

DINÁMICAS DE PROXIMIDAD EN LA CIUDAD: IDEAS PARA LA TRANSFORMACIÓN URBANA

NEARNESS DYNAMICS IN THE CITY: IDEAS FOR URBAN CHANGE

Sonia LAVADINHO*

RESUMEN

Los valores de lo urbano y de la movilidad se están replanteando por todo el mundo. Una de las respuestas a los desafíos de la sostenibilidad recae en el concepto de la proximidad, que parece aunar los distintos registros de las propuestas urbanas actuales. La economía del conocimiento necesita, para fomentar su productividad, el desarrollo de lugares que permitan la “serendipia”, es decir, en nuestro caso, la capacidad de los espacios públicos de acoger los encuentros fortuitos entre personas diversas. Asimismo, aun en los barrios periféricos los espacios y las relaciones entre los habitantes se reinventan por medio de la ampliación de servicios y equipamientos respondiendo a nuevas expectativas relacionadas con la forma en que insertamos el comercio, el ocio y la cultura en nuestros estilos de vida. Las dinámicas metropolitanas de las “urbes creativas” deben, por lo tanto, incluir simultáneamente la lejanía y la cercanía en una lectura coherente de los muy diversos y cada vez más extensos territorios recorridos en la vida cotidiana.

Palabras clave: dinámicas de proximidad, urbes creativas, “serendipia”, suburbios, lateralización, amigabilidad, espacios públicos, multimodalidad.

ABSTRACT

The values of urbanity and mobility are being rethought all over the world. One of the answers to sustainability issues lies in the concept of proximity, which combines different dimensions of the urban proposals currently in use. They all point to a new urban paradigm that all creative cities wish to adopt in order to attract the knowledge economy, for it demands places rich in serendipity, the capacity of hosting chance encounters between diverse people. Also in the suburbs spaces and relationships between people are being reinvented, through the development of services and facilities hosting new functions related with shopping, leisure and culture. Metropolitan dynamics today thus must learn how to play with both distance and proximity to ensure a coherent reading of the very different nature of the vast territories being used in everyday life.

Keywords: nearness dynamics, creative cities, serendipity, suburbs, lateralization, walkability cluster, public space, multimodality.

* Sonia Lavadinho (sonia.lavadinho@bfluid.com) es Doctora geógrafa, directora de Bfluid Recherche & Expertise, Ginebra, Suiza.

1. ¿Por qué apelar a la acción en favor de la proximidad?

Este artículo se propone inspirar a todos los que, por sus reflexiones o acciones, están liderando el movimiento de profunda transformación urbana que observamos hoy por todo el mundo. Este movimiento, que se denomina con diversos nombres según las corrientes que emergen sucesivamente en el paisaje político y profesional, elige sin embargo de forma recurrente la proximidad como uno de los valores centrales tanto en el pensamiento urbanístico como en la producción urbana material.

Pero no siempre está muy claro cuáles son las ventajas concretas de la proximidad. ¿La proximidad para producir qué efectos? ¿Por qué recurrir a políticas de proximidad más que a otro tipo de políticas de ordenación urbana? ¿Cuáles son las cualidades de la ciudad que se pueden maximizar con más éxito cuando se aplican políticas de proximidad en las actuaciones urbanas? Este artículo a modo de ensayo pretende buscar respuesta a estas preguntas, a las cuales se enfrentan diariamente los responsables políticos y los profesionales del urbanismo.

Así, en esta aportación, evocaremos sucesivamente cinco ingredientes específicos que juntos contribuyen a “hacer ciudad”. Todos ellos tienen en común el hecho de que se pueden fomentar mediante estrategias que introducen proximidad en las relaciones espaciales. Estos ingredientes que traen valor añadido a una ciudad son: 1) la serendipia¹; 2) la fricción; 3) la amigabilidad; 4) las micro-pausas; 5) la trama multimodal. Por necesidades metodológicas, los vamos a detallar uno a uno, pero es necesario tener en mente que, como en cualquier fórmula, es la composición eficaz de los cinco ingredientes lo que va a constituir un ecosistema urbano más dinámico y más resiliente (Haëntjens, 2010). Y es éste, con toda la complejidad de sus relaciones entre lejanía y cercanía, el que permite “hacer ciudad”.

2. Fomentar la serendipia: moverse no sirve sino para forjar lazos

La ciudad es, hasta hoy, lo mejor que los humanos han inventado para relacionarse, para conectarse. En este sentido existe no más que para facilitar a la gente la voluntad primera de vivir juntos compartiendo un mismo lugar. Compartir es aquí la palabra clave. ¿Por qué compartir el espacio y los recursos cuando se pudiera vivir cada uno por su lado? Hay razones muy potentes, y muy antiguas, que aseguran a lo largo de la historia la preferencia de los seres humanos por el “caminar” (Amato, 2004), como modo preferencial no sólo para desplazarse, sino también para maximizar las oportunidades de asegurar la convivencia o el “vivir juntos”, en el sentido de la expresión francesa *le vivre ensemble*. Las ventajas del “vivir juntos” compensan generalmente sus (numerosos) inconvenientes. Las nociones de “compartir” y de “proximidad” son en realidad las dos caras de una misma moneda; más adelante nos referiremos a la convivencia social y a su traducción espacial en la ciudad.

¹ El término “serendipia” proviene del inglés, *serendipity*, que deriva del vocablo árabe *serendib*, procedente de una antigua fábula persa. A mediados del siglo XVIII se usó por primera vez en inglés y se está extendiendo en los últimos años en el sentido de descubrimiento o hallazgo por accidente, por casualidad, inesperado y afortunado, de cosas que no se están buscando pero son la solución para otro problema que se tenía.

Las ciudades constituidas sobre el motivo recurrente de las métricas pedestres constituyen excelentes dispositivos de proximidad, mientras que las producciones urbanas más recientes, basadas en métricas motorizadas, pierden muchas veces de vista esa cualidad primera de la rugosidad (Lévy, 2004 y 2008) que “hace ciudad”.

En lo que respecta a la movilidad, se constata que fuera del ámbito de la caminata de paseo, la gente raramente se mueve por moverse. Al contrario, se mueve para realizar otras actividades. Moverse es un medio para alcanzar un fin, y no un fin en sí mismo. La razón principal que lleva a los seres humanos a moverse es el encontrarse con otros seres humanos, o la búsqueda de bienes o servicios que les puedan interesar. Independientemente de cuáles sean dichos bienes, desde los más indispensables a los más superfluos, se necesita, normalmente, el movimiento de la persona para obtenerlo, pero también la permanencia de la persona para disfrutarlo. Así, cuando ponemos a disposición de los individuos la infraestructura para tornar sus desplazamientos más fáciles, siempre tenemos que tener presente el porqué la gente quiere moverse, e intentar facilitar antes que nada la localización de las actividades y sus encadenamientos, a fin de disminuir la necesidad de moverse, o, por lo menos, de hacerlo de un modo más racional y sostenible. Podemos así impulsar el desarrollo de una “movilidad por grapas”, en francés *mobilité par grappes* (Doyen, Pochon y Kaufmann, 2010), o sea una estrategia de reagrupamiento de actividades por áreas concentradas que se puedan materializar a pie, en bicicleta y con los transportes públicos, más que por largas rutas que se puedan realizar eficazmente sólo con el automóvil. Asimismo, conviene maximizar la capacidad de permanencia incorporada al desplazamiento a fin de disfrutar de lo mejor de esas actividades mientras el individuo las encadena a lo largo del día (Vilhelmsen, 1999; Viard y Rollin, 2006). La movilidad se confunde entonces con la propia vida: en la medida en que deseemos calidad de vida, pretenderemos una movilidad de calidad. La aspiración creciente a una movilidad sin rupturas o *seamless mobility* (Jones *et al.*, 2010) figura hoy como uno de los derechos a vivir la ciudad (Lefebvre, 1968; Brenner *et al.*, 2010).

