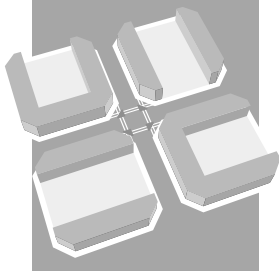


El siguiente paso*

Arturo Soria y Puig



DESCRIPTORES

PARQUES URBANOS
 PARKWAY
 PASEO
 REDES PEATONALES
 TRÁFICO
 ESPACIO PÚBLICO
 PAISAJE URBANO
 NATURALEZA
 AUTOMÓVIL
 CERDÁ
 OLMSTED
 VAUX

Escaparate de la ciudad y, a la vez, patio de las viviendas

De la misma manera que un solo golpe de vista a la habitación en que una familia recibe a sus visitantes dice mucho de sus gustos, una única mirada a las calles y plazas, parques y jardines de una ciudad, puede revelar los valores de la sociedad que en ella vive. Los espacios públicos son, para empezar, el escaparate o el escenario en que la sociedad urbana se exhibe y retrata.

Para seguir, cabe afirmar que los espacios públicos son más definitorios de la ciudad que las propias viviendas. "Se edifica la casa, escribió Ortega y Gasset, para estar en ella; se funda la ciudad para salir de la casa y reunirse con otros que también han salido de sus casas". O sea, lo propio de la ciudad no es la casa, sino salir de ella, gracias a los espacios públicos, al encuentro de otros.

De los espacios públicos en general se puede decir por último lo que afirmó Cerdá de la calle: son "parte constitutiva, esencial, inseparable de la casa", pues suministran "luz para ver, aire que respirar, vistas que disfrutar, y además todos los medios de ejercitar el sentimiento de (...) sociabilidad que Dios (...) ha impreso en el corazón del hombre". Por ello, acogen fiestas o actos públicos y ofrecen un lugar de juego para los niños y de paseo y esparcimiento para los ancianos. También soportan un número creciente de conducciones y tendidos, así como todo lo necesario para construir, reparar o demoler las casas.

En suma, los espacios públicos no son más que "un patio puesto al pie de las casas para que les preste todas las servidumbres que su naturaleza requiere".

La reconquista de los espacios públicos

Escaparate de la ciudad y, a la vez, patio de cada casa. Al servicio tanto de la vialidad como de la habitabilidad. De ahí que la calidad de los espacios públicos sea hoy en Europa un buen indicador de la calidad de vida urbana. Siendo así, resulta fácil convenir que la reconquista de la ciudad pasa por la de sus espacios públicos. Mas, si se quiere consolidar la reconquista de los espacios públicos iniciada en las dos últimas décadas, es necesario, en mi opinión, dar un paso más.

El primer paso es ocuparse, uno a uno, de mejorar espacios públicos concretos y de cierta importancia: desde pequeños rincones del casco antiguo a antiguos corredores ferroviarios. El siguiente paso sería aprovechar todos los espacios públicos, y en particular los que se acaban de recuperar, para tender sobre la ciudad varias redes de nuevo cuño.

¿Qué aporta cualquier red que no tenga de por sí un espacio público bien diseñado?, se preguntará más de un proyectista. Esa aportación adicional puede ponerse de manifiesto desde diversos puntos de vista; por ejemplo, desarrollando hasta el fin, como se hizo ya en el XIX, lógicas tan dispares en apariencia como la de los parques o la del movimiento.

Redes verdes o la reivindicación del gozo

"¿Hay algún gozo (*pleasure*) que toda persona pueda encontrar en todo momento y en cualquier parque?"¹ se preguntaron en 1866 Olmsted y Vaux, los autores del Central Park de Nueva York. Haylo, fue su respuesta, y radica en "el sentimiento de alivio que experimentan quienes penetran en ellos (los parques) escapando de las apreturas, límites y controles de las calles de

*Este texto fue escrito a petición de Albert García Espuche para el catálogo de la exposición organizada en Barcelona en 1999 por el Centro de Cultura Contemporánea bajo el título "La reconquista de Europa. Espacio público urbano. 1980-1999".



