



UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Arquitectura

Peatonalizaciones en centros históricos. Estudios de casos

Trabajo Fin de Grado

Grado en Fundamentos de la Arquitectura

AUTOR/A: Del Moral Simancas, Emilio

Tutor/a: Portalés Mañanós, Ana María

CURSO ACADÉMICO: 2023/2024



## ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN.....	6
1.1	Motivación y oportunidad .....	6
1.2	Relación con los ODS y la Agenda Urbana Española 2030.....	7
1.3	Estado de la cuestión .....	8
2	OBJETIVOS Y METODOLOGÍA .....	10
2.1	Objetivos .....	10
2.2	Metodología.....	11
3	PEATONALIZACIONES EN CENTROS HISTÓRICOS.....	13
3.1	Urbanismo y salud .....	14
3.2	Medios de transporte y movilidad .....	15
3.3	Casos relevantes.....	17
4	ESTUDIO DE CASOS .....	21
4.1	Pamplona .....	21
4.1.1	Antecedentes.....	22
4.1.2	Proceso de peatonalización .....	25
4.1.3	Resumen y conclusiones .....	32
4.2	San Sebastián.....	34
4.2.1	Antecedentes.....	34
4.2.2	Proceso de peatonalización .....	38
4.2.3	Resumen y conclusiones .....	41
4.3	Valencia.....	44
4.3.1	Antecedentes.....	44
4.3.2	Proceso de peatonalización .....	49
4.3.3	Resumen y conclusiones .....	54
5	COMPARATIVA FINAL Y CONCLUSIONES.....	57
5.1	Influencia de las áreas peatonales .....	57
5.2	Morfología urbana y tráfico .....	61
5.3	Comparativa .....	65
5.3.1	Itinerarios ciclistas.....	65
5.3.2	Techo verde .....	68
5.3.3	Accesibilidad.....	71
5.4	Conclusiones .....	74
6	BIBLIOGRAFÍA.....	78
7	ÍNDICE DE FIGURAS.....	86

## RESUMEN

Los centros históricos de las ciudades representan un espacio urbano de gran valor cultural y social. La peatonalización de estas áreas responde a la necesidad de preservar su esencia, mejorar la calidad de vida de sus habitantes y revitalizar la zona. Estas intervenciones, que restringen el acceso a vehículos y reurbanizan los espacios, fomentan la movilidad sostenible y un estilo de vida activo, que a su vez mejoran la salud pública y ambiental, transforman positivamente la vida en las ciudades. El objetivo final de este tipo de intervenciones es lograr que los espacios públicos sean más accesibles, seguros y amigables para los peatones, contribuyendo a su vez a la revitalización de los centros históricos y la reducción de la contaminación.

El presente trabajo tiene como objetivo analizar la actual red de espacios peatonales en los centros históricos de las ciudades de Pamplona, San Sebastián y Valencia, con el fin de realizar una comparativa final entre ellas en una serie de campos y determinar la influencia de estas peatonalizaciones en cada uno de los casos. La metodología empleada para ello incluye la revisión de estudios y artículos previos, la elaboración de planos cartográficos para los diferentes apartados y el análisis de campo en cada una de las ciudades.

En primer lugar, se realiza un análisis particular de los espacios peatonales en cada una de las ciudades. Esto incluye un breve análisis de los antecedentes históricos de cada ciudad, las diferentes etapas en las que se ha llegado a la actual red de espacios peatonales en el centro histórico y un balance final de los resultados obtenidos en las diferentes urbes. Posteriormente se evalúa la influencia y relevancia que han tenido las peatonalizaciones llevadas a cabo para cada una de las ciudades, así como la relación entre su morfología urbana y el tráfico vehicular. Por último, se lleva a cabo una comparativa final entre los tres casos objeto de estudio en aspectos importantes como los son la accesibilidad para personas con movilidad reducida, los itinerarios ciclistas y las plazas de aparcamiento disponibles para estas, así como un análisis del techo verde presente en cada centro histórico.

El trabajo concluye con una síntesis de todos los aspectos analizados a lo largo del trabajo, destacando los resultados obtenidos tras las intervenciones de peatonalización de espacios públicos llevadas a cabo en los centros históricos, incluyendo las ventajas y posibles inconvenientes que estas tienen.

*Palabras clave: Peatonalización, centro histórico, urbanismo, espacio público, movilidad urbana.*

## ABSTRACT

The historic centers of cities represent urban spaces of great cultural and social value. The pedestrianization of these areas addresses the need to preserve their essence, improve the quality of life of their inhabitants, and revitalize the area. These interventions, which restrict vehicle access and redevelop spaces, promote sustainable mobility and an active lifestyle, which, in turn, improve public and environmental health, positively transforming life in cities. The ultimate goal of such interventions is to make public spaces more accessible, safe, and pedestrian-friendly, while also contributing to the revitalization of historic centers and the reduction of pollution.

This paper aims to analyze the current network of pedestrian spaces in the historic centers of Pamplona, San Sebastián, and Valencia, with the purpose of conducting a final comparison between them in various areas and determining the impact of these pedestrianization projects in each case. The methodology used includes a review of previous studies and articles, the creation of cartographic maps for the different sections, and field analysis in each city.

First, a detailed analysis of pedestrian spaces in each city is conducted. This includes a brief review of the historical background of each city, the different stages that led to the current network of pedestrian spaces in the historic center, and a final assessment of the results obtained in the different cities. Subsequently, the influence and significance of the pedestrianization measures in each city are evaluated, along with the relationship between their urban morphology and vehicular traffic. Finally, a final comparison between the three case studies is carried out, focusing on key aspects such as accessibility for people with reduced mobility, cycling routes and available parking spaces for bicycles, as well as an analysis of green areas present in each historic center.

The paper concludes with a synthesis of all the aspects analyzed throughout the study, highlighting the results obtained from the pedestrianization of public spaces in historic centers, including the advantages and possible drawbacks of such interventions.

*Keywords: Pedestrianization, historic center, urban planning, public space, urban mobility.*

## RESUM

Els centres històrics de les ciutats representen un espai urbà de gran valor cultural i social. La peatonalització d'aquestes àrees respon a la necessitat de preservar la seua essència, millorar la qualitat de vida dels seus habitants i revitalitzar la zona. Aquestes intervencions, que restringeixen l'accés de vehicles i reurbanitzen els espais, fomenten la mobilitat sostenible i un estil de vida actiu, que alhora milloren la salut pública i ambiental, transformant positivament la vida a les ciutats. L'objectiu final d'aquestes intervencions és aconseguir que els espais públics siguin més accessibles, segurs i agradables per als vianants, contribuint alhora a la revitalització dels centres històrics i a la reducció de la contaminació.

Aquest treball té com a objectiu analitzar l'actual xarxa d'espais peatonals als centres històrics de les ciutats de Pamplona, Sant Sebastià i València, amb la finalitat de realitzar una comparativa final entre elles en una sèrie d'àmbits i determinar la influència d'aquestes peatonalitzacions en cada cas. La metodologia emprada inclou la revisió d'estudis i articles previs, l'elaboració de plànols cartogràfics per als diferents apartats i l'anàlisi de camp en cada ciutat.

En primer lloc, es realitza una anàlisi particular dels espais peatonals en cada ciutat. Açò inclou una breu anàlisi dels antecedents històrics de cada ciutat, les diferents etapes que han portat a l'actual xarxa d'espais peatonals en el centre històric i un balanç final dels resultats obtinguts a les diverses urbs. Posteriorment s'avalua la influència i rellevància que han tingut les peatonalitzacions dutes a terme per a cada ciutat, així com la relació entre la seua morfologia urbana i el trànsit vehicular. Finalment, es realitza una comparativa final entre els tres casos d'estudi en aspectes importants com ara l'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda, els itineraris ciclistes i les places d'aparcament disponibles per a aquestes, així com una anàlisi de la vegetació present en cada centre històric.

El treball conclou amb una síntesi de tots els aspectes analitzats al llarg de l'estudi, destacant els resultats obtinguts després de les intervencions de peatonalització d'espais públics als centres històrics, incloent-hi els avantatges i possibles inconvenients que aquestes presenten.

*Paraules clau: Peatonalització, centre històric, urbanisme, espai públic, mobilitat urbana.*

## 1 INTRODUCCIÓN

### 1.1 Motivación y oportunidad

El objeto de estudio son los centros históricos de las ciudades de Pamplona, San Sebastián y Valencia, áreas que conservan la esencia de lo que un día fueron estas urbes y que reflejan su pasado. Estas no son solo un conjunto de calles y plazas, sino que también representan la identidad de cada territorio y su evolución a lo largo de la historia.

Los centros históricos en las ciudades son un espacio de gran valor dentro de las propias urbes que merecen ser preservados y revitalizados para mantener su esencia y atractivo, no solo como escaparate de las ciudades de cara a los visitantes que reciben, sino también para atraer residentes a la zona y compensar las pérdidas de población que se han dado en las últimas décadas. Las recientes peatonalizaciones llevadas a cabo han sido clave en este proceso, facilitando un entorno más agradable para la vida en estos barrios y para el disfrute de quienes quieren conocer esta singular parte de la ciudad.

Estas áreas singulares de las ciudades, conformadas por uno o varios barrios, representan un modelo de ciudad más tradicional, donde los desplazamientos a pie son fundamentales. Mantener y fomentar esta movilidad no solo preserva la identidad del lugar, sino que, al promover los desplazamientos a pie, en vehículos no motorizados o en transporte público, también contribuye a combatir el cambio climático al reducir la emisión de gases de efecto invernadero.

El análisis de las acciones llevadas a cabo en los centros históricos de las ciudades de Pamplona, San Sebastián y Valencia pueden servir como base para futuras intervenciones en los mismos distritos, en otras partes de la ciudad o incluso en otras ciudades con características similares. Las peatonalizaciones pueden transformar por completo áreas de las ciudades a nivel social, económico o en el bienestar de los ciudadanos y por tanto comprender la importancia de estas y su impacto es fundamental para implementar políticas urbanas adecuadas y sostenibles de cara a futuras intervenciones en la ciudad.

La peatonalización de espacios públicos puede ser un tema realmente complejo cuando se entra a analizar todos los campos que engloba, pero también es necesario mirarlo desde un punto de vista más simple. No deja ser sorprendente como una intervención urbana a priori tan simple como restringir el acceso al tráfico en una calle durante una determinada franja horaria puede cambiar tanto la percepción del lugar y la experiencia de los usuarios. Este tipo de intervenciones son una excelente herramienta para transformar la vida de los ciudadanos y en especial de los residentes de la zona; son rápidas de ejecutar, no requieren grandes inversiones y son fácilmente reversibles. La posibilidad de mejorar la calidad de vida de las personas, conservar el patrimonio arquitectónico, contribuir al desarrollo económico y a la vez combatir el cambio climático de un modo tan sencillo como es peatonalizar las calles en determinadas áreas es una motivación a la hora de estudiar las intervenciones que ya se han llevado a cabo en dicha materia para poder avanzar en la creación de espacios de calidad dentro de nuestras ciudades y adaptarnos al futuro. Conocer más a fondo la historia y etapas en las que se han conformado las redes peatonales de estas tres ciudades contribuye también a ponerlas en valor, pudiendo hacer un mejor balance sobre cómo se ha mejorado la calidad de vida en estas durante las últimas décadas.

## 1.2 Relación con los ODS y la Agenda Urbana Española 2030

Con el objetivo de erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para el conjunto de la humanidad, el 25 de septiembre de 2015 los líderes mundiales adoptaron este conjunto de objetivos. Cada uno de ellos tiene metas específicas que deben ser alcanzados en los siguientes 15 años tras su aprobación (*Naciones Unidas, 2015*).

El objetivo número 3 (ODS 3) es mejorar la salud y el bienestar de los ciudadanos. Gracias a las peatonalizaciones se consigue reducir el tráfico que circula por las ciudades y a consecuencia se reduce también la contaminación atmosférica y acústica. También se fomenta un estilo de vida más activo y saludable al promover los desplazamientos a pie o en vehículos no motorizados como las bicicletas.

El objetivo número 10 (ODS 10) es la reducción de las desigualdades. Los procesos de peatonalización de las ciudades contribuyen a que, independientemente de la edad o capacidad física, todas las personas puedan disfrutar de los espacios públicos de igual manera.

El objetivo número 11 (ODS 11) es garantizar ciudades y comunidades sostenibles, promoviendo la accesibilidad, la seguridad y la sostenibilidad en entornos urbanos. La peatonalización de espacios urbanos es un claro ejemplo de las distintas estrategias que se pueden llevar a cabo para alcanzar estos objetivos, ya que mejora la movilidad y la hace más sostenible, a la vez que se promueve la accesibilidad en el entorno de la ciudad.

Al fomentar el uso del transporte público y los desplazamientos a pie o en medios no motorizados se contribuye también a la reducción de gases de efecto invernadero y en consecuencia a combatir el cambio climático, objetivo número 13 (ODS 13) Acción por el clima.

Las peatonalizaciones no solo tienen un impacto en la calidad de vida de los residentes, comerciantes y visitantes de la ciudad, sino que tienen un impacto a mayor escala ya que contribuyen de manera significativa a alcanzar algunos de los 17 objetivos. Priorizar los desplazamientos a pie, fomentar el uso del transporte público y garantizar la accesibilidad de todos los ciudadanos a los distintos espacios urbanos representa un paso significativo hacia un futuro más saludable, justo y sostenible.



Figura 1: Esquema Objetivos de Desarrollo Sostenible

La Agenda Urbana Española (AUE) 2030 es un documento estratégico sin carácter normativo, que establece una serie de objetivos para el desarrollo sostenible y la mejora de la calidad de vida en las ciudades españolas; algunos de estos objetivos están estrechamente relacionados con los procesos de peatonalización que se están llevando a cabo en las ciudades españolas (*Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo, 2018*).

El Objetivo Estratégico número 2 consiste en evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente, y es que las peatonalizaciones contribuyen a crear espacios más agradables, fomentando así la llegada de nuevos residentes y visitantes.

El Objetivo Estratégico número 3, prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejora de la resiliencia, se puede alcanzar al restringir la cantidad de vehículos motorizados que circulan por las ciudades y reduciendo así la emisión de gases de efecto invernadero.

El Objetivo Estratégico número 5 consiste en favorecer la proximidad y la movilidad sostenible, objetivo que se puede alcanzar al fomentar los desplazamientos a pie, en vehículos no motorizados o en transporte público. Mediante la peatonalización de calles se favorece el poder realizar desplazamientos de manera más agradable entre distintos puntos de la ciudad.

El Objetivo Estratégico número 7 consiste en impulsar y favorecer la economía urbana. Las peatonalizaciones ofrecen áreas que suelen ser más atractivas para los turistas y para los propios residentes de la ciudad, ya que ofrecen una experiencia más agradable y más auténtica de la ciudad, lo cual contribuye al desarrollo económico de manera sostenible.



Figura 2: Esquema Agenda Urbana Española 2030

### 1.3 Estado de la cuestión

El tema de las peatonalizaciones en los centros históricos de las ciudades ha sido ampliamente estudiado debido a su impacto en la movilidad urbana sostenible, la calidad de vida de los ciudadanos y la conservación del patrimonio que caracteriza a estas áreas de las ciudades. La creciente concienciación acerca de la dependencia que se tiene en las ciudades del vehículo privado y los beneficios de que las áreas densamente pobladas cuenten con una amplia red peatonal ha llevado a que desde el último cuarto del siglo XX se hayan peatonalizado espacios en los centros históricos. Como consecuencia, se ha generado una gran cantidad de trabajos académicos y artículos que abordan las múltiples variantes de este fenómeno.

Jan Gehl es uno de los autores con más relevancia en la materia. Este incide en la importancia de diseñar las ciudades para las personas, haciendo especial énfasis en como las peatonalizaciones contribuyen a revitalizar los espacios públicos y fomentar las

relaciones sociales. En su obra *“La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios”* (2006) Gehl afirma que la calidad de una ciudad depende de la calidad de sus espacios públicos, defendiendo que en las urbes se deben priorizar los desplazamientos a pie o en bicicleta con el objetivo de crear entornos más amables y sostenibles.

Otro punto de vista desde el que se puede abordar el tema de las peatonalizaciones es el de la justicia urbana, defendiendo que la transformación de los espacios públicos a peatonales puede ayudar a reducir las desigualdades urbanas. Autores como Jordi Borja y Zaida Muxí abordan este tema en su obra *“El espacio público, ciudad y ciudadanía”* (2001), donde se discute cómo intervenciones como las peatonalizaciones son clave para la cohesión social y considerándolo el espacio público como un elemento ordenador.

Los desafíos que plantea el cambio climático y su relación con las peatonalizaciones también ha sido un tema tratado por varios autores. Ester Higuera centra sus investigaciones en cómo el diseño urbano puede integrar la sostenibilidad, haciendo referencia a como las actuaciones de peatonalización de espacios públicos contribuyen en la lucha contra el cambio climático. Por otro lado, José Fariña se adentra en los beneficios ambientales y sociales de este tipo de intervenciones, señalando cómo las peatonalizaciones no solo reducen los niveles de contaminación acústica y ambiental, sino que también hacen del espacio público un lugar más inclusivo y accesible. De sus investigaciones surge, junto con Emilia Román, el documento *“Ciudad Urbanismo y Salud. Documento Técnico de criterios generales sobre parámetros de diseño urbano para alcanzar los objetivos de una ciudad saludable con especial énfasis en el envejecimiento activo”* (2019) donde se abordan estos temas.

En último lugar cabe mencionar las investigaciones realizadas por Borja Ruiz-Apilánez, que en su libro *“A pie o en bici: perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa”* (2021) aborda diversos temas relacionados con la movilidad activa; medios de transporte no motorizados como caminar o los desplazamientos en bicicleta, característicos de las áreas peatonales. En el libro, Ruiz-Apilánez trata temas como los beneficios de la movilidad activa, las infraestructuras y problemas de seguridad o culturales, así como las políticas que promuevan la movilidad activa.

En resumen, estas investigaciones han planteado preguntas acerca de como afectan las peatonalizaciones a la habitabilidad en los centros históricos, qué impactos económicos y sociales se dan en las áreas afectadas por las políticas de peatonalización, o como pueden estas mismas políticas contribuir a la sostenibilidad y la justicia social. Uno de los debates más relevantes que ha surgido en el ámbito de las peatonalizaciones trata acerca de la preservación del patrimonio y su adaptación a esta nueva realidad. Mientras que algunos autores defienden que las peatonalizaciones contribuyen a preservar los monumentos históricos e incluso ensalzarlos, otros defienden la idea de que convertir a estas zonas en espacios que atraen el turismo en masa puede suponer un peligro para la vida cotidiana de los residentes y la identidad de los barrios. Otro debate a la orden del día se da en torno a los efectos económicos se dan tras haber peatonalizado un área. Si bien es cierto que se ha demostrado como estas intervenciones pueden estimular la actividad económica y revitalizar el comercio local, también existe el miedo entre los residentes de la zona de que se dé un fenómeno de gentrificación en esta y se acaben teniendo que desplazarse.

La peatonalización de centros históricos es un tema complejo que abarca numerosas variantes, lo que ha dado como resultado una amplia discusión académica al respecto. Los trabajos publicados por autores como Gehl, Borja, Muxí, Higuera, Fariña o Ruiz-Apilánez

entre otros, consiguen aportar una valiosa información a la hora de comprender y relacionar las distintas variantes de este tema. Estos debates, lejos de pasar a un segundo plano, están cada vez más presentes si tenemos sobre todo en cuenta el tema de la sostenibilidad y la adaptación a los efectos del cambio climático.

## 2 OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

### 2.1 Objetivos

Las actuaciones llevadas a cabo en las ciudades para restringir el acceso al tráfico rodado en determinadas áreas, ejecutando a su vez obras para mejorar la infraestructura de cara a los desplazamientos a pie muchas veces acarreamos críticas por parte de determinados colectivos de población que no quedan del todo satisfechos con estas intervenciones. Nunca es posible contentar al conjunto de la población, pero saber cuáles son las estrategias que hay que seguir para satisfacer al mayor número posible de colectivos es clave para las futuras intervenciones que se vayan a realizar en las ciudades, ya que la peatonalización de determinadas áreas es algo necesario e inevitable si queremos mejorar la calidad de vida en las ciudades.

El objetivo del presente trabajo es analizar la actual red de espacios peatonales en los centros históricos de tres ciudades distintas dentro del territorio español y realizar posteriormente una comparativa final entre ellas en una serie de campos. Para cada una de estas ciudades se realiza un estudio al mismo nivel de determinados aspectos de su centro histórico. Se destacan los siguientes objetivos específicos a estudiar:

- Analizar cuál ha sido la evolución histórica de los cascos antiguos de las distintas ciudades objeto de estudio para poder comprender cual era la base de la que se partía a la hora de crear espacios públicos peatonales. Esto ayudará a poner en contexto las distintas estrategias implementadas en cada ciudad en función de sus orígenes y por tanto de su morfología urbana.
- Distinguir cuales han sido las distintas etapas que se han ido dando hasta conformar la red de espacios peatonales con las que cuenta cada centro histórico. Este apartado trata de analizar cuáles son los agentes que intervienen en cada etapa del proceso y las actuaciones que se llevaron a cabo durante cada periodo.
- Hacer un balance final sobre cómo han afectado estas intervenciones urbanas a la vida en la ciudad y poder concluir si han cumplido con el objetivo que perseguían. Añadir cómo fue la experiencia personal tras haber estado en cada una de las ciudades y la percepción que se tiene del espacio desde el punto de vista del visitante.

Tras haber realizado el estudio de la historia de cada una de las ciudades, que pone en contexto la morfología urbana de sus respectivos centros históricos, junto con las diferentes etapas que han resultado en la actual trama de espacios peatonales y el balance final que se puede hacer de estas intervenciones, se procede a hacer una comparativa entre las tres ciudades en una serie de campos:

- La red de espacios ciclables dentro del centro histórico, incluyendo tanto los propios carriles bici como los distintos puntos de aparcamiento habilitados para estas.

- Las zonas verdes presentes en los cascos históricos en comparación con otras áreas de la ciudad desarrolladas más recientemente.
- La accesibilidad para personas con movilidad reducida que requieran de un vehículo para desplazarse. Este apartado es relevante al analizar la situación para este colectivo dentro de un espacio donde el acceso a los vehículos está restringido.

Los resultados obtenidos tras haber estudiado el caso particular de cada una de las ciudades ayudan a poner en contexto la situación actual para cada uno de los puntos anteriores en los centros históricos de las distintas ciudades objeto de estudio.

Es clave realizar un análisis punto por punto de cada una de las tres ciudades de modo que se pueda esclarecer cuáles han sido los condicionantes para poder llevar a cabo las peatonalizaciones y los resultados que se han obtenido en cada caso. De este modo, de cara a futuras peatonalizaciones en otras ciudades, se podrán abordar mejor las cuestiones si se tienen en cuenta las condiciones de partida que se han dado en otros casos y los resultados que se obtienen según las estrategias implementadas.

## **2.2 Metodología**

El presente trabajo se llevará a cabo en varias etapas. Primero, se realiza una investigación bibliográfica, en segundo lugar, se procede a la elaboración de planos que reflejen las distintas fases que se han llevado a cabo para peatonalizar los centros históricos hasta llegar al estado actual, junto con la descripción de estas. Por último, se realiza un análisis de la cartografía en cada una de las ciudades con el objetivo de poder compararlas entre sí.

Para comenzar con la presente investigación, es necesario realizar una revisión de trabajos académicos y de distintos artículos relacionados con la peatonalización de espacios en las ciudades, centrándose en especial en aquellos que traten casos en los centros históricos. Esta parte del trabajo tiene como objetivo ponerse en situación con el tema de investigación que nos ocupa; es necesario conocer los enfoques utilizados en otros trabajos y artículos que traten sobre este tema, así como las conclusiones y resultados obtenidos en los mismos. La finalidad de este proceso es establecer una base sobre la que poder realizar el posterior análisis teniendo en cuenta los trabajos que existen acerca de las peatonalizaciones.

En segundo lugar y tras haber realizado una exhaustiva revisión bibliográfica, se procede a la elaboración de planos para comprender mejor la actual red de espacios peatonales con las que cuenta cada centro histórico. Esta parte del trabajo se realizará mediante herramientas cartográficas y geoespaciales que permitan examinar cómo se distribuyen las áreas peatonales en cada caso, así como la extensión de estas. Tras la revisión bibliográfica, se elaboran planos para cada una de las diferentes etapas en las que se han llevado a cabo actuaciones de peatonalización, de modo que las diferentes capas se vayan sumando hasta obtener un plano final en el que se refleje la actual red peatonal con la que cuenta cada casco antiguo. Mediante la elaboración de estos planos, se puede comprender mejor como ha sido el proceso que ha conformado la trama peatonal en cada ciudad. El objetivo de la elaboración propia de la cartografía es facilitar una mejor comprensión de las etapas en cada caso particular mediante un grafismo común, el cual ayuda también a comparar entre sí las distintas ciudades, al mantener un mismo lenguaje.

El hecho de haber podido visitar cada una de las tres ciudades, y en concreto sus centros históricos, permite aportar un punto de vista más objetivo que si por el contrario no se tuviera una experiencia personal y el trabajo se apoyara solo en la bibliografía. El estudio de campo realizado aporta al documento elementos como fotografías propias y el análisis de los espacios peatonales de cada centro histórico desde la perspectiva de haber podido estar presente en el lugar.

De cara al último apartado en el que se hace una comparativa en distintos campos entre los tres casos estudiados, se recurre a herramientas geoespaciales y datos facilitados por los respectivos Ayuntamientos para la elaboración de los diferentes planos. En concreto, la herramienta utilizada para generar dichos planos es el servicio de Geoportal del que dispone cada Ayuntamiento. También se recurre a las ortofotos para poder comparar mejor las ciudades entre sí y entre ellas mismas en determinados campos. Mediante estas fotografías aéreas, se pueden comprender y comparar mejor aspectos como la morfología urbana o las zonas verdes de las que dispone cada ciudad.

Además, se recopilan datos acerca de las propuestas, planificación e implementación de estas intervenciones en el espacio urbano en cada uno de los casos de estudio. También se añaden datos sobre el impacto socioeconómico de estas actuaciones, sin pasar por alto la percepción ciudadana. Estos últimos datos completan el estudio bibliográfico y el análisis cartográfico para obtener un resultado óptimo en la investigación acerca de las peatonalizaciones en centros históricos.

### 3 PEATONALIZACIONES EN CENTROS HISTÓRICOS

La peatonalización de espacios urbanos es una estrategia de transformación urbana que cada vez se está implementando en más ciudades alrededor del mundo y que busca mejorar la calidad de vida de los residentes, revitalizar el espacio promoviendo las actividades económicas y promover un desarrollo urbano más sostenible de cara al futuro. Este tipo de intervenciones implican restringir el acceso a vehículos motorizados a ciertas áreas de la ciudad, dando por tanto prioridad al peatón y a los medios de transporte no motorizados.

*“Cuando los coches empezaron a invadir nuestras vidas, empezamos a construir ciudades en contra de la gente. Calles de seis vías, avenidas sin sombras, sin árboles. Y sin embargo, se ha demostrado que el tráfico es como el agua, va donde puede. Y cuando no puede ir a ninguna parte, se detiene”* Jan Gehl (*Casado, 2017*)

Aunque en la actualidad este movimiento haya experimentado un gran crecimiento y se esté implementando en una gran cantidad de áreas urbanas, en Europa estas iniciativas tienen sus comienzos a mediados del siglo XX, si bien es cierto que en los últimos años ha habido un cambio de paradigma con respecto a los espacios urbanos en las ciudades; los principales motivos que están impulsando este cambio son diversos factores sociales, otros de tipo ambiental y también motivos económicos (*Bhalla, s.f*). Cada vez se tiene más consciencia de la necesidad de reducir el uso del vehículo privado en el centro de las ciudades y promover la creación de espacios peatonales que mejoren la calidad de vida urbana y a su vez puedan combatir los desafíos ambientales a los que no enfrentamos hoy en día (como es el cambio climático, sin olvidar la contaminación del aire en las propias ciudades).

Tras estos cambios que se están llevando a cabo en ciudades de todo el mundo existe una creciente concienciación pública con respecto a los problemas de salud derivados de la baja calidad del aire en las ciudades. La mejora de la infraestructura peatonal en las ciudades ya no se considera solo desde el punto de vista urbanístico, sino que ahora uno de los principales motivos por el que las administraciones públicas están tomando medidas para fomentar las áreas peatonales es la salud de los ciudadanos (*Fariña et al., 2019*). Más allá de los problemas respiratorios derivados de los gases que emiten a la atmósfera los vehículos de combustión y que son palpables por los ciudadanos en su día a día, cada vez existe más concienciación acerca del cambio climático ya que sus efectos empiezan a suponer un problema para la vida en las ciudades (*Barchilón, 2021*).

No solo la salud se ve beneficiada con una buena red de espacios peatonales, sino que la economía también se beneficia en gran medida. Los espacios urbanos que cuentan con áreas peatonales consiguen atraer a una mayor cantidad de consumidores, lo que desemboca en un aumento de las ventas por parte de los comercios locales, un descenso en el número de locales comerciales vacíos y que los valores de la propiedad aumenten. Una investigación centrada en ciudades de España analizó los volúmenes de venta de los comercios en zonas peatonales frente a los que se encontraban en entornos no peatonales, pudiendo demostrar que los comercios en zonas peatonales experimentan por lo general un mayor número de ventas, siendo la hostelería el sector que mejor acogida tiene en estas áreas (*Yoshimura et al., s.f*). Un informe llevado a cabo por el Urban Land Institute (ULI) mostró que las inversiones públicas en espacios peatonales tienen numerosos beneficios económicos ya que, por ejemplo, la disminución del ruido generado por el tráfico provoca que las viviendas de la zona aumenten de valor (*Campbell, 2014*).

A continuación, se desarrollan algunos de los puntos anteriormente mencionados a fin de comprender mejor los beneficios que genera la inversión en infraestructura peatonal, así como el breve análisis de casos relevantes.

### 3.1 Urbanismo y salud

Históricamente, la relación que ha tenido el urbanismo con la salud de los ciudadanos ha sido clave. La planificación urbana surgió como herramienta para abordar los problemas de salud derivados de la Revolución Industrial; la irrupción de las fábricas en las ciudades provocó una degradación del espacio urbano, además, la llegada de gran cantidad de trabajadores provenientes del campo desembocó en un problema de falta de vivienda, obligando a estos a vivir en barrios marginados y en condiciones insalubres; la alta mortalidad infantil y una corta esperanza de vida eran característicos de la clase obrera, y para revertir estos problemas surgieron las primeras leyes sanitarias, de las que surge el urbanismo moderno (*Acuña, 2013*). Es cierto que con el transcurso del tiempo esta idea inicial que perseguía el urbanismo ha ido variando, pero en las últimas décadas se ha vuelto a poner el foco en la salud pública con todo lo que ello conlleva, desde la contaminación y cambio climático hasta el envejecimiento de la población.

Mejorar la salud de la población no solo implica la mejora de los servicios sanitarios, sino que se tiene que ver con la suma de una serie de medidas que han de ser implementadas por distintas entidades públicas, entre ellas la planificación urbana. A nivel local es donde las administraciones públicas pueden tener un mayor impacto en la mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos pudiendo intervenir en planificación urbana, vivienda y movilidad. El entorno en el que los ciudadanos desarrollan su vida condiciona como se desarrolla esta, desde la actividad física, pasando por las relaciones sociales hasta la salud mental. La mejora en la red peatonal de una ciudad favorece que sus ciudadanos realicen desplazamientos a pie o en bicicleta, mitigando así el sedentarismo, que junto con la creación de espacios verdes y zonas de juego proporcionan espacios para la práctica de actividades físicas (*Fariña et al., 2019*). El hecho de que los desplazamientos sean más agradables y que, como se ha mencionado anteriormente servicios como el de hostelería proliferan en las áreas peatonales, contribuye a que los residentes interactúen más entre ellos mejorando las relaciones interpersonales y la salud mental (*Fariña et al., 2019*).

Los problemas derivados del cambio climático cada vez afectan más a los seres humanos, y el diseño actual de las ciudades muchas veces supone un problema añadido al no estar preparadas para ello. El gran porcentaje de superficie asfaltada que tienen las ciudades, junto con los edificios provoca el denominado efecto “isla de calor”. Este se debe a la imposibilidad de las ciudades de enfriarse durante la noche ya que el asfalto y los edificios expulsan el calor acumulado durante el día, cosa que no ocurre en zonas no urbanas (*Wingen, 2023*). Este fenómeno es especialmente grave durante los periodos de olas de calor, cada vez más frecuentes. La falta de zonas verdes priva los ciudadanos de áreas donde la temperatura se mantiene más baja y reduce la posibilidad de que la vegetación absorba los gases de efecto invernadero, además provoca que en periodos de lluvias intensas se den inundaciones debido a la baja permeabilidad del suelo (*Rendón, 2010*).

Uno de los mayores problemas de las ciudades derivados de la Revolución Industrial es la contaminación. La más grave de todas y la que nos afecta en mayor medida es la contaminación del aire, provocada en gran medida por los gases emitidos por los motores de combustión, aunque situaciones como la exposición al humo del tabaco que se viven día a día en entornos urbanos también puede derivar en problemas de salud (*Fariña et al.,*

2019). Por ello la restricción del tráfico de vehículos de combustión en determinadas áreas, el fomento de medios de transporte no motorizados o la creación de espacios libres de humo ayudan en gran medida a mitigar estos efectos. La contaminación acústica es otro de los grandes problemas en las ciudades, pudiendo provocar desde problemas en la audición hasta ansiedad, estrés o trastornos del sueño. Muchas veces es la propia arquitectura la que aumenta este efecto, ya que la morfología de los edificios y las calles provoca que los ruidos se amplifiquen. Estos pueden proceder de diversas fuentes, como la industrias, las viviendas, el tráfico o las obras. Una correcta planificación urbana debe responder a la necesidad de crear áreas, en especial las residenciales, donde la contaminación acústica sea la menor posible; los espacios peatonales suelen gozar de esta característica ya que en el ámbito urbano el tráfico es una de las mayores fuentes de emisión de ruido, si bien es cierto que los bares y terrazas que suelen proliferar en zonas peatonales también generan contaminación acústica (*Fariña et al., 2019*). Por último, cabe mencionar que la calidad de los ríos y acuíferos también se ve afectada por una mala planificación urbanística, ya que un mal diseño de la red de evacuación de aguas provoca los residuos generados del uso urbano no pasen por los correspondientes procesos de depuración y acaben siendo vertidos la naturaleza directamente (*Fariña et al., 2019*).