En su acepción social, la movilidad también tiene que ver con la posibilidad de promocionarse en la vida profesional y personal. La ciudad como dispositivo de movilidad social significa, en este caso, que ésta ofrece a los individuos oportunidades de reconfigurar las redes sociales a que pertenecen (Lahire, 1998; Carrasco y Miller, 2006, 2009; Lavadinho, 2012). El capital espacial se erige entonces como parte del bagaje necesario para gestionar los múltiples espacios de actividades a las que la movilidad proporciona acceso, y así aumentar el capital social (Schonfelder y Axhausen, 2003; Axhausen, 2006). Hipermovilidad y proximidad son dos registros que cohabitan en los entornos urbanos que frecuentamos cotidianamente, y necesitamos conocer ambos códigos para entender cómo pasar de uno al otro sin reparos (Lavadinho, 2014).

La actividad comercial ha sido muchas veces fundadora de la ciudad en sus orígenes históricos y se encuentra todavía muy presente, contribuyendo de modo decisivo a su vitalidad. La actividad comercial es representativa de las centralidades, pero hace falta en muchos tejidos periféricos: la ausencia de la estimulación de las fachadas activas de los comercios, cafés y terrazas hace el caminar más tedioso, y el esfuerzo para llegar a su destino se torna mayor (Gehl, 2010). Sintiendo confusamente

la necesidad de promover alguna actividad que “haga ciudad”, los promotores y las autoridades intentan lograr la introducción de actividades comerciales en casi todas las nuevas operaciones urbanas, como si fuera la única solución para animar a las calles de dichos barrios. De hecho, es a veces una buena solución, pero (muchas) otras veces se torna en fracaso, porque la baja densidad demográfica o los estilos de vida regulados por las muchas oportunidades motorizadas que ofrece la periferia no permiten a la actividad comercial de proximidad subsistir ni desarrollarse fructíferamente. Por lo tanto, el comercio de bienes y servicios no es la única razón para juntarse. Muchas de las razones que motivan a los seres humanos a encontrarse en un mismo lugar son gratuitas y ventajosas, y suceden en espacios públicos, como plazas, calles o parques. Estos últimos gozan de gran popularidad en la actualidad, tanto por su producción, que ha aumentado muchísimo en las últimas décadas, como por sus usos, que se han multiplicado considerablemente (Harnik, 2010). Los espacios públicos son por naturaleza mixtos, ya que sirven simultáneamente para moverse y para encontrarse: hay por lo tanto que equilibrar la función circulatoria, que consiste en acoger la movilidad, y la función social, que consiste en acoger la estadia y los encuentros que resultan de la co-presencia en el espacio público (Lévy, 2004; Lussault, 2007). En los ecosistemas urbanos actuales, sobre todo en las periferias, la expansión de la función circulatoria en detrimento de la función social de los espacios públicos frecuentemente da lugar a una disfunción sistémica que perjudica al objetivo fundamental del “vivir juntos” (Caruso, 2002; Ascher, 2008). Pero este escenario tendencial no es necesariamente una adversidad. Existen soluciones no comerciales muy creativas para crear proximidad en los suburbios (Guerin-Pace, 2003; Ghorra-Gobin, 2008), inclusive para reactivar las calles de los suburbios de carácter residencial, como lo demuestran recientes experiencias de *active frontage* en Alemania y los Países Bajos (Soulier, 2012).

Mientras trabajamos para facilitar la movilidad urbana, tengamos entonces en cuenta que moverse no sirve sino para forjar lazos. La cuestión no es tanto cómo facilitar el movimiento, sino más bien cómo fabricar la serendipia, o sea, la capacidad de encontrar algo o alguien que no es esperado (Merton y Barber 2003). Concretamente, la serendipia en la ciudad ocurre cuando hay oportunidades suficientes para desarrollar la “lateralización” (Lavadinho 2011b), o sea, la capacidad que una persona presenta al salir a caminar y realizar otras actividades durante su trayecto, por ejemplo, tomarse un café o entablar una conversación con alguien conocido que nos encontramos por casualidad, sin premeditarlo. La ruta que elegimos siempre es una graduación entre la necesidad de llegar al destino y las posibilidades de lateralizar, escogiendo variaciones del itinerario principal: un alto nivel de permeabilidad de los espacios públicos es necesario para permitir la lateralización. Cuanto más permeables a la lateralización y cuanto más ricos en texturas diversas, más propicios serán los espacios públicos a la serendipia (Lavadinho, 2011b).

Podría decirse que la serendipia es el primer valor añadido del “hacer ciudad”. Tiene que ver con la concentración máxima de gente y de bienes que se acumulan en unos cuantos kilómetros cuadrados (Lévy, 2008). Dicha concentración permite lo inesperado que, a su vez, da fuerza a la creatividad humana. Por esta razón, las “ciudades creativas” (Florida, 2004; Vivant, 2009) siempre buscan estrategias (Landry, 2000; Scott, 2006) para reforzar la serendipia. La configuración de los

espacios públicos y las calles como lugares de encuentro se convierte en algo primordial para fomentar la lateralización y la serendipia.

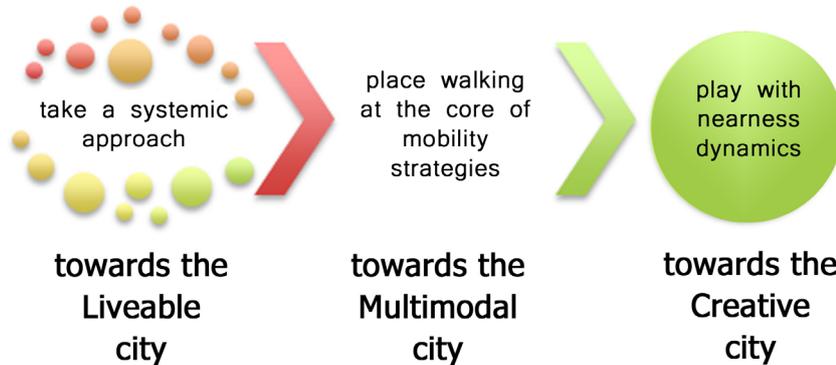


Fig. 1. Las dinámicas de proximidad se integran en una perspectiva sistémica del funcionamiento de la ciudad sostenible, multimodal y creativa.
Fuente: Sonia Lavadinho/bfluid/2013.3.

