

## **LA MOVILIDAD EN MERIDA: APUNTES A LA GESTIÓN INTEGRAL**

Como explica **Antonio Lucio**, director de la Fundación Movilidad, *“el mundo de la movilidad es una olla en ebullición. Se están probando muchas cosas y tenemos que tener claro cuáles funcionan para tomar las decisiones adecuadas, tanto los gestores públicos como los ciudadanos (...) Las infraestructuras no van a solucionar el problema por sí solas, la clave está en herramientas de gestión pública –peatonalizar el centro de la ciudad o separar un carril para los autobuses, por ejemplo– y las herramientas culturales o sociológicas, que son las que intentan cambiar nuestras ideas al respecto”.*

**MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL URBANA SOSTENIBLES;** me atrevo a definirlo como *“conglomerado de múltiples y complejos aspectos y medidas que confluyen en el desplazamiento de personas, vehículos y mercancías por los entornos urbanos para conseguir y mantener la máxima accesibilidad, fluidez, comodidad y seguridad de las personas y los bienes dentro de la máxima eficiencia y perdurabilidad”.*

### **1.- SEGURIDAD: COMPONENTE BÁSICO DE MOVILIDAD**

El concepto MOVILIDAD abarca muchas definiciones posibles y no menos aspectos variables interrelacionados entre sí, como el porqué o el cuánto, cómo y cuándo nos movemos, para intentar abordar el problema desde una perspectiva global y conseguir el objetivo general de una **MOVILIDAD con SEGURIDAD**. Por supuesto que al mismo tiempo se ha de procurar el mayor confort, evitar la congestión de las vías y crear un sistema sostenible y eficiente, pero la seguridad es prioritaria sobre éstas otras premisas básicas.

No debe haber, no puede concebirse proyecto alguno de movilidad que no contemple la máxima SEGURIDAD al planificar, poner en marcha o gestionar dicha movilidad pues es, ni más ni menos, que la vida y la integridad física de las personas lo que está en juego. Partiendo de la base que la movilidad conlleva un componente implícito de inseguridad sería una grave irresponsabilidad por parte del titular de las vías urbanas, Ayuntamiento, no actuar sobre todos y cada uno de los aspectos en que se enmarca la Movilidad y Seguridad Vial Urbana.

### **2.- ANTECEDENTES A LA SITUACIÓN DE LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE MERIDA:**

Mérida fue concebida como un importante enclave romano, capital de la provincia Lusitania y cruce de vías que comunicaban ya en el siglo I los territorios hispanos de Roma. Estas vías romanas eran las arterias que alimentaban la vida de aquel imperio, trasladando ejércitos, mercancías, leyes e ideas para crear una civilización que dejó su gran legado en la que hoy conocemos. Podríamos decir que **por estas tierras aparecieron los primeros ejemplos de movilidad urbana e interurbana planificada.**

Mérida, con altibajos históricos, siguió siendo un importante **enclave de comunicación entre territorios** hasta hoy y en estas últimas décadas ha recuperado mucha de la actividad que tuvo como “civita” al recobrar la capitalidad regional y ser sede de las instituciones de Extremadura, a lo que hay que sumar el desarrollo del nudo de comunicaciones norte-sur y este-oeste formado por numerosas vías interurbanas: autovías nacionales existentes o en construcción, carreteras autonómicas o comarcales.

El trazado urbano romano de Mérida, conformado por cuadrículas o manzanas que facilitaban los desplazamientos de personas y vehículos heredó con el tiempo un **intrincado laberinto de callejuelas medievales** que dejó un casco histórico muy poco practicable para compatibilizar la movilidad peatonal y de vehículos a motor que hoy se demanda.

Lo que antiguamente eran barreras defensivas para los habitantes de una ciudad ante los previsibles y temidos asedios: **ríos** franqueables sólo a través de **puentes**, como el Guadiana o Albarregas; **murallas** defensivas como la Alcazaba árabe y obras de ingeniería hidráulica como los **Acueductos** de Los Milagros y San Lázaro son hoy en día dificultades y barreras a la movilidad.