Fig. 1. Parque urbano en Buffalo.

la ciudad”²; en “la sensación de mayor libertad”³ que producen, para lo cual es importante que los parques den la “impresión” de tener un “límite indefinido”⁴. Al principio, consideraron que era tarea del diseño interior del parque la de transmitir esa “impresión.” Pero pronto se dijeron: ¿por qué contentarse con la “impresión” y no buscar la manera de que los parques sean realmente indefinidos y proporcionen aún mayor sensación de “alivio” y “libertad”? Así vislumbraron en 1866 la idea de un sistema de parques urbanos y ya en 1868 propusieron y ejecutaron en Buffalo el primero de ellos (Fig. 1).

Para que haya un verdadero sistema de parques es preciso que existan relaciones físicas entre sus elementos. Según Olmsted y Vaux, tales relaciones pueden establecerse enlazando entre sí los principales parques urbanos mediante *parkways*. Designaron así las calles que, además de comunicar dos parques, contienen, junto a una calzada para la circulación, una amplia franja verde que da continuidad a ambos parques y ayuda de ese modo a la constitución de un verdadero sistema. La traducción literal de *parkway* podría ser “calle parque”, pero quizás suene mejor en español una palabra muy usada en el XIX y de significado afín: “paseo”, es decir, calle ancha que se arbolada y ajardina, al punto de convertirla en un verdadero parque lineal, para que invite a caminar por ella. Para que la equivalencia entre *parkway* y paseo fuera completa solo faltaría exigirle al paseo que conecte de alguna manera con un parque. Con ese restringido significado es con el que en lo sucesivo usaremos el término “paseo”.

Para los inventores de las *parkways* o paseos, éstos debían diseñarse no solo como mera unión de parques, sino “pensando expresamente en el gozo que su uso proporcione a quienes

pasean, cabalgan o conducen coches, a quienes buscan reposo, recreo, refresco o sociabilidad”⁵. Como dijo Olmsted, “salta a la vista que un sistema conectado es mucho más completo y útil que una serie de parques aislados”⁶, y para que el sistema no cojee, las conexiones deben diseñarse con el mismo criterio que los parques: dar gozo.

La disposición lineal de los paseos (*parkways*), aparte de facilitar el ocio activo –cuestión a la que en breve volveremos–, los hace más accesibles a la gente que los parques tradicionales, porque cabe llevarlos a donde ésta se encuentre. Esta faceta de los paseos puede ponerse claramente de manifiesto con un simple ejemplo. El parque madrileño del Retiro tiene una superficie aproximada de un kilómetro cuadrado. Si esa misma superficie se dispusiera linealmente, cabría obtener un gran paseo reservado a viandantes de 100 metros de anchura y 10 kilómetros de longitud que, si se hubiera trazado en dirección Norte-Sur, podría cruzar Madrid desde la ribera del río Manzanares a la altura de Legazpi hasta la plaza de Castilla. Ni que decir tiene que ese hipotético paseo o parque lineal resultaría accesible a mucha más gente que el actual Retiro. Pero la función de los parques lineales no es suplantar a los parques tradicionales, sino complementarlos para armar, con unos y otros, un verdadero sistema.

Redes peatonales o la lucha contra la discontinuidad

Pocos años antes de que Olmsted y Vaux idearan la unión de parques urbanos mediante paseos para formar así redes verdes, Cerdá desarrollaba conceptualmente otra red afín, pero más tupida: la peatonal. Se trataba de llevar a sus últimas consecuencias un viejo invento que por entonces se empezaba a imponer: las aceras. Pues fue en el segundo tercio del XIX cuando la calle tradicional sin aceras, en la que se mezclaban indistintamente personas, caballerías y vehículos, dio paso en casi toda Europa a la actual con dos aceras laterales y una calzada central.

Si los vehículos y los viandantes, pensó Cerdá, no se limitan en su movimiento a una calle, sino que las recorren todas, entonces es necesario ocuparse de las calles en su conjunto, es decir, de la red viaria. A su vez, la red viaria moderna se compone de dos redes muy dispares: la de las calzadas, en la que los tramos empalman sin solución de continuidad, y la formada por las aceras, que es discontinua, pues, para pasar de una a otra, hay que adentrarse en la calzada. Ese detalle de la discontinuidad de las aceras, tan nimio, cobra de pronto importancia si resulta que, como ya sostenía Cerdá en 1861, “la primera ley de la vialidad (...) es la continuidad del movimiento”, cualquiera que éste sea, peatonal o rodado.