Otro de los retos a los que se enfrenta la sociedad actual es el envejecimiento de la población, y también en este ámbito la planificación urbana puede mejorar la vida de los ciudadanos. España es uno de los países con mayor esperanza de vida del mundo, sin embargo, no todos esos años de vida se consideran igual de saludables y a partir de los 63,87 años este porcentaje se reduce. El envejecimiento activo y saludable busca que las personas envejecan sin perder la capacidad de hacer todo aquello que necesitan para llevar a cabo una vida plena, sin tener que renunciar a actividades por su condición (*Fariña et al., 2019*).

No solo hay que hacer que los espacios urbanos sean accesibles y seguros para las personas mayores, sino que hay que tener en cuenta que desde la niñez el entorno condiciona el desarrollo. La inversión en infraestructuras peatonales, zonas verdes y espacios libres de contaminación es una apuesta por un futuro saludable para los ciudadanos. El entorno que nos rodea condiciona nuestro desarrollo, por lo tanto, si se crece en un entorno que promueve un estilo de vida saludable y que además está libre de contaminación se obtendrán efectos positivos a largo plazo. Enfocar el diseño urbano desde el punto de vista del envejecimiento activo puede tener beneficios en todos los grupos de edad (*Fariña et al., 2019*). Crear entornos urbanos más seguros, que sean accesibles para personas con movilidad reducida, libres de elementos como pasos de peatones o pavimentos a diferentes alturas solo puede ser beneficioso para el conjunto de la población, ya que, aunque el usuario sea una persona sana, disfrutará de las ventajas que un espacio más agradable le brinda (*Ilunion, 2024*).

### **3.2 Medios de transporte y movilidad**

Una de las principales características de las ciudades modernas que promueven un estilo de vida saludable es la movilidad sostenible. La inversión que hacen los gobiernos locales en crear una amplia red de calles peatonales no solo facilita la vida a los ciudadanos que realizan sus desplazamientos a pie, sino que también consiguen crear un entorno más amigable para otros medios de transporte como la bicicleta o patinetes (*Ruiz-Apilánez, 2021*). Esto está estrechamente relacionado con el apartado anterior en el que se describe como las áreas urbanas peatonalizadas contribuyen a tener un estilo de vida activo.

La movilidad sostenible es una pieza clave a la hora de desarrollar ciudades que sean más saludables y eficientes. La apuesta por medios de transporte no motorizados y por el transporte público es una inversión de cara a un futuro en el que las ciudades deben haberse adaptado correctamente al nuevo escenario climático que nos aguarda, siendo la descarbonización el primer paso para lograr este objetivo (*Rodríguez-Zúñiga et al., 2019*). Esta descarbonización no solo implica reducir la cantidad de gases de efecto invernadero, sino también la mejora en la calidad de vida de los ciudadanos mediante la reducción de la contaminación acústica y la contaminación del aire.

Un transporte público eficiente es uno de los pilares fundamentales de la movilidad sostenible. La congestión provocada por el tráfico, la contaminación acústica que generan los automóviles y la contaminación del aire son algunos de los problemas con los que ciudades de todo el mundo deben lidiar a diario debido a un sistema de transporte centrado en el vehículo privado (*OTLE, 2020*). A la hora de resolver estos problemas, se deben tomar medidas que ofrezcan resultados visibles sin caer en una prohibición total, ya que, aunque se pueda restringir el acceso los vehículos de combustión a determinadas áreas de la ciudad, no es posible sacar todos los automóviles de la ciudad y hasta que se consiga el objetivo de la plena electrificación del parque móvil las medidas que se pueden implementar deben ser capaces de convivir con los vehículos privados. En este aspecto, una estrategia como es la de simplemente reducir la velocidad del tráfico consigue mejorar la eficiencia y seguridad del transporte en las ciudades. Al reducir el límite de velocidad se evitan situaciones de parada y arranque que en muchas ocasiones son los que originan los atascos, además si se quiere fomentar el uso de medios de transporte alternativos como la bicicleta o los desplazamientos a pie, reducir la velocidad es clave a la hora de reducir los accidentes y en ciertos casos las muertes. Yendo a menor velocidad los vehículos también emiten menos gases a la atmosfera, contribuyendo en la medida de lo posible al proceso de descarbonización. Otras medidas que se pueden tomar son la reducción de plazas de aparcamiento en las calles con el objetivo de disuadir a los ciudadanos de desplazarse al centro de las ciudades en su vehículo privado, o la restricción de acceso a determinadas zonas en función de los niveles de contaminación del vehículo en cuestión (*Hong, 2024*).

Además de todas estas medidas, es fundamental la integración de nuevas tecnologías en el ámbito del transporte. La integración de vehículos de cero emisiones en la movilidad dentro de las ciudades es un objetivo clave de cara a lograr la descarbonización y ciudades más saludables (*Álvaro, 2017*). La movilidad eléctrica ya está presente en muchas ciudades en sistemas de transporte como el ferroviario, ya sea tren de cercanías, metro o tranvía, que funcionan gracias a la energía eléctrica y que por tanto no emiten gases contaminantes. Los gobiernos locales son los que en muchos casos deben dar un paso al frente y apostar por la renovación de las flotas de vehículos, incorporando a ellos vehículos de baja emisiones o eléctricos. Esto ya se está llevando a cabo en ciudades como Valencia, donde a finales de 2024 el 68% de la flota de autobuses será híbrida o eléctrica (*Vigara, 2024*), o Madrid, que cuenta con un total de 440 autobuses cero emisiones con previsión de que a finales de 2024 el 25% de su flota sea 100% eléctrica (*Diario de Madrid, 2023*). Los medios de transporte eléctricos no son solo de tipo colectivo, sino que también entran dentro de esta categoría las bicicletas, patines o motocicletas eléctricos; en este ámbito han sido numerosas las empresas que han surgido en los últimos años ofreciendo servicios de alquiler de vehículos eléctricos como patinetes o motocicletas, teniendo estas una gran acogida gracias a la libertad y flexibilidad que ofrece su servicio.

Como se ha mencionado con anterioridad, los vehículos eléctricos son el futuro de la movilidad sostenible, pero está claro que es necesario incentivar su uso a nivel privado mediante distintas políticas. Ofrecer beneficios fiscales a aquellos ciudadanos que quieran adquirir un vehículo cero emisiones es uno de los modos de incentivar su uso más común, como también lo es la posibilidad de acceder a determinadas áreas de la ciudad a las que tienen el acceso restringido aquellos vehículos más contaminantes. Los gobiernos locales deben invertir en infraestructura para crear una amplia red de puntos de carga distribuidos por toda la ciudad si quieren que estos vehículos se integren correctamente en el paisaje urbano (AEDIVE, 2024).

Todas las medidas mencionadas anteriormente servirán de muy poco si no se complementan con una fuerte inversión en el transporte público de calidad (Rodríguez-Zúñiga et al., 2019). No se puede simplemente reducir el número de vehículos que entran en las ciudades, sino que todos los ciudadanos deben disponer de alternativas eficientes de transporte que les faciliten cambiar sus hábitos a la hora de desplazarse. El diseño de una infraestructura que permita desplazarse de manera eficiente y segura en medios de transporte no contaminantes como bicicletas o patinetes es una estrategia clave si se quiere conseguir que la movilidad en la ciudad sea sostenible.

El transporte no motorizado es todo aquel es un modo de transporte activo en el que la propulsión es humana; esto incluye caminar, ir en bicicleta o patinete. A la hora de transformar las ciudades para que sean más sanas, seguras y menos contaminantes, esta es la modalidad de transporte que debe anteponerse al resto y la que más atención debe recibir (Velásquez, 2015). Ciudades como Ámsterdam o Copenhague son ejemplos de ciudades en las que se ha apostado por un modelo de movilidad sostenible gracias a contar con una extensa red de carriles bici y zonas peatonales, dando como resultado que la mayoría de los desplazamientos se hagan a pie o en bicicleta. Fue especialmente durante la segunda mitad del siglo XX ciudades de todo el mundo sufrieron una transformación en pro del uso del automóvil, se ampliaron las calzadas y por tanto se redujo el espacio destinado a los peatones (Velásquez, 2015).

### 3.3 Casos relevantes

Copenhague es un claro ejemplo de ciudad que lleva décadas adoptando medidas de reducción del tráfico rodado y peatonalización. Ya a principios del siglo XX aparece la bicicleta como nuevo medio de transporte junto con recorridos propios para ella. En 1962 comienza la peatonalización de la calle Stroget, vía principal de la ciudad, lo cual supuso un gran paso hacia delante de cara a reducir el tránsito de automóviles y crear nuevos espacios públicos. No se puede hablar de la peatonalización de la ciudad de Copenhague sin hablar del arquitecto Jan Gehl, quien contribuyó en gran medida a que se llevaran a cabo estas intervenciones gracias a sus estudios. Gehl fue una pieza clave de cara a que el gobierno fomentara el uso de la bicicleta, redujera el número de plazas de aparcamiento y dotara a la ciudad de nuevo mobiliario público. Como resultado de estas intervenciones, se redujo la contaminación sonora y ambiental, se crearon nuevos espacios públicos y los comercios de la zona crecieron (Corral et al., 2017; Velásquez, 2015).

Otro buen ejemplo de ciudad que ha sido pionera implementado políticas de peatonalización es Ámsterdam. La capital de los Países Bajos es conocida internacionalmente por su uso extensivo del transporte en bicicleta, pero esto no siempre fue así. A pesar de tener larga tradición de uso de la bicicleta como medio de transporte, la irrupción del automóvil hizo que se reestructuran calles enteras y canales para dar cabida a los medios de transportes motorizados, dando como resultado que en la década de 1970 el uso de la bicicleta había disminuido en un 50% frente a la década de 1950. La crisis del petróleo en 1973 que provocó la subida de precios sumado a las protestas por parte de los residentes dio como resultado que se revirtieran las intervenciones que favorecían el uso del automóvil para así volver a priorizar los desplazamientos en bicicleta. Sin embargo, Ámsterdam ha comenzado a sufrir problemas de caos circulatorio y masificación relacionados con el uso intensivo de la bicicleta combinado con el resto de los vehículos y peatones (Rodero, 2017).



Figura 4: Calle Strøget, Copenhague



Figura 3: Plaza Dam, Amsterdam

A pesar de lo mencionado anteriormente respecto a la irrupción del automóvil en las ciudades europeas a mediados del siglo XX, la ciudad de Friburgo no redujo la infraestructura de transporte público ni dio prioridad al vehículo motorizado, sino que por el contrario apostó por ampliar su red de transporte público. Este es un claro ejemplo de interacción entre la red de transporte público y los peatones. La red de tranvía atraviesa el centro histórico, compartiendo el espacio con las áreas peatonales; de este modo, el transporte público da acceso al centro de la ciudad y una vez en él, el usuario puede moverse por las calles peatonales que gracias a su proximidad entre ellas acaban formando una amplia red que une plazas, monumentos y parques. Partiendo del área central de la ciudad, estas calles se ramifican hacia las áreas más alejadas del centro, penetrando en ellas se consigue conectar con las vías principales de dichos barrios y se amplía de este modo la red peatonal. Friburgo refleja que apostando por la mejora del transporte público y dando prioridad a los desplazamientos a pie se puede crear una gran área peatonal en el centro histórico que a su vez se ramifique y permita conectar este con otros puntos de la ciudad mediante red de calles peatonales (León, 2019).

En España, un buen ejemplo y quizás uno de los casos más emblemáticos es el de la peatonalización del centro histórico de Barcelona. A mediados del siglo XX comenzaron las intervenciones en el Barrio Gótico de la Ciutat Vella de la mano del arquitecto Adolf Florensa mediante la creación de un pavimento a la misma cota para acera y calzada. Pocos años después los comerciantes del barrio consiguieron que se restringiera el acceso a los vehículos a la zona. Peatonalizar fue la primera medida para sacar al tráfico rodado de la Ciutat Vella y frenar la sobreocupación de vehículos que existía. En la década de 1970 se llevó a cabo el proyecto de la primera isla peatonal, también bajo la presión de los comerciantes; esta abarcaba 23 calles y plazas totalmente peatonales que tenían el acceso al tráfico restringido en horario comercial. Fue tal el éxito de la isla peatonal que posteriormente se propuso la ampliación de las zonas peatonales con el objetivo de fijar una política de recuperación de los cascos antiguos. En la década de 1980 se llevaron a cabo intervenciones de pavimentación en varias calles con el fin de eliminar la diferencia de nivel entre la calzada y la acera, decorando y señalizando estas. Estas iniciativas revitalizaron el centro histórico, promovieron la actividad económica y cultural, y convirtieron a la ciudad de Barcelona en un ejemplo para otras ciudades a la hora de crear espacios peatonales con éxito (Santamaría, 2017).



Figura 5: Plaza de Sant Jaume, Barcelona



Figura 6: Calle Kaiser-Joseph, Friburgo

Como caso singular de espacio urbano peatonalizado cabría hacer mención del High Line de Nueva York. Esta intervención consiste en la transformación de una antigua infraestructura de ferrocarril existente que recorría las calles de oeste de la isla de Manhattan. Esta estructura ferroviaria se construye en la década de 1930 con el objetivo de sacar de las calles de la ciudad el tráfico ferroviario; con el paso de los años la línea dejó de usarse hasta que definitivamente fue abandonada en la década de 1980, quedando más como un símbolo de la desaparición de la industria en los espacios urbanos. En 2005 se plantea la reurbanización del área entorno al High Line para promover el desarrollo inmobiliario y la revitalización de la zona. El parque lineal se plantea como un recorrido de algo más de 2 kilómetros de longitud que discurre elevado 8 metros sobre el nivel de la calle desde Gansevoort Street situado en el extremo sur del parque, hasta Hudson Yards en el

extremo norte. El parque funciona como un itinerario agradable que permite a sus usuarios desplazarse en la ciudad en dentro de un espacio mucho más amigable que si lo hicieran a pie de calle. Este cuenta con gran cantidad de mobiliario urbano que permite la creación de espacios donde se dan lugar actividades gratuitas y eventos para los ciudadanos. El parque queda dividido en 3 segmentos y tiene accesos en distintos puntos a lo largo del recorrido; su construcción se divide en 3 fases inaugurándose en 2009, 2011 y 2014 respectivamente (*Espinel, 2021*).



Figura 7: Times Square, Nueva York



Figura 8: High Line, Nueva York

Si hablamos de peatonalización de espacios públicos en la ciudad de Nueva York no podemos dejar de lado el caso de Times Square. Siendo este uno de los espacios más reconocidos y turísticos de la ciudad, las intervenciones urbanísticas llevadas a cabo en él han sido de gran relevancia y han conseguido mejorar el espacio y la experiencia de los usuarios. El proyecto se enmarca en el “plaNYC” que busca la mejora de la movilidad y la reducción de la congestión. En 2009 da comienzo el proyecto piloto “Green Light for Midtown”, que peatonaliza Times Square entre otras áreas. Este proyecto se lleva a cabo mediante el conocido como Urbanismo Táctico, que consiste en la peatonalización de espacios públicos mediante intervenciones rápidas y de bajo coste. Esto incluye acciones fácilmente reversibles como la instalación de mobiliario público, la reconfiguración temporal de las calles o la pintura del pavimento para distinguir espacios; esto permite observar los cambios propiciados por las actuaciones en tiempo real. En el espacio peatonal generado se realizaron proyectos artísticos y culturales que fomentaron las relaciones sociales y que el peatón fuera el protagonista. Finalmente, en el año 2017 se lleva a cabo la reurbanización definitiva del espacio que convierte en permanentes las intervenciones realizadas en el proyecto piloto. Esto incluye la creación de plazas peatonales, instalación de diverso mobiliario urbano y la reorganización del espacio para convertir lo que antes era un caótico cruce de vehículos en un espacio peatonal en constante movimiento y lleno de actividad gracias principalmente a los millones de turistas que visitan cada año el área (*Monteagudo, 2021*).

## 4 ESTUDIO DE CASOS

El presente trabajo tiene como objetivo analizar los espacios peatonales de los centros históricos de distintas ciudades para más adelante poder hacer un análisis conjunto en el que se comparen las distintas estrategias empleadas en los procesos de peatonalización, así como los resultados que se han obtenido tras ellos. Hablamos de resultados ya que toda intervención urbana responde a la necesidad de solventar un problema o de mejorar la situación actual en la que se encontraba el espacio, y por tanto es importante analizar si las intervenciones llevadas a cabo han satisfecho el objetivo que perseguían. Las ciudades seleccionadas para el análisis son Pamplona, San Sebastián y Valencia.

El objetivo de analizar los espacios peatonales de dichas ciudades es poder comprender mejor las diferentes variables presentes a la hora de llevar a cabo procesos que tienen como objetivo la restricción del acceso al tráfico rodado para convertirlos en espacios de uso exclusivo para los viandantes. Este análisis va desde la historia de sus respectivos cascos históricos, pasando por las diferentes propuestas que se hicieron en las últimas décadas para crear espacios peatonales, hasta el día de hoy, haciendo una evaluación final de la situación actual del centro histórico en cada caso.

La elección de las urbes previamente mencionadas responde a una serie de criterios que se puede dividir en dos grupos. En primer lugar, tenemos Pamplona y San Sebastián; estas dos ciudades son unas de aquellas cuyos centros históricos presentan el mayor porcentaje de espacios peatonales respecto a la superficie de estos (*Machín, 2015*). Además, tienen una población similar, contando Pamplona con 205.762 habitantes y San Sebastián con 188.743 habitantes en 2023 (*INE, s.f*). Por otro lado, tenemos el caso de la ciudad de Valencia; la elección de esta ciudad como ejemplo para analizar responde a la necesidad de aplicar el método de análisis del resto de ejemplos a una ciudad que el autor del trabajo conoce de primera mano y que difiere de los criterios de elección de las otras urbes, ya que Valencia contaba con una población de 807.693 habitantes en 2023 (*INE, s.f*) y su centro histórico tiene una superficie mayor respecto a las otras ciudades. Analizando el caso particular de Valencia se muestra que las estrategias llevadas a cabo para crear espacios públicos peatonales pueden ser aplicadas en ciudades con diferentes particularidades. A pesar de la diferencia en la superficie que ocupa la ciudad de Valencia con respecto a las otras, las tres han tenido un desarrollo urbanístico similar a principios del siglo XX mediante los respectivos barrios de ensanche en cada ciudad.

### 4.1 Pamplona

La primera ciudad objeto de análisis es Pamplona, también conocida como Iruña en Euskera. Situada en el norte de España, es la capital de la Comunidad Foral de Navarra (*Ayuntamiento de Pamplona, s.f*) Los distintos procesos llevados a cabo para peatonalizar las calles de su centro histórico han conseguido transformar a este en un área dinámica de la ciudad donde la vida de los residentes y la actividad de los comercios confluyen en un espacio que se ha ido moldeando para devolverle al viandante el protagonismo.

En este apartado se describen las distintas etapas que han pasado hasta llegar a la infraestructura peatonal con la que cuenta la ciudad hoy en día, enunciando los diferentes agentes que han ido interviniendo a lo largo de los años en la reurbanización del Casco Viejo, así como los problemas que fueron surgiendo junto a estos.

#### 4.1.1 Antecedentes

El Casco Viejo de Pamplona es el centro neurálgico de la ciudad, habiendo sido testigo de la evolución cultural y social de esta. Constituye uno de los 14 barrios de la ciudad de Pamplona, ocupando una superficie de aproximadamente 433.600 m<sup>2</sup> y contando con una población de 11.496 personas en 2021 (*Ayuntamiento de Pamplona, s.f*). La propia morfología del distritito muestra las diversas etapas de crecimiento por las que ha pasado, desde su origen romano, pasando por la etapa medieval hasta el día de hoy. Con el objetivo de analizar las diferentes etapas dentro del proceso de peatonalización del Casco Viejo de la ciudad, es necesario realizar previamente un breve resumen de la historia de la propia ciudad y sus orígenes, ya que posteriormente pueden ayudar a comprender como se ha conformado la red de espacios peatonales de la que disfruta el centro histórico de Pamplona.

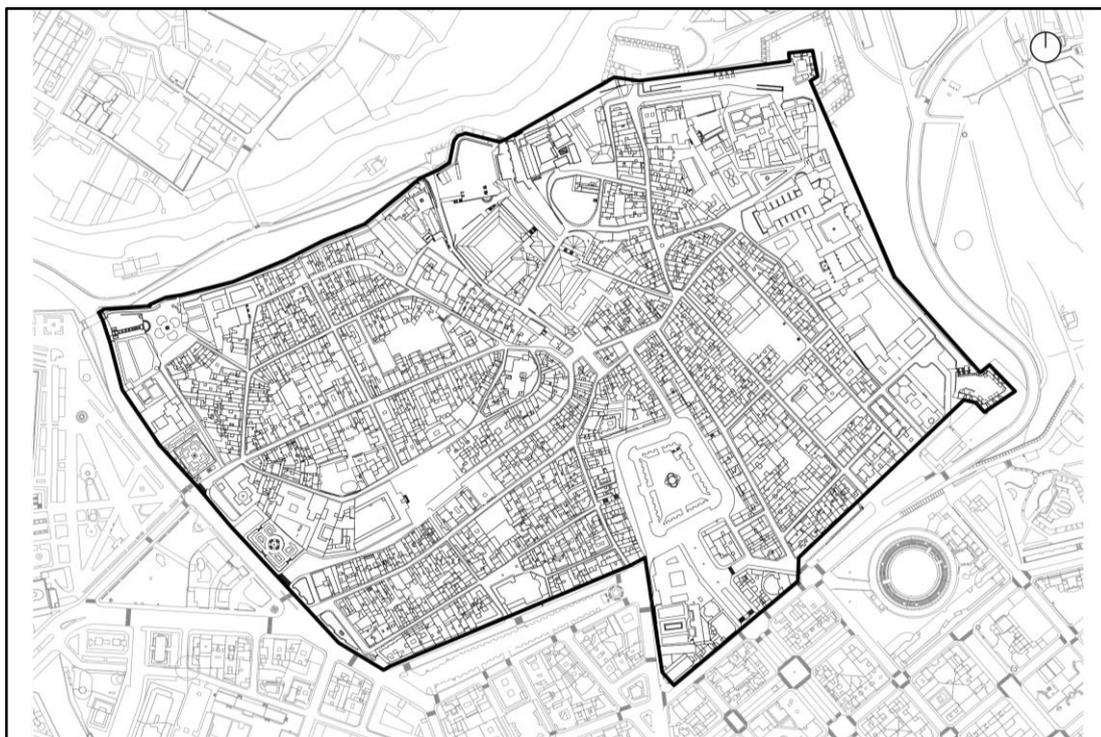


Figura 9: Delimitación Casco Viejo de Pamplona. Elaboración propia

La ciudad de Pamplona fue fundada por el general romano Pompeyo Magno en el siglo I a.C en el contexto de la conquista romana del Valle del Ebro. A diferencia de otras ciudades del norte de la Península Ibérica, Pamplona lleva en continuo desarrollo desde tiempos prerromanos (*Martínez y Arizaga, 2017*).

Con la llegada de los romanos en el 218 a.C a través de la costa mediterránea, la región navarra experimentó cambios significativos ya que, después de que los romanos afianzaran su dominio sobre la Península Ibérica, estos fueron estableciendo distintas administraciones repartidas por el territorio, incluido el Valle del Ebro. De ahí surge la ciudad de Pamplona, que nace como una base segura y controlada en un territorio en el que eran comunes los conflictos y revueltas. Los detalles específicos de su fundación no están a día de hoy esclarecidos debido a la falta de fuentes escritas y la cuantía de excavaciones arqueológicas. A pesar de ello, sí que existen evidencias de una interacción entre los romanos y la población vascona que contribuyó al desarrollo de la ciudad (*Martínez y Arizaga, 2017*).

Los primeros indicios del pasado romano de la ciudad aparecieron en el año 1856 durante la prospección de la calle Curia, en la que se desenterró un mosaico, que junto con la aparición de monedas de Marco Aurelio y Constantino comenzaron a dar pistas de cuales habían sido los orígenes de la ciudad. Entre el año 1956 y 1973 se llevaron a cabo las excavaciones de mayor importancia; las investigaciones llevadas a cabo durante estos años sugerían que la antigua ciudad romana se encontraba en el área alrededor de la actual catedral, ya que se identificó un patrón de calles rectilíneas que encajaban con las coordenadas norte-sur y este-oeste, elementos de diseño típicos de las urbes romanas. La concepción histórica que se tenía de la ciudad de Pamplona cambió en el año 2001 cuando durante las obras de renovación urbana en la plaza del Castillo y la iglesia de San Fermín de Aldapa se descubrieron grandes complejos de termas que ocupaban una superficie de 2000 metros cuadrados, indicando que la ciudad tenía mayor magnitud de lo imaginado. También aparecieron restos de la muralla del bajo imperio y una torre semicircular que reflejaban el pasado como ciudad estratégica y defensiva (*Martínez y Arizaga, 2017*).

En el siglo III d.C la ciudad sufrió una destrucción violenta, evidenciadas por el descubrimiento de una muralla construida con materiales reutilizados que reflejan la urgencia por la defensa. En el siglo IV d.C Pamplona comenzó un proceso de recuperación económica y social hasta el año 472, cuando el conde Gauterico tomó el control de la ciudad, resaltando su importancia como punto estratégico. Durante la etapa visigoda, la ciudad mantuvo su importancia como asentamiento clave. Los descubrimientos de las necrópolis visigodas de Argaray, ubicada al sur de la ciudad romana y cerca de lo que hoy en día es la plaza de toros, y del Palacio de Condestable revelan la continua evolución que ha ido sufriendo la ciudad a lo largo de los siglos, adaptándose y transformándose según los tiempos para no perder así su importancia en la región (*Martínez y Arizaga, 2017*).

El urbanismo en la ciudad durante la Edad Media parte de la configuración romana preexistente, esto implica que elementos como las murallas romanas, sus puertas o espacios públicos se conservaran y se fueran adaptando a la necesidad de la época. Esto no quita por otra parte que las necesidades urbanísticas y sobre todo sociales no fueran primordiales, ya que se fueron realizando modificaciones de la trama conforme a las necesidades. El análisis de Pamplona como ciudad medieval no se puede llevar a cabo al igual que otras ciudades medievales, ya que es necesario hacer un análisis de ella por separado debido a los distintos núcleos urbanos que la conformaban. La ciudad estaba dividida en tres núcleos de población que hoy en día pueden seguir siendo diferenciados: la Navarrería, el Burgo de San Cernín y San Nicolás. La Navarrería fue destruida por completo en el año 1276 durante la guerra contra los burgos de San Cernín y San Nicolás, posteriormente el rey Don Felipe ordenó su reconstrucción y repoblación, lo que generó recelos entre los Burgos y los habitantes de la Navarrería que habían sido expulsados y dispersados. No fue hasta 1324 cuando comenzó la verdadera planificación urbana, cuando con el privilegio del mismo año se establecieron categorías para las calles y tarifas por cada codo de ellas. El nuevo trazado urbano seguía un patrón norte-sur, lo que parece indicar que se siguió en cierta medida el trazado de calles romano previo, si bien es cierto que el diseño de calles rectas y paralelas también es característico de los trazados urbanos de los siglos XII y XIII. Cabe destacar que el rey Luis I autorizó la reconstrucción de la casa del Cabildo a su estado previo a la guerra de 1276, lo que influyó sobre el diseño del entramado de calles manteniendo un trazado similar al anterior a 1276; de esta afirmación se puede concluir que el trazado actual de las calles de la Navarrería responde más al antiguo trazado romano que a la reconstrucción de 1324 (*Martínez y Arizaga, 2017*).

Al contrario que la Navarrería, el Burgo de San Cernín no surge a partir de la antigua ciudad romana, sino que es un asentamiento que surge en el siglo XI (*Gracia y Goñi, 1987*). En sus inicios fue habitado por francos que, con la política de atracción de pobladores y la posterior otorgación del fuero de Jaca, crearon un núcleo de población rápidamente gracias al auge del comercio en el Burgo. En un principio el asentamiento se ubicó al otro lado del barranco de Santo Domingo. La calle mayor, que posiblemente fuera la antigua vía romana y que en aquel momento pertenecía al camino de Santiago, fue el eje vertebrador de la urbe. El Burgo estaba formado por seis manzanas conformadas por un orden de calles principales y secundarias, como la actual calle Joaquín Jarauta. Los cantones tenían una función defensiva y facilitaban la circulación entre las calles principales (*Martínez y Arizaga, 2017*). Por último, nos encontramos con el Burgo de San Nicolás, el cual desarrolló su trama de calles a partir de la estructura urbana típica del norte de la península, con un diseño de geometría rectangular que se organiza a partir de varias calles paralelas conectadas entre sí por calles secundarias (*Gracia y Goñi, 1987*). A pesar de estar separado del Burgo de San Cernín, se pueden apreciar ciertas coincidencias en el diseño de ambos trazados, indicando que en ambos se dio una planificación previa. El trazado de las principales vías discurría por lo que hoy en día son las calles de San Antón y de la Zapatería, formando un vial, y las calles San Gregorio y San Nicolás formado otro vial (*Martínez y Arizaga, 2017*).



Figura 10: Barrios Casco Viejo de Pamplona

A pesar de ser una ciudad que estaba confinada dentro de sus murallas, Pamplona comenzó un proceso de expansión gracias a la creación de barrios de clase obrera y ciudades jardín. Fue a principios del siglo XX cuando surgieron barrios como La Rochapea, El Mochuelo, Milagrosa e Iturrama. También surgieron núcleos urbanos para la clase social más alta, como San Juan y Beloso. Cuando a comienzos del siglo XX la población de la ciudad empezó a aumentar las murallas que la rodeaban se convirtieron en un problema para la expansión, es por ello por lo que en 1915 se comenzó a demoler gran parte de esta. A pesar de conservar algunos tramos y portales, el derribo de la muralla fue objeto de controversia por la pérdida del patrimonio. Esto dio paso al segundo ensanche, proyecto que pretendía modernizar la ciudad y ponerla a la altura de otras ciudades del territorio español que ya habían realizado ensanches previamente. Debido a restricciones militares este quedó limitado con respecto al proyecto original y no consiguió transformar la ciudad en todos los campos previstos (*Ugarte, 2004*).

#### 4.1.2 Proceso de peatonalización

##### 1. Antecedentes (1979)

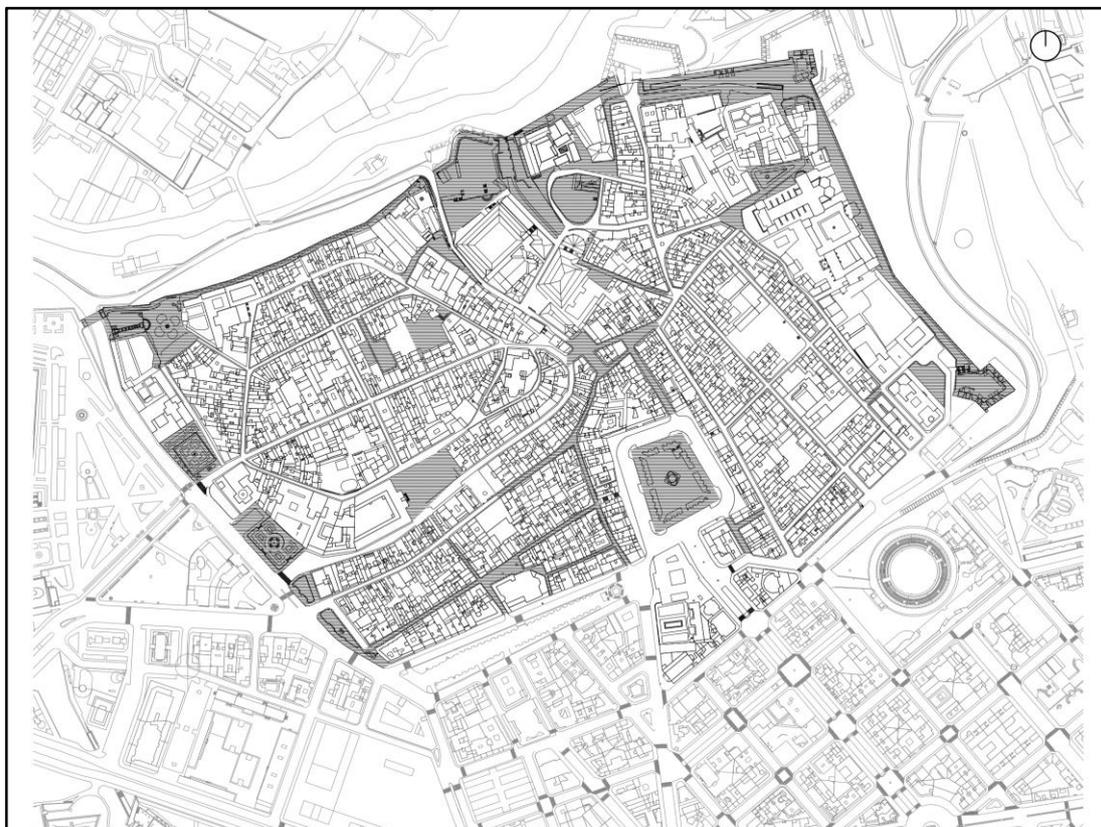


Figura 11: Área acceso restringido vehículos. Elaboración propia

El primer ayuntamiento democrático de Pamplona fue constituido en 1979 por Juan Balduz (PSN), formando gobierno con otros tres partidos, donde Javier Taberna fue nombrado Presidente de la Comisión de Tráfico, Transporte y Urbanismo. Fue en esta situación donde surgieron las primeras propuestas para peatonalizar el Casco Viejo de la ciudad. El Estudio Pormenorizado del Suelo Urbano en el Casco Antiguo de Pamplona llevado a cabo entre 1973 y 1979 por Urbanismo, Ingeniería y Arquitectura SA sirvió como base para las intervenciones que se llevarían a cabo en el futuro.

El principal objetivo de las primeras medidas que se adoptaron era revitalizar el Casco Viejo, ya que la falta de servicios básicos, el deterioro que presentaban las calles y el mal estado de las viviendas debido a su antigüedad lo habían convertido en un área aislada del resto de la ciudad. Fue Javier Taberna quien, junto con el experto en urbanismo Arturo Soria, impulsó las primeras estrategias para revitalizar el área, comenzando por el cierre al tráfico de algunas calles del Casco Viejo para solucionar los problemas que se habían generado en torno al tráfico y al estacionamiento.

El 11 de agosto de 1980 se lleva a cabo el cierre de parte de las calles del Casco Viejo al tránsito de vehículos, dando como resultado la primera red de calles peatonales. Se diferencia entre calles de acceso totalmente restringido al tráfico, calles de acceso solo para vecinos, y calles peatonales. El principal problema de esta primera actuación surge de la falta de plazas de aparcamiento y la existencia de calles con pavimento y acera a distinta cota (Machín, 2015).

