ciudad, y la estación. Se proponen varios itinerarios peatonales que unirían la ciudad antigua con los barrios nuevos y con el nuevo centro de la estación.

Otra de las propuestas claves es la recuperación ambiental de la travesía de la carretera que une Fuenlabrada con Leganés y Humanes, que atraviesa el área de casco, y que se reordena como eje prioritario peatonal y de transporte colectivo con tratamiento de coexistencia de tránsitos en la mayor parte del recorrido urbano.

Estas propuestas de mejora ambiental son posibles al optar por una estrategia de ordenación de la circulación basada en la consolidación de itinerarios urbanos de circunvalación y acceso, con mayor capacidad en el exterior y más restringida en el área central del casco, donde solo será posible itinerarios de tráfico local en bucle que darán accesibilidad a las distintas áreas del barrio.

ACCESIBILIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL EN EL CENTRO DE BARACALDO

Baracaldo es una ciudad de la periferia industrial, de más de 100.000 habitantes, integrada en el Área Metropolitana de Bilbao y localizada en la margen izquierda de la Ría. La ciudad, de carácter predominantemente industrial, tuvo en los años 60 y 70 un crecimiento urbanístico acelerado y desordenado, que ha influido enormemente en la organización de las actividades y de la movilidad consecuente.

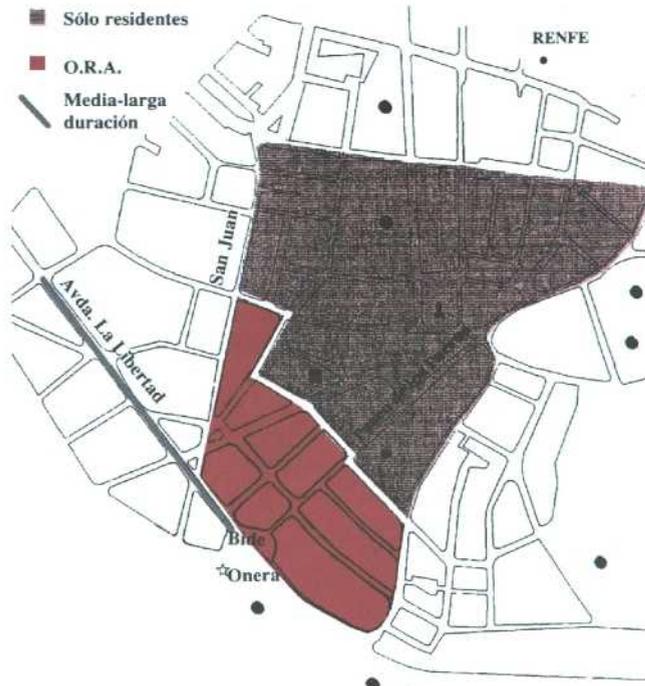
A pesar de su fuerte dependencia respecto del sector servicios del centro de Bilbao y de la importancia actual del paro, tiene una dinámica propia, basada en el empleo industrial y en la actividad comercial. Solo el 43% de los residentes trabajan dentro del propio municipio. En los últimos tiempos se está produciendo una terciarización del empleo, paralela a la disminución del empleo industrial de Baracaldo. Este crecimiento del sector servicios es, no sólo una oportunidad en sí misma, sino que desde el punto de vista de la movilidad, puede ser fomentado mediante la oferta de espacio adecuado, para su desarrollo, bajo una política de potenciación de la coexistencia de tránsitos y usos en el espacio público⁽⁵⁾.

Es en el núcleo central donde se concentran la mayor parte de los servicios y la actividad comercial, y donde la escasez de plazas de garaje en las viviendas es mayor, por lo que las calles del centro se encuentran colmatadas de coches aparcados.

