



BORJA RUIZ-APILÁNEZ Y ELOY SOLÍS
(eds.)

A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa

Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha. 250 pp. Edición de libre acceso online: <https://ruidera.uclm.es/xmlui/handle/10578/28934>

Prólogo de José Fariña. Epílogo de José María Ureña

Idioma: español

ISBN: 978-84-9044-439-9 (electrónico)

ISBN: 978-84-9044-470-2 (impreso)

DOI: http://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.00

MANUEL HERCE VALLEJO

Universidad Politécnica de Cataluña

manuel.herce@upc.edu

A pie o en bici es un libro que tiene el acierto de construirse desde la convicción de que es necesario cambiar los modelos de movilidad actuales. Propone que la reorientación del modelo de movilidad hacia uno que priorice los modos peatonal y ciclista, los principales modos activos, puede contribuir de forma decisiva a combatir y superar las futuras crisis energéticas y de cambio climático. Su lectura deja la sensación de que este no es un libro más, sino una expresión del lugar en que se posicionan sus muchos autores ante la crisis energética que estamos viviendo ya.

Esta obra colectiva, coordinada por Borja Ruiz-Apiláñez y Eloy Solís, se organiza en dos partes: “perspectivas” y “experiencias”, según nos anticipa el título. Ambas con un peso similar en cuanto al número de páginas. En la primera, once enfoques proporcionan una visión temática sobre la movilidad activa: salud pública, medio ambiente, diseño viario, forma urbana, planeamiento urbanístico, gobernanza, participación ciu-

dadana, urbanismo táctico, comunicación, nuevas fuentes de datos y áreas urbanas históricas. En la segunda, otras tantas experiencias. Las de cuatro ciudades europeas referentes de buenas prácticas de la movilidad activa: París, Estocolmo, Ámsterdam y Copenhague. Y siete casos ejemplares más, de ciudades españolas: Barcelona, Sevilla, Vitoria-Gasteiz, Donostia / San Sebastián, Pontevedra, Sant Cugat del Vallès y Vic. Un perfecto catálogo respecto al cómo conseguir un modo más racional y económico de moverse por la ciudad.

El libro es el resultado de un trabajo en el que han participado casi treinta autores. Políticos y gestores públicos, arquitectos e ingenieros, investigadores y docentes universitarios... todos con un interés común en transmitir la necesidad de cambiar nuestro modelo de transporte urbano, dando a los modos activos el protagonismo que merecen. Reconforta ver la variedad de profesiones que tienen sus autores. A esta perspectiva multidisciplinar, y en especial de los geógrafos como Eloy Solís, debemos tanto los que creemos en la absoluta inadecuación de los métodos habituales con que se enseñan las asignaturas denominadas Economía del transporte e Ingeniería de tránsito, que han colaborado tanto al deterioro del espacio urbano. Sorprende favorablemente la presencia de ingenieros de caminos que, como Borja Ruiz-Apiláñez, son profesores de urbanismo. Considero que estos son quienes muestran las auténticas innovaciones a las que se está enfrentando la nueva movilidad, al margen de tantos centros de investigación de las cátedras de transporte que, en general y con honrosas excepciones, han sido incapaces de innovar nada, por más que llenen las revistas de tópicos generalistas.

Desde la propia experiencia profesional, creo firmemente que la Universidad está obligada a crear instrumentos para abordar la nueva

expresión de la movilidad y que, afortunadamente, las cátedras de Urbanismo y Ordenación del Territorio han aceptado el desafío. La que yo dirigí en Barcelona puso el acento en la reforma del tipo de calles como objetivo principal, que es el leitmotiv del libro. Los capítulos de los profesores Magrinyà y Mayorga dan fe de ello. Así muestran la supermanzana y su evolución en ejes verdes, como instrumento para limitar a pocas calles el tránsito motorizado. Lástima que no crean oportuno mostrar otras innovaciones metodológicas creadas y aplicadas en su seno, como la decisión de hacer de la velocidad y la capacidad de las calles un objetivo de la asignación del tránsito a la red de calles en las que se permite en tráfico motorizado. Se pone en evidencia que en muchos casos se plantea de forma amagada y poco clara los modelos de demanda para justificar tanta insensatez en la ciudad. Recuerdo, en este sentido, la propuesta innovadora del Plan viario de Sabadell que, indirectamente, ha servido de modelo para el urbanismo táctico que viene aplicando el Ayuntamiento de Barcelona. Pero tanto da, porque el libro es perfecto en su objetivo y contenido.

El mundo, por desgracia, enfrenta un panorama terrible. El coche no es el enemigo en la movilidad suburbial de la creciente ciudad dispersa, aunque cree más problemas de los que resuelve en la ciudad central. Pero el coche ha sido y es, como se insiste en varios capítulos del libro, el modo de transporte que ha permitido el actual modelo de desarrollo urbano y territorial. El coche eléctrico, aunque pueda ser menos contaminante, no es la solución de futuro (el coste energético manda), por más que la publicidad se empeñe en lo contrario. Caminar y utilizar, el que pueda, medios no motorizados de desplazamiento, parecen soluciones más sensatas, con respuestas muy variadas como nos muestra con profusión este libro.

Gracias a todos los autores que participan en el mismo y al profesor Fariña, autor de un imprescindible prólogo. También a los editores por la acertada selección de perspectivas y experiencias, en la que tengo la sensación de que ha primado un criterio de militancia, que es algo que hay que recordar para el futuro. No vale hablar de movilidad ni de sostenibilidad en términos genéricos, sino que hay que tomar una postura comprometida, como la que se extrae de la lectura de este libro.

DOI: https://doi.org/10.26754/ojs_zarch/zarch.2021176138