## 2. Primeras intervenciones (1984-1999)

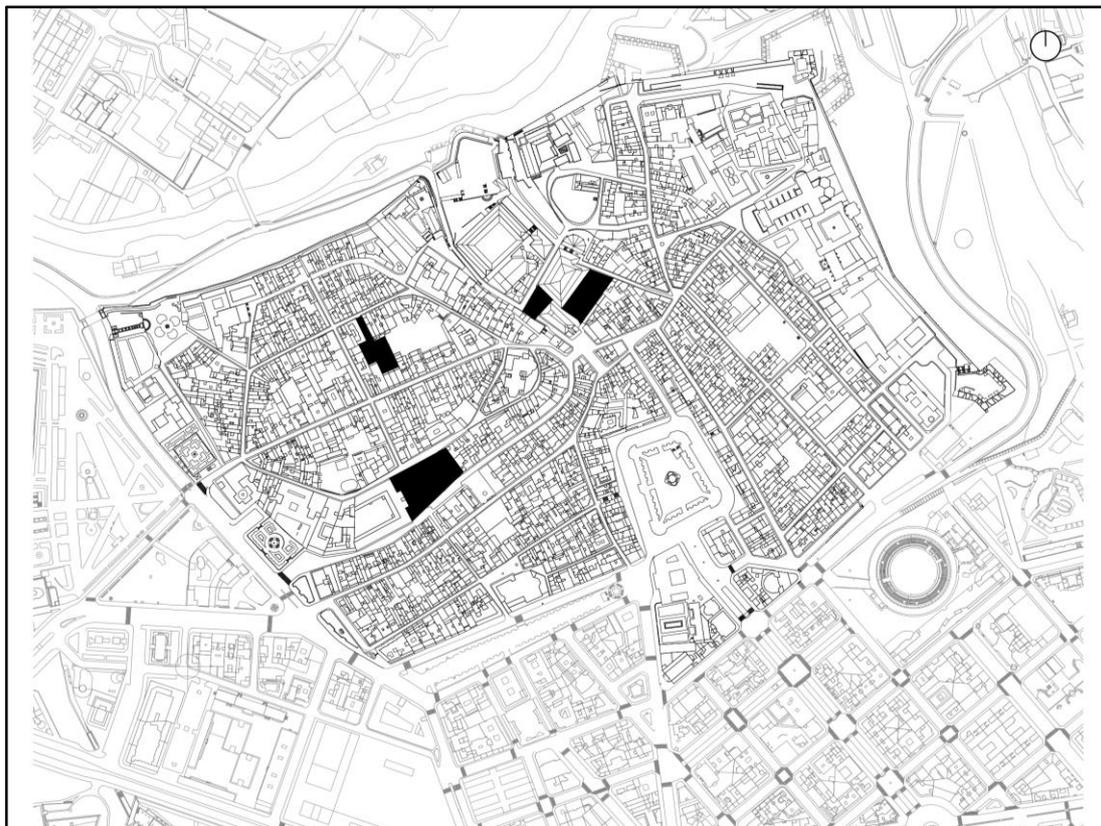


Figura 12: Primeras intervenciones Casco Viejo Pamplona. Elaboración propia

En 1984 se aprueba el nuevo Plan General de Pamplona centrado en las zonas verdes de la ciudad y con escasa repercusión en materia de peatonalizaciones. En 1985 se aprueba el Plan Especial de Reforma Interior (PERI) del Casco Viejo el cual establecía una serie de medidas para hacer del centro histórico un lugar más agradable para el peatón con medidas como la reducción del tráfico y la velocidad de los vehículos, peatonalizar calles y recuperar espacios de uso exclusivo para el peatón. Este finalmente no llega a desarrollarse debido a discrepancias, pero sirve como base para las posteriores actuaciones llevadas a cabo en la ciudad; en él ya se proyectaba la peatonalización del entorno de la Plaza del Ayuntamiento, la Plaza del Castillo y el Burgo de San Nicolás. Finalmente, en 1986 se aprueba el PERI que afecta al entorno del Burgo de San Cernín (Machín, 2015).

Dentro de este contexto se proyecta la reforma de la Plaza de Santa Ana para convertirla junto con el Rincón de las Pellejerías en una gran plaza interior. En 2004 se adjudicó la redacción del proyecto, a día de hoy sigue sin haberse ejecutado; sin embargo, en abril de 2024 el Ayuntamiento de Pamplona presentó un proceso de codiseño para la plaza (Diario de Navarra, 2024). La plaza de Santa Ana fue acondicionada y abierta al público en 1987, mientras que por otro lado el Rincón de la Pellejería fue cedido por el Ayuntamiento de Pamplona en 2016 a la asociación Piparrika, cuando el espacio se acondicionó como huerto urbano quedando unido a la plaza de Santa Ana (Navarrainformación, 2017). El entorno del Mercado de Santo Domingo fue también objeto de actuaciones que le devolvieron el espacio a los peatones; entre 1986 y 1987, junto con la rehabilitación del propio mercado, se reformó la Plaza de los Burgos para crear un espacio de uso exclusivo para los peatones y en 1999 se completó la peatonalización del entorno con la reforma de la Plaza de Santiago, la cual fue pavimentada y se plantaron árboles (Machín, 2015).

### 3. Zonas comerciales (1996-2001)

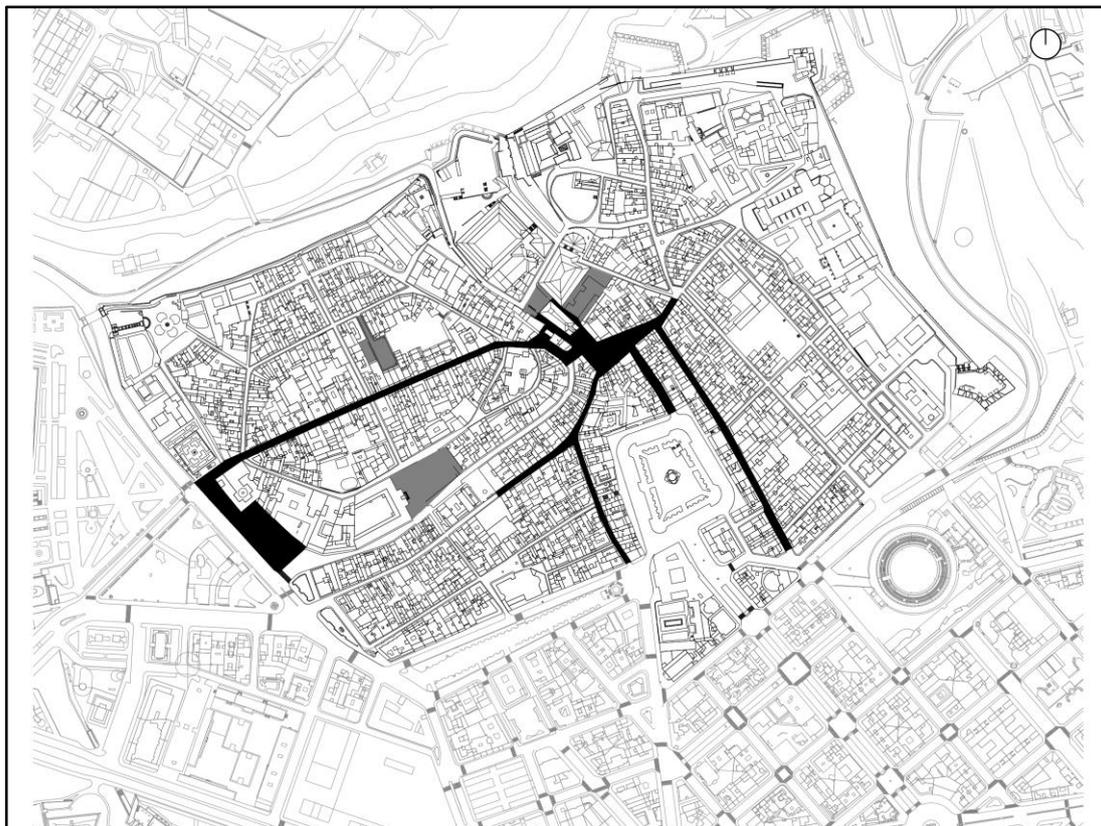


Figura 13: Peatonalización zonas comerciales Casco Viejo Pamplona. Elaboración propia

En 1996 se aprobó un convenio entre el Ayuntamiento de Pamplona, tras el cambio de gobierno de 1995, y el Gobierno de Navarra para revitalizar en términos comerciales el centro histórico de la ciudad. La primera fase de las obras consistió en la incorporación de una galería subterránea de servicios centrándose en la calle Mayor y calle Estafeta que tenían como objetivo resolver problemas funcionales y estéticos. Se plantean unos plazos para la ejecución material de las obras de 30 días que incluyen la demolición del pavimento, instalación de la galería, conexión con los edificios y colocación del nuevo pavimento.

Como novedad en términos de gestión, surgió la figura de ORLIM (orden y limpieza), grupo dedicado a la atención ciudadana ya que se había puesto especial interés en mantener informados a los vecinos sobre las obras, así como mantener la seguridad de los edificios; también se procuró que los comercios no sufrieran pérdidas manteniendo estos abiertos.

Por primera vez comenzaron a surgir voces críticas con el proyecto de peatonalización, con una importante presión mediática hacia el arquitecto encargado del proyecto. Surgieron incluso críticas relacionadas con los encierros de San Fermín por la eliminación de las aceras de la calle Estafeta. A pesar de ello las obras continúan con el curso previsto, con la construcción de un aparcamiento subterráneo en el Rincón de la Aduana, espacio que ya era de uso exclusivamente peatonal por lo que más allá del nuevo aparcamiento la reurbanización consistió simplemente en dotar al espacio de nuevos acabados y mobiliario urbano. Este aparcamiento se suma al previamente ejecutado en 1994 en la Plaza de San Francisco, actuación que se enmarca en el grupo de espacios que fueron reurbanizados, ya que ya gozaba de condición de espacio peatonal. El proyecto data de 1990 y fue la primera obra importante que se ejecuta en el centro histórico previa a las actuaciones de 1996 que se mencionan en el presente apartado (Machín, 2015).

#### 4. Plaza del Castillo (2001)

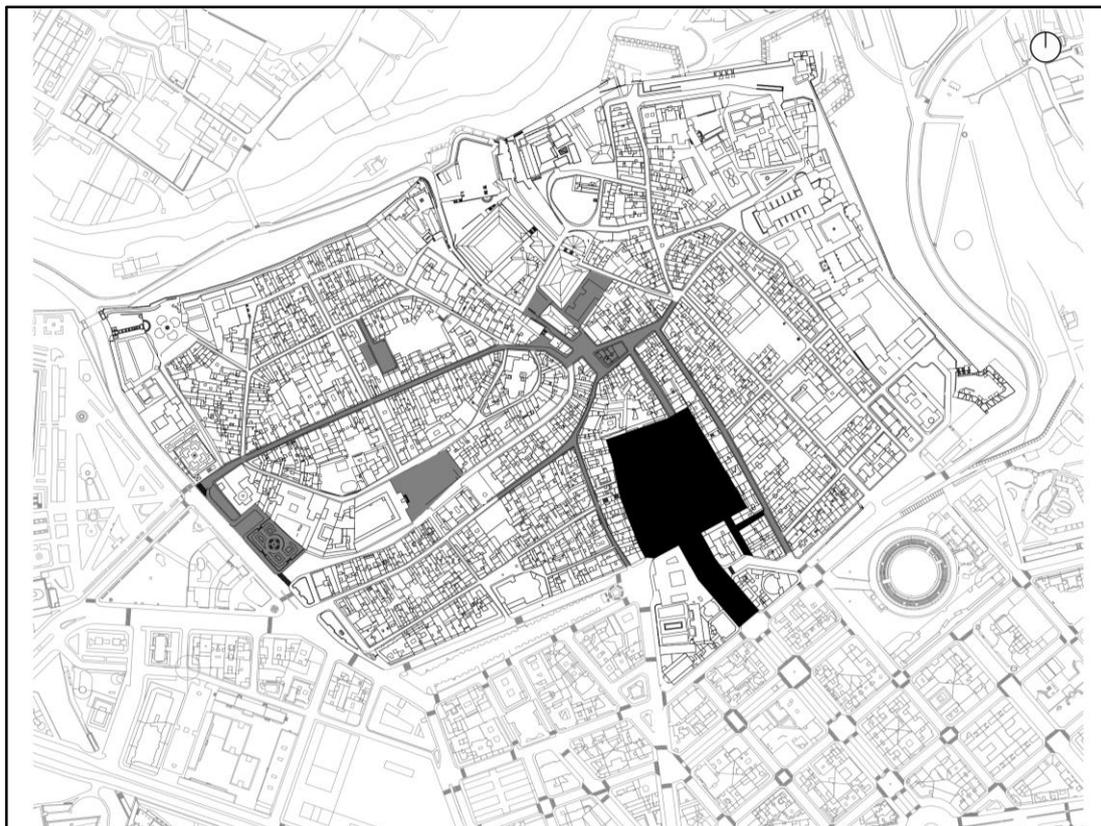


Figura 14: Peatonalización Plaza del Castillo, Pamplona. Elaboración propia

La falta de plazas de aparcamiento suele ser uno de los principales problemas que surgen cuando se peatonalizan áreas urbanas, y el centro histórico de Pamplona no es una excepción. Tras la construcción de dos aparcamientos subterráneos en la Plaza de San Francisco y el Rincón de la Aduana, en 2001 surge el proyecto para la construcción de un aparcamiento subterráneo en la Plaza del Castillo y la peatonalización de su entorno, la actuación más importante del Casco Viejo de la ciudad.

El proyecto fue objeto de una fuerte oposición por parte de distintos sectores de la sociedad pamplonesa, tanto conservadores como progresistas. A pesar de ello las obras comenzaron en 2001 con la tala de los árboles de la plaza; durante estas también surgieron problemas relacionados con el pasado del centro histórico, ya que se hallaron diversos restos arqueológicos e incluso parte de una fortaleza. Sin embargo, las obras siguieron su curso hasta que en diciembre de 2003 la plaza abre sus puertas al público.

Lo que antes era un espacio que quedaba rodeado por un trazado de asfalto por el que circulaban los vehículos junto con plazas de aparcamiento en batería se convierte en un espacio abierto que da una mayor sensación de amplitud y que de alguna forma cohesionan el área y mejora los desplazamientos. Desde el punto de vista comercial la reforma de la Plaza del Castillo es un éxito ya que han proliferado en torno a la plaza numerosos comercios del sector servicios. Como punto negativo se podría resaltar un decrecimiento en el número de árboles con los que cuenta la plaza con respecto a su configuración original, justificado en todo caso por cuestiones técnicas al haber construido un aparcamiento subterráneo (Machín, 2015).

## 5. Zona Navarrería (2001-2010)

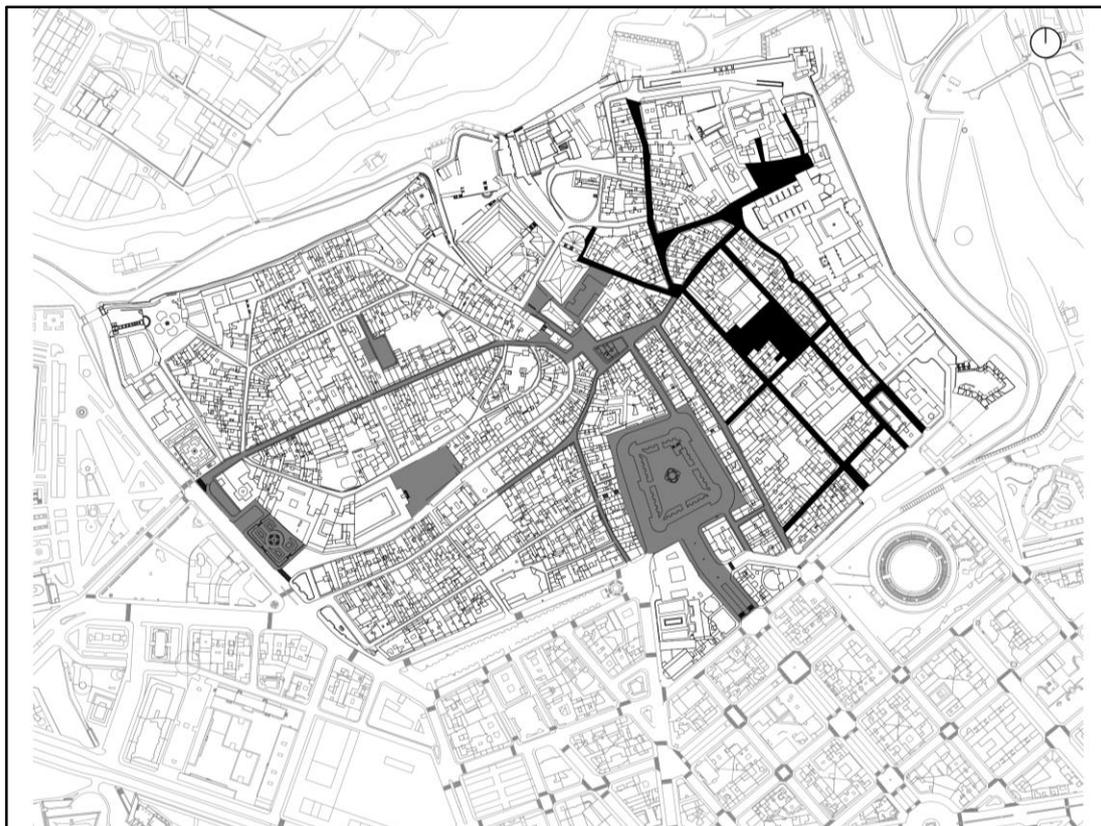


Figura 15: Peatonalización zona Navarrería, Pamplona. Elaboración propia

En el año 2001, con la reforma y peatonalización de espacios en la Navarrería, comienza la fase más importante dentro de los distintos procesos de peatonalización del centro histórico de Pamplona, ya que se llegan a ejecutar obras de manera simultánea en los 3 distritos.

En el caso de la Navarrería las reformas se concentran en el entorno de la Catedral de Santa María la Real y las calles de la Calderería, de la Compañía y la Dormitalería. A excepción del entorno de la Plazuela de San José, esta área del centro histórico había quedado en cierta medida aislado en el PERI de 1985. Si bien las reformas llevadas a cabo en estas calles no resultan en espacios de uso exclusivo para los peatones, sí que se mejora la interacción del peatón con el entorno, ya que se unifica el nivel del pavimento dejándolo a la misma cota en toda la sección de la calle, se eliminan barreras arquitectónicas y se restringe el acceso a la zona para el tráfico rodado. Cabe destacar que estas intervenciones son en parte resultado del Pacto Local de Movilidad Sostenible aprobado por el Ayuntamiento de Pamplona en el año 2005, en el que se prioriza el tráfico peatonal, la seguridad y el uso de transportes alternativos como la bicicleta.

Quizás la obra de reforma más relevante es la de la plaza de la Compañía. Tras la demolición del Colegio Martín Azpilicueta ubicado en la propia calle de la Compañía en los años 90, se crea un espacio en el que se decide construir un aparcamiento subterráneo de uso exclusivo para los residentes de la zona, siendo este el 4º que se construye en el centro histórico. La reforma del espacio resulta en una zona arbolada junto a la calle de la Compañía y una plaza sobre el nuevo aparcamiento subterráneo. Esta solución no solo crea un nuevo espacio público del que pueden disfrutar todos los ciudadanos, sino que además soluciona el déficit de plazas de aparcamiento para los residentes (*Machín, 2015*).

## 6. Zona muralla (2002-2008)

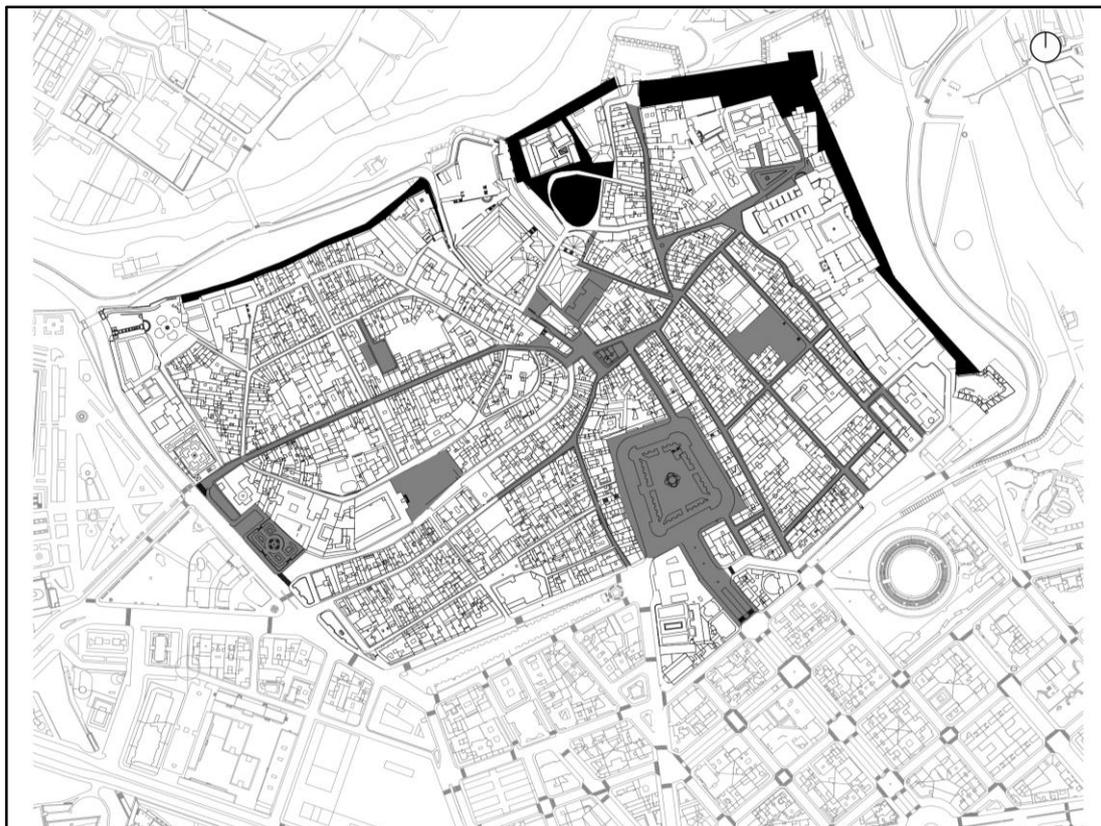


Figura 16: Peatonalización zona muralla Casco Viejo Pamplona. Elaboración propia

El centro histórico de Pamplona sigue contando con algunos tramos de lo que un día fue el recinto amurallado que rodeaba la ciudad; en 2002 la zona de la muralla en el tramo del Paseo de Redín y Ronda del Obispo es objeto de reforma y rehabilitación. Este es un tramo con especial relevancia ya que por él discurre el Camino de Santiago a su paso por la ciudad.

En el año 2008 se llevan a cabo las obras de rehabilitación del Paseo de Ronda, tramo que discurre también por el trazado de la muralla de la ciudad. Junto con la rehabilitación se lleva a cabo la construcción de un funicular que une el barrio de Rochapea con el centro histórico de la ciudad, ya que ambos quedaban separados por una diferencia de cota de aproximadamente 50 metros. Junto con el funicular se construye un edificio en la Calle Descalzos como punto de acceso y salida del funicular.

El Archivo Real y General de Navarra había sido objeto de reforma en el año 2003; posteriormente a ello se decide reformar el entorno del este. La primera actuación se lleva a cabo en el año 2007 y consiste en la reurbanización de la Plaza de San Fermín de Aldapa para convertirla en una zona verde, ya que hasta el momento había funcionado como aparcamiento al aire libre. Posteriormente en el año 2008 se acometen las obras de reforma del Paseo de Ronda a su paso por el Archivo Real y General de Navarra dando por finalizado así el proceso de mejora del entorno de este.

Salvo por la construcción del funicular del Paseo de Ronda y la Plaza de San Fermín de Aldapa, las obras llevadas a cabo durante esta etapa tienen como objetivo principal la revitalización del espacio (Machín, 2015).

### 7. Burgo de San Nicolás y Burgo de San Cernín (2005-2011)

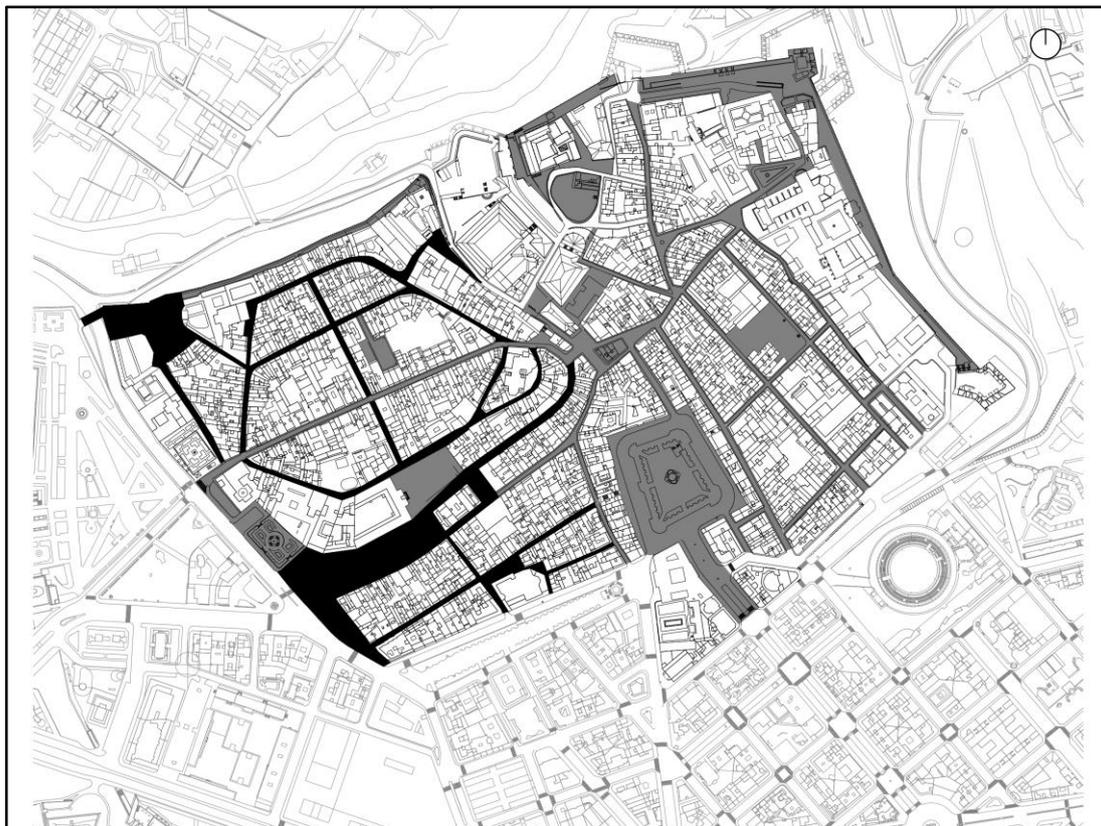


Figura 17: Peatonalización Burgo de San Nicolás y San Cernín, Pamplona. Elaboración propia

Tras haberse iniciado las obras de peatonalización en el distrito de la Navarrería, en el año 2005 comienzan la fase en la que se reforman las calles en el área del Burgo de San Cernín y en el Burgo de San Nicolás.

En el entorno del Burgo de San Cernín se llevan a cabo obras en las calles de Santo Andia, de los Descalzos, Jarauta, Hilarión Eslava, Recoletas y la Plaza de la Virgen de la O. En el entorno del Burgo de San Cernín las obras se ejecutan en la calle de San Francisco, Florencio de Ansoleaga, Nueva, de San Antón, San Gregorio y la zona del paseo Dr. Arazuri.

Las actuaciones llevadas a cabo en esta etapa, al igual que las llevadas a cabo en la Navarrería desde el año 2001, tienen como objetivo principal renovar las infraestructuras y cambiar los pavimentos de las calles. Como en otros casos se pavimenta toda la calle a la misma cota eliminando la diferencia de altura existente entre la calzada y la acera. Se pavimenta utilizando un diseño común en toda la zona, unificando así todo el centro histórico, si bien es cierto que en algunas de las calles reformadas se evidencia la diferencia entre la calzada y la acera a pesar de estar a la misma cota, mediante el uso de materiales como los adoquines y losetas.

Tras la aprobación del ya mencionado Pacto Local de Movilidad Sostenible en 2005, se consiguieron solucionar algunos de los problemas generados por el tráfico rodado como la contaminación ambiental y sonora, la seguridad del peatón y los problemas de congestión del tráfico. A pesar de no ser calles de uso exclusivamente peatonal, se ha conseguido mejorar de manera notoria las condiciones de seguridad de los viandantes. Esto en gran medida ha sido posible gracias a la implantación de medidas como la limitación de la velocidad de circulación o la restricción de acceso del vehículo privado (Machín, 2015).

#### 4.1.3 Resumen y conclusiones

La peatonalización del centro histórico de Pamplona es un caso pionero dentro del territorio español, dándose los primeros pasos para ello mediante la regulación del tráfico dentro del Casco Viejo en la década de 1980. La primera gran intervención de reforma y peatonalización de calles surge con el objetivo de revitalizar el centro histórico de la ciudad tanto a nivel comercial como para mejorar la calidad de vida de los residentes. El sector del comercio usualmente es el más favorecido con las intervenciones llevadas a cabo por parte de la administración pública para peatonalizar calles, y el caso de Pamplona no es una excepción; son ellos los que presentan la propuesta de este primer gran proyecto sabiendo los beneficios que se pueden lograr (Machín, 2015).

Como en casi cualquier proyecto de reforma urbana, la peatonalización del centro histórico de Pamplona tuvo que enfrentarse a voces críticas con el proyecto ya que la intervención en área de las ciudades como es el caso del Casco Viejo suele derivar en quejas por parte de algunos colectivos (Salvo, 2016). Al ser proyectos de reforma urbana en áreas que han permanecido con la misma estructura urbana durante tantos años, el proceso de adaptación de los residentes o comerciantes de la zona ante dichos cambios en el entorno puede ser mucho más lento que en otras zonas de la ciudad. Sin embargo, el proceso para peatonalizar las calles del Casco Viejo de Pamplona se llevó a cabo mediante la previamente mencionada figura del ORLIM, con el objetivo de tener una comunicación directa entre la administración pública y los colectivos afectados por las obras (Salvo, 2016). Algunas de las obras de reforma como la llevada a cabo en la Plaza del Castillo se han visto afectadas por más quejas y protestas por parte de la ciudadanía a pesar de los esfuerzos del Ayuntamiento por consensuar las obras con los distintos agentes afectados.



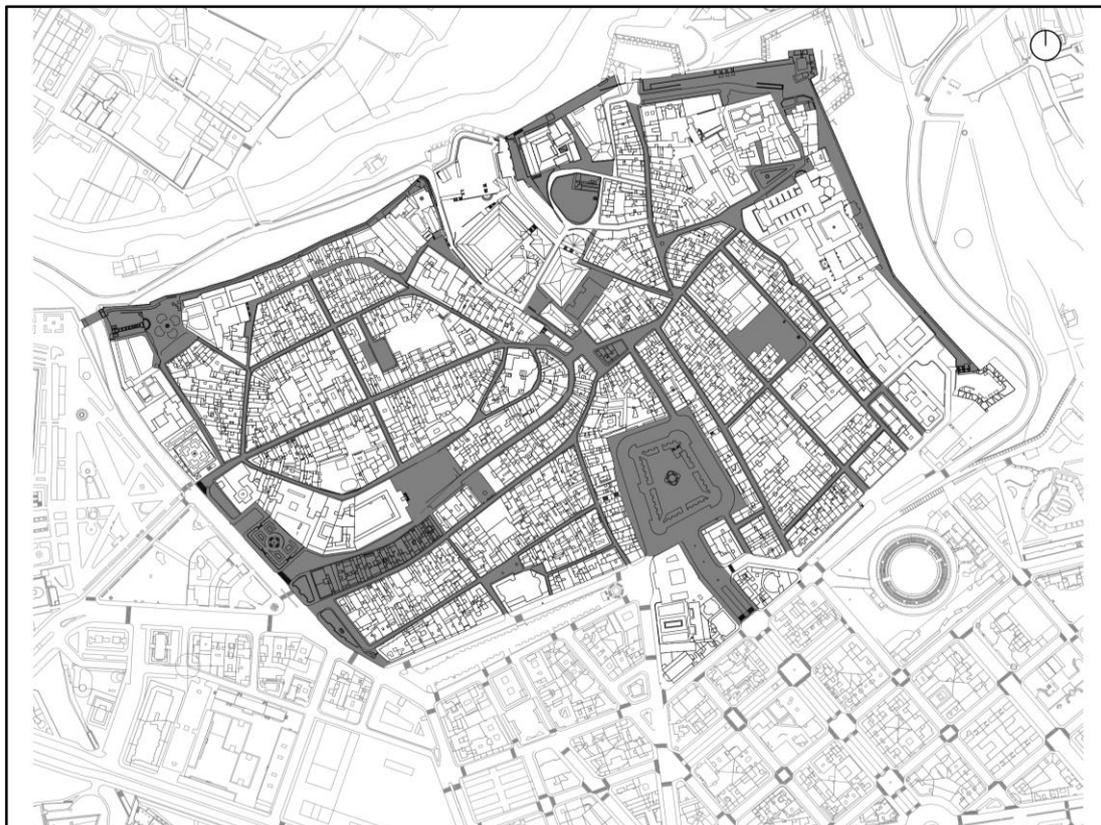
Figura 18: Calle de San Miguel, Pamplona.  
Fotografía propia



Figura 19: Plaza de San Francisco, Pamplona.  
Fotografía propia

A pesar de que en muchos casos las obras se hayan encontrado con la oposición ciudadana, la estrategia empleada en las reformas urbanas ejecutadas ha conseguido un resultado que satisface a todas las partes implicadas. Los distintos aparcamientos

subterráneos ejecutados son un claro ejemplo de ello; en primer lugar, se suple el déficit de plazas de aparcamiento que se haya podido generar tras la reurbanización de las calles y que afecta de lleno a los residentes de la zona. Por otro lado, la reforma del espacio situado a pie de calle sobre el aparcamiento que ya gozaba de condición de espacio peatonal consigue revitalizar en muchos casos el entorno y hacerlo más agradable para los ciudadanos.



*Figura 20: Red peatonal Casco Viejo Pamplona. Elaboración propia*

Desde un punto de vista personal, tras haber visitado la ciudad de Pamplona y recorrido las calles de su centro histórico, cabe añadir que en el caso de la capital de Navarra se evidencia que las primeras propuestas de peatonalización datan de hace varias décadas, ya que al caminar por sus calles no es tan evidente donde se han llevado a cabo dichas obras de reurbanización como en otras ciudades, sino que por el contrario se percibe una sensación de que este modo de interactuar con la ciudad, más agradable para el peatón, más saludable, ha estado siempre ahí.

