

CIUDADES SIN COCHES, CIUDADES SIN PEATONES

Manu Fernández

Febrero 2017

Manu Fernández - Licenciado en Derecho Económico y Máster en Gestión Medioambiental. Doctor por la UPV/EHU (2015) con la tesis "La smart city como imaginario socio-tecnológico". Investigador y consultor de políticas urbanas, durante su trayectoria profesional ha estado involucrado en proyectos relacionados con la sostenibilidad local y el análisis de las economías urbanas. Actualmente trabaja como profesional independiente desde su agencia Human Scale City en tres áreas: las estrategias de urbanismo adaptativo y de activación de espacios públicos, la intersección entre lo digital y lo social en la vida urbana desde una perspectiva ciudadana, y el impulso de proyectos de dinamización económica en las ciudades. Autor del blog [Ciudades a Escala Humana](#).

Esta publicación no hace necesariamente suyas las opiniones y criterios expresados por sus colaboradores.

Queda autorizada la reproducción de este artículo, siempre que se cite la fuente, quedando excluida la realización de obras derivadas de él y la explotación comercial de cualquier tipo.

El CENEAM no se responsabiliza del uso que pueda hacerse en contra de los derechos de autor protegidos por la ley.

El Boletín Carpeta Informativa del CENEAM, en el que se incluye este artículo, se encuentra bajo una Licencia [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 3.0](#)



"Si diseñas para coches y tráfico, tendrás coches y tráfico. Si diseñas para personas y espacios públicos, tendrás personas y espacios públicos".

Fred Kent ([Project for Public Spaces](#))

Tomemos los 4 km/h como referencia. Podría ser alguno más o menos pero, en cualquier caso, es la velocidad a la que solemos andar. Un poco menos si vas cargado, si arrastras algún carrito, si te mueves en silla, si paseas por pasar el rato,.. Un poco más si tienes prisa, si vas corriendo,.. En cambio, las calles están llenas de señales de 50 km/h o, en el mejor de los casos, de 30 km/h. Señales por todos lados, regulando la forma en la que podemos movernos, dirigidas a los coches principalmente. Estas referencias nos marcan dos formas completamente diferentes de vivir la ciudad.

Las calles, las ciudades, son como son no por intervención divina, ni por unas leyes inmutables y omnipotentes. La distribución del espacio en la ciudad no es una cuestión de azar, sino resultado de la superposición de decisiones y relaciones de poder que, en último término, reflejan nuestra concepción como sociedad sobre la equidad en el [acceso al espacio urbano](#). Es la arrogancia del espacio, en palabras de [Mikael Colville-Andersen](#).

The Arrogance of Space - Paris



Fuente: [The Arrogance of Space - Paris, Calgary, Tokyo](#)



Nos hemos acostumbrado a esta distribución [tan desequilibrada](#) en la que la preferencia del vehículo motorizado ha sido una constante y, sin embargo, necesitamos una nueva mirada para descubrir y recuperar el espacio urbano. También nos hemos acostumbrado (¿nos estamos quitando ya?) a admitir la preferencia de esas [máquinas de matar](#) a cuatro ruedas. Quién sabe si es necesaria una [guerra contra el coche](#) o el fin de una [historia de amor con el coche](#) que ha durado demasiado tiempo desde que [los coches empezaron a echarnos de las calles](#) inadvertidamente. De hecho, nos hemos acostumbrado a usar **la palabra peatón** como resto de "quien no se mueve en coche". Todos somos peatones y por eso la ciudad sin coches no será para los peatones, será para las personas. Sirva, por ejemplo, esta magnífica ilustración para entenderlo (*Fuente: [To a pedestrian, a road's a tiny space with danger just beside](#)*):



Andar, pedalear, patinar, moverse de cualquier forma diferente al vehículo motorizado o, simplemente estar, son formas de vivir la ciudad que difieren completamente de la sensación de moverse en un coche. Sin embargo, las ciudades se han conformado en las últimas décadas bajo la priorización del tráfico y sólo en los últimos años nos hemos puestos a desandar el camino. Con gran esfuerzo, creatividad e innovación en forma de movilizaciones, estudios, leyes, tecnologías,...

Las ciudades, ese lugar de encuentro, contacto y experimentación, parecen querer ser más modernas a base de ofrecer la máxima eficiencia a la hora de desplazarnos de A a B de la manera más rápida posible, subidos en cualquier artefacto que ofrezca rapidez (aunque la idea de rapidez tiene muchos [matices](#)).

En tiempos de grandes promesas tecnológicas que apelan a hacer más eficiente, racional y óptimo nuestro tiempo dedicado a las diferentes actividades (desplazarse al trabajo, comprar, buscar aparcamiento, etc.), debemos reivindicar la ciudad como espacio plural, anónimo y, sobre todo, imprevisible. Al fin y al cabo, [no hacemos ciudades](#) para construir edificios ni ser eficientes, sino para juntarnos con otros para crear bienestar, cultura, disfrute, etc.

