



# El menguante rigor de la movilidad urbana

**SALVADOR GARCÍA-AYLLÓN VEINTIMILLA**  
Profesor de Planificación Urbana y el Transporte del MIT y la UPTC

Ha emergido la figura del 'influencer' que, sin tener ni puñetera idea del tema a nivel técnico, intenta sentar cátedra en la jauría de las redes sociales

La movilidad urbana está de moda, no cabe duda. Es más, vivimos una cierta época 'revival', pues aparatos como tranvías, patinetes motorizados o autobuses eléctricos (antes llamados trolebuses), cuyo uso se extinguió hace cien años a causa de ese nuevo invento llamado coche, vuelven a posicionarse como símbolo de modernidad entre ciudadanos y administraciones públicas.

El hiperdesarrollismo motorizado de la planificación urbana de las ciudades en torno a este nuevo invento de transporte tuvo como gran ideólogo a Robert Moses. Moses fue la mano que mecía la cuna de la ciudad de Nueva York durante casi todo el siglo XX, y el padre intelectual de la política de 'autopistas urbanas' que ejecutó por todo el país la siguiente generación de planificadores americanos. Frente a esta hipertrofia motorizada, surgió un movimiento antagonista capitaneado por la activista Jane Jacobs. Esta ama de casa, metida a divulgadora científica, puso frente al espejo a la sociedad americana de los años 60 con su disruptivo libro 'La muerte y vida de las grandes ciudades de Estados Unidos'.

Sin embargo, esta visión polarizada del funcionamiento de las ciudades, y en esencia de la sociedad misma, no ha prevalecido en la práctica en la planificación urbana de las últimas décadas en Estados Unidos, y mucho menos en Europa. Se ha evolucionado, desde una visión básicamente centrada en la ingeniería del tráfico, hacia una planificación integral de la movilidad en su conjunto, donde cohabitan gran diversidad de actores. Grandes exponentes de estos avances han sido, por ejemplo, Kevin Lynch en Boston, Colin Buchanan en Londres, Steen Eiler Rasmussen en Copenhague o Jaime Lerner en Curitiba.



FELIP ARIZA

En España, también hemos tenido algún pequeño idolo patrio con Ildefonso Cerdá en Barcelona, cuya planificación visionaria de su ensanche 50 años antes de que apareciesen los primeros coches, además de ser reconocida como un ejemplo a nivel mundial, hace incluso que algunos expertos actualmente se cuestionen la necesidad de actualizar el Plan General Metropolitano de 1976 de la ciudad, tributario del Plan Cerdá.

Lo que sí ha evolucionado a peor es el proceso de toma de decisiones políticas. El peso creciente otorgado a la opinión pública, y publicada, ha derivado básicamente en una lucha por el relato. A causa de esto, los partidos invierten más recursos en incorporar habilidosos comunicadores y consultoras de marketing, que en tener personas formadas profesionalmente en sus cuadros intermedios. Y en este contexto, ha emergido la figura del 'influencer' que, sin tener ni puñetera

idea del tema a nivel técnico, intenta sentar cátedra en la jauría de las redes sociales. Estos nuevos aspirantes a Janes Jacobs modernos, a diferencia de la original (que consiguió sacarle los colores a Lewis Mumford en una conferencia en Harvard y a Robert Moses en un artículo premiado por el MIT) basan sus argumentaciones en 140 caracteres y una foto.

Si unimos esto al tradicional provincialismo patrio, que pide que le venga un chino o un francés a explicarle lo que pasa en su pueblo, cuando en España tenemos empresas consultoras de ingeniería que planifican la movilidad y el tráfico de ciudades como París o Dubái y grupos de investigación en las universidades que han creado algunos de los software de modelización de la movilidad más potentes y utilizados en el mundo, tenemos el cóctel perfecto para los denominados spin doctors de la política.

De esta manera, te puedes encontrar a un psicólogo (por ejemplo) explicándote por qué una actuación de planificación urbana del transporte en tu ciudad está mal con una foto del casco histórico peatonalizado de una ciudad de otro país y un par de frases de 'esas de quedar bien'. Ese es el nivel científico del debate hoy. La convergencia hacia la integración del planeamiento urbanístico y la planificación del transporte desde una visión multidisciplinar es una necesidad inevitable, no hay duda. Sin embargo, yo, de la misma manera que no basaría mi decisión de vacunarme en las teorías de los microchips de Miguel Bosé (por mucho que me gusten sus canciones), no le diría a mi alcalde que tome decisiones en materia de planificación urbana del transporte en base a lo que proponga un señor que no ha estudiado para ello, por mucho que sean retuiteados sus 'posts'.