La llegada del **ferrocarril**, a finales del Siglo XIX, con la ubicación de la estación y el trazado de sus vías por los límites del casco urbano de entonces, fue la moderna muralla con sus pasos a nivel que de nuevo limitaba la accesibilidad interurbana y que un siglo después condicionaría la movilidad urbana de Mérida y haría necesario habilitar pasos subterráneos para sustituirlos.

**El estacionamiento es un grave problema**. No en vano, y afortunadamente, la mayoría de las 24 horas del día el vehículo ha de estar inmovilizado. La gran **riqueza arqueológica del suelo** de Mérida, descubierto u oculto aún, no ha permitido realizar garajes para quitar los vehículos de la superficie en el casco histórico, allí donde se quisieran proyectar, ya fuesen los que debería tener toda vivienda como los aparcamientos de uso público de pago para la oferta a visitantes. Esto hace que los residentes, los trabajadores o visitantes de esta zona tengan pocas opciones para estacionar sus vehículos en la calle y sólo puedan hacerlo en los estacionamientos de pago creados, los cuales a su vez deben ser en superficie, sobre restos arqueológicos confirmados.

La **explosión demográfica** de los años 60, 70 y 80, conllevó el **crecimiento urbanístico desorganizado** en el extrarradio, creándose numerosos barrios de familias obreras sin adecuadas infraestructuras ni dimensiones para poder asimilar posteriormente la movilidad que supuso el acceso al automóvil por esta clase social (Cantarranas, San Juan, Plantonal de Vera, Tres Casas, San Antonio, Santa Isabel, María Auxiliadora, Sindicales, La Paz, Polígono Nueva Ciudad, Santa Eulalia, San Bartolomé, Tierno Galván,...). Esto hizo aumentar las distancias y necesidades de desplazamientos y a la vez se sacrificaron espacios para el peatón: aceras accesibles, parques y plazas se olvidaron. Los viales apenas tenían capacidad para el tránsito de

vehículos y las pocas plazas de estacionamiento no fueron complementadas con la creación de cocheras en las viviendas privadas o sociales.

El **“boom” del acceso a los vehículos a motor** en Mérida y por tanto de lo que podríamos llamar cultura automovilística tuvo lugar en los años 80 y 90, coincidiendo con la etapa de transformación de la economía de base industrial a la de servicios, donde el turismo y la influencia de las instituciones autonómicas asentadas serían su principal impulso. Finalmente, el fuerte crecimiento económico de este siglo, hizo crecer el parque automovilístico como nunca; casi un 40% entre los años 2003-2008, lo que sitúa a Mérida con 39.775 vehículos de motor, de los que 26.598 son turismos. *(Fuente: Anuario socio-económico de La Caixa-2009)*

Al mismo tiempo, la **capitalidad y asentamiento de sedes institucionales** en el casco histórico generaron necesidades de desplazamiento de vehículos, estacionamiento y tránsito peatonal que no podían ser resueltas con eficacia. Esta situación creó problemas de capacidad y fluidez en las vías, lo que llevó a adoptar pequeñas soluciones: peatonalización de calles del centro, creación de recintos para aparcamientos de pago, regulación por Zona Azul en calles del centro, obligaciones de dotar de cochera las nuevas viviendas a través del Plan General de Ordenación Urbana,...

Una de las diferencias de Mérida respecto a otras ciudades es la **poca densidad de habitantes, (menos de 50 habitantes/hectárea, cuando en 1960 era de 165 habitantes/hectárea con la mitad de habitantes existentes)** siendo uno de los motivos el no permitir alzar más de cuatro plantas en los edificios de nueva construcción, como una seña de identidad urbanística, algo que nació de hacer compatible la visualización de sus monumentos o de sus antiguas y protegidas viviendas contemporáneas y también para combatir la especulación y esperpento urbanístico de algunos ejemplos de edificios mastodónticos construidos en los años 60 y 70 como La Torre de Mérida. Hasta hoy ha continuado la fiebre por poseer un chalet unifamiliar o adosado de aquellos que querían vivir “sin vecinos”, iniciada en los años 80 y rematada con la denominada “burbuja inmobiliaria”, que llevó a crecer enormemente el suelo urbano con una baja densidad que además obligaba a duplicar servicios o a tener éstos a una distancia sólo asequible viajando en vehículo y que de nuevo dejó de planificar las necesidades de movilidad y estacionamiento de sus habitantes ya fueran inmediatas o futuras.