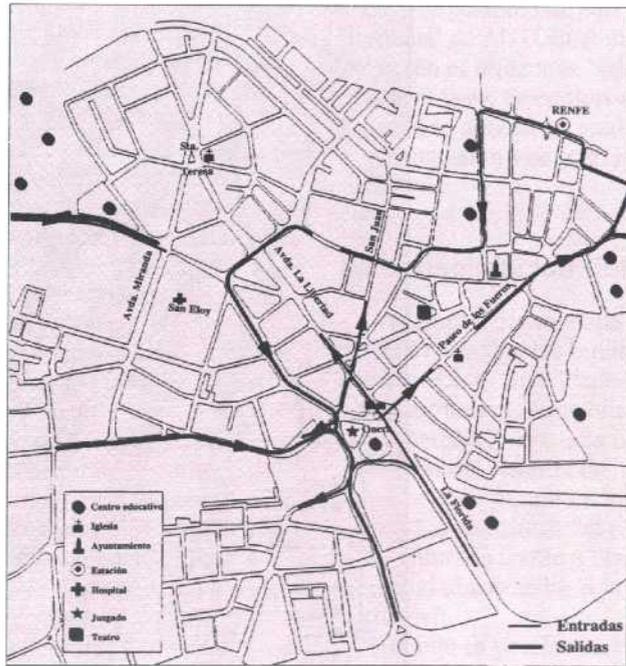
Baracaldo, es en este sentido un ejemplo clásico de la adaptación que han sufrido muchos de nuestros pueblos frente al automóvil, al que se le ha cedido protagonismo de manera bienintencionada y mimética, llegando a convertir la mayoría de sus calles y paseos en almacenes de coches estacionados, con anchuras de calzada y medidas complementarias (disminución de aceras y vallas para peatones, por ejemplo) que son testigos de la desigual batalla y de la tendencia *insustentable* en la que estamos

(5) LEBER, MOPTMA Ayuntamiento de Baracaldo. Estudio de Reordenación Vial y del Transporte en el Núcleo Urbano de Baracaldo. Una experiencia piloto.