3. Más que apaciguar, convivir con la fricción

La ciudad es pura fricción: ante todo, es la cohabitación de la máxima diversidad en el mínimo espacio. Es la proximidad de espacios que albergan realidades sociales muy contrastadas (Lévy, 2008) la que permite esta escenificación de la diversidad, a su vez uno de los ingredientes primordiales del “hacer ciudad”. En la ciudad, la proximidad es vital para crear urbanidad, a condición de que se vuelva transitable y asegure correctamente el acceso a puntos de interés efectivamente frecuentados por el individuo, una vez superadas las barreras físicas y también las socioeconómicas o culturales. Los puntos de interés pueden ser equipamientos, servicios o espacios públicos, pero para lograr el estatus de infraestructuras de proximidad deben favorecer el encuentro y el intercambio, alimentando la convivencia de todas esas realidades sociales, muy diversas entre sí.

Cuando es aplicada a la movilidad, la proximidad también implica fricción, como podemos observar además en las calles: muchas velocidades y muchos tipos de vehículos tienen que convivir juntos. Hoy la tendencia en las políticas de gestión del tráfico es amortiguar de modo general las calles fuera de la red principal. Se proponen dos modos de amortiguamiento: separar los flujos o mezclarlos. Ambos tienen sus ventajas según el contexto. Desafortunadamente, no es atendiendo al contexto, sino a la convicción, el modo en que se aplica uno u otro modo, en una sistemática demasiado rígida para ser verdaderamente eficaz. No hay que temer la fricción, sino tener confianza en la capacidad de los seres humanos para convivir con ella (Soulie, 2012; Lavadinho, 2013). La fricción no es algo que se deba disminuir invariablemente, ya que a veces trae valor añadido. En lugar de aplicar recetas ya hechas, se tiene entonces que aprender a distinguir la fricción favorable a los encuentros, de aquella fricción que sólo genera accidentes. Ello tiene que

ver, antes que nada, con la velocidad, y no con el tipo de vehículos. En la ciudad conviene escoger las tipologías de calles y de espacios públicos que más faciliten la cohabitación, y no la velocidad (Soulier, 2012; Lavadinho, 2013).

4. ¿En qué escala se debe trabajar para favorecer la amigabilidad?

En muchas ocasiones se empieza a crear la amigabilidad a la escala de una calle, o a la escala de un barrio. Aún cuando estas acciones son por sí mismas útiles para favorecer la calidad de vida en las actividades cotidianas de sus habitantes, suelen quedar demasiado aisladas para conducir a sinergias que realmente fomenten el cambio modal a gran escala. Por cierto, aunque los ciudadanos puedan caminar por su calle o por su barrio “amigable”/“paseable”, al salir de estas islas protegidas, se encuentran de nuevo en un océano motorizado donde la gran velocidad es la regla y la amigabilidad la excepción. Por lo cual tienen que emplear otros modos de transporte para desplazarse.

El problema es que cuando hacemos políticas de amigabilidad, las pensamos, generalmente, para fomentar exclusivamente el “caminar”, aisladamente de otras políticas de movilidad. Esa perspectiva no aprovecha todo el potencial del “caminar”, sino sólo aquel empleado en distancias cortas. Las distancias cortas son suficientes para moverse dentro de un barrio, pero no para satisfacer todas las necesidades que la persona presenta cuando se desplaza con el fin de realizar múltiples actividades en una escala metropolitana. Fomentar el caminar en la ciudad no sólo sirve como recreación o para realizar actividades que se pueden cumplir en una relativa proximidad (ir de compras, acompañar a los niños a la escuela, etc.), sino también como modo de moverse para realizar actividades que se pueden encontrar más lejanas, si bien forman parte integrante de nuestra vida cotidiana (trabajar, estudiar, disfrutar de las muchas oportunidades de ocio o cultura que la ciudad puede ofrecer).

Para inducir un cambio modal significativo es necesario entonces empezar a reflexionar en cómo introducir amigabilidad no sólo en los barrios, sino también a escala global en toda la aglomeración. Es decir, se necesita ofrecer no sólo la posibilidad de caminar 5 o 10 minutos en el interior de un barrio, sino favorecer mejores conexiones a pie de 15, 20 o 40 minutos de duración entre barrios. Para obtener ese cambio, primero hay que reforzar la amigabilidad física y asegurar un desplazamiento peatonal continuo, fácil, seguro y sin barreras (Ewing y Handy, 2009; Ewing y Cervero, 2010). Muchas veces la política de amigabilidad se detiene en este punto. Pero es precisamente desde aquí donde el trabajo decisivo puede empezar. Hay que potenciar el “caminar”, y sobre todo el “caminar aumentado”, a fin de facilitar su elección como modo de transporte preferencial no sólo en el contexto de la calle o el barrio, sino en toda la “cuenca de vida”, traducción literal de la expresión francesa *bassin de vie*. El trabajo consiste entonces en cambiar no tanto los espacios sino sus representaciones. Esto implica reforzar la amigabilidad mental, asegurando no sólo la calidad de los espacios públicos de las centralidades, sino además reforzando el respeto por las necesidades vitales (y las menos vitales, pero a veces más decisivas para la elección modal) del peatón. Es necesario en

particular un tratamiento adecuado de los límites territoriales que producen, por su impermeabilidad, límites mentales muy fuertes (Lynch, 1960).

Se deben transformar esas barreras, tanto físicas como mentales, en lindes que marcan los límites entre dos mundos distintos, pero que constituyen, asimismo, un ecosistema propio con sus riquezas y su atractivo (Lynch, 1984). Al ser límites, las lindes se pueden no obstante convertir en conexiones fuertes que permiten el paso a territorios más vastos. Constituyen piezas vitales para completar el rompecabezas de la amigabilidad en la escala de la aglomeración. Esa es la escala más decisiva para infundir la amigabilidad, hasta el extremo de poder revolucionar el mapa mental de los ciudadanos (Lynch, 1960, 1972, 1984) y así reforzar la idea de la “ciudad amigable” en sus mentes.

Por supuesto, el “caminar” por sí solo no puede resolver todos los deseos y necesidades de movilidad en la escala de la aglomeración. Hay que pensar también en crear condiciones favorables para el “caminar aumentado”, es decir, aquel caminar que puede ser completado por otros modos de transporte cuando uno quiera ir más rápido o más lejos (Amar y Michaud, 2009). La ciudad multimodal que se desarrolla con esa política es como un ropero: ofrece una gran diversidad de ropas para satisfacer nuestros deseos de movilidad. ¿Por qué, entonces, nos vestiríamos sólo para la velocidad? Hay que variar y enseñar a la gente a combinar ropas de gran velocidad y ropas más lentas y con más texturas, mejor adaptadas a la fricción y a los encuentros. Asimismo, una política multimodal debe seguir el principio de la subsidiariedad del transporte. El modo principal sigue siendo el cuerpo humano y el caminar. Siempre que sea posible, se debe entonces maximizar la posibilidad de caminar y sólo cuando salimos de nuestro universo caminable podemos dirigirnos a nuestro “ropero” para tomar un modo más rápido que nos permita ir a un lugar lejano. Nuestro desafío es que la persona no salga siempre por la mañana ya vestida de auto, sino que se tome su tiempo para considerar las alternativas de movilidad de las que se puede valer en cada nuevo día, dependiendo de las actividades programadas en su agenda.