Las estrategias utilizadas para reducir el uso del vehículo privado son realmente efectivas ya que, al tratarse de una ciudad de tamaño medio, las distancias a pie no son excesivamente largas y la mejor opción para disfrutar del centro histórico es estacionar el vehículo en uno de los varios aparcamientos subterráneos ejecutados durante las últimas décadas. Cabe destacar también que a pesar de que a día de hoy sigue siendo posible el acceso de vehículos motorizados a muchas de las áreas del Casco Viejo (siempre con restricciones), el peatón siempre es el protagonista y la sensación que transmite recorrer sus calles es de seguridad y tranquilidad.

## 4.2 San Sebastián

La segunda ciudad objeto de análisis es San Sebastián, también conocida como Donostia en Euskera. Situada en el norte de España, es la capital de la provincia de Guipúzcoa y la tercera ciudad más poblada del País Vasco por detrás de Bilbao y Vitoria respectivamente (*Eustat, 2203*). Los distintos procesos llevados a cabo para peatonalizar las calles de su centro histórico han conseguido transformar a este en un área dinámica de la ciudad donde la vida de los residentes y la actividad de los comercios confluyen en un espacio que se ha ido moldeando para devolverle al viandante el protagonismo.

En este apartado se describen las distintas etapas que han pasado hasta llegar a la infraestructura peatonal con la que cuenta la ciudad hoy en día, enunciando los diferentes agentes que han ido interviniendo a lo largo de los años en la reurbanización del Casco Viejo, así como los problemas que fueron surgiendo junto a estos.

### 4.2.1 Antecedentes

El centro histórico de San Sebastián, conocido localmente como Parte Vieja, es un área de la ciudad cargada de historia y cultura que refleja una parte fundamental de la evolución de la propia urbe. Esta área de la ciudad queda inmersa uno de sus 21 barrios, conocido como Parte Zaharra (*Donostia, s.f*). Esta ocupa una superficie de aproximadamente 150.000 m<sup>2</sup> y en el año 2016 contaba con una población de unos 6.000 habitantes (*Fomento San Sebastián, 2017*). El centro histórico de San Sebastián cuenta con la peculiaridad de tener una arquitectura relativamente moderna, ya que en el año 1813 la ciudad fue reducida a cenizas en el contexto de la Guerra de Independencia Española (*Larrinaga, 1998*). Con el objetivo de analizar las diferentes etapas dentro del proceso de peatonalización de la Parte Vieja de la ciudad, es necesario realizar previamente un breve resumen de la historia de la propia ciudad y sus orígenes, ya que posteriormente pueden ayudar a comprender como se ha conformado la red de espacios peatonales de la que disfruta el centro histórico de San Sebastián.

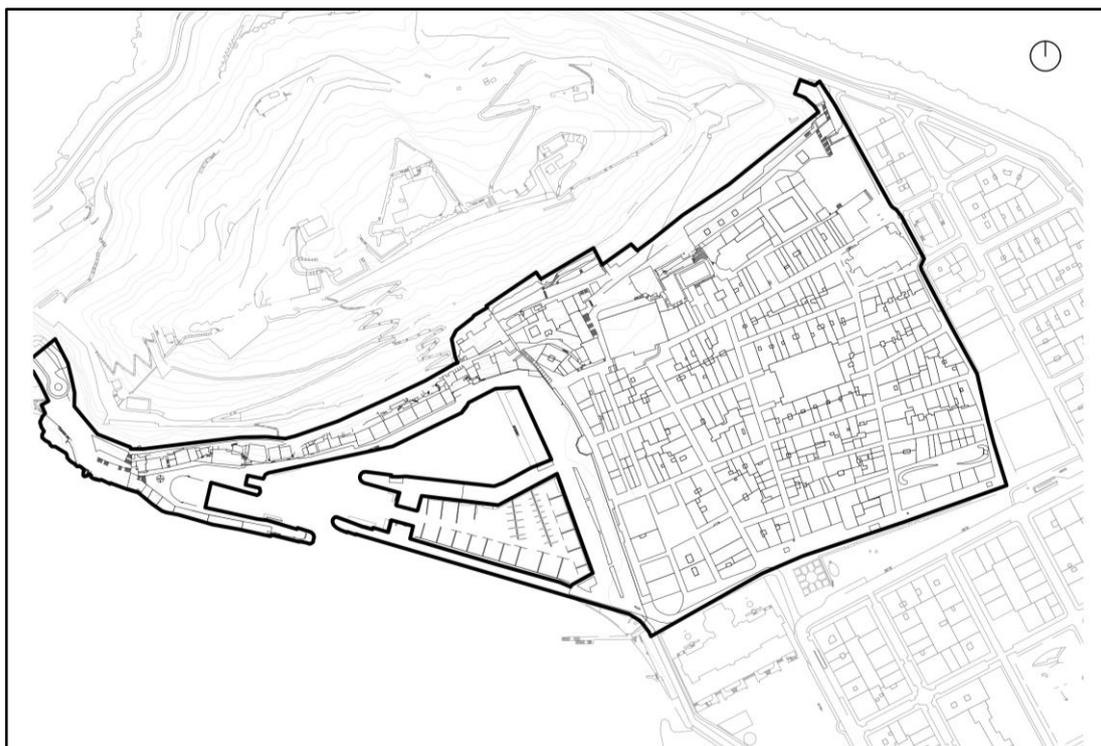


Figura 21: Delimitación Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia

Los orígenes de la ciudad de San Sebastián, al igual que tantas otras de la Península Ibérica, datan de la época romana; aunque no se haya podido asegurar por los escritos de la época, todo parece apuntar a la existencia de un asentamiento en los alrededores de lo que hoy en día es el centro histórico de la ciudad. La elección de la ubicación para el asentamiento responde a la necesidad de los romanos de contar con una red de puertos a lo largo de la *Via Maris* que recorría la costa a modo de punto de acopio y refugio; la desembocadura del río Urumea fue uno de los enclaves elegidos para tal fin gracias también a su condición de río navegable. El núcleo de población que se ubicaba en la desembocadura del río data del siglo I d.C y servía como punto de intercambio de mercancías marítimas y locales. El asentamiento más antiguo ubicado en área que a día de hoy ocupa la Parte Vieja de la ciudad es el Monasterio de San Sebastián El Viejo, el cual data de comienzos del siglo XI. Se trataba de un monasterio de poca importancia ubicado en un territorio de escasa población y relativamente pobre. En torno al propio monasterio se erigían diversas construcciones que daban refugio a los monjes y aldeanos de la zona. Esta es la teoría más aceptada sobre el origen de la ciudad de San Sebastián, aunque no está del todo claro si el monasterio fue fundado tras la llegada de los primeros pobladores de la zona o si por el contrario este fue construido con fines coloniales atrayendo a la población. En el siglo XII el Monasterio de San Sebastián el Viejo es testigo de un importante crecimiento gracias a la concesión por parte del rey Pedro I de Aragón y Pamplona de la Pardina de Oróstegui que incluía cultivos, bosques y acceso al curso de agua del Urumea. Durante los años posteriores la población de la zona va aumentando, sin embargo, debido a la falta de documentos históricos no está del todo claro si este crecimiento urbano se dio en torno al monasterio o si por el contrario surgió otro núcleo de población a los pies del Monte Urgull. A finales del siglo XII la ciudad de San Sebastián reconocida y por tanto fundada como tal por Sancho el Sabio, rey de Navarra; tras dichos acontecimientos se convierte en un núcleo de población importante lleno de actividad. Es la monarquía Navarra la que más contribuye a este desarrollo, ya que dota a San Sebastián de un amplio territorio que en un futuro se irá dividiendo en distintas poblaciones. Los siglos posteriores están caracterizados por un periodo de crecimiento comercial gracias a las buenas relaciones que se mantienen entre la ciudad y la monarquía castellana. Durante estos años el núcleo de población se incendia dos veces, acabando con los edificios de la época y obligando a construir los nuevos en piedra por orden de Fernando el Católico (*Gómez et al., 1999*).

Como tantas otros muchos núcleos de población en la época, la ciudad de San Sebastián contaba con una muralla que envolvía a la villa. El comienzo de la construcción de esta puede ser atribuido a Alfonso VIII en un entorno de conflictos bélicos donde se considera necesario proteger el entorno del monte Urgull (*Arocena, 1962*). La población de San Sebastián queda recluida a los pies del monte Urgull y la trama urbana queda supeditada a las necesidades comerciales de la ciudad; todo aquel espacio que no fuera estrictamente libre de edificación es ocupado por la infraestructura necesaria para el comercio, lo que deriva en calles estrechas, edificios que crecen en altura y condiciones de hacinamiento. La muralla arrancaba en lo que hoy en día es el Convento de Santa Teresa, contaba con siete puertas, así como varios torreones (*Arocena, 1962*). A pesar de los esfuerzos por proteger a la ciudad de incursiones enemigas, San Sebastián sufre tanto ataques como asedios durante la época medieval, siendo el más relevante de ellos el sufrido en 1489. Tras quedar cerca de la destrucción total tras años de conflictos, los siglos XVI y XVII están marcados por la reconstrucción de la ciudad; durante esta época se reforma y amplía el Castillo de La Mota situado en la cima del monte Urgull y por primera vez se permite la construcción fuera del recinto amurallado, lo que contribuye significativamente al

crecimiento de la ciudad. A esto hay que sumarle la consolidación como un enclave militar estratégico y el creciente comercio de la época, que dio como resultado un desarrollo en términos sociales y urbanísticos (Gómez *et al.*, 1999).

A comienzos del siglo XIX y enmarcado en el contexto de la Guerra de Independencia Española (1808-1814) la ciudad es tomada por las tropas de Napoleón y cinco años más tarde es asediada y tomada por tropas inglesas y portuguesas. Estos dos acontecimientos a los que se suma el incendio tras este asedio suponen que la urbe queda prácticamente reducida a escombros (Larrinaga, 1998). De nuevo, la ciudad pierde gran parte de su patrimonio arquitectónico y cultural, pero como en otras ocasiones de la historia, estos acontecimientos marcan una nueva época de desarrollo y evolución para San Sebastián.

La reconstrucción de la ciudad se dio bajo el mando del arquitecto vasco Pedro Manuel de Ugartemendia; nacido en 1770, estudia arquitectura en la Academia de San Fernando de Madrid para posteriormente trabajar como Inspector de Caminos de Guipúzcoa, donde obtiene el cargo en 1803. En el año 1813 la ciudad es destruida tras un asedio; infraestructuras como la muralla, puentes, carreteras o el suministro de agua potable quedan totalmente inutilizados y se planea su reconstrucción urgente. El Ayuntamiento de la entonces villa nombra una Junta de Obras Públicas para coordinar la tarea; en ella se le propone a Ugartemendia encargarse de planear la nueva trama urbana. El primer encargo que se le hace es un plano con la distribución exacta de las calles de la anterior distribución de la villa recogiendo en los solares y sus respectivos propietarios. Como es de costumbre en todos aquellos asuntos de índole pública y más en un caso de tanta relevancia como es la reconstrucción de una ciudad, surgieron numerosas contraposiciones entre los distintos tipos de estilos que se pueden seguir a la hora de rediseñar el entramado de calles y plazas, obligando a elaborar hasta 4 proyectos distintos en 2 años. Se debate entre mantener el estilo de ciudad medieval que configuraba la planta de esta, o por el contrario apostar por un modelo de calles rectilíneas y espacios abiertos, apostando por la modernidad y salubridad (Ayerza, 2013).

El primer diseño de planta presentado por el arquitecto es el conocido como *Plan de Ugartemendia*; este diseño es considerado como uno de los más brillantes del periodo de las luces en España. Con la posibilidad de diseñar una ciudad desde cero, Ugartemendia apuesta por un diseño en planta ortogonal y moderno donde la superficie disponible se divide en parcelas equivalentes. Este diseño no es bien visto por la clase adinerada de San Sebastián, quienes tienen interés en que se mantuviera la división de parcelas anterior y rechazan su modernidad. Es tal el desacuerdo con el plan presentado por Ugartemendia, que son los mismos propietarios de los solares lo que impulsan un nuevo diseño para la ciudad conocido como Plan Gogorza. Este es prácticamente una recreación de la trama de calles anterior, y es elegido por la Academia de San Fernando en contra del *Plan Ugartemendia*. Sin embargo, una parte del Ayuntamiento se había quedado con la idea de diseñar un entramado distinto al anterior. Para ello, se le encarga a Ugartemendia la elaboración de un nuevo proyecto, pero esta vez debe hacerlo de la mano de otro arquitecto, el académico Alejo de Miranda, de perfil más conservador. El nuevo diseño debe responder tanto las exigencias de los propietarios de los solares como al Plan Gogorza. Finalmente se presenta el conocido como Plan Ugartemendia-Miranda, el cual no era tan atrevido como el primer diseño presentado, pero seguía basándose en una trama ortogonal, cosa que no gusta entre los caciques. Tras esto llegan años de debate entre la Academia de San Fernando y el Consejo de Castilla por ver cuál es el plan que finalmente se lleva a cabo (Ayerza, 2013).

Con el objetivo de cerrar el debate y poder progresar con la reconstrucción de la ciudad, se decide que ninguno de los dos planes se aprobará, por tanto, el entramado de calles que configura el centro histórico de la ciudad hoy en día no es más que el trazado medieval al que se le aplican una serie de ordenanzas. El diseño de planta final es elaborado por Ugartemendia basándose en el *Plan Gorgorza*. Sin embargo, el arquitecto vasco consigue ser parte del legado de la ciudad aun sin haber sido su plan el finalmente llevado a cabo. Es el encargado de redactar las ordenanzas municipales que regulan el diseño de las futuras fachadas. Con esto Ugartemendia consigue que la regularidad que tanto perseguía con su diseño en planta de la ciudad, con su trama ortogonal y parcelas equivalentes, se vea reflejada en los alzados de las fachas, dotando al centro histórico de San Sebastián de una imagen homogénea (Ayerza, 2013).



Figura 22: Plan de Ugartemendia

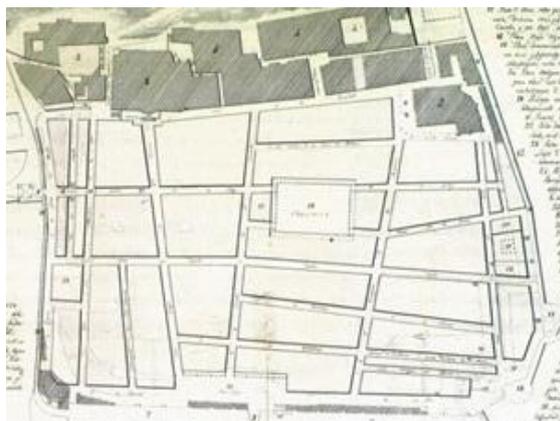


Figura 23: Plan Gogorza

En 1862 se aprueba por Real Orden la demolición de las murallas, la ciudad comienza un proceso de expansión más allá de la Parte Vieja (Larrinaga, 1998). Al igual que en el resto de Europa, en España comienzan a ser comunes los planes de ensanche en las ciudades y San Sebastián no es una excepción. La ciudad comienza su expansión hacia el sur, dejando a la Parte Vieja de algún modo apartada a los pies del monte Urgull. Las décadas posteriores están caracterizadas por un periodo de modernidad y renovación, ejemplo de resiliencia tras la destrucción de la ciudad en 1813, San Sebastián se desarrolla gracias a la industria y a la consolidación como destino turístico entre las clases más adineradas. Esta época todavía hoy es notable ya que trae consigo mejoras considerables en el espacio público y mantiene a la ciudad como un centro de gran relevancia a nivel cultural (Gómez et al., 1999).

#### 4.2.2 Proceso de peatonalización

##### 1. **Cierre al tráfico (1980)**

En la década de 1970, la Parte Vieja de San Sebastián vive una época de decadencia; el barrio se encuentra en una situación de deterioro, donde la delincuencia, las drogas y la venta ambulante son comunes. Al igual que en otras ciudades objeto de estudio, son los comerciantes de la Asociación de Comerciantes de la Parte Vieja los que impulsan el cambio; estos pretenden devolverle al barrio la identidad que le ha sido arrebatada. Se proponen cambios para que el área recupere el modo de vida del que disfrutaba antaño, y que tanto los residentes como los visitantes de la zona puedan interactuar adecuadamente con el entorno que les rodea.

La peatonalización de las calles de la Parte Vieja se plantea como una de las bases para lograr este objetivo, transformando el barrio en un espacio donde el viandante es el protagonista. El estudio presentado al Ayuntamiento contempla aspectos tanto urbanísticos, como sociológicos o económicos. Finalmente, en 1980 el Ayuntamiento implanta las primeras medidas para mejorar la situación en la zona. Estas consisten en el cierre de algunas calles de la Parte Vieja y en el entorno del Mercado de la Brecha a los vehículos motorizados. A diferencia de las actuaciones de peatonalización llevadas a cabo en otras ocasiones, las realizadas en el centro histórico de San Sebastián se basan únicamente en implantar un horario de acceso restringido para los vehículos desde la 13pm hasta las 5am y la prohibición de aparcar en la zona, sin llevar a cabo ninguna reforma urbanística. Una actuación tan simple como es la limitación del acceso a vehículos motorizados en una franja horaria consigue mejorar el bienestar de los residentes al contar estos con un espacio más seguro y amable. Estos resultados influyen también en atraer nuevos visitantes a la zona influenciando en el comercio local (Machín, 2015).

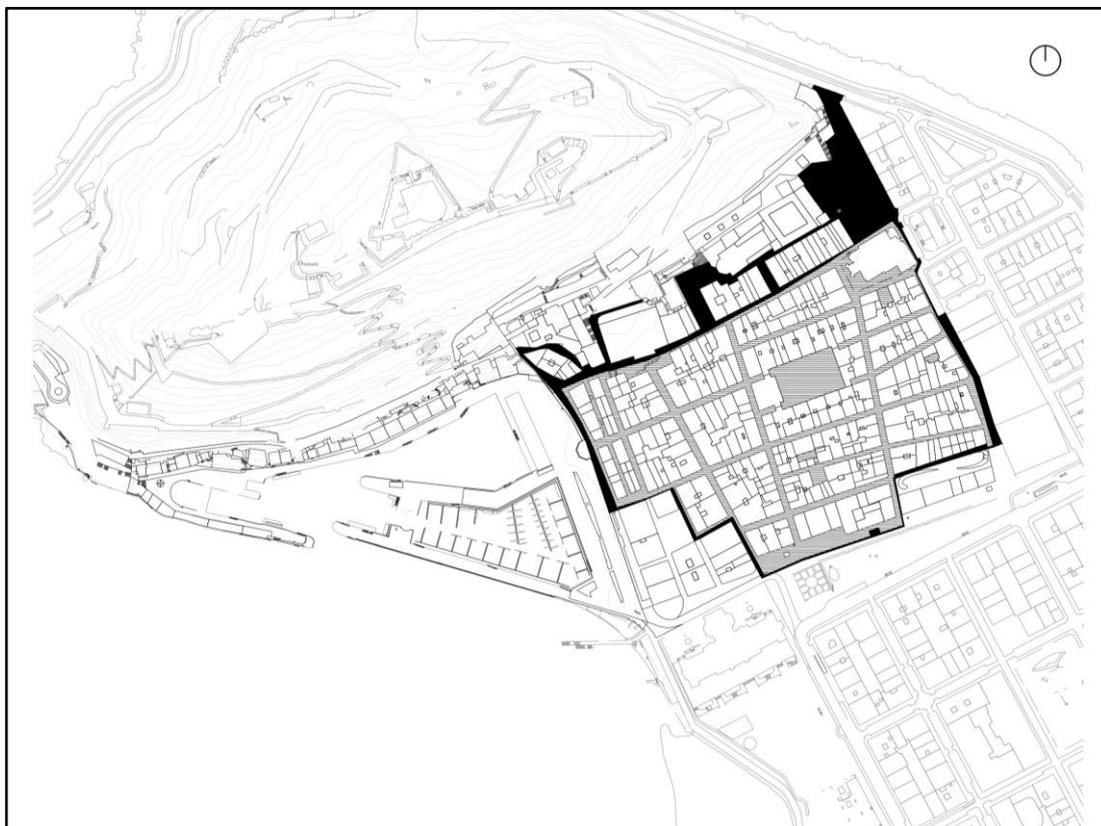


Figura 24: Primera fase peatonalización Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia

## 2. Rehabilitación Parte Vieja y propuestas (1986)

Con el objetivo de continuar con el proceso de peatonalizar las calles de la Parte Vieja, mejorar la percepción del espacio y consigo la transformación del barrio tras la situación en la que se encuentra este, el Ayuntamiento aprueba poner en marcha en 1986 el Plan de Rehabilitación de la Parte Vieja. En 1992 el plan se aprueba definitivamente, y en 1994 el espacio ocupado por la Parte Vieja se califica como Área de Rehabilitación Integrada. En 1995 el plan aprobado se modifica y pasa a llamarse Proyecto de Modificación del Plan Especial de Rehabilitación de la Parte Vieja Uno de los primeros aspectos tratados es la delimitación de los bordes del centro histórico.

Tras la aprobación de dicho plan, comienzan a implantarse las primeras medidas orientadas a la reforma de las calles y plazas del centro histórico con el objetivo de mejorar y ampliar la infraestructura peatonal existente. Esta actuación afecta a la totalidad de la Parte Vieja, logrando que el 100% de su superficie sea de preferencia peatonal. Tras delimitar el espacio estrictamente considerado como centro histórico, se plantean reformas de dos tipos: de carácter estético, con la homogeneización del frente de fachada financiados en parte con los fondos obtenidos tras la calificación como Área de Rehabilitación Integrada, y de carácter funcional mejorando la infraestructura peatonal. Estas medidas se implantan tanto en el borde sur como en el oeste de la Parte Vieja.

Con la aplicación de los diferentes planes aprobados, el centro histórico de San Sebastián comienza un proceso de transformación más allá de la peatonalización; incluye mejoras tanto en infraestructura pública como pavimentos, redes de saneamiento e infraestructura privada como fachadas o cubiertas. La Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos aprobada en 2006 establece el centro histórico como un espacio de preferencia peatonal en la totalidad de su superficie, permitiendo el acceso solo para tareas de abastecimiento y durante una franja horaria determinada (*Machín, 2015*).

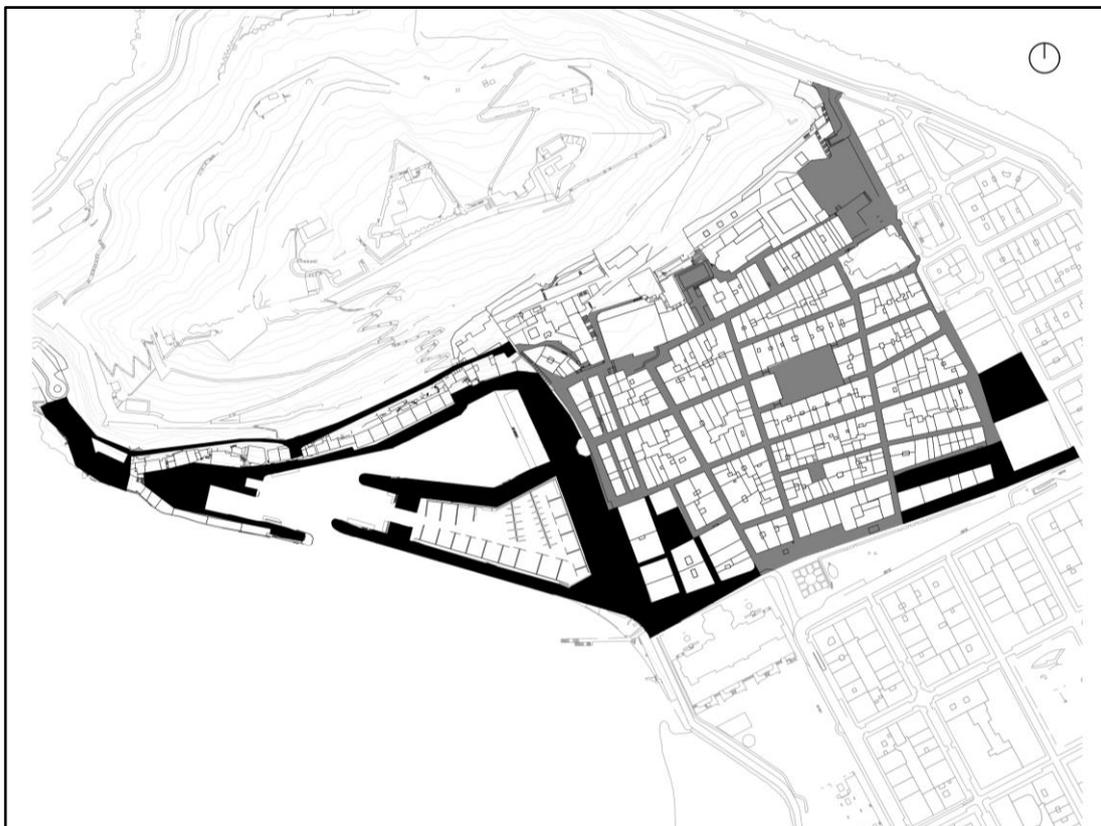


Figura 25: Segunda fase peatonalización Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia

### 3. Plazas públicas

Al igual que en los procesos para peatonalizar áreas en otras ciudades, en el caso del centro histórico de San Sebastián la recuperación del espacio dedicado a aparcamiento en superficie es una estrategia clave que consigue generar amplios espacios peatonales dentro del entramado de calles. La Plaza de Sarriegui, la Plaza Lasala y la Plaza Miguel Muñoa son ejemplos de espacios que previamente servían como zonas de aparcamiento en superficie y que son reurbanizados como espacios públicos peatonales (Machín, 2015).

Un caso relevante dentro de la Parte Vieja es el de la Plaza de la Bretxa; esta se ubica entre el Mercado de la Bretxa y el edificio de la Pescadería, datando este espacio urbano de finales del siglo XIX. Dicha plaza siempre ha sido un espacio dinámico que sirve de unión entre ambos edificios y donde también se ubican puestos de venta. En 1996 se construye un edificio con el objetivo de continuar esta idea de nexo, uniendo los dos edificios mediante una pasarela. La idea no acaba de convencer, y el edificio es demolido para dar paso en 2009 a un nuevo volumen de una sola planta que mantuviera las mismas funciones sin ser tan notable en el espacio. En 2018 y 2021 se reforman el Mercado de la Bretxa y el edificio de la Pescadería respectivamente, y consigo se plantea la reurbanización de la plaza. Se decide demoler el edificio de una sola planta construido en 2009 que daba cabida a algunos locales, así como acceso al sótano para lograr que la plaza sea un espacio abierto libre de edificaciones (Munguía, 2022).

Análogamente al caso de la ciudad de Pamplona, una de las estrategias seguidas es la construcción de aparcamiento subterráneos y la creación de plaza públicas en su superficie. Durante los años 90 se construyen 3 nuevos aparcamientos bajo la Plaza Zuloaga, el Boulevard y el Alderi Eder (Machín, 2015).

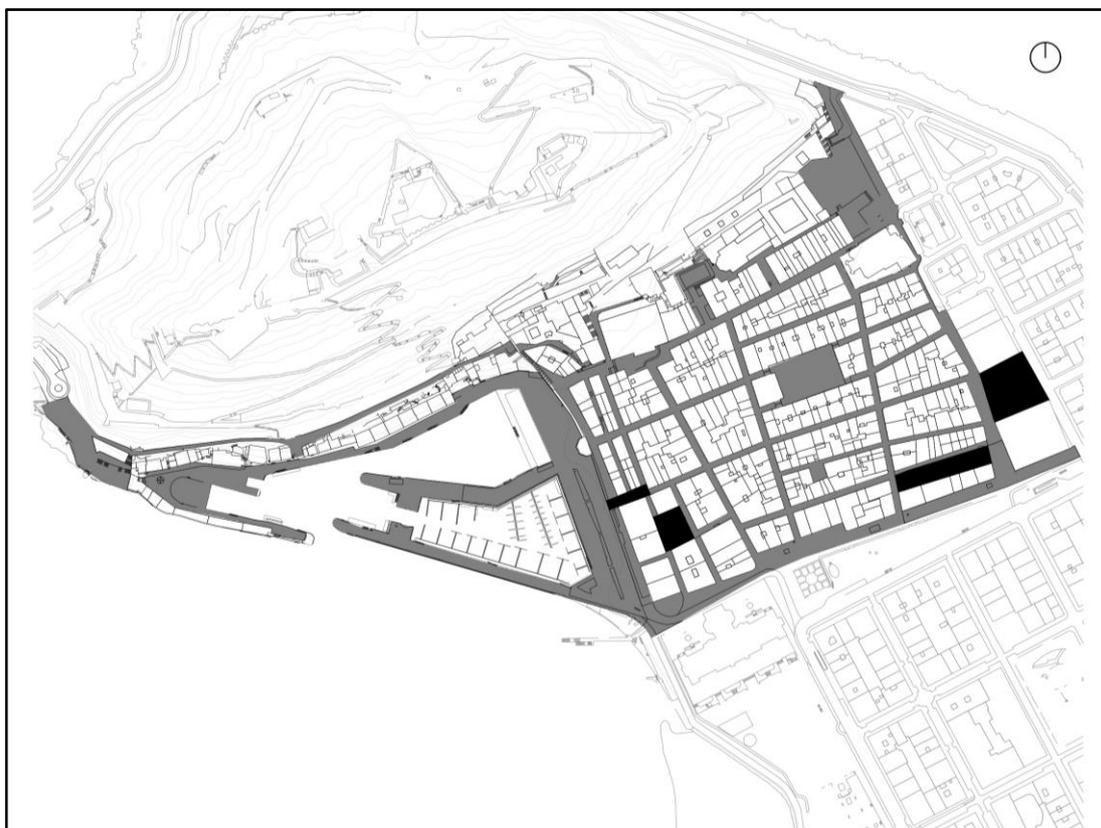


Figura 26: Algunas plazas públicas Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia

#### 4.2.3 Resumen y conclusiones

El caso de la peatonalización del centro histórico de la ciudad de San Sebastián difiere en ciertos aspectos en los procesos seguidos en otras ciudades y supone un caso singular por ejecución y resultados finales. La configuración de las calles en la Parte Vieja de la ciudad y su historia puede considerarse como uno de los motivos por los que supone un caso particular. Tras la destrucción de la ciudad en 1813 durante la Guerra de Independencia Española, esta tuvo que ser reconstruida. Para ello se cuenta con los servicios del arquitecto vasco Pedro Manuel de Ugartemendia quien es el encargado del diseño que del nuevo entramado de calles de la ciudad. Tras años de desacuerdos entre la propuesta de Ugartemendia y la clase adinerada de la ciudad que posee los terrenos que se van reurbanizar, se opta por reconstruirla siguiendo el trazado de calles medieval que configura la ciudad previa a su destrucción. El diseño final es dibujado con Ugartemendia quien, a pesar de no haber conseguido imponer su diseño en planta de la ciudad, consigue dotar a esta de una gran belleza al trabajar en detalle el diseño de las fachadas con el objetivo de mantener una estética homogénea en toda el área. Este desarrollo urbano supone un caso singular que puede explicar por qué el proceso de peatonalización de las calles de la Parte Vieja de San Sebastián se ha dado en menos años que en otras ciudades.

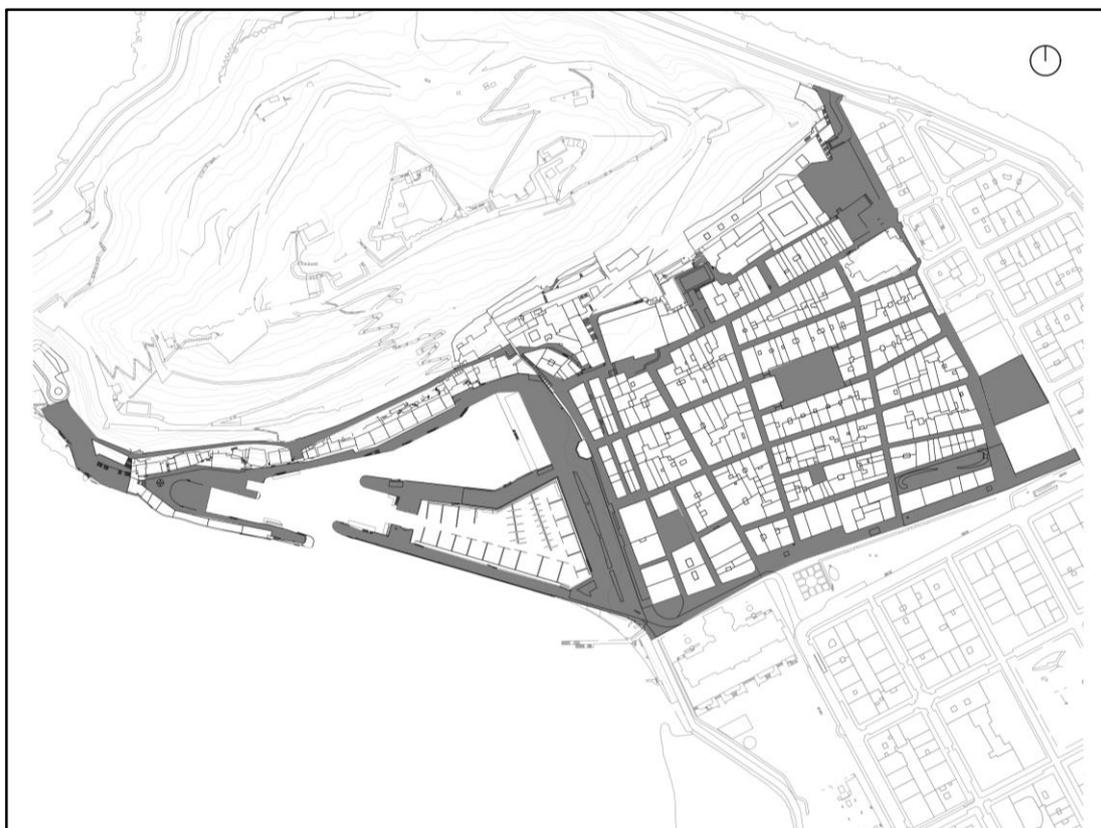


Figura 27: Red Peatonal Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia

A pesar de seguir el trazado medieval anterior a 1813, el diseño en planta de la Parte Vieja de San Sebastián sigue un diseño relativamente ortogonal, con una gran plaza en el centro del área y donde casi todas las calles tienen la misma sección. Esto facilita en gran medida la delimitación dentro del centro histórico de áreas más pequeñas sobre las que intervenir, como es el caso de los primeros cierres al tráfico en la década de 1980. El trazado ortogonal facilita el desvío de la circulación tras cerrar áreas al acceso de vehículos motorizados, ya que al no contar con callejones o calles con diferente sección entre ellas se asegura que los viales por los que sí que pueden circular los vehículos tienen todas las mismas características y las rutas que deben tomar no se alejan excesivamente de las originales.