BARACALDO. PLAN DE MOVILIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL

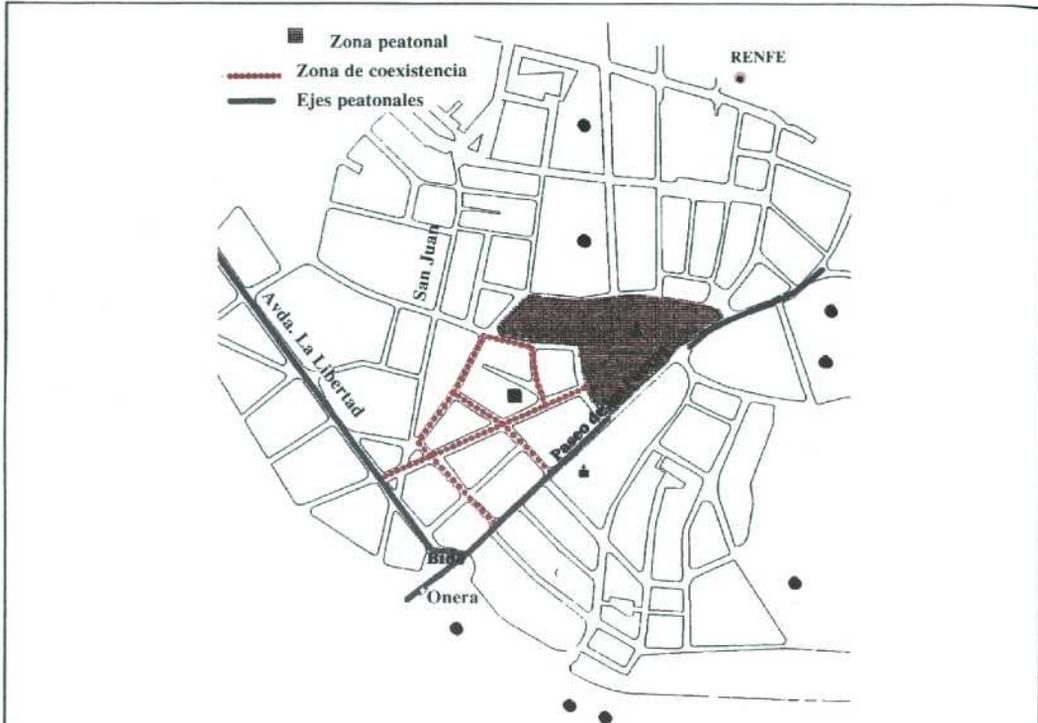


Control del aparcamiento

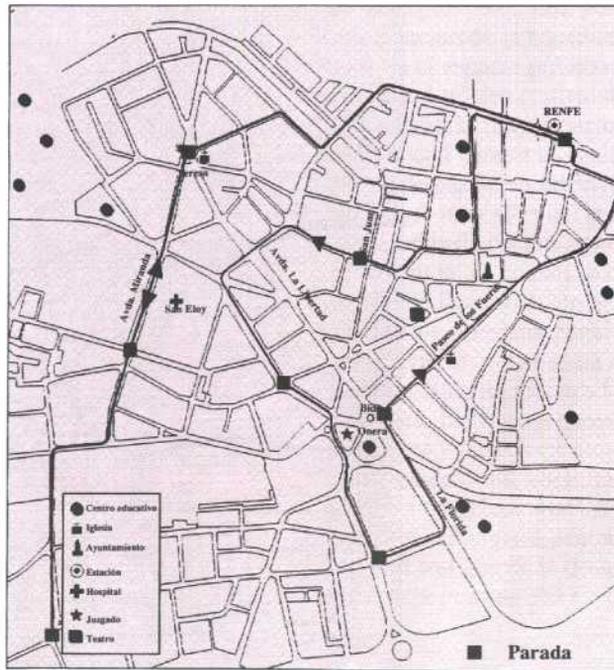


Reordenación de accesos

BARACALDO. PLAN DE MOVILIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL



Recuperación de espacios públicos



Sistema de "LANZADERA" hacia Renfe

inmersos, frente al crecimiento continuado del parque automovilístico.

Baracaldo posee un status de partida similar al de muchas otras ciudades medias y pequeñas, cuya morfología es muy anterior al reciente y espectacular crecimiento del índice de motorización. El resultado neto es una apropiación creciente de espacio para satisfacer las demandas de aparcamiento y circulación en detrimento de la circulación peatonal, y de la propia esencia de la ciudad, como punto de encuentro e intercambio social. En este sentido, el núcleo central es testigo de una confrontación, ciertamente desigual, entre coche y calidad urbana, agravada en gran medida por la edad de los inmuebles y la consiguiente falta de garages subterráneos.

Los problemas de tráfico en sentido estricto se localizan únicamente en los accesos principales del municipio con Bilbao. En el resto del viario los problemas son de compatibilización de usos, por tener un "excesivo espacio urbano dedicado al coche", con la consiguiente reducción del espacio dedicado a otras actividades o por la aficción que el uso del automóvil tiene en la red de transporte colectivo o en los viandantes.

Y sin embargo, Baracaldo posee como característica distintiva y netamente positiva una gran vitalidad social que se traduce en el uso masivo de aquellos ejes que hoy en día favorecen el tránsito y la estancia peatonal. Vitalidad social que desafortunadamente desciende normalmente en relación directa con el índice de motorización y las menores densidades que este conlleva. Cualquier espectador que se acerque a Baracaldo, queda inmediatamente sorprendido por el funcionamiento de su núcleo central como punto de encuentro obligado y centro de las relaciones sociales

Sin embargo, frente al coche, el peatón se encuentra en una situación de desventaja, especialmente en cuanto a accidentabilidad y espacio disponible se refiere. Si se consideran estándares adecuados de comodidad para el movimiento peatonal o de permanencia a "estática" frente a un escaparate o para el intercambio social, una gran parte de las aceras de las calles del núcleo central no tienen condiciones adecuadas.

La red de transporte colectivo de Baracaldo está fuertemente vinculada a las relaciones con Bilbao, lo que dificulta las relaciones con los municipios del entorno e incluso entre los barrios de la ciudad y produce una gran utilización del transporte privado. La congestión existente en los accesos a Bilbao-Centro y el previsible endurecimiento de las medidas de control del aparcamiento de larga duración en las áreas centrales hace que el transporte público sea cada vez más importante para el acceso a Bilbao por parte de los residentes en Baracaldo.

Una de las alternativas existentes son las cercanías ferroviarias de RENFE, que con un servicio mejorado en frecuencias y material rodante de la serie más moderna adolece sin embargo de problemas de accesibilidad. Baracaldo, como otros municipios de la margen izquierda de la Ría han ido desarrollando su urbanización "escalando" por laderas a partir del núcleo original localizado junto a la ría, en donde se encuentra la línea ferroviaria y sus estaciones. Tampoco ayuda la falta de áreas de aparcamiento de disuasión o la falta de condiciones adecuadas para la espera o la estancia dentro de la estación.