No se llega a adoptar una política de amigabilidad con enfoque multimodal. Hay que especificar cómo se puede “declinar” concretamente en el territorio. La propia escala de la aglomeración sigue constituyendo el principal obstáculo para la acción: es demasiado vasta para tornarse inmediatamente operacional. ¿Por dónde empezar a “inyectar” amigabilidad? Contrariamente a lo que se practica habitualmente, no por el centro, sino por las periferias (Lavadinho, 2013b).

Desgraciadamente, cuando fomentan una política de amigabilidad, la gran mayoría de las ciudades empiezan sus acciones por el centro de la ciudad (Hinshaw, 2007). Mejorar las condiciones en el centro tiene evidentemente sentido, pues éste alberga una gran cantidad de peatones. Sin embargo, ¡dichos peatones ya se encuentran caminando! Cuando sólo trabajamos en el centro, estamos perdiendo oportunidades para convencer a las personas de las periferias (que todavía no andan a pie) de que podrían caminar (Lavadinho, 2013b). Esas otras personas, que en realidad constituyen la gran mayoría de la población de una urbe, continúan circulando por medio de sus automóviles o del transporte público, siempre con la idea de que la ciudad no es amigable. El problema es que, generalmente, el centro representa sólo una pequeña parte de la ciudad, muchas veces una parte histórica, con

valor arquitectónico y patrimonial, y todo lo que se hace ahí parece una excepción que no se extiende a los alrededores. Aún si fuera extenso, el centro nunca es más que una pequeña isla en el archipiélago fragmentado de la metrópolis (Lang, 2002; Mangin, 2004; Thierstein y Forster, 2008).

Aunque son importantes para cambiar la imagen simbólica y la vitalidad económica y social de la ciudad histórica (Chalas, 2010; Damon y Cusin, 2010), las acciones que proporcionan amigabilidad sólo en el centro no pueden cambiar la percepción predominante que sigue considerando la aglomeración como inhóspita para caminar. El centro seguirá siendo sólo la excepción que confirma la regla. Sólo una política que actúe simultáneamente en varios puntos estratégicos para reforzar la vitalidad de la metrópolis, aún en sus periferias (Cattan y Berroir, 2006; Ghorra-Gobin, 2008) apoyándose específicamente sobre la capacidad de las centralidades periféricas para desarrollar polos de intensidad urbana (Da Cunha y Kaiser, 2009; Lavadinho, 2009a; Lavadinho y Lensele, 2010a, 2010b), puede fortalecer sólidamente el cambio de percepción hacia una “ciudad amigable” en todo el territorio urbano.

5. El valor de las micro-pausas

Muchas veces se fomenta la ciudad compacta o la ciudad de las distancias cortas porque no se cree posible caminar durante más allá de un cuarto de hora (Beaucire, 2004). Pero para trabajar correctamente en la escala de la aglomeración hay que superar el mito de la ciudad de las distancias cortas. En realidad, es un mito relativamente reciente: durante milenios, los humanos han caminado durante horas cada día, y aún a mediados del siglo XX caminar una hora por día era normalísimo. Fue sólo a raíz del desarrollo de la motorización en las últimas décadas del siglo XX cuando caminar por sólo algunos minutos a la vez se convirtió en la norma de las ciudades occidentales.

Las inversiones necesarias para reconvertir las aglomeraciones actuales en ciudades de distancias cortas son inmensas, y los cambios urbanísticos tardan muchos años hasta concretarse, mientras que los estilos de vida cambian siempre más rápidamente (Damon, 2008; Kaufmann, 2008). Además, es difícil convencer a las personas de que hagan todas sus actividades en sólo un radio de uno o dos kilómetros, cuando tienen toda una ciudad a su disposición. ¿Quizás será más fácil aceptar que vivimos hoy, para bien o para mal, en la gran escala de la aglomeración, y empezar por aceptar que debemos caminar más frecuentemente y por más tiempo en nuestra vida cotidiana?

El “presupuesto de tiempo” (*travel-time budget*) es un límite mental que los individuos intentan, generalmente, considerar para cada uno de sus desplazamientos, sin importar el modo de transporte (Joly, 2005). Dicho presupuesto varía con la media del tiempo de los desplazamientos en la ciudad, por lo que varía con su escala. En un medio urbano, este presupuesto de tiempo fijado en la mente de los ciudadanos suele ser normalmente de media hora a una hora por viaje. Cuanto mayor sea la ciudad, mayor será el presupuesto: en grandes aglomeraciones, puede llegar hasta la hora y media o incluso hasta las dos o tres horas por viaje.

No se trata tanto de una cuestión de distancia, sino más bien de la velocidad relativa de los modos de transporte en relación con las infraestructuras de

que disponen. Así, por ejemplo, una ciudad que se encuentra equipada con un subterráneo o un servicio de metro-bus conocerá presupuestos de tiempo menores con su transporte público, a diferencia de otra que, aun siendo más pequeña, posee sólo un servicio de autobús. Del mismo modo, una ciudad equipada con muchos y variados espacios públicos, carriles bici y tramos verdes que dan prioridad a la accesibilidad del propio individuo, resultará en una ciudad más rápida y eficiente para los modos activos.

Para incitar una mejor aceptación de presupuestos de tiempo más largos para los desplazamientos a pie, es indispensable añadir placer al hecho de caminar (Lavadinho y Winkin, 2012). Por ello, es esencial el incremento de micro-momentos de placer en los itinerarios. Para crear espacios públicos a favor del peatón hoy se sigue utilizando modelos estáticos del siglo XIX, donde las personas empleaban más tiempo en el disfrute de las plazas y los parques. En la actualidad ya no es así, y necesitamos modelos más dinámicos para la concepción de los espacios públicos. Las agendas han cambiado con la aceleración generalizada de los modos de vida, y ahora se llenan de proyectos que promueven desplazamientos importantes en términos de tiempo y distancia consumidos (Bauman, 2000, 2005; Kaufmann, 2008). Tales agendas sobrecargadas dejan poco tiempo para disfrutar de los momentos de ocio. Los ciudadanos, por lo tanto, han desarrollado estrategias para disfrutar, consistentes más que en un único momento largo en un sólo lugar, en una serie de micro-pausas en varios lugares: un cuarto de hora o media hora aquí, otros diez minutos allá, introducidos en su camino entre dos actividades (Lavadinho, 2012; Lavadinho, 2013b).

Para asimilar estas estrategias se tienen que localizar, antes que nada, los lugares propicios para instalar estaciones de amigabilidad (Lavadinho y Winkin, 2012) en la red transitable de espacios públicos, donde todo está pensado para proporcionar los servicios peatonales necesarios, y, asimismo, favorecer estas micro-pausas. Desde el punto de vista del viandante, tránsito y estadía siempre están en estrecha correlación: cuantos más lugares ofrece la ciudad donde uno puede pasar un rato con placer durante su permanencia, más se alienta a los ciudadanos a caminar para poder disfrutar de dichas micro-pausas.