Cabe añadir también que al haberse reurbanizado todo el centro histórico entre principios y mediados del siglo XIX, esta cuenta ya con una infraestructura pública como pueden ser las redes de saneamiento o pavimentos en mejores condiciones que aquellos cascos antiguos que no hayan sido renovados con el tiempo y que daten de más siglos atrás. Este es un punto importante a la hora de peatonalizar las calles, ya esto permite centrarse en cerrar las áreas al acceso de vehículos más que en reurbanizarlas. Además, ejecutar las intervenciones de peatonalización de manera más progresiva puede mejorar la aceptación de las actuaciones por parte de los residentes y comerciantes de la zona. Si como primera medida se restringe el acceso al tráfico rodado en determinadas zonas por franjas horarias, se les da la oportunidad a los ciudadanos de experimentar lo que es gozar de la prioridad a la hora de transitar las calles y de los beneficios que esto conlleva. Gracias a esto se consigue que una vez que los ciudadanos se hayan acostumbrado a que las calles sean de preferencia peatonal, las obras de reurbanización que siempre generan más molestias a los usuarios sean mejor recibidas. Aunque de igual manera efectiva, en aquellos casos en que directamente se reurbanizan las calles, se desvía el tráfico y se eliminan plazas de aparcamiento es usual que se levanten recelos por parte de los residentes y comerciantes de la zona, ya que al tratarse de áreas con más tradición e historia que en otras partes de la ciudad los cambios requieren más tiempo para ser aceptados.

Al igual que en el caso de la peatonalización del centro histórico de otras ciudades que buscaban revitalizar el área, mejorar la actividad comercial o el bienestar de los residentes, en la Parte Vieja de San Sebastián se buscaban los mismos fines mediante la peatonalización de sus calles. En la década de 1970, precedente a las primeras actuaciones en el barrio, la Parte Vieja de San Sebastián se encontraba en una situación de deterioro físico y transformación social. Durante aquellos años, esta área de la ciudad es vista como una zona marginal en comparación con otras que están en pleno proceso de desarrollo y modernización, en parte debido a la falta de mantenimiento de las infraestructuras y al estado precario de las edificaciones debido a la falta de mantenimiento. En el apartado social, el centro histórico se encuentra en un punto intermedio entre la situación de deterioro que sufre la zona y los esfuerzos de residentes y comerciantes por mantener viva la esencia del barrio y su modo de vida tradicional. Tal y como se menciona en el apartado anterior, estos juegan un papel importante a la hora de darse los primeros pasos para peatonalizar las calles del centro histórico de la ciudad.

A continuación, tras haber visitado la ciudad de San Sebastián y en concreto su Parte Vieja, quisiera aportar mi opinión al respecto de la situación en la que se encuentra dicha zona de la ciudad. El caso del centro histórico de San Sebastián es singular por dos razones: su historia de reconstrucción con un trazado urbano planeado y su ubicación en la ciudad. En cuanto al primer punto, esta área quizás no transmite la sensación de ser la parte más antigua de la ciudad como en otros casos, ya que el diseño de las fachadas y el trazado de las calles invita más a pensar que es una zona de la ciudad datada del siglo XIX y que no tiene un origen medieval. En cuanto a su ubicación, al encontrarse en el extremo norte de la ciudad entre la Bahía de la Concha y la desembocadura del río Urumea, supone un caso singular ya que en la mayoría de los casos el casco antiguo se encuentra en el centro de la ciudad ya que el desarrollo urbanístico se ha va dando a su alrededor. La Parte Vieja de San Sebastián está de algún modo aislado del resto de la ciudad, ya que también el Boulevard de Donostia actúa como separador. Añadir también que la superficie que ocupa (0,17 km<sup>2</sup>) es relativamente pequeña en comparación por ejemplo con el caso del centro histórico de Pamplona (0,43 km<sup>2</sup>).

La suma de todas estas características da como resultado que al recorrer las calles de la Parte Vieja de San Sebastián no se tenga tanto la sensación de estar en la zona más antigua de la ciudad donde se han llevado a cabo intervenciones para peatonalizar el espacio. Al

tener una superficie reducida, las obras de pavimentación y reforma se han podido llevar a cabo a la vez en un mayor porcentaje de superficie que en otros casos, lo que, sumado a la homogeneidad de las fachadas, da como resultado que el espacio transmita una sensación de no haber sido objeto de ninguna actuación en los últimos años. Como ya ocurre en el caso del Casco Viejo de otras ciudades, cada vez es menos perceptible el modo de vida tradicional, ya que la mayoría de los locales están ocupados por negocios dedicados al sector servicios. La peatonalización de la totalidad de su superficie quizás a derivado a que esta zona se convierta de cierta manera en un parque temático de la ciudad, donde las calles han sido tomadas por turistas que visitan la ciudad al encontrarse con un entorno favorable a ellos. Esta área San Sebastián les ofrece un espacio peatonal seguro para los viandantes y a su vez de fácil acceso, la posibilidad de disfrutar de parte de la historia de la ciudad y con una gran oferta de locales dirigidos al turismo.



Figura 28: Calle Mayor, San Sebastián.  
Fotografía propia



Figura 29: Plaza de la Constitución, San Sebastián.  
Fotografía propia

Las actuaciones de peatonalización llevadas a cabo en las últimas décadas en la Parte Vieja de San Sebastián han conseguido mejorar significativamente la situación en la que se encontraba esta. En primer lugar, ha mejorado la vida de los residentes de la zona, al hacer del barrio un espacio más seguro, acogedor y con menos contaminación. A su vez, el establecimiento de la ciudad como un ejemplo de apuesta por la cultura y la modernidad ha llevado a que cada vez sean más las personas que la visitan, acogidos una vez llegan a la ciudad por una amplia trama de espacio peatonales incluso más allá de la Parte Vieja.

### 4.3 Valencia

La tercera y última ciudad objeto de análisis es Valencia. Situada en la costa este de la Península Ibérica, es la capital de la provincia de Valencia y de la Comunidad Valenciana, siendo también la ciudad más poblada de esta, contando en 2024 con un total de 809.501 habitantes (*Oficina de Estadística, s.f*). Los distintos procesos llevados a cabo para peatonalizar las calles de su centro histórico han conseguido transformar a este en un área dinámica donde el viandante ha ido ganando protagonismo y se han generado espacios públicos de calidad que permiten disfrutar del barrio.

En este apartado se describen las distintas etapas que han pasado hasta llegar a la infraestructura peatonal con la que cuenta la ciudad hoy en día, enunciando los diferentes agentes que han ido interviniendo a lo largo de los años en la reurbanización de la Ciutat Vella, así como los problemas que fueron surgiendo junto a estos.

#### 4.3.1 Antecedentes

El centro histórico de la ciudad de Valencia, conocido como localmente como Ciutat Vella, es el distrito número 1 de la ciudad. Asimismo, este está compuesto por seis barrios: La Seu, La Xerea, El Carme, El Pilar, El Mercat y Sant Francesc. El distrito de Ciutat Vella cuenta en 2023 con un total de 28.763 habitantes y ocupa se extiende por una superficie de aproximadamente 1.690.000 m<sup>2</sup> (*Oficina de Estadística, s.f*). Tanto el número de habitantes del distrito como la superficie ocupada es muy superior a la de los otros dos casos objeto de estudio, por lo que para homogeneizar el análisis se va a centrar el estudio en dos de los distritos: El Pilar y El Mercat. Ubicados en la mitad oeste del centro histórico, la superficie combinada de estos dos barrios es de aproximadamente 334.500 m<sup>2</sup>, encontrándose en un punto medio en términos de extensión entre el caso del casco antiguo de Pamplona y el de San Sebastián.

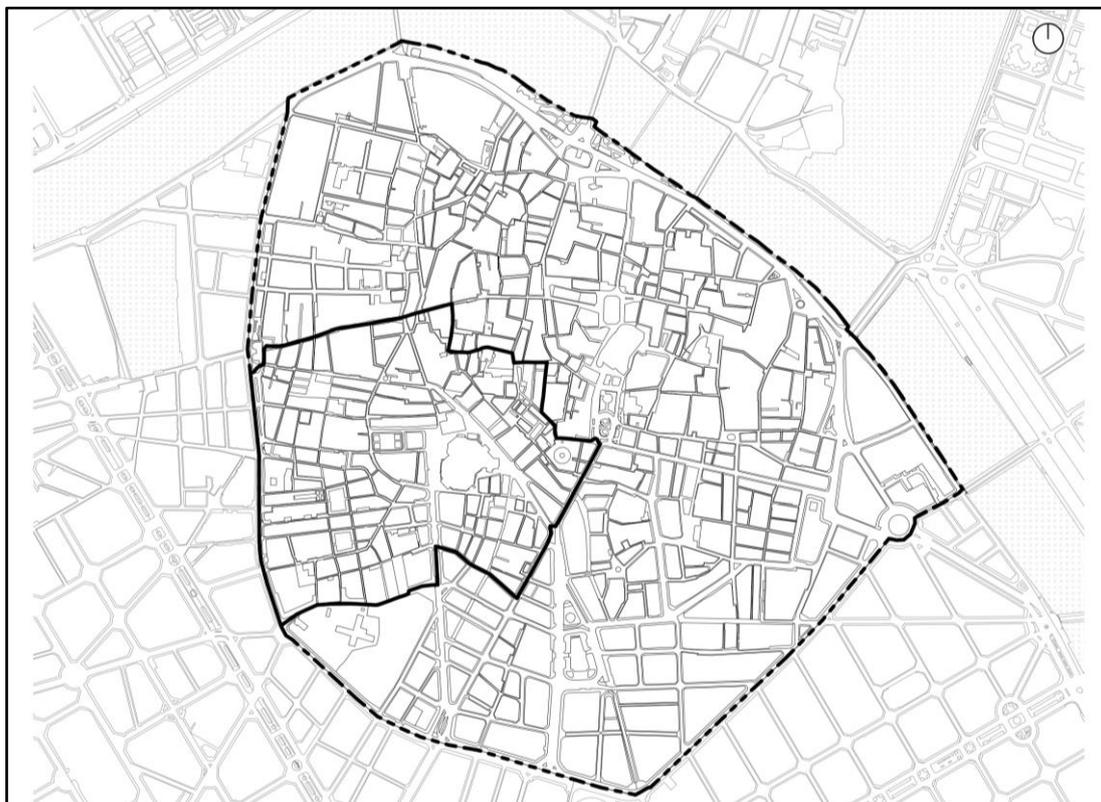


Figura 30: Delimitación Ciutat Vella y barrios del Mercat y el Pilar, Valencia. Elaboración propia

El origen de la ciudad de Valencia se remonta al año 138 a.C; de fundación romana, la ciudad surge como un asentamiento en lo que entonces era una isla fluvial del río Turia. Establecida bajo el nombre Valentia Edetanorum, es en su origen una colonia para los soldados romanos retirados (*García, 1972*). Lo que hoy es día es el entorno de la Plaza de la Virgen y la Catedral era el centro de la antigua ciudad romana, donde se encontraba el foro, centro neurálgico tanto de la vida social como la comercial y el cruce de las dos calles principales de la ciudad que siguen el trazado clásico romano de ejes norte-sur y este-oeste, también visto en el caso de la ciudad de Pamplona (*Miralles, 2020*). La ubicación del asentamiento junto al río Turia responde a cuestiones estratégicas y agrícolas; como en cualquier asentamiento, el río proporciona agua a la población y a los cultivos de alrededor además de un medio de transporte, mientras que la proximidad al mar Mediterráneo es clave para el comercio y comunicación con el resto de las provincias romanas. La ciudad contaba con la infraestructura típica de las ciudades romanas como el ya mencionado foro central, templos, termas y las murallas que la protegían (*Valentia Edetanorum, 2024*).

Tras la caída del imperio romano, Valencia pasa a formar parte del Reino Visigodo en el siglo V d.C. Durante este periodo la estructura urbana de la ciudad tiene escasa variación, manteniéndose la estructura romana existente. Se conservan el entramado de calles y la estructura de la ciudad, pero con las modificaciones propias de la sociedad de la época como la construcción de edificios religiosos como monasterios o basílicas, posiblemente ubicadas en el entorno del perímetro de la ciudad que reflejaban el cristianismo de la población visigoda (*Crónica Valencia, s.f*). En cualquier caso, la información arqueológica de esta época es escasa y hay muchos detalles sin esclarecer.

La llegada de los musulmanes en el siglo VIII supuso una transformación sin precedentes de la ciudad. Durante este periodo la ciudad experimenta un desarrollo que definen su estructura durante los siguientes siglos. Conocida durante esta época como Balansiya, los musulmanes adaptan la ciudad hasta convertirla en una ciudad típica islámica; la medina conforma el espacio central de la ciudad y su centro neurálgico, quedando está rodeada por murallas al igual que lo estaba la ciudad romana, pero en esta ocasión tienen un mejor diseño y son más robustas que las preexistentes. Estas abarcan lo que hoy en día es el barrio de la Seu y parte de los barrios del Mercado, la Xerea y el Carmen. En su interior, el trazado de calles difiere significativamente de la trama ortogonal romana, y ahora se caracteriza por calles estrechas con una trama que no sigue ningún patrón concreto y que es incluso laberíntico. Este diseño urbano se mantiene hoy en día y se puede observar claramente en la Ciutat Vella especialmente en el entorno de la Catedral. Este diseño responde a la necesidad de maximizar la sombra y ventilación. Al igual que en el caso de la ciudad romana donde el foro es el centro de la urbe y los edificios más importantes se levantan alrededor de este, durante el periodo musulmán de la ciudad de Valencia la vida se concentra en torno a la Mezquita Mayor, también conocida como Aljama. Alrededor de esta se sitúan el resto de los edificios importantes de la ciudad, así como los zocos; estos mercados eran parte fundamental de la economía de la ciudad distribuyéndose según los distintos gremios, y como en cualquier otra ciudad también representaba un punto importante para la vida social. Dentro de la cultura islámica, los baños públicos juegan un papel importante ya no solo en cuanto a higiene se refiere, sino que también son un punto de encuentro y sociabilización para los ciudadanos. Uno de ellos se ubica en la capilla funeraria anexa a la antigua catedral visigoda, la cual es modificada para dar cabida a los baños públicos conocidos como hammam, muestra de la transformación de la ciudad durante este periodo (*Miralles, 2020; López y Máñez, 2023; Gardó, 2020*).

La economía de la ciudad durante el dominio musulmán se basa en la agricultura, la cual es objeto de grandes mejoras gracias a la introducción de avanzados sistemas de riego. El sistema de distribución del agua procedente del Turia convierte al área metropolitana de la

ciudad en una de las huertas más fértiles de toda la Península Ibérica, dando lugar al surgimiento de nuevos núcleos de población a las afueras de la ciudad (*Gardó, 2020*). Este es probablemente el legado más importante introducido por los musulmanes que pervive a día de hoy no solo en la ciudad de Valencia, sino en todo el territorio Español.

Tras cuatro siglos bajo el dominio musulmán, en el siglo XI la ciudad de Valencia es asediada por Rodrigo Díaz de Vivar hasta que finalmente es tomada en el año 1094. En el año 1101 la ciudad volvió a caer en manos de los almorávides, siendo este el último periodo de dominio musulmán de la ciudad. Finalmente, en el siglo XIII la ciudad es conquistada por el rey Jaime I de Aragón, estableciendo el Reino de Valencia como una entidad autónoma dentro de la Corona de Aragón, el cual durará hasta el siglo XVIII (*Coscollá, 2003*). Este suceso no solo tiene efectos en el ámbito de la política, sino que también tiene una gran influencia en el futuro desarrollo de la ciudad.

Como es común durante la reconquista de gran parte de la península ibérica, la ciudad musulmana heredada es transformada para adaptarla a una nueva sociedad cristiana. Aunque se mantiene el entramado de calles estrechas e intrincadas, se erigen iglesias sobre las antiguas mezquitas de la ciudad para poner de manifiesto el dominio cristiano de la ciudad, y se establecen plazas por toda la ciudad donde se concentra la vida social y económica (*Torreño, 2005*). En los próximos años la ciudad es repoblada con cristianos provenientes del resto de la Corona de Aragón; esto implica la reorganización de los barrios de la ciudad, los musulmanes que habían permanecido en la ciudad fueron relegados a un barrio específico, al igual que la población judía de la ciudad (*Serra, 2007*). Durante los próximos siglos, Valencia se consolida como una de las ciudades más importantes de la Corona de Aragón, siendo un importante centro comercial y cultural en el Mediterráneo. En el siglo XIII comienza la construcción de la Catedral de Valencia; todo un símbolo para la ciudad, su construcción se lleva a cabo durante varios siglos e incorpora diversos estilos arquitectónicos como el románico, gótico o barroco (*Llopis y Perdigón, 2016*). Su ubicación en un punto que desde el periodo romano de la había sido el centro de la ciudad la convierte, como es lógico, en el centro tanto social como espiritual de la ciudad. El crecimiento que sufre la ciudad durante este periodo obliga a construir una nueva muralla que vaya más allá de la heredada del periodo musulmán y que englobe a toda la ciudad que se encuentra en proceso de expansión. Levantada bajo el reinado de Pedro el Ceremonioso en el siglo XIV, la muralla medieval discurre por lo que actualmente son los límites del centro histórico: calle del General Palanca, de Colón, de Xàtiva, Guillem de Castro y al norte con el cauce del río Turia. Esta cuenta con cuatro grandes puertas de las cuales dos, las Torres de Serranos y las Torres de Quart, aún se conservan, así como otras 9 puertas menores. No toda el área comprendida dentro de los límites de la muralla está ocupada por edificaciones, sino que existen espacios libres e incluso cultivos. A pesar de ser una ciudad en expansión, los espacios destinados a la segregación como la judería o la morería no podían ampliarse y debían respetar las vías de acceso a las puertas (*Serra, 2007*).

Durante el siglo XV Valencia vive lo que se conoce como la Edad de Oro, época en la que la ciudad continúa prosperando económica y socialmente. La convivencia de población cristiana, musulmana y judía genera en la ciudad un entorno multicultural donde las artes y las ciencias tienen gran importancia, haciendo de Valencia en un importante centro de conocimiento para la Corona de Aragón y el Europa. El auge económico en el que se ve inmerso la ciudad de Valencia durante la Baja Edad Media se ve reflejado en distintos edificios ubicados en la Ciutat Vella, siendo quizás el más conocido de todos la Lonja de la Seda. De estilo gótico civil y construida en el siglo XV, es un reflejo de la riqueza y del poder económico de Valencia durante el Renacimiento (*Santamaría, 1992*). Es en este periodo cuando se erigen otros edificios emblemáticos de la ciudad como el Micalet, ampliaciones

en la ya mencionada Catedral de Valencia o el Palacio de la Generalitat. Durante los siguientes siglos la ciudad se consolida como punto importante para el comercio gracias a su puerto, que facilita la comunicación con otros territorios de la Corona de Aragón, el resto de Europa o incluso África. La ciudad continua su expansión más allá incluso de las murallas, con la creación de nuevos barrios; conforme se va desarrollando la trama urbana se van desarrollando nuevas plazas y calles entre las numerosas iglesias erigidas durante este periodo, muestra de la importancia de la religión en la sociedad Valenciana de la época. (Torreño, 2005).



Figura 32: Vista Valencia. Cuadro pintado por Antoine van den Wijngaerde. Siglo XVI

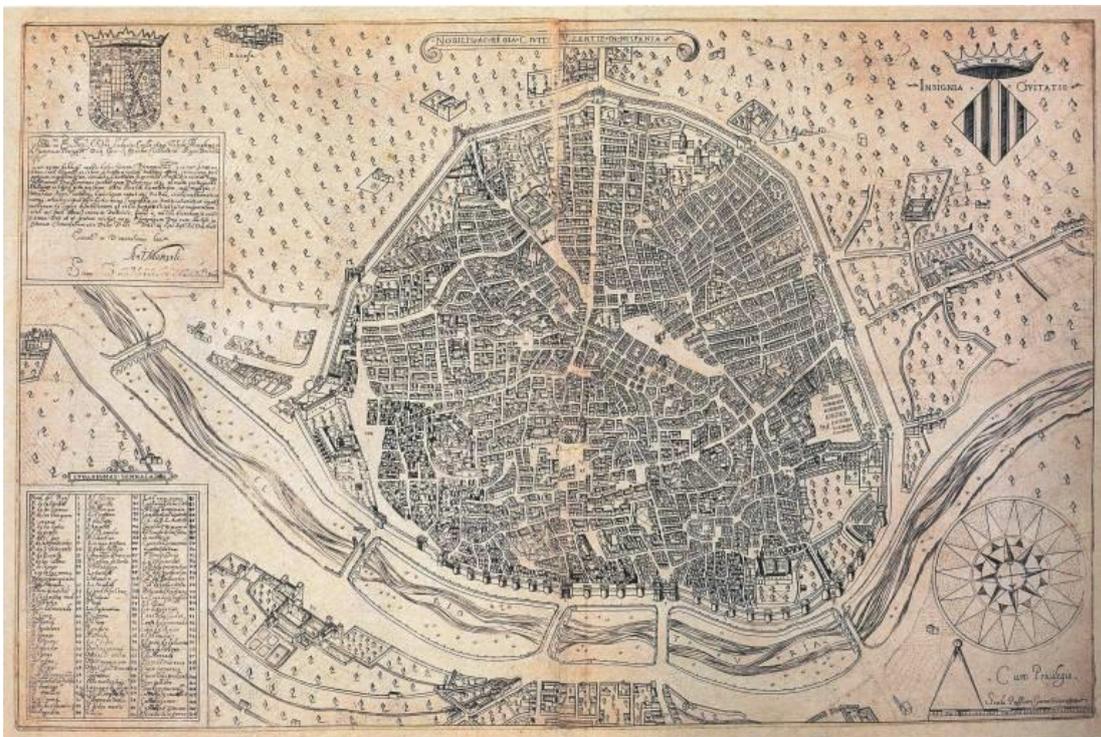


Figura 31: Plano elaborado por Antonio Manceli. Siglo XVII

El siglo XVI es un periodo en el que la ciudad continua su expansión, incorporando mejoras importantes a la ciudad como la pavimentación de las calles y la construcción de nuevos puentes sobre el cauce del río Turia que facilitarían la comunicación con las poblaciones del extrarradio. Este periodo está también marcado por la expulsión de los moriscos de la ciudad, lo que tuvo un importante impacto negativo en la economía agrícola de la región (Llopis y Perdigón, 2016). Los siglos posteriores están marcados por la influencia del Barroco, el cual deja un legado importante en la ciudad tanto en la arquitectura como en el urbanismo de esta. Son varios los edificios religiosos que se construyen o reforman bajo este estilo. Durante la Guerra de Sucesión Española, Valencia se une al bando austracista, y tras la victoria de los Borbones a comienzos del siglo XVIII comienza en la ciudad un periodo de reformas y modernización que traen consigo un resurgimiento económico de la

ciudad (*Historia de la Ciudad de Valencia, 2024*). Continúan las mejoras de la infraestructura urbana, se mejora la red de caminos, las instalaciones portuarias y la ciudad continua su expansión más allá de las murallas. El siglo XIX es, en general para toda España, un siglo de grandes cambios marcado por la industrialización y el crecimiento poblacional y urbano. El derribo del recinto amurallado medieval se considera una necesidad de cara a permitir la expansión de la ciudad y en 1865 comienza su demolición para dar paso a nuevos barrios y espacios públicos que se van desarrollando en el sureste y suroeste del centro histórico (*Ortiz, 2002*). Este periodo está caracterizado por la construcción de una serie de edificios y espacios públicos que hoy en día son emblemas de la ciudad y que son un reflejo de la gran transformación que sufre la ciudad durante el siglo. Algunos de los espacios más representativos del centro histórico de Valencia como la Plaza del Ayuntamiento, el Mercado Central o la Estación del Norte son construidos durante esta etapa (*Hidalgo, 2012*). La ciudad comienza su expansión más importante hasta la fecha mediante el Ensanche, un barrio planificado que sigue el modelo empleado en otras ciudades con una trama ortogonal de manzanas cuadradas de gran dimensión. Este se adapta al perímetro de las preexistentes murallas en la zona sureste del centro histórico, mientras que en el suroeste la expansión urbana se da mediante un ensanche menos estricto, donde a pesar de existir la tipología de manzana achaflanada estas no siguen una trama (*Taberner y Broseta, 2014*).

El centro histórico de Valencia ha experimentado una diversa evolución a lo largo de los siglos, desde su fundación como ciudad romana, pasando por el periodo musulmán que tanta impronta dejó en la ciudad, hasta convertirse en un importante núcleo cultural y comercial durante la edad media. Los diversos estilos arquitectónicos propios de cada época, las infraestructuras construidas a lo largo de los siglos y el hecho de que diversas culturas hayan convivido en la ciudad han dado como resultado un centro histórico rico en diversidad e historia. El actual paisaje urbano consigue reflejar las diferentes etapas de la ciudad y refleja la diversa y compleja evolución que ha tenido.

#### 4.3.2 Proceso de peatonalización

##### 1. Antecedentes y primeras intervenciones

Antes de las primeras intervenciones por parte de la Administración Pública, el centro histórico de Valencia está caracterizado por ser un distrito conformado por barrios heterogéneos marcados por un desequilibrio en los niveles de renta y la actividad económica. La degradación del entorno y la falta de equipamiento público da como resultado una pérdida paulatina de población acrecentada al final del siglo XX. En 1992 se firma un acuerdo entre el Ayuntamiento de Valencia y la Generalitat Valenciana para frenar el deterioro que viene sufriendo el conjunto del centro histórico. Se crea entonces la oficina RIVA para la gestión y coordinación de las actuaciones; este plan se entiende como una serie de medidas que van más allá de las meras intervenciones urbanísticas y en el que se tratan temas como la atracción de residentes a la zona y la participación ciudadana a la hora de implantar medidas (*Fernández-Coronado et al., 1995*).

En el caso del barrio del Pilar, este se encuentra en un profundo estado de degradación, siendo probablemente la zona más afectada del centro histórico. El barrio se compone de un entramado de calles que no ofrece espacios libres, con una arquitectura pobre en comparación con el resto del distrito y escasa actividad. Con el objetivo de revitalizar el barrio se llevan a cabo obras para reurbanizar el área, como las ejecutadas entre las calles Moro de Zeit, Santa Teresa y Pie de la Cruz, donde también se rehabilitan edificios. Otra de las actuaciones reseñables es la reurbanización del área junto a los jardines del Hospital, donde la peatonalización favorece la construcción de viviendas de alto nivel. En el barrio del Mercat se interviene de manera similar, pero teniendo en cuenta que es un área con mayor actividad económica y donde es clave la preservación del patrimonio (*Jiménez, 2000; Jiménez y D.Mifsut, 2003*).

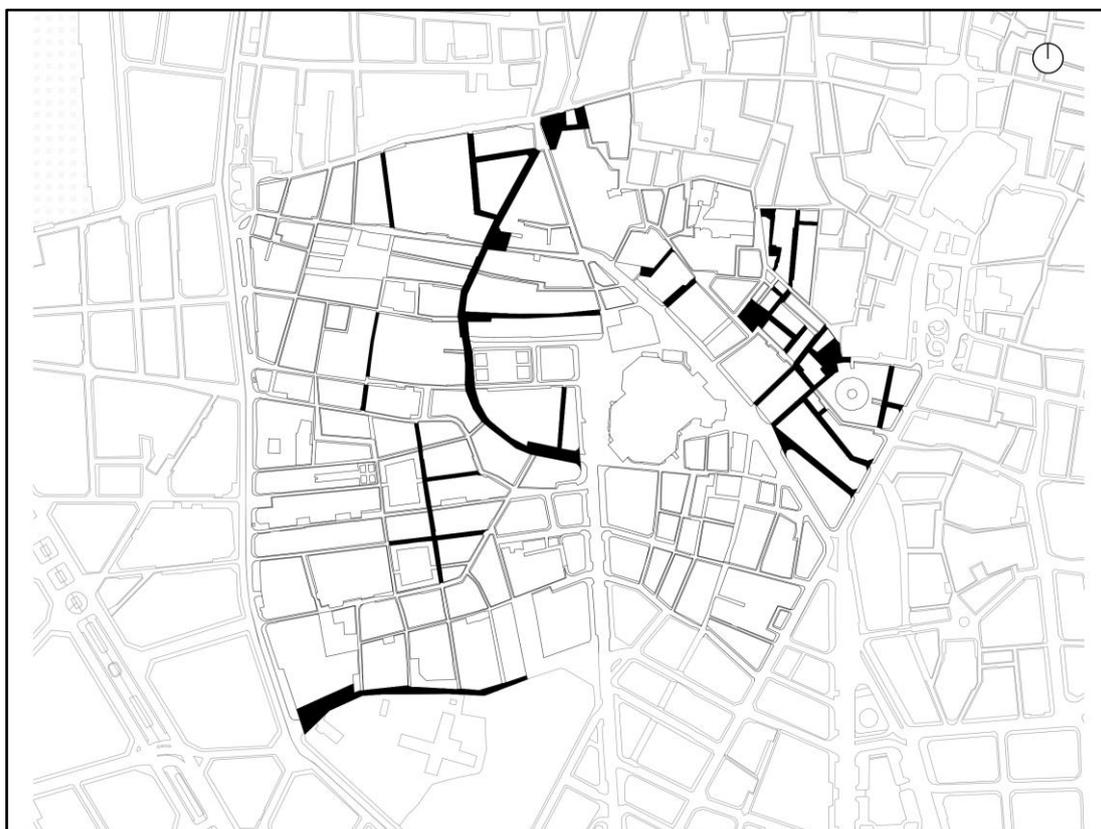


Figura 33: Primeras intervenciones barrios del Pilar y el Mercat, Valencia. Elaboración propia

## 2. Barrio del Pilar (2000-2010)

En el barrio del Pilar en la primera década del siglo XXI comienzan a llevarse a cabo distintas iniciativas de cara a peatonalizar el barrio. Promovidas en este caso por la administración pública, se promueven una serie de medidas para mejorar la seguridad de los viandantes, reducir el tráfico vehicular y por tanto la contaminación ambiental y acústica, así como fomentar un modo de vida comunitario en el barrio.

Las actuaciones se centran en lo que es quizás el punto más emblemático del barrio, la Plaza del Pilar, y sus alrededores. En 2005 se aprueba la reurbanización de la Plaza del Pilar con el objetivo de eliminar el aparcamiento en superficie y hacer de ella un espacio peatonal. El proyecto prevé la reurbanización de un total de 1.587 m<sup>2</sup> entre la propia plaza y la calle Torno del Hospital. En ella se sustituye el pavimento por uno de caliza, se instala nuevo alumbrado público, se plantan árboles y se instala nuevo mobiliario urbano que tiene en cuenta la ubicación de la falla (*Levante-EMV, 2005*). La eliminación de plazas de aparcamiento en superficie en el entorno de la plaza disuade del acceso de vehículos privados a la zona. Sin embargo, al igual que en el caso de otras ciudades, no se pueden eliminar plazas de aparcamiento sin tener en cuenta a los residentes. Debido a ello se construye un aparcamiento subterráneo en la confluencia de la calle Hospital con la Avenida del Oeste (*García, 2012*). Al suprimir las plazas de aparcamiento de la calle de Vinatea y de la propia calle Hospital se consigue crear un gran espacio público que cuenta con zonas verdes.

A principios de la década de los 2000 comienza la construcción de la Escuela de Diseño de Valencia (EASD) en una manzana de grandes dimensiones. La configuración de los volúmenes permite crear en ella una nueva plaza pública que, junto con la reurbanización de las calles aledañas, consigue mejorar toda la zona.

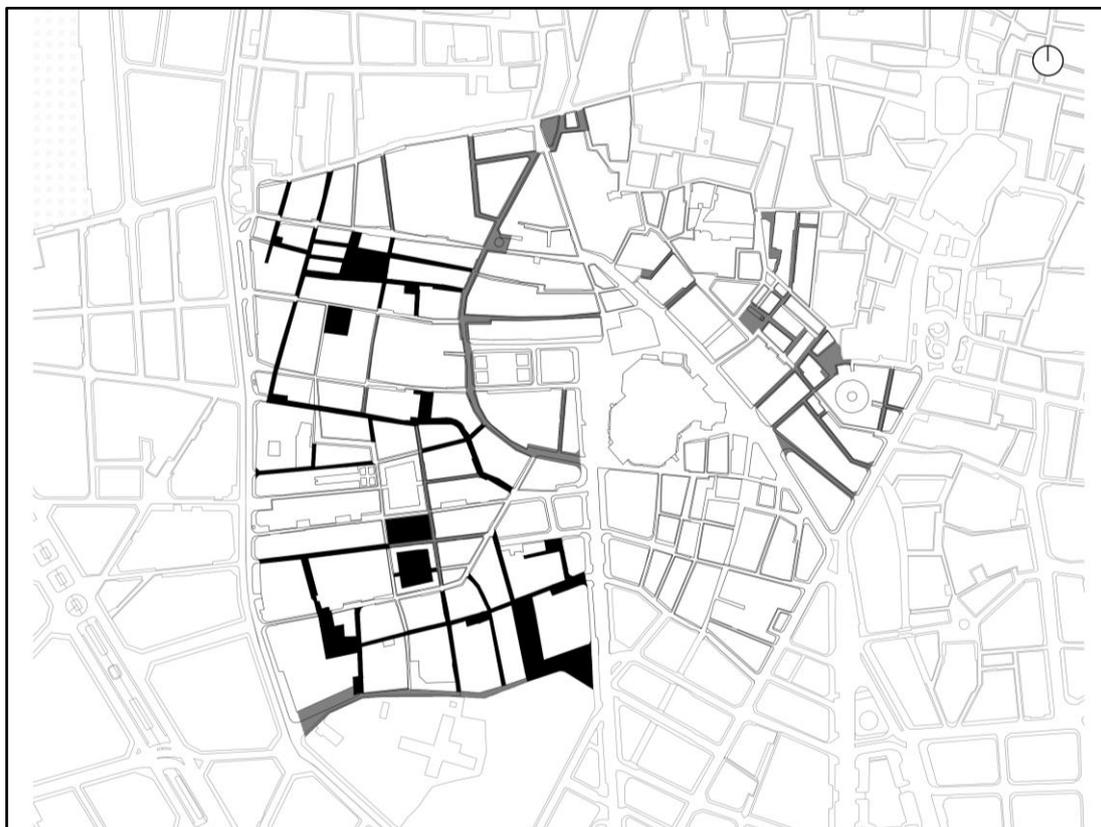


Figura 34: Intervenciones barrio del Pilar Valencia. Elaboración propia

### 3. Barrio del Mercat (2000-2010)

Durante el final de la década de 1990 y la primera década del siglo XXI, la ciudad de Valencia vive una época de crecimiento y son numerosas las intervenciones que se llevan a cabo para peatonalizar el centro histórico. El barrio del Mercat es uno de los más turísticos de la ciudad ya que este acoge algunos de los edificios más emblemáticos de la ciudad como la Lonja de la Seda y el Mercado Central, sin olvidar tampoco la Plaza Redonda. Esta es una de las áreas más dinámicas del centro histórico y las peatonalizaciones llevadas a cabo tienen más enfocadas a la accesibilidad al entorno del Mercado Central y la experiencia al visitar la zona.