Un claro ejemplo de ello es la **red de transporte urbano**, donde los itinerarios y paradas fueron creadas sin planificación previa, a remolque de la aparición de núcleos de población que demandaban este necesario servicio y que lo hacían caro y poco competitivo con el desplazamiento en automóvil por tener que cubrir grandes distancias.

La **instalación de Hipermercados** no sólo atraían compradores de la comarca o región en vehículos, sino que hicieron cambiar los hábitos de compra en su barrio de los emeritenses empujándoles al uso del automóvil para las compras a zonas alejadas de su entorno cercano. De igual modo la **oferta de ocio** se concentró (cines,

recreativos, pubs y discotecas,..) en dos zonas, una del centro y la otra en el extrarradio que motivaban grandes desplazamientos en automóvil.

### **RESUMEN DE ANTECEDENTES NEGATIVOS PARA LA MOVILIDAD:**

- **Dificultades geográficas, de monumentos y del trazado ferroviario** que limitan o dificultan la movilidad en general y más concretamente en el casco histórico.
- **Falta de planificación anterior del urbanismo** que asimile las necesidades de la moderna movilidad.
- **Asentamientos dispersos de núcleos urbanos** que aumentan las distancias y necesidades de desplazamientos.
- **Déficit grave de estacionamientos** en el centro y barriadas que dificultan la ordenación del tráfico y soluciones de accesibilidad, así como ganar espacios para la movilidad peatonal.
- **Baja densidad de población** por hectárea que dificulta la concentración de servicios o hace necesario duplicarlos.
- Fuerte **concentración de instituciones, comercio, oficinas bancarias, servicios y zona residencial casi peatonalizada en el casco histórico** que atraen empleados, clientes, suministro de mercancías, turistas y usuarios variados para los que hay que repartir el poco espacio de viales para el tránsito y el estacionamiento.
- **Parque automovilístico sobredimensionado** (715 vehículos por 1000 habitantes) y mayor competitividad y atracción de uso que el transporte urbano colectivo.
- **Falta de un plan de movilidad y seguridad vial anterior** en el que se incluyesen medidas de concienciación y educación vial para el cambio de cultura vial que se necesita.

**ESTA SITUACION ES INSOSTENIBLE** pues genera *estrés, contaminación* (atmosférica y acústica), *congestión del tráfico* (pérdidas de tiempo, aumento del consumo de carburante, inseguridad, conflictos), *incomodidad y malestar que disminuye la calidad de vida. Atenta contra la salud, la economía y el bienestar de los ciudadanos de Mérida, además de ser una agresión a su patrimonio histórico y dificultar el aprovechamiento turístico; casi nada.*

**Se hace necesario analizar de forma exhaustiva esta situación y buscar las medidas eficaces y eficientes a través de la planificación de la movilidad sostenible y segura a realizar entre todos.**

### **3.- MARCO DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL URBANA EN MERIDA: FACTORES Y AGENTES**

Existen numerosas formas, incontables ejemplos de innovadoras medidas implantadas y tendencias de futuro en que puede concretarse la Gestión de la

Movilidad y Seguridad Vial en las ciudades de todo el mundo. Basta navegar por las miles de páginas de Internet para encontrarlas y ver que es uno de los aspectos más complejos que han de acometer los responsables técnicos y autoridades municipales y que no todas las soluciones pueden ser “copiadas”. Lo que se hace en Ámsterdam con la bicicleta es inconcebible, hoy y ahora, en Mérida, por ejemplo. La implantación del tranvía en Berlín no es trasladable a aquí, por ahora.

Por ello me gustaría centrarme en los **factores y agentes que crean el marco en el que nos movemos para luego diseñar la mejor gestión de Movilidad y Seguridad Vial de la ciudad de Mérida, a medida, a nuestra medida.**

**3.1.- ENTORNO** donde se desarrolla la movilidad urbana (*casco urbano definido por el PGOU de Mérida*):

Tenemos una **movilidad condicionada**, además de por las restricciones geográficas, ferroviarias o monumentales, por la especial incidencia negativa de las actuaciones urbanísticas que se han llevado a cabo o por la misma falta de algunas actuaciones necesarias para impedir las lo que ha creado una ciudad dispersa y deslabazada; con un baja densidad de población; sin el diseño de viales con la adecuada jerarquización o dimensiones suficientes para la coexistencia pacífica de vehículos, peatones y ciclistas; con falta de estacionamiento en superficie y garajes; sin suficientes puentes y pasos a distinto nivel en los ríos y vías férreas que hagan permeables los flujos de tráfico entre las distintas zonas contiguas reduciendo los “cuellos de botella”,...

