

¿Qué es la movilidad? Podríamos decir que la movilidad es el conjunto de desplazamientos que se producen en un determinado lugar, que en nuestro caso, sería la ciudad de Burgos. En esta definición entrarían los desplazamientos internos o externos, los de mercancías y los de personas.

A lo largo del día, los ciudadanos efectúan una importante cantidad de desplazamientos, al trabajo, a los centros educativos, a realizar compras, gestiones, por puro ocio. Si añadimos aquellas personas que acuden a Burgos de forma temporal y los que circulan por nuestra ciudad para dirigirse a otro lugar, nos encontramos con un gran número de desplazamientos. Esto nos da una pista de la importancia de que la movilidad pueda hacerse con un mínimo de calidad.

Estas necesidades de moverse han sido consecuencia de los procesos que lleva aparejada la modernización (industrialización, expansión urbana). A lo largo del tiempo se han solventado de diferentes maneras. La noción *movilidad* es relativamente reciente, pero responde a un enfoque diferente y, como veremos, más adecuado.

El objetivo es que los desplazamientos sean lo más eficientes posible, en términos de tiempo, consumo de recursos y bienestar de los ciudadanos.

Sería erróneo ver a la movilidad como algo separado de otras facetas de las políticas públicas. En la movilidad influyen el urbanismo, los sistemas de producción, la capacidad económica de los ciudadanos, la morfología de la ciudad y el medio físico en que se asienta esta, entre otras cuestiones. Y la movilidad a su vez, influye en el planeamiento urbanístico, en el medio ambiente y en la calidad de vida.

Un ejemplo lo encontramos en Estados Unidos, donde en las primeras décadas del siglo XX, la industria automovilística presionó para que el crecimiento urbanístico se hiciera de forma extensiva, a través de viviendas unifamiliares, lo que hizo que se utilizara masivamente el vehículo privado en detrimento del transporte público.

Durante una buena parte del siglo XX, en el mundo occidental, los planes urbanísticos buscaron que se construyeran vías de comunicación amplias entre los distintos barrios de las ciudades. Las ciudades se construyeron a medida del automóvil, al que se le dio protagonismo en la movilidad.

Un caso lo podemos ver en el Plan de Ordenación y Saneamiento de Burgos, del ingeniero Paz Maroto (1949), en que se proponía buena parte de las avenidas que hoy conocemos (Cid, Cantabria, Reyes Católicos, de la Paz, Arlanzón, calle Vitoria, etc.), y alguna que no se llevó a cabo, como la conocida como Avenida de Madrid, que uniría las actuales plazas de España y San Agustín, y que hubiera supuesto el derribo del Arco de San Juan y de los restos de la muralla de la calle San Lesmes.

Evidentemente, cómo se hagan los desplazamientos es algo crucial en la política de movilidad. No todos los medios afectan tienen las mismas consecuencias para el individuo y la sociedad en general, y esto es algo que se verá los próximos días. En todo caso, podemos ver que a nivel de planeamiento, el automóvil privado ha sido el protagonista durante décadas; en el caso de que se quisiera acabar con ese protagonismo, será necesario un esfuerzo.