

Sadik-Khan, J. y Solomonow, S. (2024).
*Luchar por la calle. Manual
para una revolución urbana*
Madrid: Capitán Swing
376 pp., ISBN 978-84-127797-6-9

Luchar por la calle. Manual para una revolución urbana es una obra esencial para cualquier persona interesada en el urbanismo, la sostenibilidad y el futuro de las ciudades. Janette Sadik-Khan,¹ con su vasta experiencia y enfoque innovador, presenta una guía para convertir nuestras urbes en espacios más habitables, equitativos y sostenibles. Su libro no solo documenta una serie de éxitos en la ciudad donde fue comisaria del Departamento de Transporte entre 2007 y 2013, sino que también ofrece una visión inspiradora sobre las posibilidades de las ciudades cuando se diseñan para las personas en lugar de para los coches. En definitiva, es un llamamiento urgente a la acción en un momento en que el cambio climático y la creciente desigualdad urbana demandan nuevas maneras de concebir y utilizar el espacio público.

Escrito en primera persona por Janette Sadik-Khan con la colaboración de Seth Solomonow,² y publicado en español por Capitán Swing, este libro es un manifiesto apasionado y detallado para repensar y reconstruir las ciudades desde sus

cimientos, siguiendo los pasos de pioneras como Jane Jacobs (2011), quien ya medio siglo antes abogaba por ciudades centradas en las personas. Mientras Jacobs luchaba desde la base comunitaria contra urbanistas autoritarios como Robert Moses, Sadik-Khan utilizó su posición institucional para implementar cambios significativos en Nueva York, mostrando una evolución en esta batalla urbana. A través de esto, la autora comparte generosamente su participación en la transformación de una de las ciudades más icónicas del mundo en un espacio más habitable por los peatones. Con una narrativa clara y convincente, nos guía en un viaje que re-define el uso del espacio urbano y el concepto de movilidad, anticipando los debates sobre el espacio público que la COVID-19 pondría en primer plano (Córdoba Hernández *et al.*, 2020).

Antes de las intervenciones descritas, Nueva York estaba dominada por un modelo de transporte que priorizaba al vehículo privado. Las calles sufrían una importante congestión, con amplias áreas de estacionamiento y una infraestructura urbana que no favorecía a ciclistas ni a peatones. Su red de carriles bici era casi inexistente, el espacio peatonal quedaba limitado a recorridos estrechos e inseguros, y el transporte público presentaba desafíos de mantenimiento y modernización.

Con su llegada, y bajo la administración del alcalde Michael Bloomberg, se transformó la Gran Manzana mediante numerosas iniciativas como la peatonalización de Times Square, la implantación del sistema público de alquiler de bicicletas Citi Bike, la construcción de casi 650 kilómetros de carriles bici o la creación de espacios como “Summer Streets”. Estos proyectos no solo cambiaron la estética de la ciudad, sino que también alteraron su dinámica social y económica, priorizando a las personas sobre los automóviles, transformando la

¹ Comisaria del Departamento de Transporte de la ciudad de Nueva York entre 2007 y 2013. Actualmente trabaja como directora en Bloomberg Associates y presidenta de la National Association of City Transportation Officials.

² Profesional con una sólida trayectoria en comunicación y estrategia mediática, especialmente en el contexto de políticas urbanas y transporte, ha tenido un papel destacado en la promoción y explicación de reformas significativas en la ciudad de Nueva York.

percepción y el uso del espacio público, y haciendo de Nueva York una ciudad más inclusiva y amigable para todos los usuarios.

Uno de los aspectos más interesantes de su trabajo fue la peatonalización parcial de Times Square, un proyecto que, según Sadik-Khan, no solo fue un triunfo estético, sino también un éxito en términos de beneficios físicos, psicológicos y económicos. A pesar de la oposición inicial de comerciantes y conductores, el proyecto demostró que la ciudad podía prosperar al devolver el espacio a los peatones. Este caso es emblemático de su enfoque pragmático y visionario, donde cada intervención urbana está respaldada por datos y estudios que demuestran su viabilidad y éxito a largo plazo.

Los autores no se limitan a presentar un catálogo de proyectos exitosos; también analizan las resistencias y desafíos enfrentados tanto por parte de la ciudadanía como de los medios de comunicación. Los argumentos utilizados por unos y otros son comunes a los que podemos sustentar en otras ciudades y oscilan entre las acusaciones de reducción de plazas de aparcamiento a favor de las bicicletas hasta las apocalípticas consecuencias económicas que, según los opositores, vendrían de la mano de las reformas planteadas. Este conflicto no detuvo las intervenciones y muestra cómo, a través de datos, se pudieron contradecir las afirmaciones vertidas contra las iniciativas, reflejando cómo la realidad es la mejor aliada en esta lucha.