Con tales premisas, se imponía una conclusión: si la continuidad es la primera ley de la vialidad y la red peatonal resulta inevitablemente discontinua, entonces hay que prestar particular atención a la manera de paliar esa discontinuidad inherente al perfil transversal de las calles adoptado entonces. Y puestos a paliarla, no pasó por alto otro detalle crucial: los viandantes tienden siempre al camino más corto y recto. Dada esa tendencia, además de atentatorio contra la dignidad



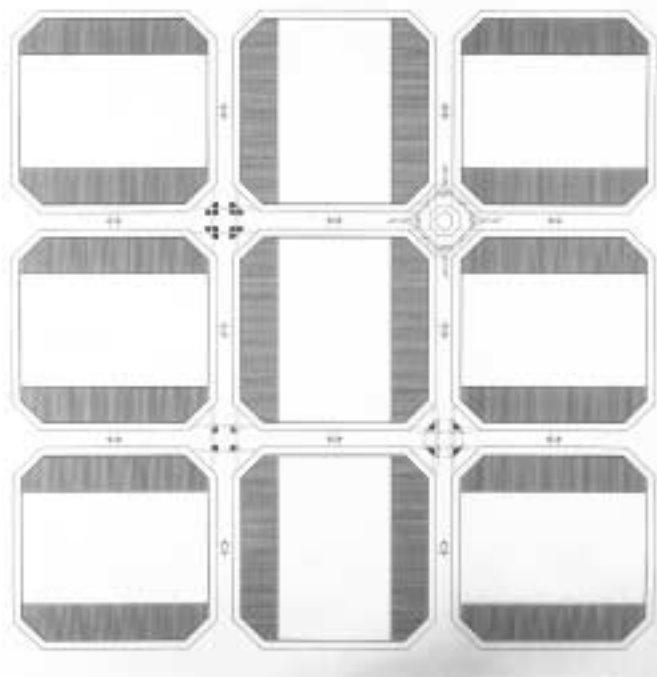


Fig. 2. Elementos de la red peatonal de Cerdá.

humana, es inútil intentar forzarlos a dar rodeos, tal como se ha hecho en nuestro siglo. De ahí que, si bien achafanó las esquinas del ensanche de Barcelona para facilitar la circulación rodada, no dejó de atender la continuidad del movimiento peatonal por el camino más corto. Con este fin, introdujo en 1863 (Fig. 2) isletas en la calzada a modo de prolongación de la acera y, para los pasos que unían las isletas entre sí y con las aceras, propuso un pavimento distinto que avisara a los vehículos de que se encontraban en territorio ajeno.

Por aquellos años, además de las aceras, se generalizaron en Europa los pasajes cubiertos, los paseos y los bulevares, con o sin andenes centrales, pero dotados siempre de abundante arbolado y sofisticado mobiliario urbano. Ese embrión de red peatonal especializada y más o menos discontinua que surge en el XIX y que Cerdá llevó a su máximo desarrollo conceptual, lo borró la avalancha automovilística de la segunda mitad del XX; y no solo en las ciudades, sino también en las mentes. Por eso resulta ahora tan dificultosa la recuperación de ciertos espacios públicos ocupados por el automóvil.

La vaca sagrada de Occidente

En los años sesenta se consideró de pronto que la única continuidad importante era la del tráfico rodado. Es más, se llegó a pensar que el movimiento peatonal era discontinuo y se inventaron las zonas peatonales, que son a los viandantes, lo que las reservas norteamericanas para los indios: dentro, que hagan lo que quieran, pero que no se les ocurra salir a reclamar lo que antes fue suyo. Además, existiendo el coche, ¿a quién se le ocurre andar, como no sea para ir del estacionamiento al destino del viaje? Y para tan cortas andanzas, ¿qué falta hace una red peatonal?

El automóvil llegó a convertirse en la vaca sagrada de Occidente, que reclamaba para sí todos los espacios públicos y campaba a su aire por el centro de las ciudades ante la devoción beata de la multitud en general y de los ediles en particular. Como lógico reverso de la misma moneda hindú, el viandante, antiguo señor de la calle, fue degradado por entonces a mero paria. Aunque algunos obsesos de la circulación soñaran con la "solución final" que erradicara tamaño estorbo, y algunas ciudades, como Los Ángeles, se acercaran entonces a ese ideal, siempre serán bastantes los que, por no poder conducir, tengan que andar: por lo menos, todos los ancianos, niños y adolescentes, y cuantos carezcan de suficientes recursos económicos.

