

Que las ciudades se muevan pedaleando

La forma de configurar el espacio urbano tiene un efecto inmediato sobre nuestra calidad de vida. En España se producen más de 30.000 muertes prematuras asociadas a la mala calidad del aire. Saquemos las bicis a nuestras calles

Samuel Romero Aporta

Los cambios en la movilidad de las ciudades y los efectos sobre la misma sufren un proceso evolutivo. Hace años, las ampliaciones de carril de las principales vías de nuestras ciudades venían, supuestamente, a solucionar los problemas de tráfico. Todo sería maravilloso: los coches circularían sin restricción, sin que nadie los frenase y, mientras tanto, llenaron nuestras ciudades de asfalto. El experimento, pese a las advertencias de profesionales de la movilidad, derivó en una mayor acumulación de coches, en mayores atascos, más contaminación y más espacio público dedicado a los coches. Dietrich Braess, matemático alemán, ya advirtió a finales de los años sesenta sobre este fenómeno conocido como la paradoja de Braess y que estipula que, al ampliar la red de carreteras, el cúmulo de decisiones individuales sobre el mejor trayecto a seguir deriva en una mayor congestión. Tráfico inducido le dicen hoy en día; el conocimiento de la existencia de una nueva vía o una vía existente con más capacidad provoca un efecto llamado a varios niveles: usuarios y usuarias del coche que cambian de ruta, usuarios y usuarias de otros modos de transporte que deciden probar el coche por su supuesta rapidez, nuevas residencias en el entorno de esa vía que garantiza un acceso al centro de la ciudad de forma rápida y ágil (sic) y nuevos negocios en su entorno por su fantástica comunicación. En poco tiempo, el tráfico en esa vía es peor que antes de la ampliación y, por ende, también empeoran la calidad del aire y de vida de la ciudad.



Carril bici de la calle de Manso (Barcelona).

MARTÍ PETIT

Así, la readaptación de las ciudades tras un proceso de transformación del espacio urbano en detrimento del coche lleva a un proceso similar de cambio. Comerciantes, residentes y grandes medios de comunicación saldrán escandalizados pregonando el caos urbano, el fin de los negocios, los atascos interminables, la inseguridad y otras tantas proclamas que, con el paso de las semanas, se van diluyendo en el avance de una nueva normalidad. Esta se conoce como tráfico disipado. Y, más adelante, analizaremos el proceso y los motivos de fondo en esas premisas infundadas que pregonan una ciudad insufrible. Como adelanto, pensemos en Valencia, Sevilla, Barcelona, Berlín, Ámsterdam, Copenhague y otras tantas ciudades que decidieron transformar su movilidad dando pasos de gigante en la reducción del espacio destinado al coche y promoviendo el transporte público, la movilidad peatonal y la movilidad ciclista. No queda otra. La protección de nuestra salud es inseparable de ciudades más sostenibles. Pero retrocedamos un poco.

La forma de configurar las ciudades tiene un efecto inmediato sobre nuestra calidad de vida. Así, por mucho propósito de año nuevo que nos hagamos sobre comenzar una vida más saludable, si la estructura de nuestras calles, plazas, barrios y municipios no acompaña, caerán de nuevo en saco roto. La forma de movernos ha ido evolucionando, para mal, en las últimas décadas. Todo cuanto se plantea respecto a la movilidad sostenible reside en volver a tiempos en los que nuestros servicios básicos estaban a 15 minutos a pie; nos movíamos (se movían) en transporte público y la bicicleta no era solo para la salida de los fines de semana, sino que constituía un elemento clave en la movilidad urbana. A comienzos del siglo pasado, en EE.UU., el fordismo (modelo de producción asociado a la fabricación lineal) comenzó a trabajar en la idea de llevar un vehículo a cada casa generando, de esta forma, una necesidad de consumo en todas las familias y todo un modelo de producción capitalista asociado al vehículo privado de combustión. Para lograrlo,

La maquinaria productiva de consumo apisonó cualquier aspiración de mantener ciudades decentes. 9 millones de personas mueren al año por la contaminación.

