

URBANISMO ADAPTATIVO. REPENSAR EL SUELO DEDICADO A APARCAMIENTO

Posted on 20/06/2012 by Naider

No es fácil acceder a estadísticas fiables, pero cualquiera que mire con un poco de profundidad la ciudad y el modelo de ocupación del territorio sospechará que dedicamos una gran parte del suelo disponible a asfaltarlo para un **uso único e inconstante** para depositar esos electrodomésticos llamados coches. Como cifra aproximada, en algunas ciudades alrededor de un tercio de las tramas metropolitanas están ocupadas por espacios dedicados al aparcamiento. Esta tendencia, en cualquier caso, puede variar bastante en función de la tipología de la ciudad de la que tratemos pero nos puede valer como referencia para entender el alto coste de oportunidad que tiene la ocupación del escaso espacio urbano para dedicarlo a superficie de parking. No hace falta irse a los casos más extremos para entender que la disponibilidad de espacio de parking ha sido una prioridad en la organización espacial de la ciudad, constituyéndose casi como una especie de derecho y una petición constante a las autoridades. **¿Tiene sentido cómo hemos pensado y diseñado las políticas de aparcamiento?**

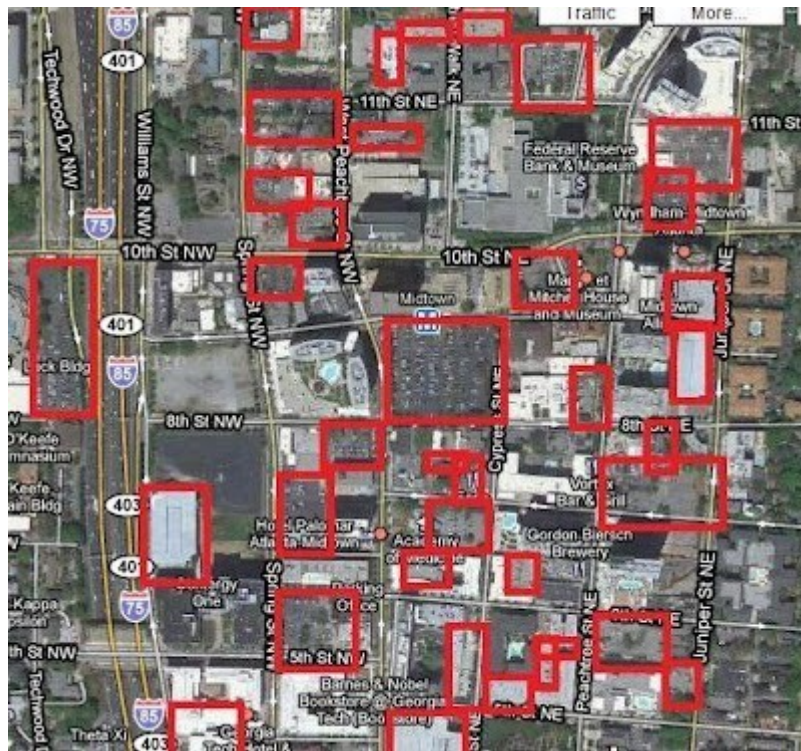


Picture Courtesy: Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, TU Wien

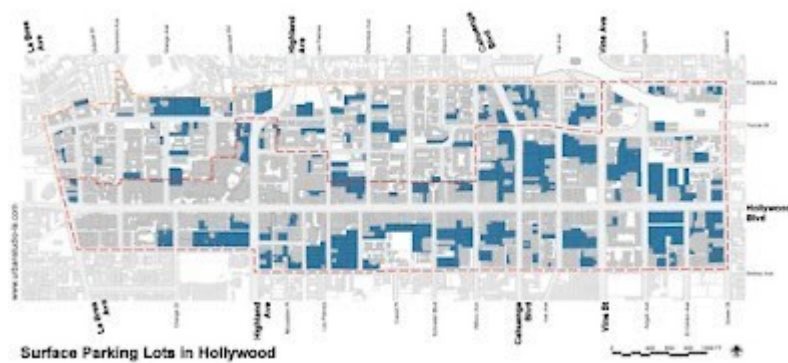
Hace unas semanas, [Roger Senserrich](#) en [Aparcamientos, atascos y precios](#) ofrecía algunas claves sobre el tratamiento económico de la movilidad urbana y su reflejo físico en forma de atascos y políticas de aparcamiento, ambos con una importante carga económica. Una política de **precios** adecuada es un recurso evidente que las autoridades tienen a su disposición para organizar la movilidad, pero la falta de audacia y el subconsciente colectivo de que el aparcamiento es gratis son un gran freno para crear otra forma de entender la movilidad urbana. Pero, además de la política de precios, hace falta una **regulación** inteligente y una mejora evidente en el **diseño** de estos espacios ([European cities getting smarter about parking policy](#)). [Christopher Mims](#) explica [aquí](#) algunas razones de por qué el método tradicional de gestionar las políticas de oferta de aparcamiento son un desatino que estamos [subsidiando](#) (nada es gratis, efecto isla de calor, ocupación de suelo valioso, etc.)