Por otra parte, su uso masivo en la ciudad resultó contraproducente. Tal como dijo Alfred Sauvy, refiriéndose a la congestión automovilística, "la movilidad nos ha inmovilizado". Y tan es así que, hoy, en el centro de las ciudades y para bastantes más viajes de lo que se piensa, vuelve a ser más rápido, y por supuesto más barato y menos contaminante, ir a pie o en bici que en automóvil. Y por si fuera poco, el automóvil, inmovilizado o no, gaseaba y atronaba las calles y a menudo deterioraba los espacios verdes urbanos, acrecentando en los urbanícolas la añoranza por la llamada naturaleza.

Como no cabe ignorar o simplificar la realidad indefinidamente, ya en los años setenta, a pesar de la poderosa fascinación que seguía ejerciendo el automóvil, algunos urbanistas volvieron a prestar atención a las necesidades de los peatones y ciclistas.⁷ Y es de esperar que, con el paso de los decenios, esa fascinación mengüe hasta un punto en que quepa atender tales necesidades tan en serio como las de la circulación motorizada. Por si llega ese momento, no está de más recuperar tanto las redes verdes de Olmsted y Vaux, como las redes peatonales de Cerdá, y dar, al menos conceptualmente, un paso más: integrar ambas en una única propuesta que abarque todos los espacios públicos urbanos y que, sin renunciar al acceso motorizado, ofrezca la posibilidad de gozar y hacer ejercicio al aire libre en pleno centro de la ciudad y sin tener que salir de ella, atendiendo así a una creciente demanda social.

El ejercicio al aire libre en las inmediaciones del hogar

Desde que la revolución industrial generalizó el trabajo a cubierto y la urbanización, al extenderse en mancha de aceite, dificultó aún más el contacto con lo que llaman naturaleza,⁸ los habitantes de las grandes urbes han intentado restablecerlo de las más diversas maneras.

En nuestro siglo, por ejemplo, la inhóspita ciudad de cemento y asfalto ha empujado a muchos a buscar la solución en alguna de las múltiples variantes de la ciudad jardín:⁹ casas aisladas o adosadas con un pequeño jardín que se han esparcido por los alrededores de las grandes capitales, alejando cada vez más el campo para los demás habitantes y planteando enormes y costosos problemas de infraestructuras. Aun comprendiendo el anhelo que incita a tantos ciudadanos a desear un retal propio de tierra, creo que llevar la

primera o la segunda residencia a la periferia urbana para apropiarse ridículas cantidades de supuesta naturaleza en el jardín de una casa adosada, es casi como poner una maceta en el balcón, solo que mucho más caro, tanto para los bolsillos particulares como para los presupuestos públicos.

Tampoco parece viable a la larga que las masas sin jardín individual recorran los fines de semana decenas o centenas de kilómetros al encuentro de la llamada naturaleza, pues así se acabará pronto con lo que de ella quede. Por otra parte, una vez que todo el planeta se ha fotografiado o filmado, y que, al menos para los potentados, la tierra entera se ha hecho ya accesible en coche, avión o helicóptero, ¿queda un más allá por descubrir? Aunque parezca una perogrullada, la alternativa a la exploración del más allá geográfico es el redescubrimiento del más acá y su mejora radical. En vez de ir a buscar fuera lo que nos falta, habría que intentar meterlo, hasta donde sea posible, dentro de la ciudad ya construida. Varios procesos significativos apuntan en esa dirección.