necesitaba de dos herramientas imprescindibles: los medios de comunicación y la transformación de las ciudades. Y ya sabemos lo que pasó: pronto se asoció la movilidad en coche a la libertad, a las aspiraciones de una supuesta clase media situando el coche como un elemento indispensable en nuestras vidas mientras, en paralelo, las

ciudades se llenaron de autopistas urbanas, de grandes calles llenas de carriles para el coche, regalando nuestro espacio público y condenando nuestra salud. Y, a pesar de que ecologistas, urbanistas, ingenieros e ingenieras y profesionales de la salud advirtieron de las atroces consecuencias de diseñar ciudades pensadas para el coche, la maquinaria productiva de consumo apisonó cualquier aspiración de mantener ciudades decentes. A día de hoy, según la Comisión sobre Contaminación y Salud de la revista The Lancet Planetary Health, 9 millones de personas mueren al año en nuestro planeta de forma prematura como consecuencia de la contaminación. Supone por tanto un verdadero reto abordar este escenario desde todos los prismas posibles y, en particular, prestando atención a la contaminación del aire, causante del 75% de esas muertes prematuras. En nuestro país, en absoluto ajeno a esta realidad, se producen más de 30.000 decesos prematuros asociados a la mala calidad del aire provocados, en su gran mayoría, por los motores de combustión de los coches.

La gravedad del escenario actual exige medidas en todas las direcciones: incentivo del transporte público, transformación urbana, productiva e industrial para reducir la dependencia del vehículo privado a motor y cambio radical en el paradigma de la movilidad para enfocarla, de forma directa, en aquella que sea sostenible. Aparten el coche de la ecuación. El eléctrico también. Saquemos las bicis a nuestras calles.

Para llegar a ese escenario, hay un elemento fundamental: la disputa del espacio público. Aquí reside un reto de una enorme envergadura porque supone tomar decisiones contrahegemónicas. Como esbozaba al principio, el capitalismo agresivo, centrado en el crecimiento y el consumo ilimitados, ha instaurado el modelo de movilidad centrado en el coche como la principal forma de asentamiento en nuestras ciudades. Y, cuando los recursos son limitados, es evidente

que está destinado al fracaso. Sin embargo, deshacer el actual modelo de las ciudades implica emprender un camino sembrado de piedras (rocas) por el propio sector automovilístico, que pretende asegurar un modelo concreto de

Quienes defienden un modelo de ciudad centrado en el coche están hipotecando el futuro de nuestras generaciones venideras, condenando su salud y la nuestra.

ciudades, y de interacción entre ellas, que permita mantener los niveles de consumo y producción. Pero creo que hay algo crucial: quienes defienden hoy en día un modelo de ciudad centrado en el coche están hipotecando el futuro de nuestras generaciones venideras, condenando su salud y la nuestra y destrozando nuestro

planeta. Son defensores de la atrocidad. Quienes condenan la transformación del espacio público que está orientada hacia una vida más sostenible, argumentando nuevos atascos o más tiempo de conducción a su destino, además de necesitar informarse y observar la evolución de muchas de las ciudades ya nombradas, son partícipes directos del destrozo de la salud y del agotamiento de los recursos del planeta.

Hoy, la mayoría de ciudades han emprendido un camino muy positivo, imitando tendencias ya muy consolidadas en muchas ciudades europeas: quitar espacio a los coches para dárselo a los peatones, el transporte público y la bicicleta. Centrándonos en el espacio destinado a la bicicleta, resulta crucial ese reparto del espacio público por dos aspectos fundamentales: produce un efecto llamada, ya que empieza a verse como la única opción viable, y se reduce espacio al coche. Muy importante.

Barcelona, Sevilla, Valencia, Vitoria, San Sebastián, Zaragoza o Valladolid son algunas de las ciudades españolas que ya han iniciado estas transformaciones. Apostar por la movilidad sostenible y ciclista requiere poner en marcha una red de carriles bici que cumpla con los siguientes criterios: que sea completa, continua, uniforme, directa, reconocible, tupida y que pase por vías principales. Y esa transformación lleva, inevitablemente, al periodo transitorio por el que todas esas ciudades han pasado y que mencionaba al comienzo del texto. La transición hacia una ciudad habitable, viva y con ansias de futuro es inseparable de una ciudad sin coches. O solo con los imprescindibles. No se trata de una estrategia política, por mucho que insistan determinados alcaldes amantes del humo: es el único camino posible ante el escenario de crisis ecológica y la insalubridad del aire que respiramos.