**El Urbanismo debe planificarse y ejecutarse pensando en la Movilidad y Seguridad Vial, creando y modificando entornos para hacerlos adecuados o también podríamos decir que es necesario integrar al Urbanismo en la planificación de la movilidad y seguridad vial.** Ejemplos:

Diseño en las nuevas zonas urbanísticas de los estacionamientos, de las confluencias de vías, de los pasos de peatones, del itinerario y paradas de transportes sostenibles y seguros; jerarquización de la red viaria y adecuación de las mismas para sus funciones de paso o estancia; configuración de zonas peatonales, zonas 30, itinerarios ciclables; medidas de pacificación del tráfico (glorietas, pasos sobreelevados),...

**3.2.- La NORMATIVA** a aplicar (*leyes, reglamento y ordenanzas*):

La movilidad debe estar regulada en todas sus formas así como la interacción de todos los usuarios. No puede haber vacíos legales que provocarían inseguridad, tanto vial como jurídica. Además de aplicar la normativa estatal y autonómica existente, la intervención del Ayuntamiento en la movilidad de sus ciudadanos es obligada por necesaria en la distribución, uso y vigilancia de las vías urbanas y ha de estar orientada a conseguir los actuales principios de la movilidad sostenible y segura: **prioridades y facilidades al peatón, transporte público, ciclistas y motociclistas, distribución equitativa y racional de los estacionamientos y ordenación del tráfico.**

También ha de regular el uso diverso de las vías y espacios por los que se desarrolla la movilidad, poniendo límites a ciertas actividades peligrosas, molestas

o perturbadoras de la fluidez del tráfico para conseguir la mayor seguridad, fluidez, comodidad y accesibilidad.

**El instrumento legal y adecuado para ello es la Ordenanza de Movilidad que en la actualidad se está elaborando con la participación de los técnicos municipales en materia de urbanismo, tráfico, accesibilidad, transporte urbano, procedimiento sancionador y Policía Local, así como de los representantes de los distintos colectivos afectados: vecinos, taxistas, autoescuelas y transportistas.**

Uno de los asuntos más difíciles de regular y gestionar es el de la **implantación de la bicicleta en las ciudades**, tanto por la dificultad urbanística que plantea como por la necesidad de regular el comportamiento en convivencia y seguridad de peatones, ciclistas y conductores en general, entrando en aspectos complejos como la edad mínima para conducir bicicleta, equipamiento seguro del ciclo y el conductor, velocidad, prioridades, uso compartido de zonas peatonales, etc...

**3.3.-** Los distintos **MEDIOS Y FORMAS DE TRANSPORTE** utilizados para el desplazamiento de personas y bienes (*a pie, en dispositivos peatonales, bicicleta, autobús, motocicletas, camiones, furgonetas, turismos*):

Todos ellos deben ser gestionados buscando el difícil equilibrio bajo **principios de idoneidad, seguridad y eficiencia energética**, promoviendo y priorizando su uso en algunos casos (a pie, en transporte público, bicicleta,..) o restringiendo y penalizando en otros (transporte de mercancías, vehículos particulares,...).

El Ayuntamiento gestiona el transporte urbano, el servicio público del Taxi o el de préstamo de bicicletas públicas, así como ordena la carga y descarga de mercancías y las zonas reservadas a ciertos usuarios (personas con discapacidad, motocicletas, bus escolar,...)..

**3.4.-** La **ORDENACIÓN Y REGULACIÓN DEL USO DE LAS VÍAS** para los distintos usuarios: peatones, ciclistas, conductores de vehículos particulares, viajeros del transporte público,... que procure la optimización de dicho uso a través de su diseño y control. Será **visible mediante la delimitación con materiales, mobiliario urbano y señalización vial adecuada**, ya sea vertical, semafórica u horizontal; fija, variable o circunstancial, que conformará la comunicación entre los gestores y los demandantes de la movilidad, procurando con sus mensajes la seguridad, fluidez y comodidad necesarias.

