

eppur si muove o  
la paradoja de la  
ciudad inmovilizada  
eppur si muove or  
the immobilized  
city's paradox

"Si planificas ciudades para coches y tráfico, consigues coches y tráfico. Si planificas para la gente y sus lugares, consigues gente y lugares"  
(P.P.S. Project for Public Spaces).

"If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic. If you plan cities for the people and their places, you get people and places"  
(P.P.S. Project for Public Spaces)

texto: **joan olmos**

(dr ingeniero de caminos) (dr. civil engineer)



La experiencia vital de las Ramblas, en Barcelona, el mundo encerrado en un tramo de la Quinta Avenida neoyorquina, la vida que bulle en la Calle Corrientes de Buenos Aires, el arte de la bellísima Corso Vanucci de Perugia, la majestuosidad de la Ring Strasse de Viena o de la renovada Under der Linden berlínesa, pero también el profundo sabor de las callejuelas de Roma, de Nápoles, de Palermo, de Toledo... estampas de la ciudad global que nos mueven a la reflexión sobre el espacio público contemporáneo.

Perspectiva, bulevar, ribera, rambla, ronda, pasaje, carrera, callejón, callejuela, gran vía, paseo... En la caja de las palabras, muchas de ellas nominan variedad de espacios públicos que genéricamente citamos como calles. Riqueza, matices, denominación de origen, de usos perdidos, de antiguas aficiones, de viejos peligros... así de rico es el lenguaje y la realidad del espacio público de nuestras ciudades... ¿adónde fue a parar tanta riqueza?

Jugando a las cartas  
en plena calle. Napoli  
Playing cards in the  
middle of the street  
Fotografía del autor, 2007



En la ciudad antigua, la calle fue el espacio del intercambio y la sociabilidad, también el espacio que comunicaba y servía a la movilidad de las personas y los bienes. Fue a partir de los años 20 del siglo pasado cuando disminuyó la sociabilidad, precisamente cuando se dio prioridad a la movilidad motorizada y se rompió el equilibrio existente hasta ese momento. Es la revolución del automóvil, que prima la fluidez y la capacidad de la vía para transportar, por encima de cualquier otra función, e imponiendo, poco a poco, un cambio sustancial en el diseño de la calle, reduciendo el espacio para caminar, limitando la categoría de ciudadanos a la de peatones, minando la presencia de arbolado y, en general, las condiciones de habitabilidad. Pero también, no olvidemos, es el instrumento que permite a la ciudad expandir sus límites más allá de lo razonable.

Un nuevo paisaje urbano se abre en la ciudad contemporánea.

Lo que vino a continuación es de sobra conocido. Y aquí estamos, instalados en la ciudad del automóvil, un modelo en el que el Urbanismo y el paisaje de nuestras calles no han hecho sino adaptar la ciudad a las máquinas. Este modelo, nada casual, nada improvisado, tuvo otros efectos perversos: el transporte colectivo inició una crisis de la que todavía no se ha repuesto y los ciudadanos de

a pie quedaron recludos al menor espacio. Preocupante resulta la regresión peatonal, la pérdida de calidad de los espacios para andar, pero también para pasear. Póngase el lector a pensar en las múltiples actividades que han hecho del espacio público el lugar que nos iguala, piense cuántos lugares permiten la realización de esas actividades, una a una, y entenderá por qué se ha empobrecido nuestro lugar de encuentro al convertirlo en un lugar apresurado de paso.

#### **Cambio de modelo, cambio de diseño, cambio de lenguaje...**

A estas alturas de la historia, metidos de lleno en el siglo XXI, ya no es posible mantener el modelo del siglo pasado, porque ya no se sostiene, ni desde el punto de vista social, ni ambiental ni económico. Ahorraré al lector los argumentos sobradamente conocidos -contaminación, accidentes...- que apoyan esta tesis para pasar directamente a comentar algunas estrategias para rescatar, cuanto antes, el espacio secuestrado por la motorización.