Abajo tienes algunos ejemplos ilustrativos y extremos del espacio que pueden llegar a ocupar estas superficies tanto en el centro como en las periferias de algunas de las ciudades más prototípicas:

[ATLANTA](#)



[HOLLYWOOD](#)



[HOUSTON](#)



[LOS ANGELES](#)



Sean grandes superficies comerciales de las periferias con amplios parkings en superficie pensados para acoger el máximo de clientes en sus horas punta (lo cual significa que la mayor parte del tiempo están infrautilizados), aparcamientos alrededor de las [sedes corporativas](#) de las grandes empresas de las afueras de las ciudades o de parques industriales y tecnológicos y, también, los márgenes de la mayoría de los viarios de las ciudades para aparcar en línea y en batería. Como uno de los hechos más singulares de la ciudad actual, [Eran Ben-Joseph](#) ha publicado un magnífico análisis muy bien detallado sobre el impacto de esta realidad y el potencial de transformación que podrían tener desde el **diseño urbanístico** para dotarles de usos alternativos y un menor impacto social y ambiental. [Rethinking a lot. The design and culture of parking](#) es una propuesta para desactivar lo que acertadamente llama la "cultura del parking".

La idea de repensar el aparcamiento no ha calado apenas en el **parking en superficie**, al contrario que el **parking subterráneo**, que sí que ha dado lugar a mejoras significativas, bien **tecnológicas** (poco a poco, este tipo de parkings van incorporando sistemas de automatización para indicar el número de plazas disponibles y orientar de alguna forma al cliente), bien de **diseño** (por ejemplo, el aparcamiento del [Hotel Puerta América en Madrid](#) (PDF), de [Teresa Sapey](#), que en su momento tuvo bastante impacto mediático).

La cuestión es si estos espacios pueden diseñarse de forma más atractiva y estética, si se pueden incluir consideraciones ambientales en su diseño y dinámica de funcionamiento y si pueden admitir otros usos alternativos al simple contenedor de coches. Dado que ocupan tanto espacio y tienen tantas implicaciones sobre la percepción que tenemos de la calidad del espacio en la ciudad, a pesar de ser un elemento tan pasivo y al que prestamos tan poca atención (de hecho, sólo lo "vemos" en ese 5% de tiempo de media que nuestros coches están realmente en funcionamiento), necesitamos pensar más allá de la zonificación, los ratios y los requerimientos mínimos de diseño, las tres patas a través de las cuáles pensamos estos espacios. La regulación del estacionamiento de vehículos en la vía pública es, de hecho, una constante en la Historia, y el autor rescata los primeros vestigios en Asiria y en la época del Imperio romano, pero no fue hasta la llegada del automóvil privado de combustión y su extensión desde principios del siglo XX cuando las primeras ciudades empezaron a sistematizar las zonas exclusivas de aparcamiento (*parking lots*) y, posteriormente, con la llegada del *urban sprawl*, su utilización como reclamo en la suburbanización de la ciudad. Estrategias para una mejor integración espacial de estos espacios en el [continuo de la ciudad](#) (en lugar de cómo barreras o discontinuidades), acondicionamiento y equipamiento para su uso recreativo (por ejemplo, en los parkings de las grandes superficies comerciales o los estadios deportivos), su flexibilización para usos compartidos de aparcamiento y plazas públicas, la utilización de nuevos materiales en lugar del simple asfaltado, admitir su utilización como espacios para exhibiciones culturales, utilización como huertos solares en sus cubiertas, su reclamación temporal al estilo de los [Park\(ing\) Day](#) o iniciativas parecidas,... son algunas de las [alternativas](#) que el autor propone.

Es un planteamiento que encaja también con la idea de [urbanismo adaptativo](#). Si necesitamos activar al máximo todos los recursos y capacidades tangibles e intangibles, la considerable

superficie dedicada a aparcamiento es uno de los **pasivos** que podríamos empezar a hacer disponibles con escaso esfuerzo en muchos casos y, sin embargo, muchos beneficios sociales en forma de activación y utilización al máximo de la ciudad para usos alternativos y para crear nuevas condiciones de posibilidad en el uso y disfrute de la ciudad.

There are no comments yet.