

¿Para quién son las ciudades?

Enviado por izaskun el Lun, 05/21/2012 - 08:33

Antetítulo (dentro):

MOVILIDAD URBANA

Sección principal:

[Especiales](#)

Cuerpo:

La gente se ve obligada a recorrer largas distancias entre el origen y el destino de sus viajes; **trayectos de 20, 30, e incluso cien kilómetros de ida, y otros tantos de vuelta, son habituales.** Afrontar estos desplazamientos mediante la movilidad no motorizada es una tarea imposible. Las actuales relaciones urbanas son el producto de un pasado urbanístico en el que se idearon las ciudades de espaldas al movimiento vertical de la naturaleza. Los urbanistas redactaron en 1933 la Carta de Atenas, que recogía los principios que regirían la ordenación territorial a partir de ese momento. Un modelo al servicio de la naciente industria del automóvil, para la producción a gran escala, en el que el objetivo era lograr una mayor eficacia a favor de los beneficios del capital. Un solo espacio para un solo tiempo.

Aquellas ideas determinaron la separación estricta entre áreas residenciales, comerciales y productivas, que quedaban conectadas por redes jerarquizadas de transporte. Las ciudades españolas, aunque tarde, también incorporarían estos principios, con lo que contribuyeron a zonificar y colonizar el territorio, al tiempo que destruían un rico patrimonio arquitectónico y urbanístico. Esta nueva ordenación trajo consigo grandes distancias en la localización de las actividades y de las funciones urbanas, y complicó la movilidad hasta el punto de hacer imposibles los desplazamientos no motorizados.

A finales de los '90 y comienzos del siglo XXI, **la posibilidad de que las nuevas tecnologías pudieran sustituir el transporte por información, desdibujaba las agresiones ambientales que un nuevo modelo de redes iba construyendo.** Se trataba de ganar tiempo en un territorio ampliado, de sustituir el desplazamiento físico por la instantaneidad en los intercambios que ofrecían las nuevas comunicaciones.

Los habitantes de este territorio cada vez más alejado y disperso imaginaban su vida en la naturaleza; un entorno tan alejado del centro urbano, en el que caminar y pedalear difícilmente podrían ser útiles para comunicar orígenes y destinos suburbanos. **La expectación sobre las posibilidades que las nuevas tecnologías abrirían en la gestión de la movilidad, al evitar viajes y reducir el tiempo global destinado al desplazamiento, han quedado completamente defraudadas.** Puede incluso afirmarse que este cambio tecnológico ha tenido resultados negativos, al permitir la aparición de nuevos viajes, antes impensables y a mayor distancia.

La necesaria lentitud

El modelo territorial, productivo y cultural ha obligado a incrementar el parque automovilístico para poder realizar los desplazamientos cotidianos. El vehículo privado ha hecho posible vivir cada vez más lejos, pero a cambio de un mayor consumo de tiempo y energía en desplazamientos interminables. **En los últimos 50 años se ha pasado de un modelo de cercanía con un millón de vehículos (1960), a un modelo de lejanía donde son necesarios 31.086.035 vehículos (2010) para atender las necesidades de transporte.** Esto ha obligado a que más de 25 millones de personas se conviertan en conductores para poder desplazarse a cualquier sitio.

Como resultado se ha producido un fuerte impacto ambiental y territorial que ha destruido el paisaje de nuestras ciudades, ha incrementado el número de kilómetros recorridos y, con ello, la cantidad de energía consumida para satisfacer estos desplazamientos. Pero también ha supuesto un impacto social porque el modelo no es igual para el conjunto de la ciudadanía. Son muchos los colectivos que se ven marginados por la rapidez, el despilfarro económico, la polución y los recursos que demanda

¿Para quién son las ciudades?

Publicado en Periódico Diagonal (<https://www.diagonalperiodico.net>)

este modelo de movilidad. Las personas con discapacidad, los menores, las personas mayores o aquéllas que no tienen recursos económicos son objeto de una evidente discriminación.

Ante esta degradación del paisaje urbano, que es devorado por la aceleración, la velocidad y las prisas, es urgente crear un espacio para la lentitud, una forma de humanizar las relaciones urbanas. **Las ciudades lentas requieren la vuelta a la urbe tradicional mediterránea, compacta, que invita a las personas a vivir de otro modo. Esta propuesta permitiría reconquistar espacios de reflexión y tranquilidad, ausentes en la sociedad suburbial actual.** Es imprescindible encontrar tiempo para vivir y ampliar los espacios para la lentitud.



Pie de foto:

Foto: David Fernández

Temáticos:

[movilidad](#)

Edición impresa:

Licencia:

[CC-by-SA](#)

Compartir:

Tipo Artículo:

Normal

Autoría:

[Pilar Vega](#)

Tipo de artículo:

[Opinión](#)