Las actuaciones llevadas a cabo durante este periodo se centran en el entorno del Mercado Central, siendo varias las obras llevadas a cabo. Se crea una plaza peatonal frente al propio mercado con el objetivo de revitalizar el entorno y atraer a más visitantes a la zona, ofreciendo un espacio de descanso en un entorno privilegiado. La Plaza de Ciudad de Brujas es en este momento un espacio semi peatonal por el que siguen circulando los vehículos y que cuenta con plazas de aparcamiento en superficie, hasta que en 2008 comienzan las obras de la que iba a ser una estación de metro que, tras la paralización de las obras por la falta de fondos y la crisis, deja la mayoría del área inutilizada (Moreno, 2017). Otro de los espacios emblemáticos del barrio como es la Plaza Redonda (1840) es también objeto de reforma durante este periodo, incluyendo la renovación de los pavimentos en el entorno y una nueva cubierta (Campos, 2013). Continuando con la premisa de hacer de la zona un área más agradable y accesible tanto para los residentes como para los turistas, se prosigue con la mejora en pavimentación, iluminación y mobiliario urbano en las calles adyacentes al mercado.

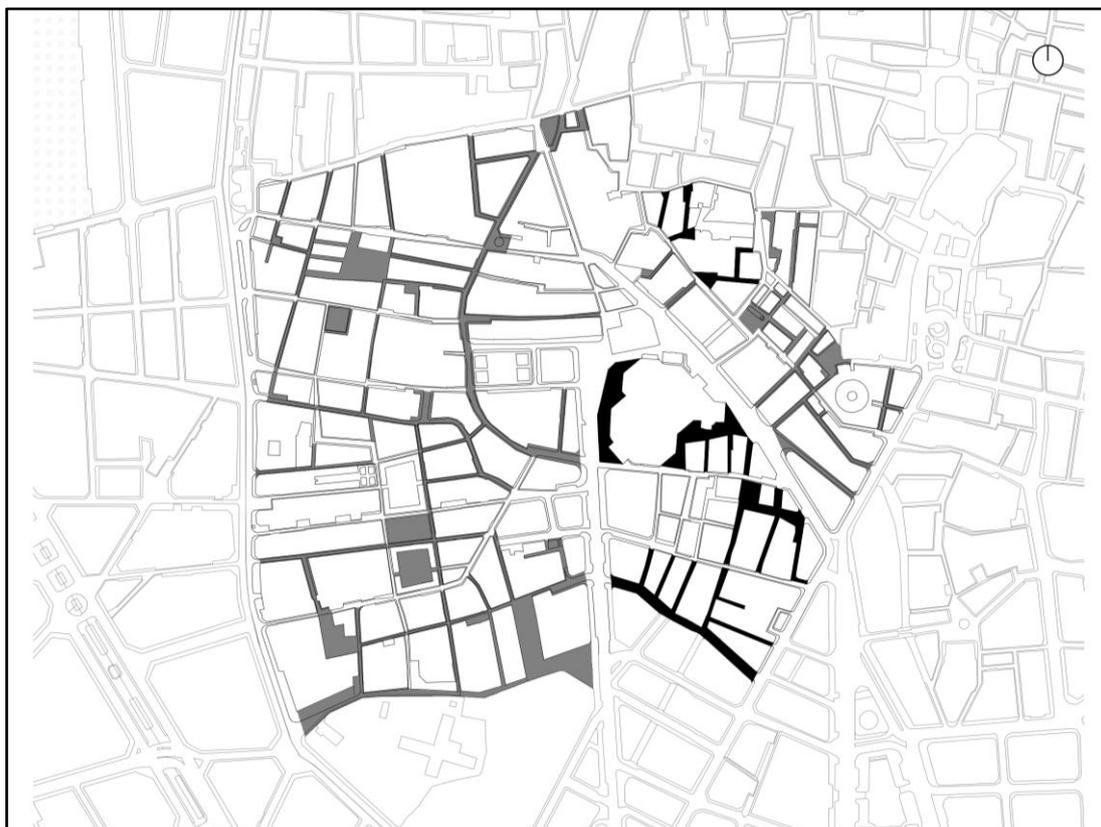


Figura 35: Intervenciones barrio del Mercat Valencia. Elaboración propia

#### 4. Conjunto el Pilar y el Mercat (2010-2020)

El proceso de peatonalización del centro histórico continúa su curso con la restricción de acceso a vehículos; esta medida se implanta con el objetivo de reducir la creciente contaminación atmosférica de la ciudad, fomentar los desplazamientos a pie y crear un entorno más seguro (Andrés, 2016a). Las propuestas llegan al barrio de El Carme, El Mercat y El Pilar tras haber sido implantadas en otras zonas del centro histórico. El objetivo de la aplicación de estas medidas es evitar que los vehículos circulen a través del centro histórico para acortar tiempo o distancia, creando recorridos en bucle que impidan atravesar el área en su totalidad (Jiménez, 2017). Está claro que no se puede simplemente limitar el acceso a todos los vehículos, ya que continúa habiendo actividades comerciales que dependen de suministro y vecinos que deben acceder a sus domicilios; por ello se priorizan las zonas de carga y descarga en los aparcamientos en superficie y las plazas para residentes, disuadiendo así al resto de ciudadanos de acceder a la zona en vehículo privado (Andrés, 2016b). La consigna tras la reordenación del tráfico en la Ciutat Vella sigue siendo la creación de un entorno peatonal en el que el peatón sea el protagonista y se encuentre en un espacio seguro. Se llevan a cabo intervenciones para una coexistencia pacífica y segura entre el tráfico rodado y los viandantes mediante el ensanchado de aceras, reduciendo la sección de calzada y plazas de aparcamiento en superficie (Jiménez, 2017). De este modo se consigue mantener el acceso para residentes y comerciantes sin dejar de lado la premisa inicial.

En la Plaza de Ciudad de Brujas, tras la finalización de las obras del aparcamiento subterráneo y la estación, presenta una distribución del espacio provisional con un pavimento de hormigón en las zonas de tránsito de viandantes que conforman varios espacios peatonales, a falta del futuro proyecto de reurbanización del espacio que llega años más tarde (Bustamante, 2017).

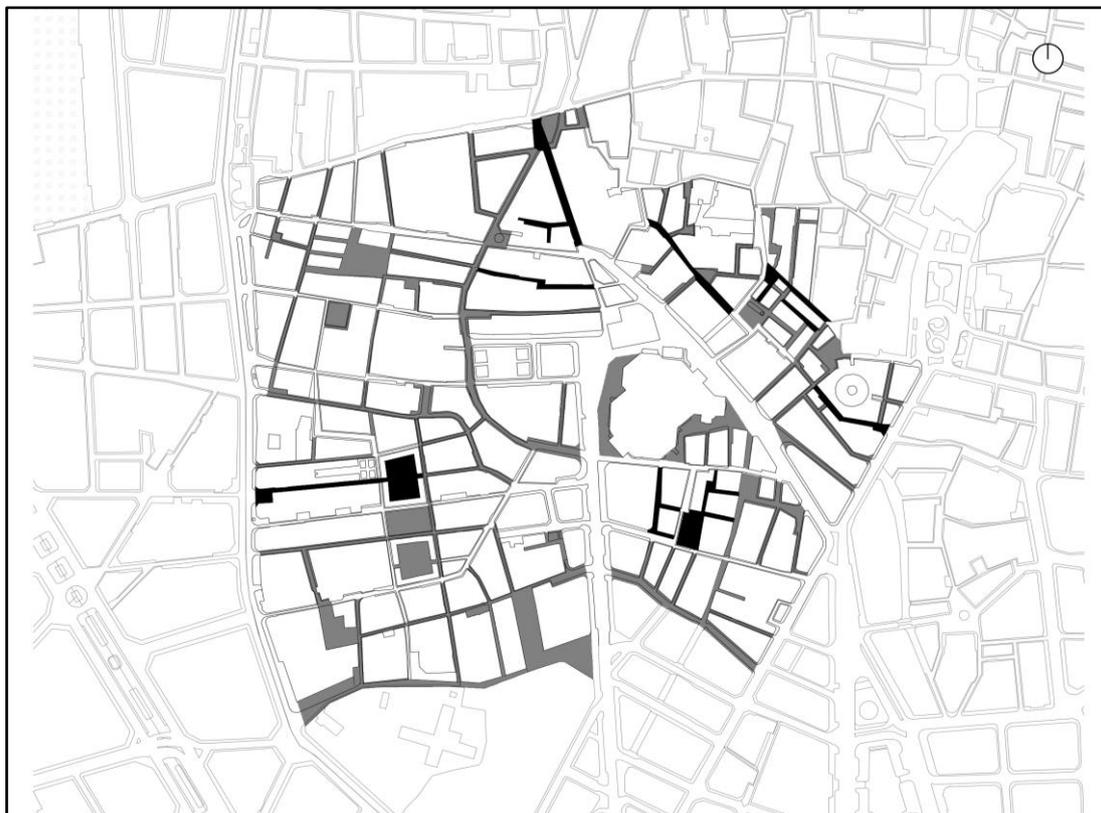


Figura 36: Intervenciones barrios del Pilar y del Mercat, Valencia. Elaboración propia

## 5. Entorno del Mercado Central (2021-2022)

El entorno formado por el Mercado Central, Plaza de Ciudad de Brujas, Lonja de la Seda y la Parroquia de los Santos Juanes es uno de los centros neurálgicos de toda la Ciutat Vella y siempre ha sido objeto de actuaciones para renovar el espacio público, pero en 2021 comienza el proyecto más ambicioso llevado a cabo en el área afectando también a las calles adyacentes.

Las obras de reurbanización se llevan a cabo en 4 fases para no paralizar por completo la actividad del mercado y los comercios locales. La primera fase se centra en la mitad oeste del Mercat; las obras se llevan a cabo en la Plaza de Ciudad de Brujas, Plaza de la Comunió de San Juan, la calle Boatella y la calle Vieja de la Paja, y entre el mercado y la parroquia. La segunda fase consiste en la reurbanización de toda el área de la Plaza del Mercat situada entre la Lonja y la calle de la Bolsería (Navarro, 2021). También se ejecuta una pequeña zona de gradas salvando la diferencia de cota a la que se encuentran “Les Covetes” de la parroquia, antiguamente pequeños locales comerciales (García, 2022). La tercera fase consiste en la continuación de las obras en el área restante de la Plaza del Mercado, espacio comprendido entre la Lonja hasta la calle de María Cristina. Las últimas actuaciones del nuevo espacio proyectado se llevan a cabo en la propia calle de María Cristiana y la calle de las Calabazas (Navarro, 2021).

Puede sorprender el hecho de que se elimine el arbolado existente de la Plaza del Mercado, pero esto responde al objetivo de ensalzar la arquitectura del entorno sin tener ningún elemento que bloquee la vista (Levante-EMV, 2021). En su lugar, tanto en la Plaza del Mercat como en la Plaza de Ciudad de Brujas, el arbolado escogido son palmeras. Se incorpora además nuevo mobiliario urbano que en el caso de la Plaza de Ciudad de Brujas actúa también como contenedor para el nuevo arbolado.

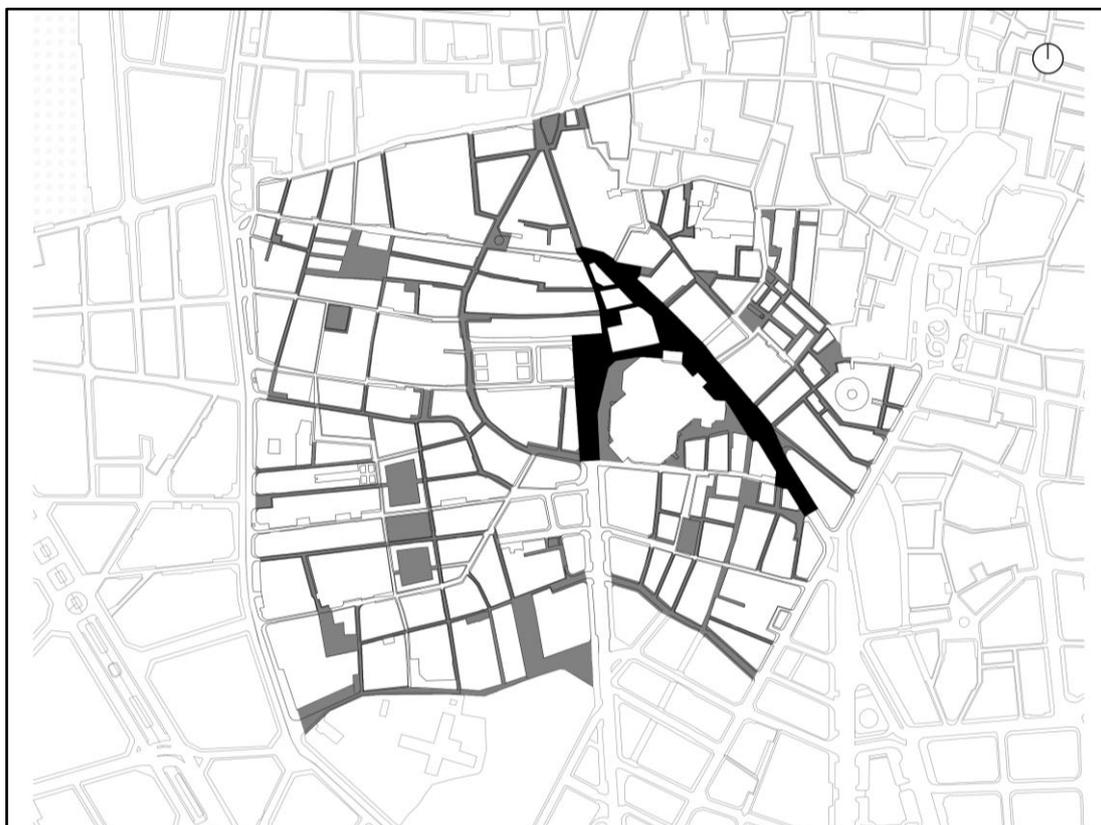


Figura 37: Intervenciones entorno del Mercado Central, Valencia. Elaboración propia

#### 4.3.3 Resumen y conclusiones

Abordar el análisis de las peatonalizaciones llevadas a cabo en el centro histórico de Valencia puede resultar más complejo que en los casos analizados de Pamplona y San Sebastián, debido a la diferencia en cuanto a su extensión. No es de extrañar que una ciudad como Valencia, que cuadriplica la población de las otras dos ciudades (*Oficina de Estadística, s.f*) objeto de estudio, tenga un centro histórico con una superficie mucho mayor, sino que además en el caso particular de la Ciutat Vella es uno de los centros históricos que mayor área ocupan en toda España (*Oficina de Estadística, s.f*). Con el objetivo de delimitar un área de estudio acorde a los casos ya analizados, se centra el análisis de las peatonalizaciones llevadas a cabo en el barrio del Mercat y el Pilar.

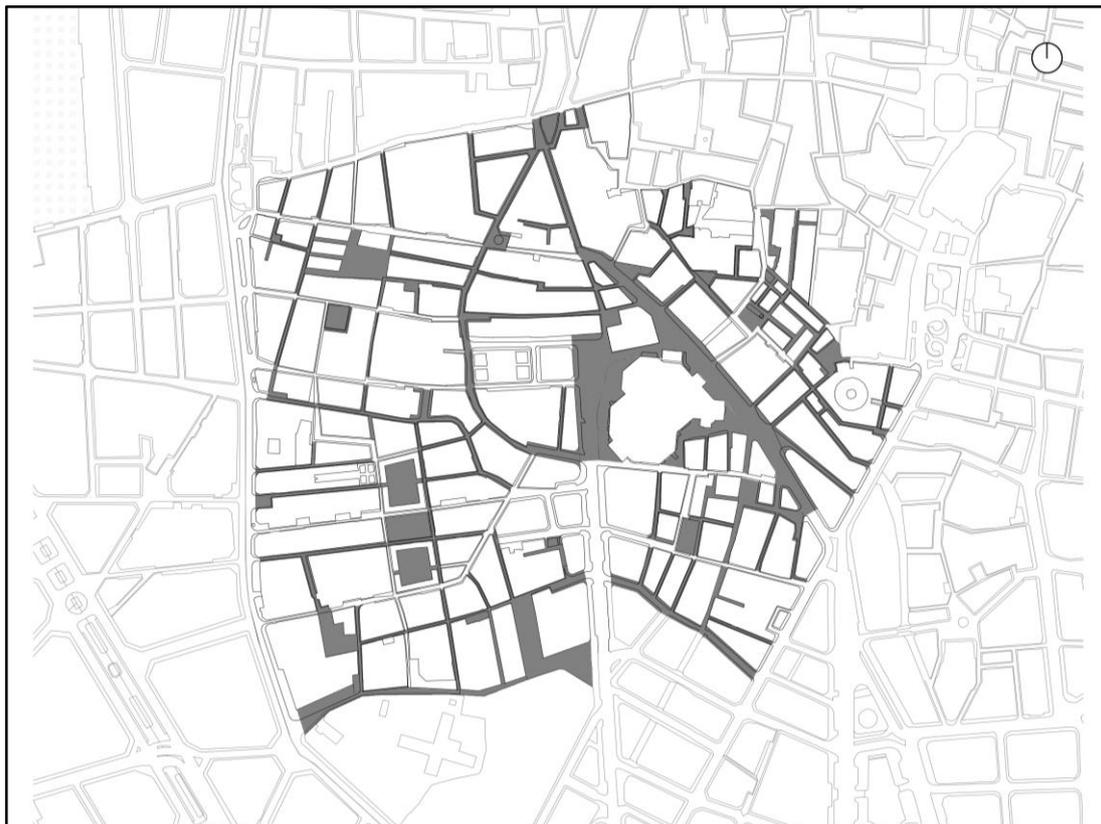


Figura 38: Red de espacios peatonales barrios del Pilar y el Mercat, Valencia. Elaboración propia

Al igual que en otros casos analizados, el estado en el que se encuentran los barrios del Pilar y el Mercat, tanto a nivel de equipamiento público, económico y social, es lo que lleva a implantar las primeras medidas para revitalizar el área (*D.Mifsut, 2020*). Dentro de estas medidas se incluyen aquellas en las que se centra el análisis, de tipo urbanístico. Esta situación de deterioro es común en muchos casos de cascos históricos previa a su intervención, pero en el caso de Valencia este deterioro no se da por igual en todos los barrios del distrito, siendo esta una zona heterogénea de la ciudad. Esto da como resultado que, a pesar de que los barrios son limítrofes, existen bastantes diferencias entre ambos. El barrio del Mercat ocupa un lugar más céntrico dentro del conjunto del casco antiguo quedando próximo a la parte más antigua de la ciudad. Esta área presenta una trama urbana densa conformada por calles laberínticas que no siguen un patrón concreto (*Miralles, 2020*). Esta es una trama característica de las ciudades medievales y refleja un desarrollo no organizado a lo largo de los siglos. Este barrio cuenta con una gran cantidad de edificios históricos que reflejan la evolución de la ciudad de Valencia a lo largo de su

historia; entre ellos se encuentra la Basílica del Sagrado Corazón de Jesús, la Lonja de la Seda, la Plaza Redonda o el Mercado Central. Este último a pesar de haber sido erigido a principios del siglo XX (*Hidalgo, 2012*), la cercanía de otros edificios históricos como la Lonja o la Parroquia de los Santos Juanes consigue hacer del área el centro neurálgico del barrio al concentrar en un espacio reducido un semejante patrimonio. El barrio del Pilar sin embargo muestra una trama urbana algo diferente; este ya queda más alejado de la zona donde se sobre la que comienza el desarrollo de la ciudad, y por tanto su desarrollo es también posterior al de otros barrios. A pesar de mantener un entramado de calles estrechas se puede apreciar un trazado relativamente rectilíneo que muestra cierta planificación. Al contrario que en el caso del barrio del Mercat, este no tiene ningún edificio o conjunto de edificios que actúe como eje central del área, sino que se trata de un espacio más homogéneo donde se pueden encontrar más espacios abiertos que en el barrio del Mercat.



*Figura 39: Plaza de Ciudad de Brujas, Valencia. Fotografía propia*

En cuanto a la actividad económica y la demografía también existen diferencias entre ambos barrios. En el caso del Mercat, la actividad económica está fuertemente ligada al turismo y la mayoría de los comercios de la zona está orientados al sector servicios. Este hecho se debe que, como se ha mencionado en el párrafo anterior, este barrio concentra una gran cantidad de edificios históricos entre los que se encuentra el Mercado Central (*Marín, 2014*), que a pesar de seguir desempeñando la actividad propia de un mercado tradicional se ha convertido en todo un reclamo para los turistas. Este éxito entre los visitantes de la ciudad ha derivado en una cierta gentrificación del barrio; este enfoque como barrio turístico ha provocado la proliferación de apartamentos turísticos y locales dedicados a la restauración dando como resultado una subida de los precios en la zona (*Chordà, 2022*). A pesar de ello, este espacio de la ciudad continúa manteniendo su esencia como barrio tradicional siempre que nos alejemos de las zonas más concurridas por los turistas. El barrio del Pilar tiene una actividad económica más diversificada y no tan centrada en el turismo, al carecer también de tantos atractivos turísticos como el Mercat. El barrio mantiene un modelo de negocio más tradicional, donde los negocios están más orientados a la población local frente al turismo (*Chordà, 2022*).

Habiendo escogido estos dos barrios sobre los que analizar los procesos de peatonalización llevados a cabo se puede observar cómo, a pesar de ser dos áreas con un modo de vida distinto, ambos se ven igualmente beneficiados tras las medidas implantadas en materia de urbanismo. Caminar por el centro histórico de Valencia puede ser una experiencia distinta que hacerlo en otras ciudades en las que su parte más antigua se ha convertido en un escenario orientado al turismo que en parte ha perdido su esencia. Esto en parte se puede

explicar por la gran superficie que ocupa la Ciutat Vella, que permite mantener a los distintos barrios más diferenciados entre sí. El Mercat es un ejemplo de área en el que las peatonalizaciones se han llevado a cabo orientándose más hacia el turismo que hacia la vida de los residentes, hecho que también se explica por la configuración espacial del barrio con un claro centro neurálgico. En el caso de la plaza del Mercado, el hecho de haber eliminado los árboles para que se pudiera apreciar mejor el patrimonio arquitectónico de la zona (Levante-EMV, 2021) es un claro ejemplo de la intención de orientar las peatonalizaciones hacia crear un entorno más accesible y agradable para quienes lo visitan, más que para los vecinos de la zona. En el caso de Pilar, las medidas implantadas se han centrado más en la mejora de la calidad de vida de los residentes y en revitalizar el barrio (Jiménez y D.Mifsut, 2003). Sin embargo, a pesar de tener a priori objetivos distintos, las estrategias empleadas son las mismas en ambos casos. La restricción de acceso al tráfico consigue reducir los niveles de contaminación atmosférica y acústica, aumenta la cantidad de superficie de la que disponen los peatones y consigue hacer de la calle un entorno más seguro. Esto es igualmente beneficioso para los residentes de la zona como para aquellos que la visitan por primera vez. La implantación de medidas como la renovación de pavimentos, mejora en la iluminación o la adición de nuevo mobiliario urbano consigue mejorar el día a día de quienes residen en el barrio y, al crear zonas de encuentro y descanso, se propician las relaciones sociales y el sentimiento de comunidad. De igual manera, disponer de estas zonas para aquellos que se hayan de visita en la ciudad puede mejorar su experiencia al encontrarse con un entorno más amable.

En conclusión, independientemente del modo de vida que se desarrolle en el área en la que se van a llevar a cabo actuaciones de peatonalización, estas son siempre igual de beneficiosas para todos los usuarios siempre que se planifiquen e implanten de manera correcta.



Figura 40: Plaza del Mercado, Valencia.  
Fotografía propia



Figura 41: Calle del Hospital, Valencia.  
Fotografía propia

## 5 COMPARATIVA FINAL Y CONCLUSIONES

A lo largo de este trabajo se han analizado las distintas etapas en las que se ha llegado a la actual red de espacio peatonales en los centros históricos de tres ciudades de España como son Pamplona, San Sebastián y Valencia. En este último apartado del trabajo se vuelve a hacer un repaso de la relevancia que tiene la conversión de los espacios públicos en áreas de uso exclusivamente peatonal, destacando como estas no solo transforman a nivel urbano los cascos antiguos de las ciudades, sino que también consiguen mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y mejorar la actividad económica. Asimismo, el breve análisis realizado de los orígenes de cada ciudad permite hacer una reflexión y comparativa entre la viabilidad de estas áreas características de las ciudades como son los centros históricos para acoger el tráfico de vehículos y la relación de estos con el entorno.

Tras haber llevado a cabo el estudio de las áreas peatonales de cada una de las ciudades, se procede en esta sección también a hacer una comparativa entre estas tres urbes estableciendo una serie de parámetros de estudio como son los itinerarios ciclistas, el techo verde existente, y la accesibilidad para personas con movilidad reducida.

### 5.1 Influencia de las áreas peatonales

La importancia de las áreas peatonales en las ciudades y más en concreto en los centros históricos de estas recalca en la posibilidad que tienen las autoridades de transformar por completo áreas de la ciudad mediante intervenciones relativamente simples. Las iniciativas llevadas a cabo que restringen el acceso a los vehículos motorizados y dan prioridad al peatón y a los medios de transporte alternativos en el entorno urbano consiguen tener un impacto en la ciudadanía, en el medio ambiente y en la economía.

En los tres casos analizados encontramos una característica común: la situación en la que se encuentra el casco antiguo de cada una de las ciudades. No es casualidad que uno de los motores que lleva a la Administración Pública al estudio de la viabilidad e implantación de medidas para peatonalizar espacios públicos sea la regeneración urbana. Las actuaciones llevadas a cabo en materia peatonalización del espacio público no solo consisten en aquellas con más repercusión mediática como la reurbanización de una plaza de gran valor histórico o la restricción del tráfico en una arteria principal. Simples intervenciones de reforma llevadas a cabo en pequeños espacios pueden marcar también la diferencia. Estos se convierten en puntos de encuentro para los residentes de la zona, los cuales pueden interactuar entre sí y participar en actividades de diversa índole. Esto fomenta la cohesión comunitaria y consigue crear un modo de vida atractivo para muchos ciudadanos; esto último también contribuye a uno de los problemas a los que se enfrentan los centros históricos como es la pérdida de población. A todo lo anterior hay que sumarle que si se tiene en cuenta que las áreas en las que se dan estos encuentros son totalmente peatonales o la velocidad de los vehículos está muy restringida, se consigue crear un entorno más seguro para todos los ciudadanos, en especial niños y ancianos (Castro, 2018).

El contexto actual de una sociedad cada vez más concienciada de los efectos negativos que el cambio climático puede tener en el planeta y en concreto en los seres humanos, cada vez se le está dando más importancia a aquellas medidas enfocadas en frenar su impacto. No hay ninguna duda que, a nivel ambiental, el impacto que han tenido los vehículos motorizados en las ciudades ha sido negativo. Las emisiones de gases contaminantes afectan tanto a la atmósfera como a la salud de las personas, además de la

contaminación acústica que generan. La reducción del tráfico en aquellas partes de la ciudad en las que sea posible, como es el caso de los centros históricos, consigue que disminuyan los niveles de contaminación atmosférica, contribuyendo tanto a la salud pública como a disminuir el nivel de gases de efecto invernadero que contribuyen al calentamiento global (OTLE, 2020). Una mejor calidad del aire es crucial para disminuir el riesgo de sufrir enfermedades respiratorias. Asimismo, la reducción de número de vehículos que circulan por las calles contribuye significativamente a que se reduzcan los niveles de contaminación acústica, dando como resultado entornos más tranquilos que de igual manera contribuyen en la salud de los ciudadanos (Fariña et al., 2019).

En el apartado económico, la peatonalización de espacios públicos tiene efectos beneficiosos en aquellas áreas en las que se llevan a cabo, tanto a escala de barrio, calle o plaza. Independientemente de la superficie que se haya conseguido peatonalizar, ya sea un barrio entero o parte de una calle, son notables los efectos en las actividades económicas en dicho espacio. Las áreas de la ciudad que disponen de espacios públicos de uso exclusivamente peatonal consiguen atraer a más población, lo que se transforma en potenciales clientes para los comercios de la zona (Castro, 2018). Disponer de unos espacios públicos seguros y accesibles para todos los ciudadanos da como resultado que estos se sientan más cómodos en este tipo de entornos dentro de las posibilidades que ofrece una ciudad. El comercio local y tradicional se ve especialmente beneficiado en estos casos, ya que su ubicación dentro de los centros históricos hace que su actividad económica se vea reavivada gracias a la revitalización de la zona que las peatonalizaciones dan como resultado en muchos casos. A pesar de que el presente trabajo se centra en los casos de peatonalizaciones en los centros históricos de las ciudades, cabe destacar que independientemente de en qué parte la ciudad se encuentre la zona peatonal, los beneficios observados son prácticamente iguales en todas ellas (de la Cruz, 2022).

Las tres ciudades previamente analizadas son un claro ejemplo de cómo los movimientos surgidos en las últimas décadas de cara a recuperar el espacio público para los peatones son capaces de transformar los centros históricos y devolverles el dinamismo que un día tuvieron. En el caso de la ciudad de Valencia, en toda la Ciutat Vella se peatonalizaron un total de 30.000 m<sup>2</sup> en el periodo comprendido entre 2020 y 2022 (Bono, 2022). Más allá de las intervenciones llevadas a cabo en los barrios previamente analizados del Mercat y el Pilar en los que se centran parte del trabajo, en el centro histórico de Valencia se han ejecutado obras de peatonalización en otras ubicaciones icónicas de la ciudad como la Plaza del Ayuntamiento o la Plaza de la Reina. Estas intervenciones, junto con la ya mencionada del entorno de Mercado Central y la Lonja de la Seda, parecen haberse integrado perfectamente en el paisaje urbano. El hecho de que algunos de los edificios más emblemáticos de la ciudad se encuentren ubicados en espacios que han sido objeto de peatonalización no hace más que aumentar el valor patrimonial de dicho entorno (Bono, 2022). En palabras de la ex vicealcaldesa de Valencia, Sandra Gómez “*Por donde antes pasaban coches y había humo y contaminación ahora pasan peatones y excursiones escolares*”. Desde un punto de vista personal, cabe reflexionar acerca de por qué no se habían realizado estas actuaciones en el espacio público hasta hace unos años. A pesar de que hasta hace escasos años ninguna de las intervenciones se había llevado a cabo, cuesta imaginar hoy en día como un entorno tan agradable como el que ha resultado estaba destinado a la circulación de vehículos mientras que los peatones estaban relegados a un segundo plano.



Figura 42: Plaza del Mercado, Valencia.  
Fotografía propia



Figura 43: Vista a la Plaza del Castillo, Pamplona.  
Fotografía propia

Con respecto a la ciudad de Pamplona, entre 1996 y 2016 se reurbanizan más de 40.000 m<sup>2</sup> en el Casco Viejo de la ciudad. Las asociaciones de comerciantes del centro histórico son los que en gran parte presionan para que se peatonalizaran las calles del área, con el objetivo de crear una especie de centro comercial a cielo abierto (*Salvo, 2016*). En la ciudad de Pamplona quizás no se hayan llevado a cabo actuaciones que hayan supuesto un cambio de configuración del espacio como en el caso de Valencia, exceptuando el ejemplo de la reurbanización de la Plaza del Castillo. Esto se debe principalmente a la configuración del Casco Viejo más que a la manera en la que se han planteado las intervenciones a lo largo de los años. En Pamplona, las actuaciones llevadas a cabo van más allá de restringir el acceso a los vehículos y renovar el pavimento de las calles, interviniendo también en la infraestructura de saneamiento y evacuación de aguas pluviales. Se aprovecha la ocasión para crear una galería subterránea para el nuevo paso de instalaciones y redes de saneamiento (*Salvo, 2016*). La ejecución de unas obras de semejante magnitud en la parte más consolidada de la ciudad es una muestra de la confianza que se tenía en el proyecto, sirviendo probablemente como ejemplo a otras ciudades que no se habían atrevido a intervenir en sus respectivos centros históricos por temor a la respuesta social. Si bien es cierto que, de cara a aquellos que hacen turismo por la ciudad o los Pamploneses que están de paso por el Casco Viejo, el hecho de contar con calles totalmente peatonales hace que la experiencia sea más agradable y segura, no se pueden dejar de lado las necesidades de los residentes y comerciantes de la zona. Esto se consigue con un plan de convivencia entre vehículos y peatones, siendo este último siempre la prioridad, donde se regula la velocidad máxima de circulación, el acceso por determinados puntos al barrio y la posibilidad de prohibir la circulación si la densidad de gente en la calle así lo requiere (*Diario de Navarra, 2017*).