**3.5.- CONTROL Y VIGILANCIA POR AGENTES DE TRÁFICO Y MEDIOS TECNOLÓGICOS:**

Aunque en menor medida, pero no en menor importancia, es necesario contar con la Guardia Civil de Tráfico al actuar en los tramos de travesía que conforman la entrada y salida del núcleo urbano y dentro del casco urbano con el Cuerpo

Nacional de Policía, por lo que ha de haber una fluida comunicación, protocolos y cauces de colaboración con la Policía Local de Mérida.

En cuanto al cometido de la Policía Local en materia de movilidad (tráfico, transportes, accesibilidad, uso de vías, reservas,...) es obvio que debe ser su principal garante del cumplimiento de la legalidad pues por un lado nadie más podrá suplir su necesario control y vigilancia y por otro lado está comprobado que muchos usuarios (por desconocimiento, falta de concienciación e incluso por insociabilidad) sólo respetan las normas y señales por miedo a la denuncia y posterior sanción que a través de los agentes de tráfico pueden imponérselos.

La Policía Local de Mérida **desarrolla gran parte de la actual gestión de la movilidad y la seguridad vial** y seguirá descansando sobre este Cuerpo también en el futuro. Es necesario que esté organizado en una unidad de tráfico específica, con la debida formación especializada en materia de movilidad y seguridad vial, con instrumentos y herramientas adecuadas y suficientes para la vigilancia, control y disciplina del tráfico, con sistemas de actuación, coordinación y colaboración previstos y engrasados,...

Por ello, incidir en la organización, formación, dotación de medios y capacitación profesional de los miembros de este Cuerpo, así como contar con el inestimable apoyo de medios tecnológicos avanzados será determinante para asentar las políticas correctas en la gestión de la movilidad y seguridad vial.

### **3.6.- ORGANISMOS Y SISTEMAS DE GESTIÓN Y COORDINACIÓN** en la Movilidad y Seguridad Vial:

Por un lado, al coincidir varios departamentos (nacionales, de Comunidad Autónoma y municipales) en sus competencias en relación a la movilidad y seguridad vial se hace necesario crear en los Ayuntamientos mecanismos de coordinación y entidades con personalidad jurídica para ostentar dichas competencias municipales en cuanto a la gestión, coordinación y dirección de las mismas.

Al igual que el Estado tiene competencias en dichas materias entre diversos ministerios y las gestiona principalmente a través de la DGT, los Ayuntamientos han de constituir organismos y departamentos que desarrollen las competencias (reglamentarias, de ejecución, de supervisión, de gestión, de planificación, de colaboración, de concesión, sancionadoras,...) que en materia de tráfico, transportes, urbanismo, movilidad, accesibilidad y educación vial ostentan legalmente los municipios **para una mejor gestión de sus competencias y eficaz coordinación entre los distintos departamentos e instituciones** (internas o externas, públicas o privadas) que aquí confluyen. Para ello **se ha creado el Instituto de Movilidad y Seguridad Vial de Mérida, dependiente de la Delegación Municipal de Tráfico.**

Este departamento propondrá y gestionará, como eficaz operador, sistemas de movilidad sostenible, control, seguimiento y evaluación de la movilidad y la

seguridad vial ayudándose de recursos humanos competentes y herramientas tecnológicas avanzadas. La gestión de ciertos servicios puede ser Directa, por la propia administración, o Concertada con empresas privadas, mixtas o municipalizadas.

**3.7.- PLANES** de Movilidad Sostenible, Pactos Sociales por la Movilidad Sostenible y Segura, Planes de Seguridad Vial Urbana, Planes de Ordenación Urbana,... en definitiva **planificación contra improvisación.**

Estos planes han de conllevar estudios, diagnóstico de la situación real, planteamiento de actuaciones, consenso y participación ciudadana, implementación de medidas acordadas, evaluación continua y replanteamiento de medidas no eficaces.