Desde los años sesenta, múltiples estudios coinciden en señalar la creciente importancia del ocio en la sociedad moderna y el importante cambio que está teniendo lugar en los hábitos: desciende el ocio pasivo en local cerrado y aumenta el ocio activo al aire libre, como forma de compensar el trabajo sedentario y bajo techo. En los Estados Unidos, los habitantes de las ciudades no desean ese ocio a cielo abierto en un lejano más allá, sino sobre todo cerca del hogar; esa fue al menos la conclusión de la *President's Commission on American Outdoors*, que por iniciativa de Reagan se constituyó en 1985. Para satisfacer esa nueva demanda social, dicha comisión recomendó crear las denominadas *greenways*, que son, en cierta manera, una versión moderna, y a escala regional, de las *parkways* de Olmsted y Vaux: parques lineales que se apoyan en una vía férrea abandonada o un camino antiguo y sirven tanto para el ocio cotidiano, como para salir de la ciudad a pie, a caballo o en bici, es decir, sin necesidad de recurrir al automóvil. La propuesta de la comisión no cayó en vacío y al cabo de pocos años se han abierto en los Estados Unidos decenas de miles de kilómetros de *greenways* que surcan ciudades, valles, bahías e incluso Estados federales, y se hallan en ejecución o proyecto otros muchos.

A la influencia que sobre los espacios públicos puedan tener a medio plazo fenómenos como el incipiente turismo ecológico y alternativo o la demanda de ejercicio al aire libre y cerca de la vivienda, conviene añadir los previsibles efectos urbanos de ciertas innovaciones.

Los espacios públicos virtuales y la necesidad de ejercicio físico

Decíamos más atrás, siguiendo a Ortega y Gasset, que lo propio de la ciudad no es la casa, sino salir de ella al encuentro de otros. Antes, la única manera de salir de la casa era por la puerta y en dirección a un espacio público. Ahora, sin embargo, también se puede salir o entrar por teléfono, fax, televisión y ordenador. Junto al antiguo espacio público urbano está surgiendo, gracias a la televisión y a Internet, un nuevo

espacio público, que es virtual, por no materializarse en ningún lugar específico de la ciudad, y planetario, por su alcance. Si aceptamos que lo propio de la ciudad es salir de casa al encuentro de otros, y surgen hoy tantos modos nuevos de relacionarse con el exterior, no parece aventurado suponer que estos cambios tengan a la larga consecuencias urbanísticas.

En efecto, de la misma manera que se va menos al teatro y al cine desde que hay televisión, es previsible que con la fusión de televisión e Internet y de las telecomunicaciones con los ordenadores, aumenten las modalidades de ocio, estudio, trabajo, e incluso comercio, que se podrán desarrollar sin moverse de casa. De hecho, muchos de esos cambios ya están ocurriendo, o son inminentes, y sólo falta que afecten al grueso de la población.

Por ejemplo, la banca telefónica ya nos exime a menudo de desplazarnos a las sucursales, y, en breve, la banca electrónica rematará la faena. También nos ahorran ir a las taquillas los servicios telefónicos o informáticos de venta de entradas a espectáculos o de billetes de transporte. En adelante, si sabemos bien el producto que necesitamos y no tenemos particular interés en curiosear por estanterías y mostradores, frecuentaremos menos los comercios; un anuncio de lo que se avecina es el fantástico éxito de librerías virtuales, como la "Amazon" de Internet. Si con el fax empezaban a reducirse las visitas a abogados y asesores fiscales, con el correo electrónico y las videoconferencias menguarán aún más; incluso se habla ya de la telemedicina y aparecen en Internet consultas médicas virtuales. Si a principios de siglo era frecuente acercarse al café o al club para comentar con los amigos la actualidad, hoy, los foros de discusión de Internet permiten participar sin esfuerzo en una tertulia planetaria. Si antes se iba a la biblioteca a buscar determinados libros, hoy se puede consultar los catálogos desde el ordenador doméstico y pronto se consultarán los propios libros. En suma, muchas relaciones, servicios, informaciones y objetos situados físicamente más allá de nuestra ciudad, barrio o casa, aparecerán en el más acá de la pantalla del ordenador doméstico.

Pero todas estas facilidades, más que encerrar al individuo en su casa, lo que harán es aumentar, a partir de un cierto umbral, una doble necesidad: la de mover el cuerpo y la de descansar la vista posándola sobre la vegetación, el cielo o el horizonte. Los espacios públicos virtuales, a cuyo nacimiento estamos asistiendo y cuya importancia futura será notable, demandarán más espacios verdes y más ejercicio físico, una de cuyas modalidades más sencillas, prácticas y saludables es andar o ir en bicicleta.