Por otro lado, en el caso del centro histórico de la ciudad de San Sebastián, su singular desarrollo urbanístico, la ubicación de este con respecto al resto de la ciudad y la industria del turismo parecen haber convertido a este es víctima de su propio éxito. Como en los

otros dos casos analizados, la situación de partida para los proyectos de peatonalización que se implantan es la de un barrio deteriorado y en un estado de decadencia. Como ya se ha visto en distintas ciudades mencionadas a lo largo del trabajo, una de las estrategias seguidas para revertir esta situación es el cierre de las calles de la Parte Vieja al tráfico rodado y su posterior reurbanización. El proceso llevado a cabo se aborda de manera relativamente simple; restricción de acceso a los vehículos en determinadas franjas horarias a un área delimitada junto con la reurbanización de estas, incluyendo renovación de los pavimentos e infraestructuras que fueran necesarias. Este enfoque permite crear un gran espacio peatonal que abarca las principales calles del centro histórico de manera relativamente rápida. Se obtienen los resultados esperados tras este tipo de actuaciones, como la mejora en la accesibilidad y seguridad de los peatones, activación del comercio y reducción de los niveles de ruido y contaminación. Cabe destacar que el trazado de las calles de la Parte Vieja de San Sebastián, sumado a su relativamente pequeña superficie, facilita la delimitación de las áreas de actuación y las posteriores intervenciones en comparación con otros casos analizados. Sin embargo, el centro histórico de San Sebastián ha vivido una transformación en los últimos años que está llevando al barrio a una situación límite. El hecho de que el total de su superficie sea de preferencia peatonal, sumado a la oferta cultural y gastronómica de la ciudad, no deja de atraer turistas a la zona y ha convertido a la Parte Vieja prácticamente en un parque temático (*Arberas, 2020*). La idea que surgió como un movimiento de regeneración urbana y mejora de la calidad de vida de los residentes ha derivado a todo lo contrario. El ocio y la invasión del turismo ha derivado en problemas de ruido para los vecinos, homogeneización del comercio del sector servicios y en general una pérdida de la identidad del barrio. La falta de equipamiento público sumado a la creciente problemática de los apartamentos turísticos y el envejecimiento de la población no dejan de provocar que el centro histórico pierda habitantes año tras año (*Arberas, 2020*). Habiendo sido partícipe de este fenómeno, puedo afirmar que caminar por las calles de la Parte Vieja de San Sebastián transmite una sensación diferente a hacerlo por los espacios reurbanizados de Pamplona o Valencia, donde todavía se percibe la esencia del barrio. En este, las calles son más un escenario y no el lugar donde se desarrolla la vida de la ciudad.

## 5.2 Morfología urbana y tráfico

La trama urbana de las ciudades condiciona significativamente la circulación en ella de las diferentes tipologías de automóviles, desde los coches o motocicletas hasta vehículos de mayor tamaño como autobuses y camiones. Esta situación es especialmente relevante en los centros históricos de las ciudades, área donde se centran los análisis realizados en este trabajo. La estructura urbana de los cascos antiguos se desarrolló muchos siglos antes de la invención del automóvil, donde los desplazamientos se hacían a pie o en animales como caballos (*Puebla, 1998*). Las calles nunca tuvieron en cuenta en sus orígenes que por ellas pudieran circular vehículos motorizados como los coches, quedando la circulación de estos condicionada sobre todo por la anchura de las calles y las intersecciones que genera el tejido urbano. En este apartado se analiza brevemente la trama urbana del centro histórico de cada una de las tres ciudades estudiadas y como está condiciona la circulación de vehículos a través de ella.

La circulación de vehículos por los centros históricos de las ciudades ha supuesto, desde la introducción de estos durante el siglo XX, una serie de problemas en estas áreas de las urbes debido a una serie de factores. En primer lugar y como ya se ha mencionado en el párrafo anterior, el viario de los centros históricos presenta unas características que no son favorables para la circulación de vehículos, con calles estrechas y trazados sinuosos, especialmente en el caso de ciudades de herencia musulmana (*Puebla, 1995*). En muchos casos, la posición central que ocupan los cascos antiguos en las ciudades provoca que estos sean un punto central por el que se acaba canalizando el tráfico de la ciudad. En tercer lugar, al ser esta la parte más antigua de la ciudad suele albergar en ella numerosos edificios gubernamentales o de alto valor patrimonial (*Puebla, 1995*). Esta condición de espacio donde se concentran tantas actividades administrativas y comerciales provoca que sean muchos los ciudadanos que a diario tengan que desplazarse desde otra zona de la ciudad hacia el centro histórico de esta, eligiendo en muchas ocasiones el vehículo privado para dicho viaje. En aquellas ciudades en las que se carece de aparcamientos públicos, son muchos los usuarios que utilizan las calles y plazas para estacionar sus vehículos, haciendo que estos pierdan la funcionalidad y esencia como espacios peatonales (*Puebla, 1998*). El hecho de que en estas áreas se concentren gran parte de los edificios históricos de las ciudades ocasiona que sean muchos los turistas que se desplazan a la zona y se conviertan en un problema añadido para la movilidad. La presencia de turistas en estos espacios provoca problemas tanto para la circulación como para los propios visitantes. Las calles de los centros históricos no fueron diseñadas para la convivencia entre los peatones y los vehículos, solo estaban pensadas para los viandantes. El hecho de que los vehículos transiten por calles angostas y con aceras estrechas ya supone un problema para la circulación, pero si a estos se le suma además la presencia en estas calles de grandes grupos de turistas provoca situaciones peligrosas e incómodas (*Puebla, 1998*). La supresión de la circulación de vehículos en aquellos espacios de las ciudades donde se ubican edificios con un alto valor patrimonial, como en el caso de la Plaza de la Reina o la Plaza del Mercat de Valencia, ha demostrado que la presencia de estos desvirtúa el espacio. Ya no solo de cara a los turistas que visitan la ciudad sino pensando también en la población local, siempre es preferible poder disfrutar de estos espacios en todo su esplendor.



*Figura 44: Casco Viejo de Pamplona*



*Figura 45: Barrio residencial afueras Pamplona*

El Casco Viejo de la ciudad de Pamplona, la ciudad tiene orígenes romanos y su mayor desarrollo urbanístico se dio durante la Edad Media, si bien es cierto que en el caso del barrio de la Navarrería su reconstrucción durante el siglo XIV siguió patrones romanos. El centro histórico de Pamplona (*Figura 44*), a pesar de tener un entramado de calles relativamente ortogonal, presenta una serie de retos de cara a la circulación de vehículos por sus viales. A diferencia de un trazado de calles que presenta un barrio diseñado teniendo en cuenta el uso del automóvil (*Figura 45*), las calles del Casco Viejo presentan una sección viaria muy estrecha, no aparecen recorridos claramente diferenciados lo que puede derivar en una congestión de tráfico en ciertos puntos, durante su desarrollo urbanístico tampoco se tuvo en cuenta el espacio destinado a aparcamiento en superficie y carece de arterias principales por las que pueda canalizar el tráfico hacia los puntos de destino.



*Figura 46: Parte Vieja de San Sebastián*



*Figura 47: Barrio Antiguo San Sebastián*

La Parte Vieja de San Sebastián es un caso particular al haber sido reconstruida por completo a principios del siglo XIX tras su destrucción durante la guerra de independencia. A pesar de ello, el trazado que se siguió para su reconstrucción es el que presentaba la ciudad previamente a su devastación, siendo este un entramado de calles propiamente medieval. El trazado de calles rectilíneo, sumado a la poca superficie que ocupa el centro histórico de la ciudad (*Figura 46*), facilita la delimitación de un área peatonal como la implantada en la década de 1980 y la reordenación del tráfico, al contrario que en el caso de Pamplona donde no están tan claros los recorridos. No obstante, el trazado del siglo XIX no tenía en cuenta la circulación de vehículos por sus calles. Comparándolo con un barrio desarrollado a finales del siglo XX (*Figura 47*), las calles tienen una escasa sección, y no se tiene en cuenta la convivencia peatón-automóvil ni el espacio de aparcamiento necesario.



*Figura 48: Barrio del Mercat y barrio del Pilar Valencia*



*Figura 49: Barrio Ciutat Jardí de Valencia*

A pesar de tener un origen romano, la presencia musulmana en la ciudad de Valencia durante cinco siglos deja una huella importante en el trazado urbano de la Ciutat Vella que perdura a día de hoy. La estructura de calles del centro histórico (*Figura 48*) especialmente en el barrio del Mercat, presenta un diseño distinto al observado en las otras dos ciudades, con un entramado de calles sinuosas que no siguen ningún patrón concreto y sin ningún tipo de jerarquía entre ellas. El barrio de Pilar, desarrollado posteriormente sí que sigue un trazado de calles más regular. Si comparamos la estructura de la Ciutat Vella con la de un barrio residencial (*Figura 49*), podemos comprender como el tránsito de vehículos por el centro histórico supone un problema al carecer de un viario jerarquizado con avenidas que canalicen el tráfico hacia el resto de las calles, los espacios diferenciados para vehículos y viandantes y problemática recurrente de espacio destinado al estacionamiento.

### 5.3 Comparativa

En este último apartado del trabajo se realiza una comparativa entre los centros históricos de las ciudades de Pamplona, San Sebastián y Valencia en base a una serie de criterios: itinerarios ciclistas, accesibilidad y zonas verdes. El análisis de cada uno de estos criterios para cada una de las ciudades permite comprender mejor las similitudes y diferencias entre ellas. Realizando esta comparación se muestra cuáles de los criterios dependen de cómo se haya desarrollado propiamente esta área de la ciudad, y cuáles han sido implementados de una manera u otra en los barrios.

#### 5.3.1 *Itinerarios ciclistas*

Tal y como se ha comentado en diferentes apartados del presente trabajo, una de las claves para el éxito de aquellas actuaciones que pretenden peatonalizar áreas de la ciudad es fomentar el uso de medios de transporte alternativos de modo que los ciudadanos sigan teniendo diversas opciones la hora de desplazarse en la ciudad. El uso de medios de transporte no motorizados es una excelente solución para desplazarse por la ciudad y en concreto por aquellas áreas que sean peatonales. Al fomentar su uso, se consiguen varios objetivos a la vez; se promueve un modo de vida saludable con su uso, son medios de transporte que no emiten ningún tipo de gas de efecto invernadero a la atmósfera y su uso es mucho más compatible con las zonas peatonales que cualquier otro. Es importante destacar este último punto, ya que a pesar de que en muchas ciudades los centros históricos carecen de carriles bici como tal, la manera en la que se han reurbanizado las calles de estos para peatonalizarlas ofrecen un escenario perfecto para su uso. Los viales cuentan ahora con un pavimento al mismo nivel y un espacio más pacífico y seguro al no contar con la presencia de coches.

Como se puede observar en el caso de Pamplona (*Figura 50*), el carril bici rodea al Casco Viejo de la ciudad, facilitando el desplazamiento desde otros puntos de la ciudad y por las zonas adyacentes a esta. Sin embargo, dentro del propio centro histórico no existen carriles bici claramente diferenciados como en otras zonas de la ciudad, ya que al ser esta peatonal en prácticamente la totalidad de su superficie, se entiende que los ciclistas deben compartir el espacio con los peatones. En cuanto los puntos de estacionamiento para las bicicletas, se puede apreciar como existen una concentración de estos en tres puntos del centro histórico: Plaza de San Francisco, Plaza del Castillo y en una galería entre las calles de San Agustín y de la Merced. Los aparcamientos para bicicletas se ubican en puntos de mucho tránsito como pueden ser las plazas ya mencionadas, al ser estas un punto de confluencia de distintos itinerarios. La distribución a lo largo de la superficie del centro histórico es relativamente homogénea, habiendo disponibilidad de plazas de aparcamiento para las bicicletas a poca distancia entre sí mismas.

Con respecto al centro histórico de la ciudad de San Sebastián (*Figura 51*) como se puede observar, al igual que en el caso del Casco Viejo de Pamplona, el carril bici discurre por el perímetro del centro histórico, sin llegar a formar un recorrido cerrado. El motivo de esta disposición recalca de nuevo en el hecho de que, al ser esta zona de la ciudad de uso peatonal, se entiende que los ciclistas pueden circular por el mismo vial que los peatones y no es necesario delimitar un carril para este tipo de vehículos. En cuanto a las plazas de aparcamiento disponibles para las bicicletas, en el caso de San Sebastián no están distribuidas de manera homogénea por la Parte Vieja. Se puede observar claramente como estas se concentran en el perímetro del centro histórico, dejando un entramado de calles en el centro del área que carece de plazas. La concentración en estos puntos, como es el

todo el entorno del boulevard, responde al hecho de que, a diferencia de otros casos, la Parte Vieja de San Sebastián no se encuentra en el centro geográfico de la ciudad, sino en el extremo norte de esta. El boulevard hace las veces de barrera que separa el centro histórico del resto de la ciudad, por lo que los usuarios de bicicletas provenientes de otras zonas de la ciudad las estacionan en estos puntos para continuar adentrarse a pie en la propia Parte Vieja.

Por último, en el caso de la Ciutat Vella de Valencia, encontramos la misma situación que en los otros dos casos analizados; el carril de uso exclusivo para bicicletas discurre por el perímetro del centro histórico creando un recorrido circular alrededor de él, sin llegar a circular por las propias calles de este. En el caso del área de la Ciutat Vella en la que se centra el trabajo, debido a su ubicación dentro de esta, solo el barrio del Pilar dispone de carril bici en la zona en la que limita con el barrio del Botànic, ya fuera del centro histórico (*Figura 52*). La estrategia seguida en el caso de Valencia es la ya vista anteriormente; prescindir de carriles exclusivos para la circulación de bicicletas en aquellas áreas peatonales donde este medio de transporte pueda ser compatible con el tránsito peatonal. Con respecto a los aparcamientos para bicicletas, se encuentran más similitudes con el caso de la ciudad de Pamplona que con el de San Sebastián, al carecer este último de homogeneidad en la distribución de estos aparcamientos sobre la superficie de su centro histórico. A pesar de estar correctamente distribuidos, los aparcamientos se concentran en el entorno de la calle San Vicente Mártir, el Mercado Central y Lonja de la Seda, y junto a la Escuela de Diseño de Valencia EASD. Esto se debe principalmente a que son puntos donde se concentran numerosas actividades, por lo que es necesario disponer de aparcamientos para los usuarios que hayan llegado a la zona en bicicleta.



Figura 50: Carriles y aparcamientos para bicicletas Casco Viejo Pamplona. Elaboración propia

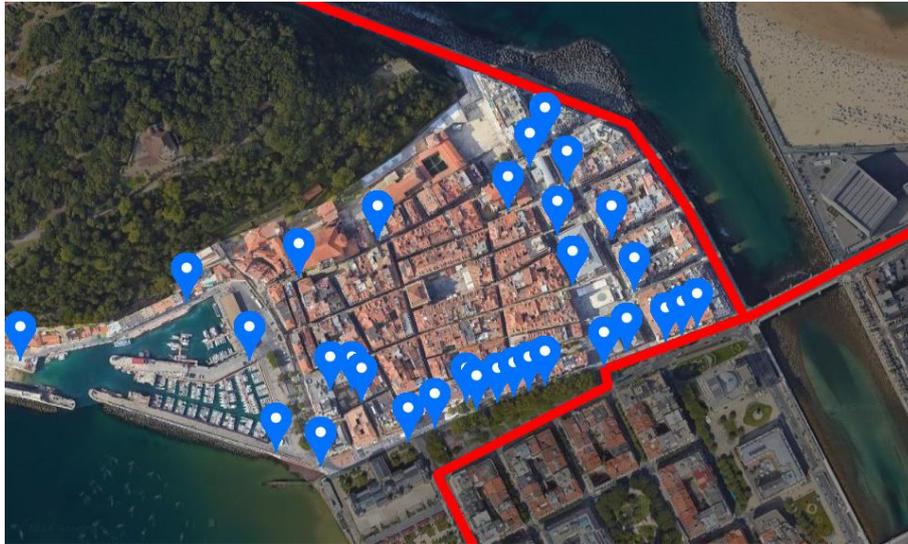


Figura 51: Carriles y aparcamientos para bicicletas Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia



Figura 52: Carriles y aparcamientos para bicicletas barrio El Mercat y El Pilar. Elaboración propia

### 5.3.2 Techo verde

Los espacios verdes desempeñan un papel fundamental en la calidad de vida de las ciudades. Las zonas verdes ofrecen una solución a los problemas derivados de una urbanización en las ciudades rápida y que no ha tenido en cuenta la salud y bienestar de los ciudadanos (*Röbbel, s.f.*). La posibilidad de tener acceso a espacios verdes dentro de las ciudades ofrece numerosos beneficios para la salud y el bienestar; estas ofrecen áreas donde poder realizar numerosas actividades físicas y también funcionan como puntos de encuentro para mantener las relaciones sociales (*Röbbel, s.f.*). Los parques y jardines ofrecen espacios que rompen con el esquema del resto de la ciudad y sirven como áreas donde uno puede refugiarse del resto de la urbe. Los espacios verdes en las ciudades son un concepto relativamente reciente, surgidos en el contexto del desarrollo urbano durante el movimiento moderno (*Fadigas, 2009*). El concepto de jardín público como un espacio planeado surge en el siglo XIX como reacción a las condiciones de vida en las ciudades industriales de época que sufrían un rápido crecimiento urbano y poblacional (*Fadigas, 2009*). Durante el periodo de la historia en el que se dio un mayor desarrollo urbano en lo que hoy en día forman los centros históricos de las ciudades no se tenía conciencia de los beneficios ambientales y sociales que tienen los espacios verdes. Por tanto, no es de extrañar que en los centros históricos de las ciudades haya una menor cantidad de zonas verdes que en el resto de ella. El desarrollo urbanístico durante periodos como la época medieval se centraba en la funcionalidad y no en la comodidad. Un factor determinante que se encuentra en las tres ciudades analizadas es la existencia durante un largo periodo de la historia de un sistema amurallado que rodeaba la ciudad. La presencia de un elemento que delimita el espacio como son las murallas obliga a edificar con una mayor densidad que en aquellas áreas de la ciudad tras las que hay un planeamiento urbanístico y espacio disponible.

Comenzando con el caso del Casco Viejo de Pamplona (*Figura 53*), se puede apreciar la escasez de espacios que alberguen árboles y plantas, sobre todo en comparación con el anillo verde que lo rodea. La zona verde que más puede llamar la atención a primera vista es la Plaza del Castillo y aun así es una zona con muy poca densidad de árboles, debido principalmente a la existencia de un aparcamiento subterráneo. El resto de zonas verdes se concentran en pequeñas superficies de terreno como la Plaza de Santa Ana o la Plaza de San José. Las propias calles carecen de arbolado, circunstancia que es común en los centros históricos debido a la estrechez de los viales. En la Parte Vieja de la ciudad de San Sebastián (*Figura 54*), no se destina apenas espacios a las zonas verdes. Al contrario que en el caso de Pamplona, ni siquiera en la plaza más importante como es la de la Constitución o el resto de las plazas más pequeñas encontramos algún tipo de arbolado. Tan solo en la Plaza de Sarriegi y en la Plaza Lasta, junto al muelle, se puede disfrutar de espacios verdes siendo estos simplemente arbolado que emerge en el pavimento. A pesar tener apenas una presencia nula de espacios verdes en el propio centro histórico, este está flanqueado al sur por el Boulevard de Donostia que ofrece una gran zona arbolada, y por el Monte Urgull al norte con un paraje natural de alto valor. La Ciutat Vella de Valencia (*Figura 55*), y en concreto los barrios del Pilar y el Mercat, no son ninguna excepción al resto de centros históricos analizados. Esta área de la ciudad carece de grandes zonas verdes donde poder disfrutar de un ambiente diferente dentro de la propia urbe, a excepción de los Jardines del Antiguo Hospital, ubicados al sur. Los espacios verdes existentes están formados por pequeñas plazas o parques repartidos a lo largo del área, siendo mayor su presencia en el barrio del Pilar. En este barrio es donde encontramos una mayor oferta de

espacios verdes públicos dentro de las posibilidades urbanísticas que ofrece el distrito. El entorno del Mercado Central y la Lonja de la Seda es el punto donde más arbolado se concentra siendo esta un área de dimensiones considerables; sin embargo, este espacio carece de la densidad de arbolado que se pueden encontrar en otras zonas verdes ya consolidadas.

Los centros históricos de Pamplona, San Sebastián y Valencia gozan de una ubicación privilegiada en sus respectivas ciudades que permiten compensar la falta de espacios verdes en ellos. Como se ha mencionado anteriormente, el Casco Viejo de Pamplona queda envuelto por el parque fluvial del río Arga, por los jardines de la Taconera, Paseo de Pablo Sarasate y el entorno de la plaza de toros, áreas con un arbolado consolidado. La Parte Vieja de San Sebastián se ubica a los pies del Monte Urgull, que ofrece un paraje natural con numerosos recorridos, quedando limitada por el Boulevard de Donostia y su zona arbolada al sur. En el caso de Valencia a pesar de haberse centrado el estudio en los barrios de la mitad oeste, el conjunto de la Ciutat Vella está limitada a norte y este por los Jardines del Turia, un parque ubicado en el antiguo cauce del río Turia que discurre por la ciudad ofreciendo un espacio verde de más de 8 kilómetros de longitud a sus ciudadanos. Este conjunto de zonas verdes mencionadas que se ubican en los alrededores de los centros históricos analizados compensa de algún modo la falta de oferta en materia de espacios verdes. Gracias a su proximidad a dichos cascos antiguos y a la red de viales peatonales resultantes de las actuaciones llevadas a cabo en estas ciudades, los ciudadanos pueden desplazarse a pie o en medios de transporte no motorizados hasta ellos, pudiendo disfrutar de espacios verdes a escasos minutos del punto de origen al igual que podrían hacer en otros barrios de las ciudades.



Figura 53: Arbolado Casco Viejo Pamplona. Elaboración propia



Figura 54: Arbolado Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia

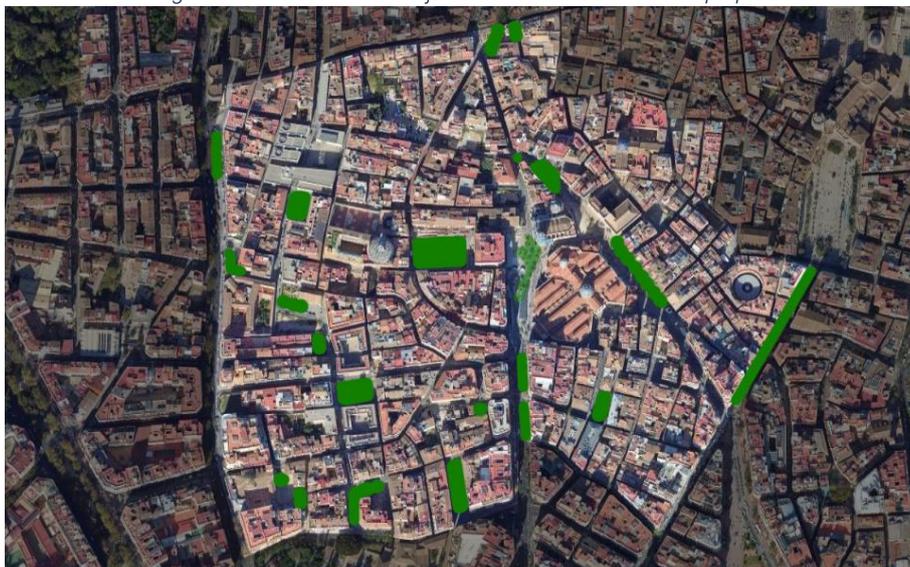


Figura 55: Arbolado barrio del Mercat y barrio del Pilar. Elaboración propia

### 5.3.3 Accesibilidad

A medida que las ciudades han ido llevando a cabo distintos procesos para peatonalizar sus centros históricos con los objetivos principales de mejorar la calidad del espacio público, reducir la contaminación acústica y atmosférica o mejorar la calidad de vida de los residentes, han surgido también nuevas oportunidades y desafíos en términos de accesibilidad para aquellas personas con movilidad reducida. Las intervenciones para peatonalizar espacios públicos no pueden descuidar las necesidades de aquellos usuarios con movilidad reducida que requieren de vehículos adaptados para desplazarse hasta su destino. Durante el proceso peatonalización de las calles y plazas en los centros históricos, una de las primeras medidas que se toman de cara a ofrecer más espacio del vial a los peatones es la eliminación de las plazas de aparcamiento en superficie. Esta medida, si bien es simple de ejecutar a la vez que efectiva, puede suponer un problema para todas aquellas personas que por su condición física necesitan de un vehículo para desplazarse. Disponer de un espacio reservado para el estacionamiento de este tipo de vehículos es necesario para facilitar en la medida de lo posible la accesibilidad a todos los espacios de la ciudad para todas aquellas personas con movilidad reducida.

Debido a las características de los viales en los centros históricos, en muchos casos es complicado encontrar espacios para el estacionamiento de vehículos en sus calles sin que se acaben convirtiendo en un problema para el flujo de peatones y resto de vehículos que tuvieran que acceder a la zona. Debido a ello, como veremos a continuación, la mayoría de las plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida se ubican, por lo general, en aquellas calles de los centros históricos que mantienen una sección vial con acera y calzada a distinto nivel. De este modo se puede asegurar el estacionamiento de vehículos para aquellos usuarios que lo requieran sin comprometer el tránsito en las calles peatonales. En el caso del centro histórico de Pamplona (*Figura 56*), se puede apreciar como las plazas reservadas para personas con movilidad reducida se encuentran repartidas por el perímetro del Casco Viejo. En cuatro de dichas plazas su ubicación se corresponde con calles que no han sido peatonalizadas en las que todavía se mantienen los aparcamientos en superficie. Los otros tres aparcamientos reservados, ubicados en la Plaza de San Francisco y en la calle de los descalzos sí que corresponde a una planificación durante la peatonalización de respectivos espacios, destinando un espacio concreto a ellos.

En cuanto al centro histórico de la ciudad de San Sebastián (*Figura 57*) no se encuentra ninguna plaza de aparcamiento reservado para personas con movilidad reducida dentro del área considerada estrictamente como Parte Vieja. Dichas plazas de aparcamiento se encuentran en la zona este y en el paseo que bordea el perímetro del Monte Urgull. Este emplazamiento corresponde de nuevo con aquellas zonas que no son peatonales y que mantienen una estructura donde peatones y vehículos no comparten el mismo espacio, en donde continúan existiendo los aparcamientos en superficie. La homogeneidad en la sección de los viales de la Parte Vieja dificulta destinar espacios para el estacionamiento en superficie de cualquier tipo de vehículo, incluidos aquellos de personas con movilidad reducida.

El caso de los barrios del Pilar y el Mercat en Valencia (*Figura 58*) la situación es muy similar a los otros dos casos vistos. Las plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida se concentran en aquellas calles por las que continúan circulando vehículos, viales con una sección mucho mayor que en el resto del centro histórico donde siguen existiendo plazas de aparcamiento en superficie. La mayoría de las plazas de aparcamiento de este

tipo para el área delimitada se concentran, como se ha visto ya en otros casos, en el perímetro de dicho espacio, dejando una gran superficie en el centro sin posibilidad de estacionar de forma permanente los vehículos. La distribución de este tipo de plazas es equitativa entre los dos barrios, si bien es cierto que, en el caso del barrio del Pilar, las plazas de aparcamiento están mejor distribuidas dentro del propio barrio que en el barrio del Mercat. Esto puede ser debido a la trama de calles más ortogonal que presenta el Pilar que permite mantener las plazas de aparcamiento en superficie sin comprometer el flujo de peatones. Mientras que en el barrio del Mercat dichas plazas se tienen que concentrar entorno a aquellas calles como San Vicente Mártir, de mayor sección, que mantienen plazas de aparcamiento en superficie.

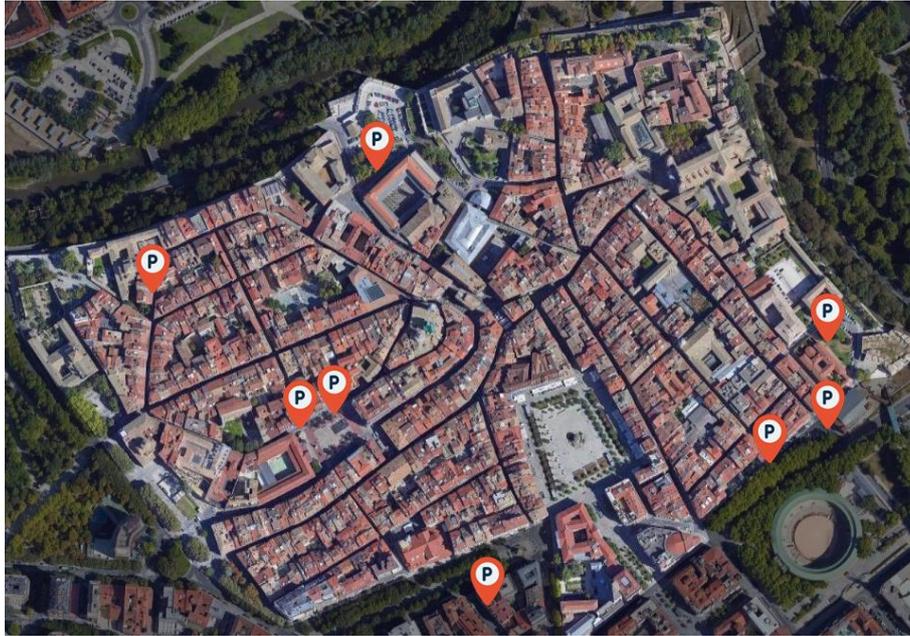


Figura 56: Aparcamiento movilidad reducida Casco Viejo Pamplona. Elaboración propia

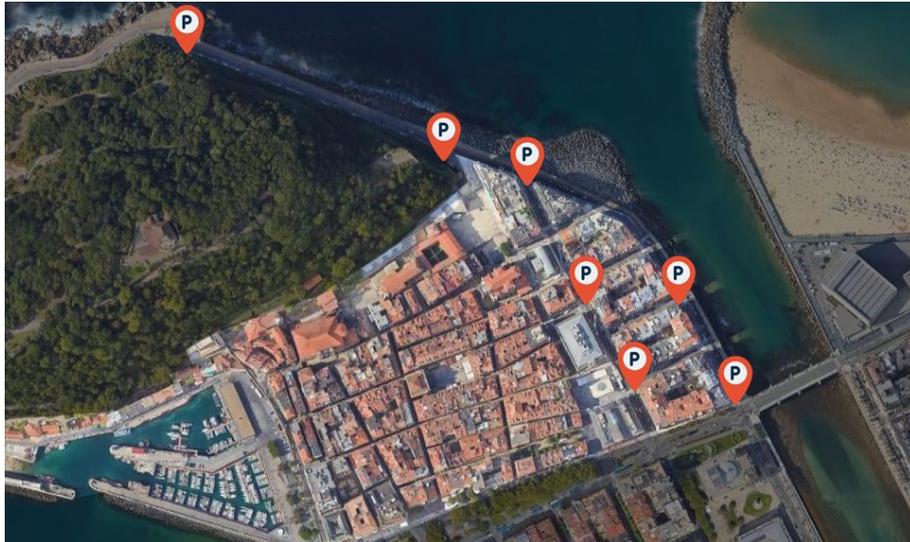


Figura 57: Aparcamiento movilidad reducida Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia



Figura 58: Aparcamiento movilidad reducida barrios del Mercat y el Pilar. Elaboración propia

## 5.4 Conclusiones

PEATONALIZACIONES	
VENTAJAS	INCONVENIENTES
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Reducción de la contaminación:</b> Disminuye los niveles de contaminación atmosférica y acústica, lo que además de mejorar la salud pública contribuye a la lucha contra el cambio climático.</li><li>• <b>Mejora de la Salud Pública:</b> Las peatonalizaciones promueven un estilo de vida más activo al fomentar los desplazamientos a pie o en bicicleta, lo que repercute en la salud física y mental de los ciudadanos.</li><li>• <b>Revitalización económica:</b> Las actividades económicas se ven implementadas en las zonas peatonalizadas, ya que se atraen a más clientes a la zona. Los valores de las propiedades también aumentan.</li><li>• <b>Fomento del turismo:</b> Estas áreas son más atractivas para el turismo, lo que impulsa el desarrollo de los comercios de la zona.</li><li>• <b>Conservación del patrimonio:</b> Se ayuda a preservar y ensalzar el patrimonio histórico y cultural de las ciudades, lo que beneficia tanto a los residentes como a los turistas.</li><li>• <b>Cohesión social:</b> Se crean espacios de encuentro que fomentan la cohesión social y el sentimiento de comunidad.</li><li>• <b>Mejora de la Seguridad:</b> Al reducir el tráfico de vehículos, se crea un entorno más seguro para los peatones, en especial niños y ancianos.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Resistencia al cambio:</b> Los residentes y comerciantes pueden oponerse a las peatonalizaciones debido a la alteración de su modo de vida, en especial en las áreas más tradicionales de la ciudad.</li><li>• <b>Reordenación del tráfico:</b> El cierre de ciertas áreas al tráfico puede provocar un aumento de congestión en otras, trasladando el problema en lugar de resolverlo.</li><li>• <b>Costes de ejecución:</b> Aunque no son obras especialmente costosas, si que abarcan grandes espacios, lo que puede acabar resultando en un gasto significativo.</li><li>• <b>Accesibilidad limitada:</b> La restricción del acceso a los vehículos y la eliminación de plazas de aparcamiento puede suponer un problema para las personas con movilidad reducida.</li><li>• <b>Gentrificación:</b> Existe el riesgo de que la revitalización de las áreas peatonalizadas resulte en un aumento del precio de las viviendas y del coste de vida, desplazando a los residentes del barrio.</li><li>• <b>Impacto en negocios tradicionales:</b> Aquellos negocios que no estén tan enfocados al sector servicios y que dependen del acceso de vehículos pueden verse afectados.</li></ul>

Figura 59: Tabla ventajas e inconvenientes peatonalizaciones. Elaboración propia

Las peatonalizaciones son una herramienta fundamental a la hora de mejorar la calidad de vida en las ciudades y adaptarlas de cara al futuro. La restricción del acceso a los vehículos de combustión, priorizando por tanto a los peatones y medios de transporte alternativos, conlleva múltiples beneficios tanto para los ciudadanos como para el medio ambiente. Al reducir el tráfico de vehículos que emiten gases de efecto invernadero a la atmósfera, se consigue reducir tanto la contaminación atmosférica como la acústica, creando un entorno más saludable para los ciudadanos y contribuyendo a la lucha contra el calentamiento global. Estos conceptos se alinean con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y con la Agenda Urbana Española (AUE) 2030; ambos documentos promueven ciudades más saludables y equitativas, abarcando una serie de objetivos. Las actuaciones para peatonalizar áreas en las ciudades promueven un estilo de vida más activo y por tanto más saludable, al favorecer los desplazamientos a pie o en medios de transporte activos como las bicicletas, mejorando el conjunto de la salud pública.

El presente trabajo se centra en las peatonalizaciones en los centros históricos de las ciudades, áreas cargadas de historia y cultura cuyas intervenciones deben ser cuidadosamente planificadas y abarcadas desde distintos puntos. La peatonalización de estas áreas de las ciudades puede revitalizarlas y hacerlas más atractivas para el turismo, potenciando el patrimonio que en ellas se concentra. Todo esto acaba repercutiendo en el comercio local, dinamizando su actividad. Las actuaciones para peatonalizar espacios públicos sirven también como una herramienta de regeneración para aquellos barrios que se encuentran en un estado de deterioro, ayudando a preservar la identidad de estos mientras se adaptan al futuro de la movilidad en las ciudades.