En todos ellos es fundamental lograr la concienciación y colaboración de los usuarios y llevar a cabo este planteamiento con el impulso del liderazgo institucional y la ayuda de la participación ciudadana.

**3.8.- SOPORTE DE MEDIOS Y FINANCIACIÓN SUFICIENTE:**

Toda actuación debe ser valorada y presupuestada para poder acometerse con eficacia. La valoración y amortización de los costes de implantación y explotación con los beneficios que comportan dichas actuaciones no sólo ha de cuantificarse en ahorro o gasto monetario superfluo sino en el ahorro de vidas prematuras y heridas evitadas por la reducción de accidentes o emisiones contaminantes, también en los beneficios en la calidad de vida y el bienestar de los ciudadanos, así como la generación de riqueza en aspectos como el comercio, la vivienda, el turismo, etc...

Por ello no se han de escatimar medios y recursos necesarios para llevar a cabo las políticas de movilidad y seguridad vial concretadas en las diferentes actuaciones acordadas en los Planes y Pactos y acompañarlas de buenas campañas de marketing.

**3.9.- LOS CIUDADANOS:** Todo ha de ser pensado, creado y desarrollado para y con el ciudadano, con el fin de facilitarle la mejor movilidad y seguridad vial posible.

Además de ser el sujeto activo de la demanda será el sujeto pasivo de las ofertas y operaciones llevadas a cabo en el proceso de gestión por lo que su participación desde el primer momento de la planificación posibilitarán una mejor implantación y sostenibilidad del sistema integral de movilidad y seguridad vial.

**4.- OBJETIVOS DE LA GESTIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL:**

4.1.- Darle a la gestión un **enfoque totalmente integral**, en el conjunto de elementos y agentes intervinientes, combinando los usos del territorio con la planificación del transporte y con el máximo respeto al medio ambiente.

4.2.- **Poner en marcha diferentes herramientas y experiencias**, en cuanto a la movilidad y seguridad vial, **formulando estrategias para la toma de decisiones**, que promuevan un futuro más sostenible, fundamentado más en la nueva cultura vial y en la gestión integral del medioambiente que en las infraestructuras.

4.3.- **Implicación real de los ciudadanos** para crear una conciencia más solidaria y esforzarse entre todos en la racionalización del uso de las energías no renovables, la mejora integral del medio ambiente, de la seguridad vial y de la calidad de vida de los ciudadanos.

### **REFLEXION FINAL:**

*“La Comisión Europea, como parte central de su política contra el cambio climático y la contaminación atmosférica, ha publicado el **Libro Verde sobre la Movilidad Urbana** y elabora en estos momentos el **Plan de Acción de Movilidad Sostenible**. Ambas iniciativas sirven de guías para todas las administraciones continentales y están suponiendo un verdadero terremoto planificador, dado **que replantean toda la gestión del transporte y las infraestructuras ligadas a él**. Lo que pretende esta nueva política es permitir que nos movamos lo mismo que ahora pero con medios y modos sostenibles. **¿Cómo? Con más y mejores infraestructuras de transporte público, pero también con medidas de gestión incentivadoras y disuasorias y con una nueva cultura ciudadana que priorice el transporte público o lo saludable de andar a pie o ir en bicicleta.***

*Toda esta apuesta por el transporte público tiene, además de la compra y la obra pública un efecto educativo sobre la sociedad que, seguramente, es necesario para ir arrinconando tantas décadas de cultura del coche.” (sic)“*

A nadie se le oculta, que es una tarea compleja y sensible en la gestión urbana que tienen los responsables políticos y técnicos municipales y que por desgracia afrontan con más ilusión que recursos, con más empeño que ayudas externas y con más soledad que comprensión y apoyo de sus vecinos.

Pero el camino ya está marcado. Todo aquel municipio que no vaya asimilando y desarrollando esas grandilocuentes palabras como: plan, movilidad, accesibilidad, seguridad vial, educación vial, sostenibilidad, gestión eficiente, ... está dejando pasar un tren que no sólo procuraría el bienestar de sus ciudadanos, sino que podría salvar muchas vidas y evitar daños físicos graves, reducir el coste económico global de una comunidad, preservar el medioambiente para las futuras generaciones y evitar numerosos conflictos ayudando a una mejor convivencia.

Mérida, 09 de febrero de 2010