Meter dentro de la ciudad lo que se sale a buscar fuera

Si importa verlas venir, no es menos conveniente sacar conclusiones de la experiencia pasada. Hasta la fecha, lo más habitual ha sido buscar fuera de la ciudad, con los resultados ya conocidos, un conjunto de sensaciones y experiencias que bastantes urbanícolas añoran de vez en cuando: aire puro, horizontes despejados, el murmullo del agua o de las hojas mecidas por la brisa, el canto de los pájaros, la fragancia y



el colorido de las flores, la eclosión primaveral u otoñal de los árboles, láminas de agua que espejen el cielo y el entorno. Pero en el fondo, buscar fuera supone renunciar a tener dentro. Por eso, propugno explorar otra vía: la de meter dentro de la ciudad tanta agua, cielo, vegetación y fauna como sea posible. Se trataría, por así decir, de naturalizar la ciudad de manera sistemática y con cuanto artificio haga falta. Naturalizar, no porque vayamos a meter en la ciudad la naturaleza propiamente dicha, cosa imposible, sino porque se faciliten en ella experiencias y sensaciones que tradicionalmente se han asociado con lo que se suele llamar naturaleza. Aparte de que eso suponga añadir a lo urbano una dimensión más, también redundaría en beneficio del medio ambiente en general, pues, probablemente, la repoblación que más ayude a preservar los espacios de extramuros es la reforestación interna de las grandes ciudades.

Sin demoliciones previas, no hay en la gran ciudad más espacios disponibles para dicha operación que los públicos. Por ello, habría que seleccionar y aprovechar determinadas calles y ejes —márgenes de ríos o canales, paseos marítimos, vías férreas abandonadas o que puedan enterrarse, antiguos bulevares o avenidas— para trazar una red verde de paseos, que apoyándose en todos los parques tradicionales ya existentes, los una entre sí y con el exterior de la ciudad. Frente a la ciudad jardín, dispersa, difusa y suburbial, la ciudad compacta surcada por una potente red verde.

Para que proporcionen el gozo de que hablaban Olmsted y Vaux y sirvan tanto al ocio como a viandantes y ciclistas, los paseos deberían formar una red continua y cerrada, que se extienda de extremo a extremo de la ciudad y permita incluso salir de ella. Pues, para evitar el crecimiento en mancha de aceite que aleja el campo del centro, y dado el fracaso de la mayoría de los anillos verdes, las ciudades debieran reservar en su periferia múltiples radios o bandas de cierta anchura para destinarlas a parques lineales; en un principio, su función sería la de facilitar el acceso al campo por medios no motorizados, y cuando el crecimiento de la ciudad ocupe sus bordes, se convertirían en los paseos o ejes verdes de los barrios de nueva creación.

Meter paseos a través de una ciudad ya consolidada, exigiría recuperar parte de la superficie hoy destinada al automóvil y enterrar algunos de los estacionamientos y vías que ahora ocupa. En los barrios nuevos, ni eso sería necesario; bastaría contar con la red verde al diseñarlos. De ahí la importancia de disponer de un esquema general previo que, según surjan las ocasiones, se vaya ejecutando poco a poco.

○ naturalizar la ciudad a cambio de circular menos en coche —ese es el precio que habría que pagar—, o seguir circulando y congestionando como hasta ahora la ciudad, para salir luego corriendo en busca de lugares más habitables, que es el precio que ya pagamos. La segunda opción busca compensar fuera la inhabitabilidad de la ciudad, mientras que la primera supone apostar por una mejora drástica de su habitabilidad, gracias al efecto combinado de introducir elementos naturales y reducir el tráfico, con la consiguiente mengua de sus numerosos efectos secundarios.

A nadie se le escapa que, en los barrios ya construidos, tales paseos o parques lineales habría que meterlos con calzaador y a costa de no pocas inversiones y tiempo. Pero si se examina la cuestión con perspectiva histórica, no fue más fácil, ni más barato o rápido, meter en la ciudad otras infraestructuras lineales, como el ferrocarril y los tranvías, como los bulevares parisinos y las Gran Vías españolas del XIX o las autopistas del XX y, no obstante, se metieron. La dificultad está en las mentes, no en la realidad externa. En este caso se trata, ni más ni menos, de que el rutinario culto a la vaca sagrada de Occidente que practican nuestros vecinos y ediles, no llegue al extremo de exigir el sacrificio de la habitabilidad de las ciudades.

