PlayGroundNoticias

Estas ciudades están vetando los coches pero, ¿a qué precio?

El futuro urbano será de los peatones, un cambio que no puede hacerse de cualquier manera



NATXO MEDINA – 20/01/2015

Los fabricantes de murales LED en Beijing están trabajando a destajo. Tienen que sustituir con paneles luminosos el sol, que en invierno apenas se ve a través de la espesa capa de smog que ahoga la ciudad. En el otro lado del mundo, los conductores angelinos pasan al volante 90 horas anuales de media. Mientras tanto, en Madrid, la fuerte contaminación se ha combinado con la temporada de gripe en un cóctel mortífero que ha colapsado las urgencias de todos los hospitales.

Son sólo algunas de las consecuencias de potenciar el uso del coche en las áreas urbanas, por encima de las necesidades del peatón. Un desequilibrio que parece estar llamado a terminar en los próximos años. Y es que **el núcleo urbano del futuro pertenece al caminante**. Por eso en algunas ciudades europeas ya se están dando prisa en liderar la carrera contra el coche.

Son ciudades que de partida lo tienen más fácil en esta tarea, por tradición y trazado, que otros lugares del mundo más amigos del coche, pero que igualmente **tendrán que trabajar duro** a base de nuevos planes urbanos, cambios en los trazados de transporte público, endurecimiento de las leyes de tráfico e incluso sistemas de apps. He aquí algunos ejemplos.

1. Helsinki

La capital finlandesa espera un aumento de población en los próximos años, combinado con una reducción drástica del número de coches. Nuevos planes convertirán los suburbios de la ciudad en comunidades densas y caminables, conectadas con el centro de la ciudad por una red de transporte público de alta velocidad. Además ya han empezado implementar **el uso de una app personalizada** que integra líneas de autobús y metro, y disponibilidad de taxis. Pura eficiencia nórdica.

2. Milán

La ciudad italiana tiene tal problema de humos que ha empezado a **pagar a sus habitantes por dejar el coche en casa**. Claro que no les paga con dinero, sino con vales para el transporte público. Conociendo la picaresca mediterránea, para poder recibir los vales debes instalar en tu coche una tecnología de seguimiento, para poder comprobar que, efectivamente, tu coche se ha quedado tranquilo en el garaje.

Copenhague

La ciudad con menos propietarios de coche de Europa lleva creando zonas sin coches desde los años 60. Hoy, la mitad de su población va al trabajo en bicicleta, un hábito potenciado por **más de 300 km de carril-bici**, al que pronto se unirán unas nuevas superautopistas de bicis para unir el centro con las afueras.

4. Hamburgo

Se dijo que la ciudad alemana iba a prohibir el uso de coches por completo, pero resultó ser falso. Lo que sí es cierto es que en los próximos 15 años, Hamburgo planea crear una red verde que una todos sus parques. Esta red **ocupará el 40% del espacio urbano de la ciudad**, incluyendo secciones de la autopista A7, conocida por su tráfico infernal.

5. París

El año pasado, durante un pico de smog, la ciudad prohibió conducir a los coches que tuvieran matrículas pares. La medida funcionó tan bien (un 30% menos de polución según la zona), que ahora el Ayuntamiento se está planteando medidas como prohibir conducir los fines de semana en el centro de la ciudad, prohibir los coches diesel o **doblar el número de carriles bici de cara a 2020**.

No todo son luces



La tendencia hacia una peatonalización de la ciudad es una buena noticia. La relación entre coche y urbe es problemática desde sus inicios, ya que la mayoría de ciudades con cierta historia crecieron sin tener en cuenta vehículo alguno. Hoy, todos preferimos respirar aire limpio que contaminado, y cada vez somos más conscientes de qué problemas genera al polución, en nosotros y nuestro entorno. Sin embargo, no lancemos las campanas al vuelo tan rápido, que aquí también hay fantasmas. Sobre todo **si el peatonalizar encubre otros procesos nocivos para la ciudad.**

Por un lado tenemos **la mercantilización del espacio**. El centro de muchos cascos históricos, especialmente aquellos que concentran mucho comercio, se está peatonalizando por la sencilla razón de que de esta forma es más fácil atraer clientes a las tiendas. De nada sirve destinar grandes áreas al tránsito de personas si, como ocurre en Madrid, apenas hay bancos donde sentarse o fuentes donde beber. Tras la peatonalización no hay verdadera voluntad de creación de espacio público sino un afán económico y, como mucho, estético.

Pero por ese lado, llega la homogeneización. Muchos planes urbanísticos conciben las ciudades como grandes superficies sobre las que actuar. Y las tecnologías constructivas actuales permiten hacer intervenciones brutales mucho más fácilmente que antes. Si no se tiene en cuenta las peculiaridades de los barrios al peatonalizar, se corre el peligro de conseguir que todos acaben teniendo un aspecto similar, **borrando la diversidad de las calles**, como está ocurriendo en algunas zonas de Barcelona, también en proceso acelerado de peatonalización.

Por último, existe el factor tiempo. La ciudad es un tapiz, y los cambios demasiado bruscos siempre caen sobre ella como un trauma. Pasó durante décadas precisamente con políticas que transformaban los trazados urbanos para permitir y facilitar el tráfico rodado. Esto ha generado un tipo de prácticas y de ciudad que no puede ser borrado de un plumazo según dicte la tiranía de la ciudad "smart", "eco-friendly" y de postal. Y menos si para ello hay que recurrir a grandes brechas y a **seguir normativizando espacios públicos ya muy restrictivos**.

Y es que queremos nuestros pulmones limpios, y gozar del buen vivir. Pero también, y sobre todo, **queremos nuestras ciudades vivas**. Y esa vida va mucho más allá de tener que andar a gritos con los coches.