En definitiva, nos toca echar la vista atrás y ver cómo nos movíamos hace más de 60 años, cuando los y las viandantes y la bici ocupaban un espacio prioritario en nuestras ciudades que, a fin de cuentas, es nuestro entorno social, en el que construimos vidas, nos relacionamos y asociamos.

Me quedo con este párrafo de la Estrategia Estatal por la Bicicleta:

“La bicicleta no es únicamente un medio de transporte más, su utilización produce valor para la sociedad en términos, no sólo de movilidad, sino también de habitabilidad, salud, medio ambiente, equidad, sociabilidad, etc. Y no sólo produce beneficios para aquellos que se desplazan en bicicleta, sino también para el resto de la ciudadanía, al liberar espacio y reducir la contaminación atmosférica y la emisión de ruidos”.

Qué mejor propósito de año nuevo.

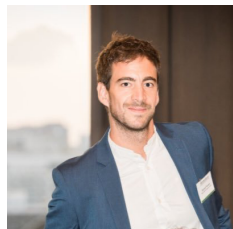
Vínculos relacionados:

- La Alianza Global Jus Semper
- Nubia Barrera Silva: [Espiral de contradicciones entre el capitalismo financiarizado y las pequeñas propiedades rurales en Sud y Mesoamérica](#)
- Nubia Barrera Silva: [Los Árboles y el Engaño de las Emisiones “Netas Cero”](#)
- Álvaro de Regil Castilla: [La Insoportable Falta de Conciencia de Nuestra Crisis Ecológica Existencial](#)
- Álvaro de Regil Castilla: [Transitando a Geocracia](#)
- João Pedro Stedile: [Sólo Tenemos Un Planeta, Defenderlo Requiere Medidas Colectivas](#)
- Elizabeth Kolbert – Olaf Bruns: ["No Quedan Buenas Alternativas": Nuestro Dilema Bajo un Cielo Blanco](#)
- Gustavo Duch: [Tiempo de Insurrección](#)
- Vicente López: [No habrá transición ecológica sin transición social y laboral](#)
- Manuel Casal Lodeiro: [La Falacia de las Renovables y el Cambio Climático](#)



❖ **Acerca de Jus Semper:** La Alianza Global Jus Semper aspira a contribuir a alcanzar un etos sostenible de justicia social en el mundo, donde todas las comunidades vivan en ámbitos verdaderamente democráticos que brinden el pleno disfrute de los derechos humanos y de normas de vida sostenibles conforme a la dignidad humana. Para ello, coadyuva a la liberalización de las instituciones democráticas de la sociedad que han sido secuestradas por los dueños del mercado. Con ese propósito, se dedica a la investigación y análisis para provocar la toma de conciencia y el pensamiento crítico que generen las ideas para la visión transformadora que dé forma al paradigma verdaderamente democrático y sostenible de la Gente y el Planeta y NO del mercado.

❖ **Acerca del autor: Samuel Romero Aporta** es ingeniero y miembro de Ecologistas en Acción.



❖ **Acerca de este trabajo:** “Que las ciudades se muevan pedaleando” fue publicado originalmente en castellano por [CTXT](#) en enero de 2023. Este comentario ha sido publicado bajo Creative Commons, (CC BY-NC 4.0) Se puede reproducir el material para uso no comercial, acreditando al autor y proporcionando un enlace al editor original.

❖ **Cite este trabajo como:** Samuel Romero Aporta: Que las ciudades se muevan pedaleando – La Alianza Global Jus Semper, septiembre de 2023.

❖ **Etiquetas:** capitalismo, democracia, ecología, consumo, ciudades decentes, movilidad ciclista, contaminación.

❖ La responsabilidad por las opiniones expresadas en los trabajos firmados descansa exclusivamente en su(s) autor(es), y su publicación no representa un respaldo por parte de La Alianza Global Jus Semper a dichas opiniones.



Bajo licencia de Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional.
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.es>

© 2023. La Alianza Global Jus Semper
Portal en red: https://www.jussemper.org/Inicio/Index_castellano.html
Correo-e: informa@jussemper.org