Cinco redes distintas para una única red de espacios públicos

Una red de paseos como la que acabo de esbozar ocuparía tan solo una parte de la actual red de espacios públicos, pero su implantación, que podría durar decenios, afectaría a toda ella. No cabe pues plantear esa red verde sin ocuparse simultáneamente de la red de espacios públicos en general y, en particular, de lo que se suele conocer como red viaria.

La red viaria, desde que en el XIX se descompuso en calzada y aceras, no ha vuelto a experimentar un cambio radical. Se han insinuado algunas modificaciones, como los carriles especiales para buses o bicis, pero en general no se han implantado sistemáticamente, lo cual tampoco quiere decir que no se haga algún día. De hecho, también la acera tardó en imponerse: en el XVIII se empezaron a ocupar de ella tratadistas como Patte y no se generalizó en las ciudades hasta mediados del siglo siguiente. Aunque todavía pueda tardar en producirse un cambio radical en la red viaria, tampoco es prematuro empezar a pensar en él.

En mi opinión, para conciliar en las ciudades habitabilidad y vialidad hay que encontrar la manera de que la circulación motorizada coexista en los espacios públicos con otros tipos de desplazamientos y de actividades. Ello requeriría la superposición en la ciudad, no en cada calle, de cinco redes tan continuas como sea posible:

1º *la red viaria para coches*, pues no se trata de prescindir de ellos, sino tan solo de evitar que su uso indiscriminado atente contra vecinos y transeúntes, niños y ancianos, ciclistas y viandantes.

2º *la red de tranvías o, en su defecto, de carriles-bus*, pues sin una infraestructura propia, el transporte colectivo de superficie no puede competir y ofrecer servicio de calidad.

3º *la red peatonal*, cuya importancia nunca se apreciará suficientemente mientras se olvide que todo viaje en transporte público, y la mayoría de los que se realizan en coche, tiene un eslabón inicial y final que se hace a pie. La red peatonal es, pues, entre otras muchas cosas, el complemento indispensable de cualquier red de transporte público o privado bien concebida. En cuanto a su diseño, la red peatonal sería en parte una simple recuperación de cuanto había antes de que se estrecharan las aceras, se talaran sus árboles, se inventaran pasos a desnivel para peatones y se regularan los semáforos atendiendo más a los coches que

a los viandantes. La única novedad consistiría en llevar sistemáticamente a la práctica los dos criterios de diseño que ya señaló Cerdá: la continuidad, que resulta tan importante para los viandantes como para cualquier otro medio de transporte, y los caminos mínimos, que, salvo obstáculos insuperables, son los que cualquier viandante procura seguir.

4º *la red de bicarriles*, sin los cuales es difícil que el uso urbano de la bicicleta se generalice, a pesar de sus grandes cualidades para zonas congestionadas y densas: ocupa poco espacio, no contamina y es más veloz, económica y saludable que el coche.¹⁰

5º *la red verde de paseos*, que, además de ser imprescindible para naturalizar la ciudad y de servir al ocio activo, sería para peatones y ciclistas lo que las grandes autopistas al tráfico motorizado: los ejes principales o colectores en que convergerían múltiples secundarios.

Es más, solo contando con esas cinco redes, y con la subterránea de metro, que es la más eficaz a efectos de transporte masivo a larga distancia, cabe ofrecer alternativas válidas a la reducción parcial del tráfico automovilístico. Por otra parte, según el grado de reducción del tráfico y de control del estacionamiento, será o no imprescindible crear en ciertas calles carriles específicos para buses o bicis.

Si la red de paseos debe tener sus centros en los parques tradicionales, existentes o en proyecto, las redes peatonal y "bícica", permítaseme el neologismo, han de construirse a partir de otros centros, como las estaciones de transporte colectivo, las zonas peatonales y comerciales, los grandes focos de atracción turística, las universidades, etc. Y aunque se empiece con pocos tramos, no hay que olvidar que una red peatonal o bícica eficaz no puede limitarse a unos pocos grandes ejes, sino que ha de extenderse paulatinamente a toda la ciudad.