Sadik-Khan argumenta que la mayoría de las grandes urbes han sido diseñadas para servir a una minoría de conductores, a pesar de que la mayoría de las personas se desplazan a pie, en bicicleta o en transporte público. Este desequilibrio, sostiene, no tiene futuro. En cambio, aboga por una ciudad donde las calles sean para todos, donde la movilidad sostenible sea la norma y donde los automóviles no sean el centro de la planificación urbana. En este sentido, su libro es un manifiesto para provocar una “revolución urbana” que devuelva las ciudades a la gente, tal y como defienden Gehl (2010) o Sennett (2019).

Una de las estrategias destacadas en el libro para alcanzar esta meta es el ‘urbanismo táctico’, un enfoque que permite implementar cambios de manera rápida, económica y reversible. Esta meto-

dología, utilizada en ciudades como Barcelona con sus supermanzanas, permite a los gobiernos locales experimentar con nuevas configuraciones urbanas sin el riesgo de cometer errores irreversibles. La autora muestra cómo pequeñas acciones, como colocar macetas para delimitar nuevas plazas o pintar carriles bici, pueden tener un gran impacto en la forma en que los ciudadanos perciben y utilizan el espacio público. Ella considera esta manera de actuar como esencial para quienes buscan transformar sus ciudades de manera rápida y efectiva, argumentando que, en lugar de esperar grandes inversiones o tecnologías futuristas como coches voladores, las ciudades pueden y deben actuar ahora con soluciones sencillas y accesibles.

Sin embargo, aunque estas actuaciones ofrecen beneficios inmediatos y visibles, no abordan las causas estructurales de la desigualdad urbana y la gentrificación. Sobre ello, Harvey (2012) ya argumentaba que las intervenciones urbanas deben trascender los cambios superficiales y enfocarse en transformar profundamente las dinámicas socioeconómicas que perpetúan la desigualdad en las ciudades.

A lo largo de estas páginas, también explora el concepto de “poder blando” en el contexto urbanístico, destacando que las ciudades que se vuelven más verdes, habitables y atractivas no solo mejoran la vida de sus residentes, sino que también proyectan una imagen positiva en el escenario internacional. Sadik-Khan utiliza el ejemplo de Medellín, que pasó de ser conocida por su criminalidad a convertirse en un modelo de movilidad sostenible gracias a iniciativas como el Metrocable, para ilustrar cómo las transformaciones urbanas pueden servir como una forma de diplomacia urbana que cambia la percepción global de una ciudad.

En este contexto, las Soluciones Basadas en la Naturaleza (SbN) juegan un papel crucial al integrar elementos ecológicos que fortalecen la resiliencia urbana y mejoran la sostenibilidad. Al fomentar entornos más verdes y adaptativos, las SbN no solo contribuyen a la calidad de vida y la resiliencia de las ciudades, sino que también refuerzan su poder blando al demostrar un compromiso con la sostenibilidad y el bienestar global, tal y como defiende Rodin (2014). En un mundo donde

más de la mitad de la población vive en ciudades, el poder blando urbano se convierte en un factor clave para el éxito y la relevancia internacional de las ciudades, permitiéndoles liderar el cambio sin esperar a iniciativas gubernamentales nacionales.

Luchar por la calle no es solo una reflexión sobre el pasado de Nueva York, sino también una visión del futuro de las ciudades en todo el mundo. Sadik-Khan es optimista sobre el potencial de las ciudades para liderar el cambio hacia un futuro más sostenible, pero también es consciente de los desafíos que esto implica. Y argumenta que la clave para lograr este cambio es la voluntad política y la participación ciudadana. Las ciudades que están dispuestas a experimentar, a desafiar el *statu quo* y a involucrar a sus ciudadanos en el proceso de toma de decisiones son las que tendrán más éxito en ello.

Rafael Córdoba Hernández

Departamento de Urbanística y

Ordenación del Territorio

Escuela Técnica Superior de Arquitectura

Universidad Politécnica de Madrid

REFERENCIAS

- Córdoba Hernández, R., Fernández Ramírez, C., Hernández Aja, A., Sánchez-Toscano Salgado, G. y Gómez Giménez, J. M. (2020). Áreas Urbanas frente a Barrios. Análisis de las características urbanas ante el reto de la ciudad post-COVID19: el caso de Madrid. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, LII(205), 665-684. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.205.13.2>
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Infinito.
- Harvey, D. (2012). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Akal.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitán Swing.
- Rodin, J. (2014). *The resilience dividend: being strong in a world where things go wrong*. PublicAffairs.
- Sennett, R. (2019). *Construir y habitar. Ética para la ciudad*. Editorial Anagrama.