Generalmente se piensa que los lugares que acogen micro-pausas siempre necesitan ofrecer amplias oportunidades para sentarse. Más que simplemente para sentarse, las personas buscan hoy en día oportunidades para diversificar sus posturas corporales: apoyarse, acostarse, etc. Cuando se estudian detalladamente las posturas corporales en el espacio público, se puede observar que el sentarse se ubica tan sólo en el lugar 3º o 4º de la lista. En primer lugar necesitamos de un lugar donde reclinarnos, apoyar el hombro, apoyar el codo, apoyar el pie. Todos esos micro-movimientos, aún estando de pie y no sentado, son ya micro-pausas. Con la concepción del mobiliario urbano, hay que ofrecer el máximo de diversidad a las posturas corporales: las cosas que diseñemos tienen que ser capaces de permitir que las personas se las apropien como lo deseen, y el clásico banco público es sólo una de las muchísimas respuestas a esta voluntad de apropiarse los espacios con su propio cuerpo.

Las ciudades más amigables, donde más se camina, presentan una gran variedad de cafés, parques y espacios públicos donde hacer las micro-pausas. Tal

es el caso de París, Zúrich, Ámsterdam o Barcelona. Dentro de estos ambientes urbanos recualificados, disfrutar de micro-momentos de placer se vuelve algo muy natural y que no requiere ningún esfuerzo, puesto que a lo largo del camino se encuentran oportunidades para lateralizar, sin importar el itinerario escogido. Las micro-pausas consiguen, así, un valor añadido a la proximidad.

6. El caminar como fundamento de la trama multimodal

Durante las últimas décadas, las políticas públicas intentaron fomentar la transferencia modal con el fin de disminuir el uso del automóvil y aumentar, al mismo tiempo, el uso de los transportes públicos.

Este tipo de políticas terminó frecuentemente en fracaso, con la excepción notable de las ciudades que optaron por la introducción de redes de transporte público muy completas y de alto rendimiento (por ejemplo, el metro y el tranvía), con frecuencias mejoradas y larga amplitud horaria (Lavadinho y Lenseleir, 2014). Muchas de estas ciudades hicieron simultáneamente una amplia reconversión de sus espacios públicos en favor del peatón (Lavadinho, 2011b). Esta simultaneidad es más que una mera coincidencia. Así, ciudades pioneras como Ámsterdam, Copenhague, Zúrich, Berna, Nantes, Estrasburgo, y, más recientemente, ciudades como Lyon, París y Bilbao sólo han conseguido modificar el cambio modal de un uso masivo del automóvil como “navaja suiza” de la movilidad recorriendo una mezcla muy variada de modos más sostenibles: los transportes públicos, los modos activos (el caminar y el andar en bicicleta) y los modos compartidos. Esos se complementan al anular, cada uno, las desventajas del otro, y, asimismo, al aumentar, cada uno, el potencial del otro.

Pero ninguno de los modos sostenibles puede vivir por sí mismo. Por necesidad se deben concebir sólo en conjunto. Para ello, es necesario fomentar una política verdaderamente multimodal, que aproveche al máximo las sinergias entre transporte público, modos activos y modos compartidos.

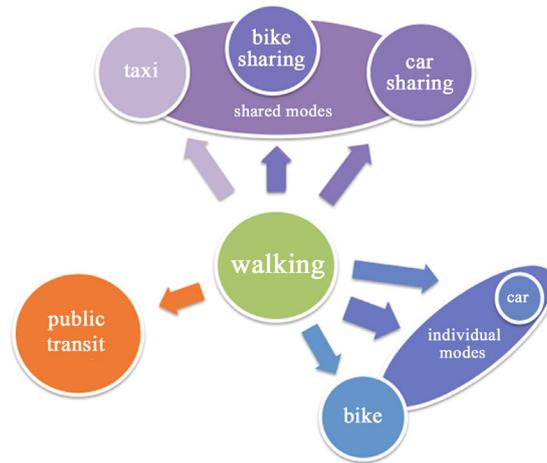


Fig. 2. Un enfoque en el caminar como pivote de un mundo más multimodal, donde todos los modos se organizan en torno a la persona.

Fuente: Sonia Lavadinho/bfluid/2013.

Por su alto coste, las inversiones para mejorar las infraestructuras de la ciudad deben ser compensadas con sus beneficios. Los modos activos son los más reactivos a los cambios del ambiente urbano. Incluso los cambios mínimos y de coste relativamente bajo otorgan beneficios inmediatos en la práctica de los modos activos (Frick *et al.*, 2003), mientras los transportes públicos presentan una inercia mayor al cambio (Gusmeroli y Lensel, 2012). Tiene entonces sentido priorizar las inversiones en favor de los modos activos y desarrollar sus complementariedades con los transportes públicos en un verdadero ecosistema mixto, en vez de desarrollar el sistema de transportes públicos de forma aislada respecto a la trama fina del territorio que va a cubrir. Pero no es el cometido de los transportes públicos cubrir esa trama fina exhaustivamente. Eso gasta muchísimos recursos sin obtener resultados creíbles. Es más adecuado optar por una trama más larga para la cobertura estructuradora del territorio, y, además, reforzar la frecuencia y la amplitud horaria del servicio, dejando la cobertura de la trama fina a los modos activos, de mayor eficacia para la conexión puerta a puerta en distancias relativamente cortas (Lavadinho y Lensel, 2010a).

Entre muchas otras cosas, el “caminar” sirve para relacionar mejor los diversos modos de transporte entre sí. En realidad, el “caminar” es indispensable para establecer una buena convivencia entre los modos (Amar y Michaud, 2009). Cuando se tiene que cambiar frecuentemente de modos de transporte, como suele ocurrir en la ciudad multimodal, la amigabilidad de los segmentos que conectan los diversos modos se vuelve de vital importancia para el éxito de la transferencia modal. Cualesquiera que sean los modos elegidos, siempre se tiene que caminar, aún por unos cuantos metros, para llegar a donde se puedan tomar dichos modos. Cuando los segmentos que hay que recorrer a pie para encontrarse con otro modo

de transporte son desagradables, la probabilidad de utilizar ese modo de transporte disminuye. Además de facilitar la vida cotidiana, que ya se hace a pie para acceder a la cercanía, otra motivación para completar la red peatonal es también la conexión de más lugares con más medios de transporte, con el fin de crear un verdadero sistema multimodal para acceder a la lejanía (Lavadinho y Lensel, 2010a, 2010b).

