

Belén Moneo Feduchi

Nos gusta la calle

El País, 7 de enero de 2021.

El urbanismo poscovid debe ganar espacios para el peatón y la bici y mejorar el transporte público.

Hace años que estoy interesada en estudiar la morfología de las ciudades y de sus calles. Todos los otoños tengo la suerte de poder pasearme por Madrid con un pequeño grupo de estudiantes hablando sobre el uso que hacemos del espacio público. Estudiamos cuáles son las características que una calle o una plaza deben tener para que sean un espacio público de calidad, haciéndonos eco de lo que nos enseñó Jane Jacobs hace tiempo.

A los españoles nos gusta la calle, nos gusta callejear. Nos gusta disfrutar del aire libre, ir de bar en bar y, ahora, nos gusta comer al fresco también en invierno en las muchas [terrazas habilitadas a raíz de la pandemia](#). Cuando yo era pequeña, en Madrid, podía ir sola en bicicleta a casa de mi abuela y tenía una pandilla de amigos que vivían cerca con los que jugaba a *polis* y *cacos*. Hoy en día es imposible imaginar a los niños jugando en las calles con libertad. Sin embargo, hay sociólogos, como el italiano Francesco Tonucci, que usan este indicador —la posibilidad de que los niños circulen con independencia en la ciudad— para medir la calidad de vida en las urbes.

En el siglo XX la morfología urbana se fue transformando para acomodar al coche privado, desplazando actividades sociales como el juego y relegando al peatón a aceras pequeñas, apretadas e incómodas. La ciudad se fue convirtiendo en un gran aparcamiento en superficie, ocupando los vehículos motorizados, por ejemplo, en Madrid, el 70% del espacio público. Cuando somos peatones o ciclistas (los dos grupos son igual de vulnerables), la velocidad de los coches nos asusta, su ruido nos incomoda y su humo nos enferma. El dióxido de carbono del tráfico rodado perjudica la salud y es parcialmente culpable del cambio climático. Se producen 214 muertes al año por atropellos en ciudades españolas, sin embargo, no existe un plan contra esta lacra.

Durante el confinamiento en 2020 hemos visto la ciudad vacía. Hemos dejado el coche aparcado y hemos comprobado que caminar o montar en bici nos permite disfrutar más de nuestro barrio, y del comercio de proximidad. El espacio se podría repartir mejor si decidiéramos querer hacerlo. El cambio ya estaba en marcha en toda Europa, porque sus ciudades están obligadas a cumplir con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas; pero como consecuencia de la pandemia, el proceso se ha acelerado exponencialmente.

Muchas ciudades han sabido en estos difíciles últimos meses adaptar sus calles. París, durante la pandemia, ha añadido 50 kilómetros a los 700 kilómetros de carril bici que tenía. Su alcaldesa, Anne Hidalgo, ha logrado equilibrar en poco tiempo el número de ciclistas al de conductores, y, por cada coche, caben seis bicis. También en Estados Unidos, *The New York Times* se hacía eco en diciembre de cómo ha mejorado la calidad de vida de los habitantes de la Gran Manzana con las medidas provisionales adoptadas en 2020, que devuelven a los peatones el espacio ocupado por los coches. Quieren que el cambio sea permanente. Están felices con las 11.000 nuevas terrazas que han aparecido en todos los barrios suprimiendo plazas de aparcamiento en superficie.

Aplauden los 133 kilómetros ganados para el ciclismo que se suman a los 2.170 kilómetros de su red.

Yo confieso ser primero peatón, luego ciclista convencida de las bondades de este medio de transporte, y finalmente activista a favor de la movilidad activa. Madrid, la ciudad donde vivo, tiene desde 2008 un plan de movilidad ciclista. Pero no hemos conseguido todavía tener en el interior de la ciudad más que unos pocos kilómetros de red ciclista segregada. El actual alcalde llegó con el propósito de dismantelar los pocos carriles bici que había, pero parece que la pandemia ha ayudado a que haya un ligero cambio de actitud.

Además, los fondos europeos que recibirán pronto todas las ciudades españolas empujan proyectos de movilidad activa que ayuden a parar el cambio climático. Quizás por eso, el mismo delegado de Movilidad en Madrid, Borja Carabante, confesó recientemente estar ya convencido de la necesidad de ampliar la red ciclista segregada y segura. Debemos estar atentos en todas las ciudades y pedir a nuestros políticos respuestas más ágiles y voluntad de cambio real. Estamos ante un momento de oportunidad.

Muchos somos los que queremos recuperar las calles que antes eran bulevares para volver a pasear por ellas, los que deseamos que los niños puedan jugar en la calle con mayor seguridad, los que pedimos espacio público de calidad. Y si París y Nueva York han podido reducir el tráfico para favorecer a los ciudadanos, ¿por qué no otros lugares? El urbanismo poscovid consiste en eso, en ganar espacio para el peatón y la bici y mejorar el transporte público. Se trata de conseguir que la ciudad sea un sitio saludable, con parques, con espacio intergeneracional de encuentro e intercambio y espacios públicos de calidad con carácter y cultura propia.

La ciudad del futuro se parece a la del pasado, donde podías llegar andando a todas partes, hasta al campo. A los españoles nos gusta la calle y queremos recuperarla.

Belén Moneo Feduchi es arquitecta y profesora de la ETSAM.