El objetivo principal de todo plan para orientar la movilidad hacia un modelo más sostenible consiste en reducir las necesidades de desplazamiento y ello se consigue religando los usos del suelo con los modos de transporte menos agresivos. Repensar la ciudad priorizando la escala del caminar

significa reequipar barrios, evitar la dispersión, o si se prefiere, generar proximidad en lugar de alejar a las personas de los usos urbanos que dependen de modos de desplazamiento más costosos.

En segundo lugar, democratizar la movilidad obligada supone combinar inteligentemente los diferentes modos que disponemos de tal manera que, por citar un ejemplo, la bicicleta y el transporte colectivo no sean incompatibles para un mismo usuario. Otro lenguaje habrá que diseñar también para ajustar los vocablos a una realidad menos sesgada. Dividir los modos de desplazamiento entre motorizados y no motorizados confiere a éstos últimos una identidad en negativo. Denominar modos alternativos a la bicicleta o el transporte colectivo mantiene para el automóvil la primacía de la que goza en el tratamiento de los planes técnicos. Finalmente, utilizar denominaciones equívocas al viario urbano que se destina al uso intensivo de las máquinas -es el caso de bulevar, gran vía- perpetúa ese lenguaje que trata de enmascarar la realidad.

#### **La pacificación del tráfico**

Para conseguir que caminar e ir en bicicleta por la ciudad tengan oportunidades reales, la pacificación del tráfico resulta imprescindible. Se trata de acciones que buscan -a través de un cambio en el diseño- hacer compatibles diversos modos de desplazarse, calmando o pacificando el elemento más impactante y condicionante de todos: el automóvil. No se trata de prohibir su uso. Se trata de racionalizarlo, de manera que se reduzca de manera sensible para favorecer y estimular los desplazamientos más racionales y el transporte público. Por lo general, pacificar el tráfico implica una reducción sustancial del número de vehículos motorizados y de la velocidad media en una determinada área urbana.

En las ciudades europeas resulta normal establecer limitaciones de velocidades más estrictas en algunas calles o zonas residenciales, las llamadas zonas 30. En las calles peatonales, los vehículos autorizados



**Limitación de acceso del tráfico rodado al foro de la ciudad. Pompeia**  
 Road traffic limitation in the city's forum  
 Fotografía del autor, 2007

#02

artículo article

han de circular a menor velocidad, "a paso de persona". Las medidas de pacificación incluyen acciones de diferentes tipos, que consiguen sus efectos al combinarse. Una sola medida aislada nunca conseguirá solucionar el problema de la movilidad.

### Reducción - disuasión de la entrada de automóviles en zonas frágiles

Con los volúmenes actuales de tráfico motorizado, es imposible actuar seriamente sobre los problemas de la movilidad. Se impone reducir al máximo la entrada de vehículos a las zonas urbanas. Para ello, hay que evitar el tráfico de travesía o de penetración, pero sobre todo hay que reducir el tráfico que tiene como origen y destino las mismas poblaciones (que es la parte mayoritaria del mismo).

A la entrada de muchas ciudades, o de determinados barrios, se establecen "puertas", controles o señalización, que indican claramente las restricciones al tránsito: prohibición de entrada en coche privado (reservado a residentes, servicios, comercio y transporte público); limitación a determinadas franjas horarias; indicaciones de aparcamiento obligatorio fuera de la población. En algunos casos se establecen peajes urbanos: hay que pagar para entrar en la ciudad.

### El papel del transporte público

El transporte público garantiza la movilidad a todos los sectores de población, a distancias más largas

The Ramblas' lively experience, in Barcelona, the world locked up in a section of the New Yorker 5th Avenue, the life that stirs in Corrientes' Street in Buenos Aires, the art of the beautiful Corso Vanucci by Perugia, the magnificence of the Ring Strasse in Vienna or the renewed Under der Linden in Berlin, but also the deep taste of the narrow streets in Rome, in Naples, in Palermo, in Toledo... fragments of the full city that pushes us to reflections about the contemporary public space.

Perspective, boulevard, bank, gully, beltway, passage, run, alley, narrow street, large road, walk... In the words' box, many of them name the variety of public spaces that we usually call streets. Richness, nuances, origin denomination, lost uses, former hobbies, old dangers... this shows us how rich the language and the reality of the public space can be... where did all this richness went?