La otra posibilidad, son los servicios "directos" de AUTOBUS interurbano, que han mejorado al utilizar la "solución Sur", pero no tienen el nivel de confort que un servicio ferroviario adecuado, y además está sometido a la congestión viaria en los accesos al centro de Bilbao.

La consolidación del centro

Una ciudad consolidada en su núcleo central en la que las tendencias de localización de actividades confirman una cierta autonomía funcional respecto al centro de la metrópoli, necesita una mejora funcional del sistema de movilidad y espacios, que permita a los ciudadanos de Baracaldo identificar "el centro de la ciudad" y ser valorado frente a otro tipo de áreas de centralidad asociadas a la cultura del automóvil.

Para ello es preciso un cambio de óptica en el binomio coches-núcleo urbano, que persiga el restablecimiento de un equilibrio entre los

modos de transporte en el espacio viario para que no supere la capacidad ambiental de cada calle o zona colindante y se establezca la coexistencia de usos en el espacio público.

Es igualmente importante favorecer la localización de determinados usos

beneficiosos para el futuro del centro urbano, y junto a una mayor potencia comercial aparezcan nuevos servicios, equipamiento cultural y espacios libres asociados a una red de itinerarios peatonales continuos.

OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD Y CALIDAD URBANA

- Recuperar y potenciar el centro urbano como lugar de calidad y actividad ciudadana
- Reordenar el espacio público recuperando el valor tradicional de la calle como lugar de relación
- Priorizar la movilidad peatonal
- Potenciar el transporte público urbano y mejorar su conexión con el ferrocarril
- Establecer una política de aparcamiento que satisfaga las necesidades de los residentes

El Plan se estructura por programas de actuación que se pueden llevar a la práctica en diferentes fases de desarrollo de acuerdo con las inversiones que el Ayuntamiento y las otras administraciones pueden disponer en los sucesivos ejercicios.

Reordenación Viaria

Desplazar los tráficos hacia la periferia, disminuir intensidades en zonas especialmente conflictivas para el peatón y liberar espacio público para establecer una distribución más equitativa con respecto al peatón.

Nueva Política de Aparcamiento

La reorganización del aparcamiento en la calle se realiza mediante:

- Una zona central de aparcamiento sólo para residentes con autorización.
- Una franja de transición (muy próxima peatonalmente) en la zona comercial y de servicios, de aparcamiento regulado con un esquema tipo OTA (ORA), que limite la estancia máxima a 1,50-2 horas (evitando atraer el externo de larga duración que hoy en día es muy limitado).
- Una zona próxima al acceso principal de Baracaldo (Avda. de la Libertad) que sería lugar idóneo para albergar una mayor densidad de aparcamiento de rotación tanto en viario como en subterráneo.

La carga/descarga de mercancías también necesita de una regulación que evite los ruidos y molestias al residente y al usuario del Centro, recomendándose un horario limitado entre las 8 y las 12 de la mañana.

El programa de construcción de aparcamientos para residentes debe acompañarse de una disminución paralela de plazas en viario, a fin de evitar que el aumento neto de la oferta incida en mayores niveles de tráfico en el centro urbano.

Creación de Espacios Públicos cómodos y agradables para el Peatón (y el Ciclista)

Jerarquizar adecuadamente la relación vehículos-núcleo urbano, restableciendo el equilibrio original del ciudadano con su habitat. Mediante esquemas de tranquilización de tráfico, zonas de coexistencia, simples ensanchamientos de aceras, etc... La clave es conseguir por una parte que disminuya de forma efectiva la velocidad de los vehículos mediante el diseño de alineaciones, bandas de rodadura y espacios peatonales, mobiliario y arquitecturas urbanas; y por otra que disminuya el número de vehículos circulantes al hacer más "difícil" su paso por un espacio que tiene que compartir con peatones, y con las actividades

sociales que se dan en los centros urbanos.

Se proponen igualmente esquemas de itinerarios ciclistas: el reacondicionamiento de una antigua vía ferroviaria abandonada o el "encaje" de itinerarios que conectan las áreas de vivienda con entornos naturales donde ya se da una utilización importante de paseo u ocio servirá, para ir creando una cultura de movilidad más respetuosa con el medio urbano.