Los procesos de peatonalización traen consigo una serie de beneficios, algunos de ellos inmediatos y otros cuyos efectos son notables más a largo plazo. Entre ellos encontramos la reducción de la contaminación ambiental y acústica, mayor seguridad y accesibilidad para los peatones, mejora de la salud pública al promover un modo de vida más activo, revitalización de barrios en las ciudades y la conservación de áreas como los centros históricos. Sin embargo, hay que tener en cuenta que los cambios que acarrea las peatonalizaciones, más en concreto en áreas con un modo de vida más tradicional como son los centros históricos de las ciudades, pueden suponer un reto. Los comerciantes y residentes de la zona pueden oponerse a las peatonalizaciones al estar acostumbrados al acceso en vehículo a la zona, teniendo que adaptarse a la nueva realidad. El cierre del tráfico de algunas zonas puede repercutir en el aumento de este en otras áreas. También es necesario tener en cuenta los costes de las obras, si bien las obras de peatonalización no suelen ser especialmente costosas, estas abarcan grandes áreas y pueden acabar suponiendo una gran suma.

Aunque el presente trabajo se ha centrado en el estudio de los procesos de peatonalización de tres ciudades españolas centrándose en las estrategias implementadas, existen una serie de puntos que pueden ser estudiados más en profundidad al respecto. El primero es cómo el cierre al acceso de vehículos en los centros históricos de las ciudades puede afectar al tráfico en las áreas circundantes y a la movilidad en general a largo plazo. También se puede hacer un análisis sobre cómo se ve afectado el modo de vida de los residentes de la zona y si la creación de áreas de encuentro supone un beneficio en la cohesión social de estas comunidades. Otro de aspecto importante a estudiar es como las peatonalizaciones afectan a los diferentes grupos sociales, ya estas se deberían planificar para que

beneficiaran por igual a todos los ciudadanos independientemente de sus circunstancias. Por último, se podría evaluar como la peatonalización de espacios públicos repercute en la economía de la zona, haciendo una distinción entre aquellos negocios tradicionales que pueden depender más del acceso en vehículo y aquellos que están más enfocados en el turismo.

El proceso de peatonalización llevado a cabo en el centro histórico de las ciudades de Pamplona, San Sebastián y Valencia ha resultado en significativas mejoras en términos de calidad de vida, movilidad y en cuanto a crear un entorno más amigable con el peatón. En Pamplona, la peatonalización del Casco Viejo ha reducido la contaminación ambiental y acústica, creando a su vez un entorno más respetuoso con el patrimonio histórico. Las intervenciones llevadas a cabo han conseguido mantener un equilibrio entre la vida en el barrio, la movilidad y el comercio. En el caso de San Sebastián, gracias en parte al diseño ortogonal de su Parte Vieja, ha permitido una rápida implantación de las áreas peatonales. Si bien es cierto que se ha mejorado con creces la situación de partida de esta área de la ciudad, esta se ha convertido en un atractivo para el turismo hasta el punto de suponer un problema para los residentes. En la Ciutat Vella de Valencia, las peatonalizaciones llevadas a cabo en los barrios del Mercat y el Pilar han conseguido mejorar la calidad del espacio público y la percepción por parte de los residentes y visitantes. Es necesario recalcar las amplias diferencias entre los dos barrios y que, aunque partiendo de una misma base, los objetivos de estas actuaciones no han sido los mismos para ambos barrios.

Tras haber realizado una comparativa final entre los tres casos objeto de estudio, se destaca que las tres ciudades comparten limitaciones en cuanto al techo verde presente en sus centros históricos, aunque esta carencia se compensa con la cercanía a espacios verdes que son limítrofes a estos barrios. La accesibilidad para personas con movilidad reducida se puede haber visto mejorada a pie de calle, pero en cuanto al acceso en vehículo y las plazas de aparcamiento disponibles sigue siendo un reto. En cuanto a los itinerarios ciclistas, las tres ciudades comparten un esquema de red ciclable común en la que el carril bici discurre por el borde del centro histórico, al considerar que los espacios peatonales pueden ser compartidos por viandantes y ciclistas. En conjunto, las intervenciones de peatonalización llevadas a cabo han sido exitosas y por lo general han mejorado los espacios públicos, pero todavía queda margen de mejora para aspectos como las zonas verdes y la accesibilidad, todo un reto teniendo en cuenta la morfología urbana que presentan generalmente los centros históricos de las ciudades.

En conclusión, las peatonalizaciones representan un instrumento muy efectivo para mejorar la calidad de vida en las ciudades, la salud pública, la economía de las áreas en las que se implementan, la conservación y ensalzamiento del patrimonio, y la experiencia de los turistas. Sin embargo, las intervenciones de peatonalización del espacio público deben ser implementadas tras una cuidadosa planificación y en estudio sobre los beneficios y posibles inconvenientes que se pudieran generar en el área afectada. Los casos analizados en los centros históricos de Pamplona, San Sebastián y Valencia ofrecen una visión sobre como las diferentes etapas llevadas a cabo han conformado una red de espacios peatonales que han transformado dichas áreas, pero también muestran como en algunos casos la reurbanización de espacios ha generado situaciones que no son beneficiosas para los residentes de la zona.

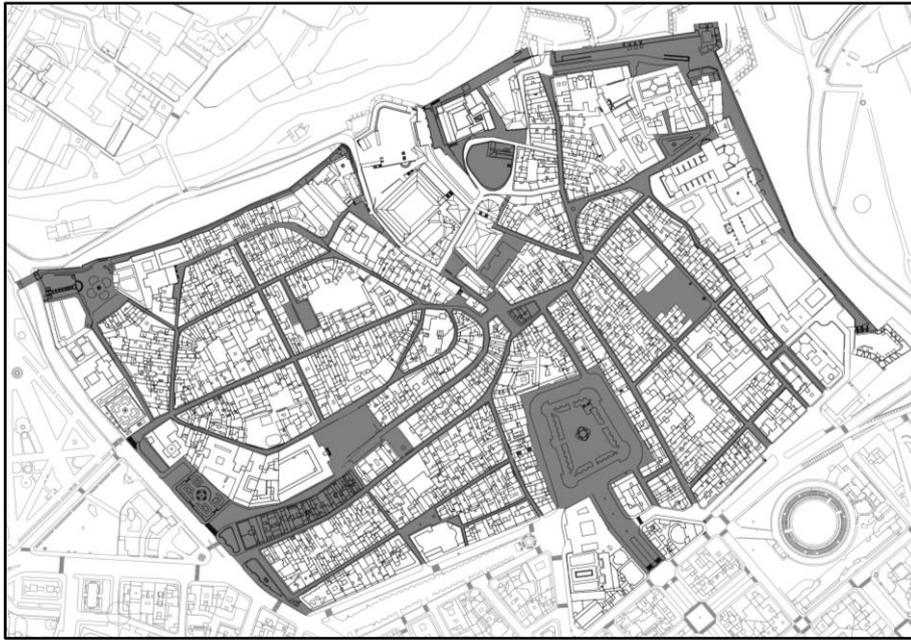


Figura 60: Red de espacios peatonales Casco Viejo de Pamplona. Elaboración propia

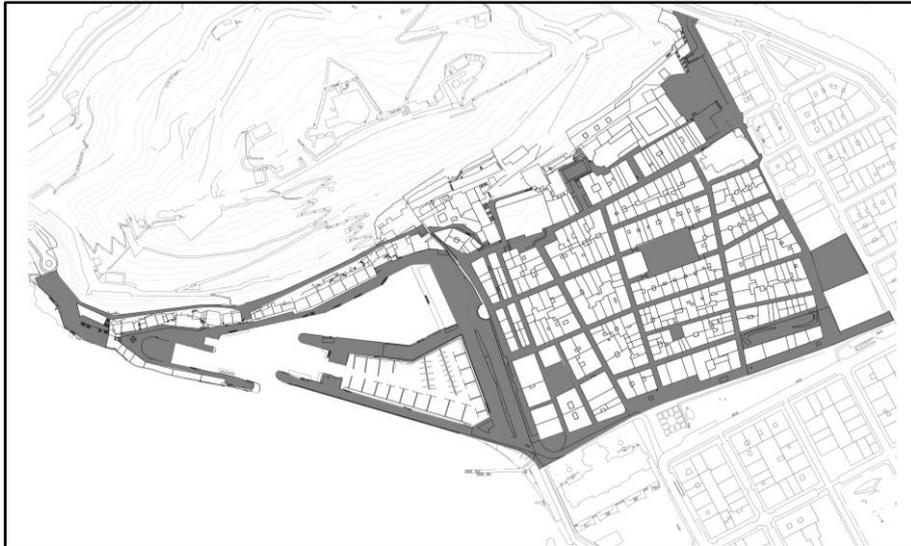


Figura 61: Red de espacios peatonales Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia.



Figura 62: Red espacios peatonales barrios del Pilar y el Mercat, Valencia. Elaboración propia

## 6 BIBLIOGRAFÍA

- Acuña Vigil, P. (25 de mayo de 2013). *El urbanismo de la Revolución Industrial*. POLIS CIVITAS. <https://pavsargonauta.wordpress.com/2013/05/25/el-urbanismo-de-la-revolucion-industrial/>
- Andrés Durà, R. (11 de febrero de 2016a). *El centro de Valencia se blindo contra el tráfico*. La Vanguardia. <https://www.lavanguardia.com/local/valencia/20160210/302059475068/valencia-blindo-centro-trafico-contaminacion.html>
- Andrés Durà, R.A. (3 de mayo de 2016b). *Valencia avanza en la peatonalización del centro histórico*. La Vanguardia. <https://www.lavanguardia.com/local/valencia/20160503/401532888132/valencia-peatonalizacion-serranos-centro-historico.html>
- Arocena, I. (1962). *Las murallas de San Sebastián*. Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 18(2).
- Asociación empresarial para el desarrollo e impulso de la movilidad eléctrica AEDIVE. (2024). *Propuestas para una hoja de ruta de la movilidad eléctrica*. Aedive.es. [https://aedive.es/wp-content/uploads/2024/01/Infome-AEDIVE.-Propuestas-hoja-ruta-mov-electrica\\_ene24.pdf](https://aedive.es/wp-content/uploads/2024/01/Infome-AEDIVE.-Propuestas-hoja-ruta-mov-electrica_ene24.pdf)
- Ayerza, R. (2013). *Pedro Manuel de Ugartemendía, un (buen) arquitecto para un (mal) momento*. Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 69(1-2).
- Ayuntamiento de Pamplona. (s/f). *Descubre Pamplona*. <https://www.pamplona.es/la-ciudad/descubre-pamplona>
- Ayuntamiento de Pamplona. (s/f). *Barrios*. <https://www.pamplona.es/la-ciudad/observatorio-urbano/poblacion-y-demografia/barrios>
- Álvaro Hermana, R. (2017). *Estrategias de gestión de flotas de vehículos eléctricos*. Tesis doctoral. Industriales.
- Arberas, X. (22 de enero de 2020). *Gentrificación y turistificación de la Parte Vieja de Donostia*. El Diario Vasco. <https://www.diariovasco.com/san-sebastian/gentrificacion-turistificacion-parte-20200123203933-nt.html>
- Barchilón Elbaz, M. (25 de mayo de 2021). *¿Cómo afecta la contaminación a la salud de las personas?* La Vanguardia. <https://www.lavanguardia.com/vida/junior-report/20210525/7476568/como-afecta-contaminacion-salud-personas.html>

- Bhalla, Kaira (s.f). *Pedestrianising the cities: Why it is important, how it can be achieved*. Rethinking The Future. <https://www.re-thinkingthefuture.com/architectural-community/a9798-pedestrianising-the-cities-why-it-is-important-how-it-can-be-achieved/>
- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*.
- Bono, F. (7 de agosto de 2022). *La revolución peatonal de Valencia*. Ediciones EL PAÍS S.L. [https://elpais.com/espana/comunidad-valenciana/2022-08-07/valencia-revoluciona-su-centro-historico-con-la-peatonalizacion-de-30000-metros-cuadros.html?event\\_log=oklogin](https://elpais.com/espana/comunidad-valenciana/2022-08-07/valencia-revoluciona-su-centro-historico-con-la-peatonalizacion-de-30000-metros-cuadros.html?event_log=oklogin)
- Bustamante, F. (13 de octubre de 2017). *El parking de la plaza de Brujas junto al Mercado Central, aprobado con 400 plazas*. Levante-EMV. <https://www.levante-emv.com/valencia/2017/10/13/parking-plaza-brujas-mercado-central-13826350.html>
- Campbell, J. (12 de junio de 2014). *ULI research roundup: The economic value of pedestrian infrastructure and amenities*. ULI Americas. <https://americas.uli.org/uli-research-roundup-economic-value-pedestrian-infrastructure-amenities/>
- Campos, J. (28 de agosto de 2013). *La Plaza Redonda de Valencia: choque entre pasado y presente*. <https://josecamposrojas.com/el-mundo-a-cuadros/la-plaza-redonda-de-valencia-choque-entre-pasado-y-presente>
- Casado, F. (31 de julio de 2017). *Menos coches. Menos edificios modernistas. Más ciudades para la gente*. Ediciones EL PAÍS S.L. [https://elpais.com/elpais/2017/07/29/seres\\_urbanos/1501328180\\_493283.html](https://elpais.com/elpais/2017/07/29/seres_urbanos/1501328180_493283.html)
- Castro Lancharro, B. (1 de noviembre de 2018). *Peatonalización: 5 beneficios que la peatonalización traerá a tu ciudad*. Moviliblog. <https://blogs.iadb.org/transporte/es/5-beneficios-que-la-peatonalizacion-traera-a-tu-ciudad/>
- Chordá González, A. (2022). *La adaptación de las ciudades al turismo: estudio de la gentrificación en Valencia*. (Trabajo Fin de Grado, Universitat Politècnica de València).
- Corral, V. La Rosa, T. Rodríguez, M. J. (2017). *L1 Planes y proyectos en términos de sostenibilidad Copenhague*. Laboratorio de urbanismo sostenible, Universidad de Granada. <http://www.doyoucity.com/proyectos/entrada/12576>
- Coscollá Sanz, V. (2003). *La Valencia musulmana*. Carena Editors, Sl.
- Crónica Valencia (s.f). *La conquista visigoda de Valencia*. <https://cronicavalencia.es/historia/la-conquista-visigoda-de-valencia>
- Diario de Madrid. (26 de diciembre de 2023). *Madrid es la ciudad española con la mayor flota de autobuses 100 % limpios y con el mayor número de líneas electrificadas*. <https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/madrid-es-la-ciudad-espanola-con-la-mayor-flota-de-autobuses-100-limpios-y-con-el-mayor-numero-de-lineas-electrificadas/>

- Diario de Navarra. (8 de septiembre de 2017). *El nuevo sistema de acceso al Casco Viejo de Pamplona, a partir del 10 de octubre*. Diario de Navarra. <https://www.diariodenavarra.es/noticias/navarra/pamplona-comarca/pamplona/2017/09/08/el-nuevo-acceso-casco-viejo-pamplona-octubre-549978-1702.html>
- Diario de Navarra. (23 de abril de 2024). *El proceso para decidir cómo se reurbanizará la plaza de Santa Ana de Pamplona durará un año*. Diario de Navarra. <https://www.diariodenavarra.es/noticias/navarra/pamplona-comarca/2024/04/23/el-proceso-decidir-reurbanizara-plaza-santa-ana-pamplona-durara-ano-606275-1002.html>
- Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo. (2018). *Agenda urbana española 2019*. <https://publicaciones.transportes.gob.es/agenda-urbana-espanola-2019>
- D. Mifsut García, C. (2020). *Estrategias de regeneración de centros históricos: el papel de la intervención pública en el caso de Ciutat Vella, Valencia*. In ISUF-h 2019-Ciudad compacta versus Ciudad difusa. Libro de Actas (pp. 213-220). edUPV, Editorial Universitat Politècnica de València.
- Donostia. (s.f). *Barrios*. [https://www.donostia.eus/info/ciudadano/part\\_barrios.nsf/fwHome?ReadForm&idioma=cas&id=A608306614310](https://www.donostia.eus/info/ciudadano/part_barrios.nsf/fwHome?ReadForm&idioma=cas&id=A608306614310)
- Espinel Roig, L. (2021). *La "urbanidad" de los parques lineales elevados: estudio comparativo de la interacción entre artefacto y tejido urbano en Nueva York, Seúl y Barcelona* (Trabajo de Fin de Carrera, Universitat Politècnica de Catalunya).
- Eustat. (2023). *Población de la C.A. de Euskadi por ámbitos territoriales, según sexo y densidad de población (1)*. 01/07/2023. [https://es.eustat.eus/elementos/ele0011400/Poblacion\\_de\\_la\\_CA\\_de\\_Euskadi\\_por\\_ambitos\\_territoriales\\_segunsexo\\_ydensidaddepoblacion/tbl0011429c.html](https://es.eustat.eus/elementos/ele0011400/Poblacion_de_la_CA_de_Euskadi_por_ambitos_territoriales_segunsexo_ydensidaddepoblacion/tbl0011429c.html)
- Fadigas, L. (2009). *La estructura verde en el proceso de planificación urbana*. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, (12), 33-47.
- Fariña J, Higuera E, Román E. (2019). *Ciudad Urbanismo y Salud. Documento Técnico de criterios generales sobre parámetros de diseño urbano para alcanzar los objetivos de una ciudad saludable con especial énfasis en el envejecimiento activo*. Madrid.
- Fernández-Coronado, R., Serra Yoldi, I., & Mollà Beneyto, D. (1995). *Actuación administrativa en centros históricos: su efecto en la ciudadanía*.
- Fomento San Sebastián (2017). *Censo de locales de la parte vieja de Donostia-San Sebastián*. [https://www.fomentosansebastian.eus/jweb25/images/observatorio\\_urbano/datos\\_estadisticos/estudios\\_economicos\\_y\\_sectoriales/comercio/Censo\\_Locales\\_ParteVieja\\_2017.pdf](https://www.fomentosansebastian.eus/jweb25/images/observatorio_urbano/datos_estadisticos/estudios_economicos_y_sectoriales/comercio/Censo_Locales_ParteVieja_2017.pdf)

- García y Bellido, A. (1972). *Valencia, colonia romana*.
- García Valencia, H. (20 de junio de 2012). *Un nuevo aparcamiento ofrece 374 plazas y presta paraguas*. Levante-EMV. <https://www.levante-emv.com/valencia/2012/06/20/nuevo-aparcamiento-ofrece-374-plazas-12977828.html>
- García, H. (3 de junio de 2022). *La finalización de las plazas del Mercat y Brujas acentúa el valor del entorno*. Levante-EMV. <https://www.levante-emv.com/valencia/2022/06/03/finalizan-obras-entorno-plaza-brujas-66876334.html>
- Gardó, María. (13 de mayo de 2020). *Viaje a la Valencia musulmana*. Las Provincias. <https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/viaje-valencia-musulmana-20200505212121-nt.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios* (Vol. 9). Reverté.
- Gómez Piñeiro, F. J., Barruso Barés, P., & Sáez García, J. A. (1999). Geografía e Historia de Donostia-San Sebastián. *Geografía e historia de Donostia-San Sebastián*.
- Gracia, R. F., & Goñi, P. L. E. (1987). *Estudio histórico artístico de la parroquia de San Nicolás, de Pamplona*. Príncipe de Viana, 48(182), 711-756.
- Gutiérrez Puebla, J. (1995). *Movilidad, medio ambiente y patrimonio histórico-artístico en las ciudades históricas*. In Anales de geografía de la Universidad Complutense (Vol. 15, pp. 375-381). Departamento de Geografía Humana.
- Gutiérrez Puebla, J. (1998). *Transporte, movilidad y turismo en los centros históricos*. *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, (47), 241-248.
- Hidalgo Delgado, F. (2012). *De lo proyectado a lo construido. El Mercado Central de Valencia*. EGA. *Revista de Expresión Gráfica Arquitectónica*, 17(19), 114-125.
- Historia de la ciudad de Valencia (22 de mayo de 2024). En *Wikipedia, The FreeEncyclopedia*. <https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Historia de la ciudad de Valencia&oldid=160271882>
- Hong, A. (11 de marzo de 2024). *Slowing down to speed up: rethinking urban mobility for a sustainable future*. *Illuminem*. <https://illuminem.com/illuminemvoices/slowing-down-to-speed-up-rethinking-urban-mobility-for-a-sustainable-future>
- Ilunion. (10 de julio de 2024). *Inclusión y accesibilidad en entornos urbanos*. *Ilunion*. <https://www.ilunion.com/es/blog-puntoilunion/entornos-urbanos-inclusivos>
- Instituto Nacional de Estadística INE. (s/f). *Ine.es*. <https://www.ine.es/nomen2/index.do?accion=busquedaRapida&subaccion=&nu>

[mPag=0&ordenAnios=ASC&nombrePoblacion=San%20Sebasti%C3%A1n&botonBusquedaRapida=Consultar+selecci%25C3%25B3n](https://www.mPag=0&ordenAnios=ASC&nombrePoblacion=San%20Sebasti%C3%A1n&botonBusquedaRapida=Consultar+selecci%25C3%25B3n)

- Jiménez Alcañiz, C. (2000). *Actuaciones en ciutat vella, Valencia*. Informes de la Construcción, 52(469-470), 53-59.
- Jiménez Alcañiz, C., & D. Mifsut García, C. (2003). *Eje urbano Moro Zeit, Valencia*. Informes de la Construcción, 55(486). 35-42.
- Jiménez, P. (24 de junio de 2017). *Grezzi presenta su plan para restringir el tráfico en todo el centro de Valencia*. El Mundo. <https://www.elmundo.es/comunidad-valenciana/2017/06/24/594d6780268e3e16388b45c2.html>
- Larrinaga Rodríguez, C. (1998). *San Sebastián 1813-1900: la configuración urbanística de un modelo terciario*. Lurralde, 21, 301-308.
- León Vivanco, M. F. (2019). *Una ciudad para el peatón: recorrido, espacio y red*.
- Levante-EMV. (18 de junio de 2005). *La plaza de El Pilar se reurbanizará y quedará como peatonal*. Levante-EMV. <https://www.levante-emv.com/valencia/2005/06/18/plaza-pilar-reurbanizara-quadara-peatonal-13874683.html>
- Levante-EMV. (22 de julio de 2021). *La tala de arbolado despeja la vista de la Lonja*. Levante-EMV. <https://www.levante-emv.com/valencia/2021/07/22/tala-arbolado-despeja-vista-lonja-55299020.html>
- Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*. Editorial Universitat Politècnica de València.
- López González, C., Máñez Pitarch, M. J. (2023). *El urbanismo de la Valencia musulmana a través del Llibre del Repartiment*. VLC arquitectura. *Research Journal*, 10(2), 61-82.
- Machín Gil, H. J. (2015). *Elementos peatonales de las ciudades medias españolas: tipos, orígenes, relaciones y articulaciones* (Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Madrid).
- Marín Catalá, B. S. (2014). *Análisis de la situación del turismo de negocios en la ciudad de Valencia*. (Trabajo Final de Carrera, Universitat Politècnica de València).
- Martínez Martínez, S., & Arízaga Bolumburu, B. (2017). *Pamplona en la Edad Media: Historia y desarrollo urbano*. BAB.
- Miralles Mas, N. (2020). *La evolución morfológica de València a través de sus cartografías históricas* (Tesis doctoral, Universitat Politècnica de València).
- Miranda, E. M. (2018). *Transformación urbanística de Pamplona 1943-2018*. *Pregón siglo XXI*, (51), 22-27.

- Monteagudo Pardo, J. M. (2021). *Espacios en evolución: estudio comparativo del proceso de peatonalización de Times Square y de la Plaza del Mercado de Valencia* (Trabajo Fin de Grado, Universitat Politècnica de València).
- Moreno, P. (12 de octubre de 2017). *El parking de Brujas saldrá a concurso para acabarlo a los nueve años del inicio de obras*. Las Provincias. <https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/parking-brujas-saldra-20171012001815-ntvo.html>
- Munguía, A. (7 de abril de 2022). *Se inicia la construcción de la nueva plaza de la Bretxa con otro acceso al sótano*. El Diario Vasco. <https://www.diariovasco.com/san-sebastian/inicia-construccion-nueva-20220407193208-nt.html>
- Naciones Unidas. (17 de septiembre de 2015). *Objetivos y metas de desarrollo sostenible*. Desarrollo Sostenible. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- Navarrainformacion. (26 de mayo de 2017). *El huerto urbano comunitario del Rincón de Pellejerías se abre al público oficialmente*. Navarra Información. <https://www.navarrainformacion.es/2017/05/26/huerto-urbano-comunitario-del-rincon-pellejerias-se-abre-al-publico-oficialmente/>
- Navarro Castelló, C. (22 de diciembre de 2021). *El entorno del Mercado Central de València inicia su reconversión peatonal con la apertura de la plaza de Bruges*. ElDiario.es. [https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/valencia/entorno-mercado-central-valencia-inicia-reconversion-peatonal-apertura-plaza-bruges\\_1\\_8604679.html](https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/valencia/entorno-mercado-central-valencia-inicia-reconversion-peatonal-apertura-plaza-bruges_1_8604679.html)
- Observatorio del transporte y la logística en España OTLE. (2020). *Movilidad urbana y metropolitana: Un gran reto de las ciudades del siglo XXI*. [https://otle.transportes.gob.es/recursos\\_otle/monografico\\_otle\\_2019\\_movilidad\\_urbana\\_y\\_metropolitana\\_1.pdf](https://otle.transportes.gob.es/recursos_otle/monografico_otle_2019_movilidad_urbana_y_metropolitana_1.pdf)
- Oficina de Estadística. (s.f). Ajuntament de València. <https://www.valencia.es/val/estadistica/ultimes-dades>
- Ortiz Herrada, M. (2002). *El Centro Histórico de Valencia: un modelo de intervención patrimonial*. GEIIC.
- Rendón Gutiérrez, R. E. (2010). *Espacios verdes públicos y calidad de vida*. En 6to. Congreso Internacional Ciudad y Territorio Virtual, Mexicali, 5, 6 y 7 Octubre 2010. Centre de Política de Sòl i Valoracions.
- Röbbel, N. (s/f). *Los espacios verdes: un recurso indispensable para lograr una salud sostenible en las zonas urbanas*. Naciones Unidas. <https://www.un.org/es/chronicle/article/los-espacios-verdes-un-recurso-indispensable-para-lograr-una-salud-sostenible-en-las-zonas-urbana>
- Rodero, P. (2017). *Ciudades europeas que sacan los coches de sus centros urbanos*.

- Rodríguez-Zúñiga, A., González-Eguino, M., & Arto, I. (2019). *Descarbonización de las administraciones públicas mediante la electrificación de los autobuses urbanos*. Caso de estudio la ciudad de Vitoria. *DYNA*, 94(5), 632-635.
- Ruiz-Apilánez, B., & Solís, E. (2021). *A pie o en bici: Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa*.
- Salvo, M. (17 de abril de 2016). *Casco Viejo, 20 años de peatonalización*. Diario de Noticias de Navarra. <https://www.noticiasdenavarra.com/navarra/2016/04/17/casco-viejo-20-anos-peatonalizacion-2776895.html>
- Santamaría Hernández, C. G. (2017). *El espacio público peatonal del distrito de Ciutat Vella*.
- Santamaría, A. (1992). *La demografía en el contexto de Valencia. Siglo XV. Medievalia*, (10), 363-386.
- Serra Desfilis, A. (2007). *Ingeniería y construcción en las murallas de Valencia en el siglo XIV*. In *Actas del Quinto Congreso Nacional de Historia de la Construcción: Burgos, 7-9 junio de 2007* (pp. 883-894). Instituto Juan de Herrera.
- *Slowing down to speed up: rethinking urban mobility for a sustainable future* | illuminem. (11 de marzo de 2024). <https://illuminem.com/illuminemvoices/slowing-down-to-speed-up-rethinking-urban-mobility-for-a-sustainable-future>
- Taberner Pastor, F., & Broseta Palanca, M. T. (2014). *Arquitectura y desarrollo urbano. Notas sobre el Ensanche de Valencia de 1884*. *Archivo de arte valenciano*, (95), 181-200.
- Torreño Calatayud, M. (2005). *Arquitectura y urbanismo en Valencia*. Carena Editors, Sl.
- Ugarte, Javier, «*Pamplona, toda ella un castillo, y más que ciudad, ciudadela. Construcción de la imagen de una ciudad, 1876-1941*», en Á. G-S Marcotegui, *Memoria histórica e identidad. En torno a Cataluña, Aragón y Navarra*, Pamplona, Universidad Pública de Navarra, 2004
- Valentia Edetanorum. (24 de agosto de 2024). En *Wikipedia, The Free Encyclopedia*. [https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Valentia\\_Edetanorum&oldid=161986873](https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Valentia_Edetanorum&oldid=161986873)
- Velásquez, C. V. (2015). *Espacio público y movilidad urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*.
- Vigara, J. M. (13 de marzo de 2024). *La EMT compra 57 autobuses eléctricos e híbridos y anuncia una subida de ingresos por publicidad*. Levante-EMV. <https://www.levante-emv.com/fallas/2024/03/13/emt-compra-57-autobuses-electricos-99425777.html>

- Wingen, D. (6 de junio de 2023). *¿Qué son las islas de calor urbano y cómo afectan a la salud de las personas?* Tiempo.com. <https://www.tiempo.com/noticias/actualidad/que-son-las-islas-de-calor-urbano-y-como-afectan-a-la-salud-de-las-personas.html>
- Yoshimura, Y., Kumakoshi, Y., Fan, Y., Milardo, S., Koizumi, H., Santi, P., Juan, M. A., Zheng, S., & Ratti, C. (s. f.). *Street pedestrianization in urban districts: Economic impacts in Spanish cities*. <https://trid.trb.org/view/1895877>

## 7 ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Esquema Objetivos de Desarrollo Sostenible.....	7
Figura 2: Esquema Agenda Urbana Española 2030 .....	8
Figura 3: Plaza Dam, Amsterdam .....	18
Figura 4: Calle Strøget, Copenhague.....	18
Figura 5: Plaza de Sant Jaume, Barcelona.....	19
Figura 6: Calle Kaiser -Joseph, Friburgo .....	19
Figura 7: Times Square, Nueva York.....	20
Figura 8: High Line, Nueva York .....	20
Figura 9: Delimitación Casco Viejo de Pamplona. Elaboración propia .....	22
Figura 10: Barrios Casco Viejo de Pamplona .....	24
Figura 11: Área acceso restringido vehículos. Elaboración propia .....	25
Figura 12: Primeras intervenciones Casco Viejo Pamplona. Elaboración propia .....	26
Figura 13: Peatonalización zonas comerciales Casco Viejo Pamplona. Elaboración propia .....	27
Figura 14: Peatonalización Plaza del Castillo, Pamplona. Elaboración propia .....	28
Figura 15: Peatonalización zona Navarrería, Pamplona. Elaboración propia.....	29
Figura 16: Peatonalización zona muralla Casco Viejo Pamplona. Elaboración propia.....	30
Figura 17: Peatonalización Burgo de San Nicolás y San Cernín, Pamplona. Elaboración propia .....	31
Figura 18: Calle de San Miguel, Pamplona. Fotografía propia .....	32
Figura 19: Plaza de San Francisco, Pamplona. Fotografía propia.....	32
Figura 20: Red peatonal Casco Viejo Pamplona. Elaboración propia .....	33
Figura 21: Delimitación Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia.....	34
Figura 22: Plan de Ugartemendia .....	37
Figura 23: Plan Gogorza .....	37
Figura 24: Primera fase peatonalización Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia ..	38
Figura 25: Segunda fase peatonalización Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia	39
Figura 26: Algunas plazas públicas Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia .....	40
Figura 27: Red Peatonal Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia .....	41
Figura 28: Calle Mayor, San Sebastián. Fotografía propia .....	43
Figura 29: Plaza de la Constitución, San Sebastián. Fotografía propia .....	43
Figura 30: Delimitación Ciutat Vella y barrios del Mercat y el Pilar, Valencia. Elaboración propia .....	44
Figura 32: Plano elaborado por Antonio Manceli. Siglo XVII.....	47
Figura 31: Vista Valencia. Cuadro pintado por Antoine van den Wijngaerde. Siglo XVI ....	47
Figura 33: Primeras intervenciones barrios del Pilar y el Mercat, Valencia. Elaboración propia .....	49
Figura 34: Intervenciones barrio del Pilar Valencia. Elaboración propia.....	50
Figura 35: Intervenciones barrio del Mercat Valencia. Elaboración propia.....	51
Figura 36: Intervenciones barrios del Pilar y del Mercat, Valencia. Elaboración propia.....	52
Figura 37: Intervenciones entorno del Mercado Central, Valencia. Elaboración propia ....	53
Figura 38: Red de espacios peatonales barrios del Pilar y el Mercat, Valencia. Elaboración propia .....	54
Figura 39: Plaza de Ciudad de Brujas, Valencia. Fotografía propia.....	55
Figura 40: Plaza del Mercado, Valencia. Fotografía propia.....	56
Figura 41: Calle del Hospital, Valencia. Fotografía propia .....	56
Figura 42: Plaza del Mercado, Valencia. Fotografía propia.....	59

Figura 43: Vista a la Plaza del Castillo, Pamplona. Fotografía propia .....	59
Figura 44: Casco Viejo de Pamplona .....	62
Figura 45: Barrio residencial afueras Pamplona .....	62
Figura 46: Parte Vieja de San Sebastián .....	63
Figura 47: Barrio Antiguo San Sebastián .....	63
Figura 48: Barrio del Mercat y barrio del Pilar Valencia.....	64
Figura 49: Barrio Ciutat Jardí de Valencia .....	64
Figura 50: Carriles y aparcamientos para bicicletas Casco Viejo Pamplona. Elaboración propia .....	67
Figura 51: Carriles y aparcamientos para bicicletas Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia .....	67
Figura 52: Carriles y aparcamientos para bicicletas barrio El Mercat y El Pilar. Elaboración propia .....	67
Figura 53: Arbolado Casco Viejo Pamplona. Elaboración propia.....	70
Figura 54: Arbolado Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia.....	70
Figura 55: Arbolado barrio del Mercat y barrio del Pilar. Elaboración propia .....	70
Figura 56: Aparcamiento movilidad reducida Casco Viejo Pamplona. Elaboración propia	73
Figura 57: Aparcamiento movilidad reducida Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia .....	73
Figura 58: Aparcamiento movilidad reducida barrios del Mercat y el Pilar. Elaboración propia .....	73
Figura 59: Tabla ventajas e inconvenientes peatonalizaciones. Elaboración propia.....	74
Figura 60: Red de espacios peatonales Casco Viejo de Pamplona. Elaboración propia ...	77
Figura 61: Red de espacios peatonales Parte Vieja San Sebastián. Elaboración propia...	77
Figura 62: Red espacios peatonales barrios del Pilar y el Mercat, Valencia. Elaboración propia .....	77