In the ancient city, the street was the place for exchange and sociability, it was also the space that communicated and worked in favour of the people and gods' mobility. It was from the past Century's 20's on, when the sociability diminishes, just when priority is given to motorized mobility and the existent balance is broken.

It is the automobile revolution, where fluidity and the capacity of the road to transport, have more importance over any other

function and imposing, little by little, a substantial change in the street's design, reducing the walking space, restricting the citizens' rank to pedestrians, looking at the arboreal presence, and in general, at the inhabitability conditions. But we cannot forget, it is the instrument that permits the city to expand its limits beyond the reasonable.

A new urban landscape opens up in the contemporary city.

What came after is well known. And here we are, settled in the automobile's city, a model in which Urbanism and our streets' landscape have adapted themselves to the city of the machines. This model, not casual, nor improvised, caused other detrimental effects: the collective transport started a crisis from which the city still has not recovered itself and the pedestrians were confined to the smaller space. It is worrisome the pedestrian return, the loss of quality in the spaces to walk but also in those to take a walk. Place yourself, reader, in the numerous activities that have made of the public space a place that equalizes us, think about how many places allow these activities, one by one, and you will understand why our meeting place has impoverish because it has turned into a quick passing place.

### Model change, design change, language change...

At this stage of history, right in the middle of 21st C., it is not possible to maintain the past century model, because it no longer stands itself up, not from the social point of view, nor environmental, nor economical. I will jump the well-known arguments - pollution, accidents...- that support this thesis to go directly to comment some stra-

tegies to rescue, the sooner the better, the place confiscated by the motorization.

The principal objective of every plan, to direct the mobility to a more sustainable model, will consist on diminishing the displacement needs by tidying again the uses of the ground with the less hostile way of displacement. To rethink the city giving priority the walking scale means to equip again neighbourhoods, avoids the dispersion, or if preferred, to generate proximity instead of moving away the people from the urban uses that depend on expensive displacement ways.

Secondly, democratize the obliged mobility means to combine intelligently the different ways we have in such a way that, in example, the bicycle and the collective transport would not be incompatible for the same user.

We would have to create another language to adapt the words to a less slanted reality. Dividing the ways of displacement into motorized ones and not motorized, gives to the lasts, a negative identity. Naming the bicycle or the collective transport "alternative ways", makes the automobile maintain the supremacy it has when it is treated in the technical plans. Finally, to use wrong names for the urban road that is destined to the machines' intensive use - it is the case of boulevard, large road that perpetuates that language trying to disguise the reality.

### The traffic pacification

In order to give real opportunities to walk or bicycling, the traffic pacification is something essential. We deal with actions that look for - through a change in design - making compatible different ways of displacement,

La topografía al servicio  
de la perspectiva. Napoli  
Topography at  
perspective's service  
Fotografía del autor, 2007



de las que se puede alcanzar caminando, o evitando las limitaciones de las personas que tienen dificultades añadidas para caminar o ir en bicicleta, como son las personas mayores o con problemas de salud.

Pero posibilitar esta oferta significa, inevitablemente, limitar las opciones que compiten con ella, como es el uso indiscriminado del automóvil. Y para ello es preciso el rediseño del espacio público, creando espacios reservados para dicha opción, así como mejorando las condiciones funcionales y el paisaje urbano asociado a las estaciones y puntos de intercambio.

Cuesta entender que en una sociedad avanzada, importantes sectores de la población se vean forzados a la inmovilidad por razón de los múltiples obstáculos que existen, no ya para pasear, sino para desplazarse en el interior de las ciudades. La confinación de los niños, personas con minusvalías o gente mayor en domicilios y residencias resulta una lacra social oculta. Paradójicamente, en una sociedad que se mueve cada vez a mayor velocidad, la inmovilización de amplios sectores sociales es una realidad. Por no citar la paralización a la que se someten cada día los conductores de los vehículos automóviles, atados a sus asientos.