Sin amigabilidad, no es posible trasladarse fácilmente de un modo a otro, y las sinergias entre los diversos modos son más difíciles de obtener. Por ello tiene sentido que, cuando se quiere fomentar la libre elección del mejor modo de transporte para moverse en una ciudad, se fomente, antes que nada, la amigabilidad, puesto que está en la raíz de todos los desplazamientos (Lavadinho, 2011b, 2013b). La idea, como se ve por ejemplo en París, Estrasburgo, Bilbao o Ginebra, es favorecer el surgimiento de una amplia red de espacios amigables por toda la ciudad (Lavadinho, 2011b). La continuidad y conectividad de esta red deben ser reforzadas (Ewing y Handy, 2009; Ewing y Cervero, 2010), pero aún también su diversidad, medida en términos de acceso a una intensa oferta de realidades sociales (Lévy, 2008). Muchas ciudades intentan hoy desarrollar políticas multimodales, pero sólo una ciudad amigable para el peatón, en todas sus escalas, puede pretender al estatus de ciudad verdaderamente multimodal. Necesitamos entonces pensar en la ciudad no sólo como una sucesión de lugares estáticos, sino también de lugares dinámicos albergando eficazmente las cadenas de desplazamientos.

Se debe concebir una política de movilidad urbana que permita combinar conjuntamente la dinámica de la cercanía y la dinámica de la lejanía. Georges Amar (2010) recurre acertadamente, en francés, al término de *reliance* planteado anteriormente al de Bolle de Bal (2000) para describir la capacidad de los medios de transporte de gran velocidad de conectarnos con la lejanía. Esta doble política permite centrar la inversión en el desarrollo de *clusters* de amigabilidad, empezando por los sectores donde las sinergias entre las “interfaces” de transporte multimodales y los atractores son más fuertes. Estos lugares de convergencia concentran un gran número de personas y actividades en un perímetro relativamente reducido. Ello posibilita que el atractivo del *cluster* aporte beneficios de un gran efecto multiplicador en un radio ampliado hasta media hora a pie (Lavadinho, 2008).

Cuando queremos seleccionar lugares donde intervenir con políticas de amigabilidad, conviene tener en mente que se deben priorizar ante todo las “puertas de aglomeración” (Lensel y Lavadinho, 2012). Como su denominación indica, marcan la entrada en la ciudad consolidada. Pueden albergar centralidades reuniendo a muchos atractores, o interfaces multimodales, o ambas cosas. Cuando en un umbral de la ciudad consolidada se encuentran simultáneamente una interfaz multimodal y en su cercanía una centralidad, es necesario priorizar ese umbral en las políticas de amigabilidad, otorgándole el estatus particular de puerta de aglomeración. Ahí la gente siente, aún confusamente, que está llegando “a un lugar”, mientras que anteriormente atravesaba a gran velocidad territorios demasiado fragmentados y desordenados para que pudiesen ser considerados por el prisma de una identidad específica.

Las puertas de aglomeración sirven entonces para reorientar la identidad del territorio urbano en el que se penetra. El filtrado de su identidad urbana modifica, por turnos, la elección de cada uno acerca de cómo moverse. Dado que sólo “hace

ciudad” lo que es caminable (Lensel y Lavadinho, 2012), es sumamente importante reforzar la amigabilidad de las puertas de aglomeración. Así la gente se puede dar cuenta de que está realmente penetrando en la urbe, y se puede concienciar de que en la urbe hay que adoptar otro tipo de relación con la velocidad. De hecho, para “hacer ciudad”, la transformación de una puerta de aglomeración exige una aceptación de las métricas pedestres (Lévy, 2008) para moverse. Eso necesita una aceptación de la proximidad como escala de referencia y una aceptación de la fricción como modo principal de cohabitación entre los diversos modos de transporte.

No obstante, las puertas de aglomeración muchas veces olvidan su naturaleza social de puntos de convergencia para dinámicas de proximidad, para privilegiar su naturaleza funcional de puntos de convergencia para dinámicas de lejanía, donde son las muchas infraestructuras que posibilitan a la gran velocidad las que permiten recorrer territorios mayormente amplios e informes. Por cierto, las puertas de aglomeración constituyen una parte de los puntos neurálgicos de conexión con la lejanía (*reliance*) al enlazar la ciudad con los territorios periféricos que la circundan, pero ello no es excusa ni pretexto para olvidar la función principal de dichas puertas, que es de dar entrada en la ciudad. Por supuesto, la ordenación urbana de este tipo de sectores que hibridan proximidad y gran velocidad siempre es muy compleja, porque intenta lograr dos objetivos contradictorios: llegar lejos (con gran velocidad) y proximidad (con métricas pedestres). A pesar de las reiteradas buenas intenciones, generalmente sólo se logra uno u otro, y no los dos objetivos simultáneamente. Esto es porque se olvida un parámetro esencial: cómo integrar un carácter de plena urbanidad al cruzar el umbral de la ciudad consolidada.

Por ejemplo, los parques, dispositivos típicos de gran amigabilidad y de proximidad (Harnik, 2010), muchas veces se encuentran disociados de las interfaces multimodales, dispositivos típicos de la mayor velocidad: no se asocia la concepción del parque con la idea de acceder al subterráneo o al tren. Incluso cuando existen parques en la proximidad inmediata de una interfaz multimodal, el modo en que fueron concebidos no se encuentra enlazado. Las interfaces multimodales, y sobre todo los espacios públicos en sus cercanías, deberían ser bien atendidos en términos de amigabilidad, ya que son los escaparates de la urbanidad: son lo primero que uno ve cuando llega a la ciudad. Para marcar esa transición, deberían ser lugares de gran belleza en términos urbanos. No obstante, salvo raras excepciones contemporáneas, por ejemplo la estación de Liège-Guillemins o la estación de Saint-Pancras en Londres, lo más frecuente sigue siendo una concepción ante todo funcional de las interfaces multimodales. Se convierten entonces en lugares centrífugos, y no centrípetos (Lavadinho, 2013b); la noción de disfrute del recorrido se encuentra ausente, mientras la sensación al salir de la gran velocidad es de mucho ruido, muchos flujos y mucha confusión, lo que induce aún más el impulso de salir del lugar. El sentimiento de gran caos es típico dentro de la problemática al salir de la gran velocidad. Para remediar esta situación es necesario contrastar ese ambiente caótico con un ambiente más texturado y más acogedor del espacio público circundante. Transformar las interfaces multimodales en lugares más atractivos y menos estresantes implica un trabajo importante sobre las ambientaciones de los espacios públicos en su seno y en sus alrededores, a fin de aumentar la amigabilidad peatonal global de los *clusters* de amigabilidad (Lavadinho, 2008).

7. Conclusión

No sólo de proximidad vive el ser urbano. Poder conectarse rápidamente a lugares más lejanos es la otra cara de la moneda que requiere la vida urbana contemporánea. Hay que reforzar entonces la trama multimodal para maximizar el “presupuesto de tiempo” aceptable para el “caminar” y el “caminar aumentado”. Esa política ofrece a los ciudadanos un universo de posibilidades más vasto para recorrer, eficazmente, los grandes espacios de la metrópolis a fin de realizar las numerosas actividades cotidianas impuestas por agendas cada día más sobrecargadas. Para responder a las necesidades impuestas por los nuevos modos de vida (Kaufmann, 2008), las ciudades amigables no pueden obrar sólo con la palanca de impulso de la cercanía. También necesitan ofrecer ciertos puntos estratégicos, como las “puertas de aglomeración”, un alto nivel de conexión a la lejanía (*reliance*). En cada momento, el individuo debe poder salir de su andanza a pie a fin de utilizar modos de mayor velocidad, y así vencer distancias más grandes. Pero también en cada momento, el individuo que sale de la gran velocidad debe poder encontrarse de nuevo con la urbanidad propia de la ciudad.

