

La ‘caminabilidad’ de las ciudades

El neurólogo Shane O’Mara resume en el acrónimo **FASE** los factores necesarios para medir la relación de las urbes con los peatones: **fácil, accesible, seguro y estimulante.**



GETTY

IMAGES

ANATXU ZABALBEASCOA

6 OCT 2020 - 08:54 CEST

Caminar nos define como especie. Fue la bipedación lo que nos permitió salir de África y diseminarnos por el planeta. La bipedación deja las manos libres. Y permite pensar. Nuestra actividad cerebral cambia cuando nos movemos. La *caminabilidad* mide cuánto y cómo se puede caminar en un lugar. Es el término que define la amabilidad de un barrio, una ciudad o un pueblo para llevar una vida en la que la mayor parte de las actividades cotidianas puedan hacerse moviéndose a pie, sin depender de un automóvil. Las llamadas ciudades de 15

minutos tienen servicios e infraestructuras —paradas de metro o autobús, colegios, supermercados o centros de salud— a una distancia que se puede recorrer en 15 minutos caminando.

Las *supermanzanas* de Barcelona buscan algo parecido: reducir la velocidad de los coches, aumentar la superficie de los peatones y la de la vegetación que limpia el aire y mantiene la humedad.

El neurólogo irlandés Shane O'Mara defiende que caminar mejora todos y cada uno de los aspectos de nuestro funcionamiento social, psíquico y neuronal. Para él caminar es una “vacuna conductual contra la depresión”. Sostiene que “necesitamos que caminar se convierta en una parte natural y habitual de la vida cotidiana”. Y cuenta en el libro *Elogio del caminar* (Anagrama) que, en Japón, el número medio de pasos dados al día por los ciudadanos es de 5.846 mientras que en Arabia Saudí la cifra desciende a 3.103 (con todo lo que ocultan las medias: los que no caminan y los que multiplican esos pasos por 10).



Que en las ciudades sea posible caminar no es una perogrullada ni mucho menos una moda, es una urgencia sanitaria y sostenible. Lo raro no es que se reclame caminar, lo que debería sorprendernos es que dejáramos de hacerlo. O que, en la construcción de muchas ciudades del mundo —de México DF a Qatar— no se haya tenido en cuenta al peatón. La razón principal detrás de ese descuido de algo esencial tiene que ver con un viejo conocido: la especulación, es decir: la búsqueda ciega de una rentabilidad económica inmediata ha puesto paulatinamente en peligro las ciudades. ¿Cómo? Los vehículos

privados han tenido prioridad sobre los peatones y sobre la inversión en transporte público, eso ha fomentado uno de los grandes problemas de las urbes: la contaminación. Cada vez más ciudades están reaccionando. Saben que la *caminabilidad* es un concepto clave no solo para la salud de los habitantes (más ejercicio, menos estrés, más diálogo, más sol, menos encierro, menos problemas psicológicos, menos soledad) también para medir la salud de las propias urbes: (más espacio sombreado, más oxígeno, más espacio público, más gente por la calle y por lo tanto menos inseguridad, más bicicletas que respeten a los peatones, menos coches o ninguno —que es hacia donde ha anunciado que trabaja la alcaldesa de París, Anne Hidalgo—).

O'Mara encierra en el acrónimo FASE las claves para medir, planificar y controlar esa *caminabilidad* de las ciudades. Fácil, accesible, seguro y estimulante. Así debe ser el diseño que —ayudado de sombras, vegetación, bancos, rampas, límites de velocidad y lejanía de los coches— permita caminar en las urbes aumentando nuestra calidad de vida. Además de trabajar, sobrevivir, divertirse y prosperar, las metrópolis podrían permitir descansar, cargar pilas y hacer lo que resulta connatural al ser humano: caminar para descubrir, pensar o simplemente llegar.