### Nuevo diseño, nuevo paisaje urbano

En definitiva, si aceptamos, con la comunidad internacional más avanzada, que el modelo todo para el automóvil es un modelo del pasado, hay que replantear el diseño del espacio público, mayoritariamente puesto al servicio de ese modelo.

Pasear, circular a pie, ir en la bicicleta o en transporte colectivo deben ser opciones que hay que favorecer en esa escala de valoración, dejando a los automóviles el papel subsidiario que les corresponde. Y todo ello con un planteamiento que no lleve a la segregación en el uso del espacio público.

¿Es posible replantear nuestra red viaria manteniendo una cierta armonía, que lejos de favorecer la segregación propicie la coexistencia pacífica entre modos aparentemente contradictorios? Es evidente que si los modos más agresivos -los vehículos de transporte público y los automóviles- atemperan sus dimensiones, sus emisiones y su velocidad, la coexistencia mejorará sensiblemente. Pero además, resulta imprescindible empezar a actuar en las áreas más frágiles de la ciudad, los tejidos históricos, para ir extendiendo las medidas al resto de las zonas urbanas.

Así, nos enfrentamos al responsable ejercicio de rediseñar el espacio

público de nuestras ciudades. En el caso de las calles con circulación motorizada se incluyen medidas físicas para forzar una reducción de la velocidad: curvas, elevaciones del pavimento, estrechamientos... pero también pavimentos y texturas que indiquen a los más potentes que se encuentran en territorio a compartir.

Imprescindible para humanizar ese espacio resulta la recuperación de la naturaleza en el ámbito urbano. Hace unos años, los franceses se pronunciaron mayoritariamente al ser consultados sobre sus deseos para la vida urbana: querían ciudades más seguras, con menos coches y a las que había que traer la naturaleza (en lugar de realizar el viaje inverso que nació con una cierta moda antiurbana para llevar las ciudades al campo).

La presencia de la naturaleza en la ciudad plantea algunos dilemas que conviene someter a crítica y que el paisajismo urbano debe aceptar. Por un lado, tenemos el paisaje formalista con espacios organizados, presencia de vegetación poco adaptada como el césped, que requiere, entre otros dispendios, grandes esfuerzos energéticos. Por otra parte, tenemos el paisaje natural con las partes olvidadas de la ciudad, con vegetación urbana naturalizada que a la larga genera más biodiversidad.

En definitiva, se trata de poner en marcha un programa urbano que, frente a la ciudad que se mueve apresuradamente, introduzca la lentitud y la belleza como objetivos. El club de las ciudades lentas pretende precisamente eso: reducir el estrés y, para ello, nada más importante que favorecer la permanencia en lugar del tránsito y fomentar el contacto personal frente al abuso de los recursos tecnológicos en que la gente no se toca...

«La lentitud es el secreto de la felicidad», dice el señor Ibrahim a su hijo adoptado en la película El señor Ibrahim y las flores del Corán, una muestra, por cierto, del esplendor humano que puede albergar una calle anónima, protagonista del guión.

Pero, además, la calle es el espacio de representación de la ciudad, no sólo el escenario de la sociabilidad y la movilidad. Buena arquitectura, actividades diversas, buenos materiales para el espacio que pisamos, vegetación adecuada, luz, sombra, pero, so-

bre todo, gente, gente que de sentido a la ciudad y a sus calles, son los elementos que configuran la representación escénica del espacio público.

El camino de la renovación, de la reconquista de la ciudad por sus

ciudadanos desterrando vocablos que tienen un significado perverso como peatón, significa, inevitablemente, que aquellos recuperen pacíficamente la calle.



calming or pacifying the most shocking and conditioning element of all: the automobile. It is not a question of forbidding its use. Instead we can rationalize it, so it is slightly reduced to favour and encourage the most rational displacements and the public transport. In general, to make the traffic more peaceful implies a substantial reduction of the motorized vehicles and also the middle speed in a determined urban area.

In the European cities it is usual to establish strict speed limits in some residential zones or streets, the so-called 30 zones. In the pedestrian streets, the authorized vehicles have to run at a low speed, like a "person's walk". The pacification measures include different kind of actions that achieve their effects when combining themselves. Just one isolated measure would not solve the mobility problem.