Fomento del Transporte Público

Una de las claves de la reordenación viaria y de la movilidad es la recuperación progresiva de espacios para el Transporte público y los peatones. La medida emblemática para la ciudad es la creación de un eje de prioridad peatonal y de transporte colectivo en el Pº de Los Fueros integrado en el área ambiental en torno a la Pza. del Pueblo.

Por otra parte, el acercamiento del posible usuario a la estación de cercanías puede llevarse a cabo con la creación de líneas de minibuses que funcionen a modo de lanzaderas superando con ello las diferencias topográficas entre el nivel de la ría y las áreas con mayor potencial de vivienda. La coordinación en tiempo y sobre todo tarifaria (uso combinado con el ff.cc. sin recargo para el usuario) facilitaría la intermodalidad. Al mismo tiempo éstas líneas darían un servicio urbano al ciudadano de acercamiento a determinadas actividades (Institutos, áreas deportivas, centro urbano, etc...).

ESPACIO COLECTIVO Y CENTRO URBANO

Si en algo se distinguen los barrios de las periferias metropolitanas de los barrios de las áreas consolidadas del centro histórico o de los ensanches de la ciudad central, es en la falta de espacios identificables por los ciudadanos para la multiplicidad de usos que se dan en la vida cotidiana. Al aislamiento del bloque abierto en el espacio circundante se une un diseño poco agraciado para acoger otras exigencias que no sean las relacionadas

con la accesibilidad motorizada. El espacio público se reduce en estas áreas a espacio de tránsito.

El abuso en la línea recta del trazado viario, la ordenación de accesos rodados en supermanzanas unida a veces a la separación de caminos peatonales por espacios interbloques hacen que el viandante, el usuario del barrio, pierda la noción de la calle y que desaparezcan del espacio público los diversos ambientes y usos que coexisten en las calles de los barrios de la ciudad central.

El espacio monofuncional de la periferia no favorece la relación social, tampoco favorece la instalación de aquellas actividades a las que el usuario se acerca con tranquilidad, sin la rapidez y la distancia que pone por medio el acceso en automóvil. Si queremos centralidad es preciso tener espacios públicos que favorezcan la multiplicidad de contactos y relaciones, facilitando con ello la elección de ambientes, y que permitan la integración compatible de usos y funciones urbanas, entre las que se encuentra la movilidad de personas y bienes(6).

El espacio público, se configura así como el elemento clave para la creación o potenciación del centro en las ciudades de las periferias.

El proyecto piloto de Fuenlabrada propone una mejora de itinerarios peatonales que confluyendo en el nuevo centro en torno a la estación permite conectar este con el antiguo pueblo y con los barrios más recientes, y se integre en los espacios libres -plaza de la ciudad y paseos peatonales a ambos lados de la vía ferroviaria- como un sistema continuo que asegure un uso ambiental positivo del "centro de la ciudad".

En Baracaldo, se propone actuar sobre el espacio más activo de la ciudad, Pº de los Fueros y Pza. del Pueblo, como eje peatonal y de transporte público y la ampliación al entorno próximo de la recuperación espacial como área de coexistencia con tráfico moderado que asegure una calidad urbana adecuada para las actividades de un centro renovado.

(6) Colectivo EMIC. Marco propositivo para intervenir en los distritos Villaverde-Usera. Revista ALFOZ nº 102-103. Espacio Social y Periferia Urbana.

Se trata, por otra parte, de reordenar la ciudad a partir del lo que hoy llamamos "el espacio colectivo" como elemento que conecta cada barrio con otros de la misma ciudad, cada equipamiento (de ocio, de cultura, de comercio,...) con otros equipamientos y áreas de atracción del ciudadano⁽⁷⁾

Este concepto más amplio que el espacio público o espacio de calle, incluiría

(7) Nuno PORTAS. Conferencia de clausura en el Congreso Internacional. Urbanismo y Conservación de Ciudades. Patrimonio de la Humanidad. Cáceres 1992.

igualmente al transporte público, algunos de cuyos elementos intercambiadores, estaciones,...- son hoy enclaves principales de la actividad ciudadana.

El espacio colectivo deberá tener un papel importante en la inversión municipal, más aún en las situaciones periféricas, donde la búsqueda del centro pasa por conseguir la diversidad de usos, la multifuncionalidad y calidad ambiental del espacio público en la ciudad ya construida, y alejarse del monocultivo del centro comercial y de ocio asociado a la cultura del automóvil.