Es por esta razón por la que la mayoría de las ciudades amigables han desarrollado en simultáneo, además de la red de espacios públicos que engloba el caminar, una red de transportes públicos de alto rendimiento, y también, cada vez más, sistemas compartidos (*car sharing* y *bike sharing*). Pero el desafío de articular todos esos modos entre ellos sigue siendo considerable. Los espacios públicos, que ofrecen un buen acceso a las dinámicas de proximidad, y las interfaces multimodales, que ofrecen un buen acceso a las dinámicas de la gran velocidad, ganarán así en hibridación (Lavadinho, 2008, 2013b). Este funcionamiento híbrido debe ser pensado como entorno de *clusters* de amigabilidad para estrechar la ligazón entre lo más próximo y lo más lejano. Sólo esta doble estrategia podrá extender de modo pertinente todas las escalas de la ciudad multimodal.

8. Bibliografía

- AMAR, G. (2010): *Homo mobilis: le nouvel âge de la mobilité, éloge de la reliance*. FYP Éditions, Limoges. 207 p.
- AMAR, G. y MICHAUD, V. –eds.– (2009): *La marche au coeur des mobilités: état des connaissances*. Éditions du CERTU, Prospective RATP, París. 64 p.
- AMATO, J. A. (2004): *On Foot: A History of Walking*. Nueva York University Press, Nueva York. 331 p.
- ASCHER, F. (2003): “Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses: un défi pour les architectes, les urbanistes et les responsables politiques”, en *Biennale d'Architecture, 9 mai Rotterdam, NAI / IABR*. 11 p.
- ASCHER, F. (2008): *Les Nouveaux Compromis Urbains. Lexique de la ville plurielle*. Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues. 142 p.
- AXHAUSEN, K. W. (2006): *Personal worlds of others social networks, mobility biographies and travel: the survey challenges*. Arbeitsbericht Verkehrs und Raumplanung. 343 p.

- BAUMAN, Z. (2000): *Liquid modernity*. Polity, Cambridge. 240 p.
- BAUMAN, Z. (2005): *Liquid life*. Polity, Cambridge. 224 p.
- BEAUCIRE, F. (2004): “La “ville compacte” est-elle importable en France?” en ALLEMAND, S.; ASCHER, F. y LEVY, J. *Le sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Éditions Belin, Paris, pp. 170-174.
- BOLLE DE BAL, M. (2000): *Voyages au cœur des sciences humaines: de la reliance*. (Collection Logiques sociales). Éditions l’Harmattan, Paris. 344 p.
- BRENNER, N.; MARCUSE, P. y MAYER, M. –eds.– (2011): *Cities for people, not for profit: critical urban theory and the right to the City*. Routledge, Nueva York. 296 p.
- CARRASCO, J. A. y MILLER, E. J. (2006): “Exploring the propensity to perform social activities: a social network approach” en *Transportation*, n. 33 (5), pp. 463-480.
- CARRASCO, J. A. y MILLER, E. J. (2009): “The social dimension in action: a multilevel, personal networks model of social activity frequency between individuals” en *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, n. 43 (1), pp. 90-104.
- CARUSO, G. (2002): “La diversité des formes de la périurbanisation en Europe”, en PERRIER-CORNET, P. *Repenser les campagnes*. Éditions de l’Aube, La Tour d’Aigues. 208 p.
- CATTAN, N. y BERROIR, S. (2006): “Les représentations de l’étalement périurbain en Europe: essai d’interprétation”, en BERQUE, A.; BONNIN, P. y GHORRA-GOBIN, C. *La ville insoutenable*. Éditions Belin, Paris, pp. 87-97.
- CHALAS, Y. (2010): “Centre, centralité et polycentrisme dans l’urbanisation contemporaine”, en DA CUNHA, A. *Urbia: les cahiers du développement durable: centralités, urbanisme durable et projet*. (OUVDD-UNIL, n. 11). pp. 23-41.
- DA CUNHA, A. y KAISER, C. (2009): “Densité, centralité et qualité urbaine: la notion d’intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines?”, en DA CUNHA, A. *Urbia: les cahiers du développement durable: intensités urbaines*. (OUVDD-UNIL, n. 9). pp. 13-56.
- DAMON, J. y CUSIN, F. (2010): “Les villes face aux défis de l’attractivité. Classements, enjeux et stratégies urbaines” en *Futuribles*, n. 367, pp. 25-46.
- DAMON, J. –ed.– (2008): *Vivre en ville*. Observatoire mondial des modes de vie urbains, PUF, Paris. 250 p.
- DOYEN, E.; POCHON M. y KAUFMANN, V. (2010): “Mobilités et modes de vie: l’offre carPostal et les enchaînements d’activités” en *Cahiers du LaSur*, n. 16, Laboratoire de sociologie urbaine, Lausana. 50 p.
- EWING, R. y CERVERO, R. (2010): “Travel and the Built Environment” en *Journal of the American Planning Association*. (First published on: 11 May 2010 (iFirst)).

- EWING, R. y HANDY, S. (2009): “Measuring the unmeasurable: urban design qualities related to walkability” en *Journal of Urban Design*, n. 14 (1), pp. 65-84.
- FLORIDA, Richard (2002): *The rise of the creative class. and how it's transforming work, leisure and everyday life*. Basic Books, Nueva York. 416 p.
- FLORIDA, Richard (2004): *Cities and the creative class*. Routledge, Nueva York.
- FOUCAULT, M. (2009): *Le corps utopique. Les hétérotopies*. Nouvelles Éditions Lignes, Fécamp. (D’après une série de conférences radiophoniques en 1966). 61 p.
- FRICK, R.; KELLER, M.; WÜTHRICH, P., *et al.* (2003): “Effizienz von öffentlichen Investitionen den Langsamverkehr” en *Auftrag des Bundesamtes für Strassen*. Astra, Berna.
- GEHL, J. (2010): *Cities for People*. Island Press, Washington. 288 p.
- GHORRA-GOBIN, C. (2008): *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l’heure globale*. Éditions L’Harmattan, Paris. 265 p.
- GUERIN-PACE, F. (2003): “Vers une typologie des territoires urbains de proximité” en *Revue l’Espace géographique*, n. 32 (4), pp. 333-344.
- GUSMEROLI, S. y LENSEL, B. (2012): “L’articulation des politiques d’urbanisme et de transport autour des projets de tramway: l’éclairage de l’expérience grenobloise”, en DA CUNHA, A. *Urbia: les cahiers du développement durable: interfaces et métropoles*. (OUVDD-UNIL, n. 13). pp. 63-92.
- HAËNTJENS, J. (2010): “Villes durables - villes stratégiques” en DA CUNHA, A. *Urbia: les cahiers du développement durable: centralités, urbanisme durable et projet*. (OUVDD - UNIL, n. 11). pp. 75-88.
- HARNIK, P. (2010): *Urban Green: innovative parks for resurgent cities*. Island Press, Washington. 184 p.
- HINSHAW, M. L. (2007): *True urbanism: living in and near the center*. University of Chicago Press, Chicago. 226 p.
- JACOBS, J. (1993): *The Death and Life of Great American Cities*. Modern Library, Nueva York. 598 p. (ed. orig. angl. 1961).
- JOLY, I. (2005): “Décomposition de l’hypothèse de constance des budgets-temps de transport” en MONTULET, B.; JEMELIN, C. y SCHMITZ, S. *Mobilités et temporalités*. Faculté Universitaire de Saint-Louis, Bruselas, pp. 129-150.
- JONES, M.; RYAN, S.; DONLON, J., *et al.* (2010): *Seamless Travel*. Institute of Transportation Studies, California PATH Program, University of California, Berkeley. 234 p.
- KAUFMANN, V. (2008): *Les paradoxes de la mobilité: bouger, s’enraciner*. (Collection Le savoir Suisse). PPUR, Lausana. 115 p.
- LAHIRE, B. (1998): *L’homme pluriel. Les ressorts de l’action*. Éditions Nathan, Paris. 271 p.