#### **Reduction - dissuasion of automobile entrance in fragile zones**

With the actual amount of motorized traffic, it is impossible to act over the mobility problems. The entrance of vehicles in urban areas is reduced to the maximum. To obtain this, we need to avoid crossing or penetration traffic, but above all, traffic that has the same cities as origin and destination, has to be reduced (which is the major part of it).

At the entrance of many cities, or neighbourhoods, "doors" are established, controls or road signs that clearly shows the traffic restrictions: prohibition of private cars (access reserved to residents, services, trade and public transport); limitation to a certain time hour; obliged parking outside the city's indications. In some cases, urban tolls are established: you have to pay to enter the city.

#### **The public transport role**

The public transport grants the mobility to all population sectors, to longer distances that cannot be done walking, or avoiding the limitations some people have when walking or bicycling, such as old people or those with health problems.

But promoting this offer implies, inevitably, limiting the options that challenge it, like the massive use of the automobile. The redesign of public space becomes a necessity, creating exclusive spaces to this option, as well as improving the functional conditions and the urban space associated with the stations and interchange points.

It is hard to understand that in an advanced society, important sectors of the population are forced to immobility due to the numerous existent obstacles, not only to have a walk, but also to move inside the own city. The children confinement, handicapped people or old people in homes or residences turn out to be a hidden scourge of society. Paradoxically, the society that moves faster and faster, the immobilization of wide sectors is a reality, without mentioning the halting the automobile vehicles drivers suffer each day, tied to their sits.

#### **New design, new urban landscape**

In short, if we accept, with the most advanced international community, that everything for the automobile is a past model, we need to plan again the public space design, mostly in service of this model.

To take a walk, go by foot, bicycle or collective transport, must be options to favour in our valuation scale, leaving the automobiles in the subsidiary role that corresponds to them.

And all this planned in such ways that do not lead to a use segregation of the public space

Is it possible to plan again our road net keeping some harmony, that far from favouring segregation, encourages the pacific coexistence between ways apparently contradictory?... It is obvious that if the aggressive ways - public transport vehicles and automobiles - moderate their dimensions, emissions and their speed, the coexistence will slightly improve. But also, it is essential start acting in the most fragile areas of the city, the historical net, so the measures expand to the rest of the urban zones.

We face the responsible work of redesign the public space of our cities. If talking about streets with motorized traffic, it would include physic measures to get a speed reduction: bends, pavement lifting, narrowing... but also pavements and textures that show the most powerful that they are in a shared territory.

If we want to humanize that space, it is necessary to recover the nature in urban environment. Some years ago, the French agreed when asked about their wishes about the urban life: they wanted safer cities, with less cars and more green spaces (instead of doing the opposite that popped out as an anti-urban fashion taking the cities to the countryside).

Nature's presence in the city brings dilemmas that should be subjected to critic and the urban landscape must accept. On one side, we have the formalist landscape with organized spaces, not very well adapted vegetation like the turf, which requires among other needs, great energetic efforts. On the other side, we have the

natural landscape with the forgotten parts of the city, with naturalized urban vegetation that trough time would generate more biodiversity.

Definitely, we try to start an urban program that could introduce slowness and beauty as objectives in the city that moves with haste. The slow cities club tries to be so: diminishing the stress by favouring the permanency in the transit place, encouraging personal meetings against the abuse of technologic resources where people cannot touch each other...

«The slowness is happiness' secret», tells Mr. Ibrahim to his adopted son in the film Mr. Ibrahim and Coram's flowers, a trace, by the way, of the human splendour that an anonymous street can lodge, protagonist of the script.

Moreover, the street is the city's performance space, not only sociability and mobility's stage. Great architecture, different activities, good material for the space we set our foot on, appropriate vegetation, light, shadow, but overall, people, people that give sense to the city and its streets, those are the elements that form the scenic configuration in the public space.

The way to renewal, the city's re-conquest by its citizens, doing away with words that have negative connotations, like pedestrian, means inevitably, those that pacifically regain the street.