Por eso las ciudades son el refugio de la lentitud, de los comportamientos teóricamente ineficientes y poco prácticos. El pragmatismo frente a la belleza sensorial de la ciudad. Por eso también, la vuelta en los últimos tiempos a un situacionismo actualizado en forma de fascinación por el descubrimiento, la *serendipia* o la lentitud como forma de andar la ciudad y andar como práctica estética. Y es que, a pesar de ser un comportamiento aparentemente azaroso, hasta andar tiene su [ciencia](#) o, mejor, hasta el comportamiento más cotidiano tiene [una explicación](#): ¿por qué nos sentamos donde nos sentamos?, ¿por qué hay aceras más transitadas que otras?, ¿por qué los/as niños/as corren?, ¿cuál es la distancia "cómoda" de cercanía a otro peatón?, ¿qué tipo de calles nos dan más sensación de seguridad?, etc.

Los estudios de tráfico, y toda una institución como los ingenieros de transporte, han vivido en un pedestal todas estas décadas, pero en sus cálculos nunca ha entrado quien no se mueve con las manos al volante o, al menos, gracias a un motor. Por eso siempre han contado los flujos de vehículos para sus cálculos de los anchos viarios (siempre crecientes) para justificar nuevos carriles, nuevas carreteras, nuevas autopistas. Mientras, no se detenían a contar a los paseantes, olvidando que siempre han sido mayoría, o al menos hasta que no han sido arrinconados como en muchas ciudades de Estados Unidos donde andar puede ser una experiencia desoladora y un comportamiento casi sospechoso. Por eso también hasta hace poco ha tenido que ser de una manera rudimentaria, casi [antropológica](#), como hemos aprendido a medir y comprender a quienes andan en la ciudad, a quienes se sientan en ella, quienes la pasean, la patinan, la pedalean, la deslizan, etc.

Sólo desde el detalle del cuidado a las personas que se mueven en la ciudad, de la observación a pie de calle de las microscópicas dinámicas -el [baile de las aceras](#), de Jane Jacobs- podemos descubrir, recuperar y reaprender el significado de la vida pública en la ciudad. Sin embargo, montados en nuestros coches, perdemos la sensualidad de los cruces de mirada, el choque fortuito con extraños al torcer una esquina, los detalles de las personas que esperan en un semáforo, los olores y sonidos de las



Fuente: Ayuntamiento de Pontevedra

Estamos aprendiendo a dar el nivel de información suficiente para leer la ciudad que camina (un magnífico ejemplo de rediseño es [Legible London](#), y también [WalkNYC](#)) o simplemente aprendiendo de nuevo algo tan sencillo como ofrecer caminos seguros al colegio para los escolares a través de proyectos como [Cien Pies](#) o aprender a andar con una nueva mirada a la ciudad a través de iniciativas como [El Paseo de Jane](#). Estamos aprendiendo, sobre todo, a reclamar este espacio a través de iniciativas de reclamación, de apropiación temporal ([ciclovías](#)) o directamente de [intervención sobre el espacio físico](#) para mejorar la señalización de las calles, los elementos de seguridad peatonal frente al tráfico, los carriles bici, etc. Es así como podemos convertirnos en agentes activos para el cambio, aprovechando tecnologías accesibles como el caso del proyecto [Cazavelocidades Madrid](#), decidido a ofrecer herramientas prácticas y de movilización para hacer mediciones colectivas de la velocidad real del tráfico en nuestras calles.

Hoy, ciudades como Copenhague o Amsterdam son señaladas como ejemplos de un urbanismo a escala humana y otras formas de moverse diferentes al coche. Parecen ejemplos inalcanzables, [como si siempre hubieran sido así](#). Pero hoy son lo que son porque, [en su momento](#), en los '60 y '70, cuando otras ciudades patrocinaban y beneficiaban el ascenso final del coche como protagonista de su espacio, ellas prefirieron empezar a equilibrar la distribución modal con una envidiable visión política y una importante conciencia cívica para [reprogramar la percepción social](#) sobre la calidad de vida en la ciudad. O quizá de acogernos a la esperanza de que sean otros, los [jóvenes](#), quienes den la espalda al coche.

Dicho todo esto, tenemos que ser inteligentes a la hora de sensibilizar en esta cuestión. En muchas ocasiones, se ha trasladado el mensaje de la lucha contra el automóvil y, sin negarlo, necesitamos enfocar mejor cualquier objetivo de recuperar el espacio público. Pienso, por ejemplo, en cómo se han explicado tradicionalmente los proyectos de peatonalización para sacar los coches del centro de las ciudades. Siempre han contado con la oposición inmediata de los más afectados, posiblemente porque siempre se incide en que la política es echar a los coches, hacerles la vida imposible. En cambio, poco conseguimos explicar los beneficios, que es lo que realmente se persigue. Se nos olvida explicar que esas medidas implican ganar espacio ciudadano, ganar en más personas paseando y viendo escaparates,



ganar en calidad del aire, ganar en espacios de tranquilidad,...y eso es hacer un mundo mejor, una ciudad mejor.

Andar la ciudad es explorarla de otra forma y de la mejor forma posible. Probablemente, las ciudades del futuro, más allá de su equipamiento técnico inteligente, serán aquellas capaces de entender el papel de las personas en la calle como "bioindicadores" de la calidad de vida en la ciudad.