Por otra parte, de la misma manera que en el XIX, con la creación de aceras, los cambios en la superficie fueron acompañados de la introducción en el subsuelo de las redes de abastecimiento y saneamiento, hoy tampoco habría que olvidar que los espacios públicos tienen suelo, subsuelo y vuelo y que las modificaciones importantes de uno cualquiera de ellos pueden afectar a los otros dos. En concreto, reforestar los espacios públicos afecta tanto al subsuelo como al suelo y al vuelo, y si se emprendiera esta tarea, debería aprovecharse la ocasión para regular la construcción de estacionamientos subterráneos de modo que no impidan ulteriores plantaciones en superficie y para poner cierto orden en el actual caos de conducciones —de agua, saneamiento o gas, de cables eléctricos, telefónicos o de fibra óptica—, con su molesta secuela de aperturas y cierres periódicos de zanjas en las calles.

Mas en la ciudad, como es bien sabido, no todo es diseño ni funcionalidad. Un parque, un paseo o una calle arbolada, por bien diseñados que estén, se usarán poco o nada si el viandante o el ciclista corre riesgo de sufrir un atraco o una agresión física. Un ejemplo paradigmático es el del Central Park de Nueva York, que pese a su diseño y su centralidad, decayó mucho en las décadas pasadas al hacerse inseguro y que ahora, resuelto ese problema, se frecuenta hasta de noche. Cuanta más delincuencia callejera se tolere, menos éxito

tendrán los parques o las redes para peatones y ciclistas, y más se resistirá el ciudadano a bajarse del coche, dentro del cual se siente mucho más protegido que a cuerpo gentil. Si la reconquista de la ciudad pasa por la de los espacios públicos, la reconquista de éstos requiere a su vez la previa garantía de cierta seguridad ciudadana.

He aquí pues, en breve esbozo, lo que podríamos llamar el siguiente paso en la recuperación de los espacios públicos. Se trata de una meta teórica cuya aplicación práctica requerirá innumerables transacciones y transiciones, avances y retrocesos, pero que aun así puede ser útil por marcar una dirección que oriente la gestión municipal cotidiana y la redacción de planes y proyectos. □

Arturo Soria y Puig
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Notas

1. "Is there any pleasure which all persons can find at all times in every park?"
2. "the feeling of relief experienced by those entering them (alude a the parks), on escaping from the cramped, confined and controlling circumstances of the streets of the town".
3. "a sense of enlarged freedom".
4. "impression of undefined limit".
5. "designed with express reference to the pleasure with which they may be used for walking, riding, and driving of carriages; for rest, recreation, refreshment, and social intercourse."
6. "a connected system (...) is manifestly far more complete and useful than a series of isolated parks".
7. Véase, por ejemplo, *La ciudad peatonal*, de Paulhans Peters et alt. (Fussgängerstadt, Verlag Georg D.W. Callwey, München, 1977; Editorial G.Gili; Barcelona, 1979), y, sobre todo, la obra de Dietrich Garbrecht (*Gehen. Ein Plädoyer für das Leben in der Stadt*, Beltz Verlag, Weinheim y Basel, 1981), que plantea de manera más clara la importancia de la continuidad para los viandantes y la conveniencia de proyectar verdaderas redes peatonales.
8. En sentido estricto, no existe más naturaleza que la virgen. Por lo tanto, en Europa, hace tiempo que no queda naturaleza propiamente dicha. Donde hay sendas, ganado o cultivos, hay cultura, y donde hay cultura, hay artefacto y construcción. Ni siquiera los parques naturales son realmente naturales.
9. Como es obvio, con esta expresión, más que a la propuesta concreta de Ebenezer Howard, aludo a lo que ha sido la práctica habitual en la periferia de las grandes ciudades.
10. Los bicarriles abundan ya en países como Holanda, pero quizás el empujón definitivo venga en su día de la Costa Oeste de los Estados Unidos, pues las naciones decadentes suelen bailar al son de lo que se estila en la potencia hegemónica del momento. Sea como fuere, parece significativo que en un país tan motorizado y tan identificado en décadas pasadas —no ahora— con la industria del automóvil, haya ciudades como San Francisco, que ha destinado en los dos últimos años miles de millones de pesetas a la construcción de bicarriles, o como Seattle, que ha modificado recientemente sus autobuses urbanos para que puedan transportar en el morro las bicicletas de sus viajeros.