- LANDRY, Charles (2000): *The Creative City, a toolkit for urban innovation*. Earthscan, Londres.
- LANG, R. E. (2002): *Edgeless cities: exploring the elusive metropolis*. Brookings Institutions Press, Washington. 196 p.
- LAVADINHO, S. (2008): “Nearness dynamics in suburbia”, en *Walk21 Conference*, 8-10 Octubre 2008, Barcelona.
- LAVADINHO, S. (2009a): “Dynamiques d’intensité événementielle: visions d’une urbanité en devenir” en *Urbia*, n. 9, Lausana, pp. 87-104.
- LAVADINHO, S. (2009b): “Nearness dynamics for shopping and leisure: sustainable strategy or impossible myth?” en *Conference for the Launch of the Center for the Study of Urban Dynamics, East China Normal University*, 23 May 2009, Shanghai.
- LAVADINHO, S. (2010): “Caminar a la escala de la aglomeración: paisajes e imaginarios para dinámicas de proximidad en la ciudad”, en *Conferencia SE30 Otros Paisajes*, 12 abril de 2010, Sevilla.
- LAVADINHO, S. (2011a): “La mobilité constellation” en *Revue COLLAGE*, n. 3/11, juin 2011.
- LAVADINHO, S. (2011b): *Le renouveau de la marche urbaine: terrains, acteurs et politiques*. Tesis doctoral, octubre 2011, École Normale Supérieure de Lyon, Lyon.
- LAVADINHO, S. (2012): “Réflexion pour une nouvelle géographie des mobilités: le cabotage urbain”, en VAQUIN, J. B. y YOUSSEF, D. *Génie urbain et mobilité: Actes de l’Université d’été, EIVP 2011, Tome 5*. EIVP, Paris. 231 p.
- LAVADINHO, S. (2013a): “Le partage de l’espace, clé de l’accessibilité à la ville”, en *Revue RGRA*, n. 911, avril-mai 2013.
- LAVADINHO, S. (2013b): “Walkability in the multimodal city / Amigabilidad en la Ciudad Multimodal”, technical report within the Framework of the *Sustainable Transport and Air Quality Project, P-114008 FY 2013*. Worldbank, Washington y Buenos Aires. 140 p.
- LAVADINHO, S. (2014): “Walking between planes: why hypermobile people take to walking in the city”, en SHORTELL, Timothy y BROWN, Evrick. *Walking in the European city: quotidian mobility and urban ethnography*. Ashgate, Farnham, Surrey. 314 p.
- LAVADINHO, S. y LENSEL, B. (2010a): “Importons la notion de centralité en périphérie: pour une soutenable émergence de la qualité urbaine dans la Zwischenstadt” en *Urbia*, n. 11, décembre 2010, Lausana.
- LAVADINHO, S. y LENSEL, B. (2010b): “Manifeste pour une centralité suburbaine” en *Technicités*, n. 194, pp. 23-25.
- LAVADINHO, S. y LENSEL, B. (2014): “Repenser la mobilité pour s’adapter à la multiporalité des villes” en *Technicités*, n. 267, pp. 23-25.
- LAVADINHO, S. y LEVY, J. (2010): *Marcher avec les transports et la ville*. (Les rapports prospectifs, n. 160). Division Prospective de la RATP.

- LAVADINHO, S. y WINKIN, Y. (2012): *Vers une marche-plaisir en ville. Boîte à outils pour augmenter le bonheur de marcher*. Éditions du CERTU, Lyon.
- LEFEBVRE, H. (1968): *Le droit à la ville*. Éditions Anthropos, Paris. 166 p.
- LENSEL, B. y LAVADINHO, S. (2012): “Les entrées de ville font peau neuve” en *Technicités*, n. 238, pp. 31-37.
- LÉVY, J. (2004): “Modèle de mobilité, modèle d’urbanité”, en ALLEMANT, Sylvain; ASCHER, François y LÉVY, Jacques. *Le sens du mouvement, Colloque de Cerisy. Institut pour la ville en mouvement*. Éditions Belin, pp. 157-169.
- LÉVY, J. (2008): “Ville pédestre, ville rapide” en *Dossier Marcher*, n. 359 (mars/avril), *Revue Urbanisme*, pp. 57-59.
- LUSSAULT, M. (2007): *L’homme spatial. La construction sociale de l’espace humain*. Éditions du Seuil, Paris. 363 p.
- LYNCH, K. (1960): *The image of the city*. The MIT Press, Cambridge. 194 p.
- LYNCH, K. (1972): *What time is this place*. The MIT Press, Cambridge. 277 p.
- LYNCH, K. (1984): *Good city form*. The MIT Press, Cambridge. 514 p. (Ed. orig., 1981).
- MANGIN, D. (2004): *La ville franchisée: formes et structures de la ville contemporaine*. Éditions de la Villette, Paris. 398 p.
- MERTON, R. K. y BARBER, E. (2003): *The travels and adventures of serendipity: a study in sociological semantics and the sociology of science*. Princeton University Press, Princeton. 352 p.
- METHORST, R. H.; MONTERDE I BORT, D.; SAUTER, et al. (2010): *Pedestrian Quality Needs (PQN). Final Report of the Cost Project 358, Walk21, Cheltenham*.
- MONNET, J. (2000): “Les dimensions symboliques de la centralité” en *Cahiers de Géographie du Québec*, n. 44 (123), pp. 399-418.
- PAQUOT, T. (2009): *L’Espace Public*. Éditions La Découverte, Paris. (Collection Repères - Sciences Politiques). 125 p.
- RAMOS, M. J. y ALVES, M. J. –ed.– (2010): *The walker and the city*. ACAM, Lisboa. 228 p.
- SCHONFELDER, S. y AXHAUSEN K.W (2003): “Activity spaces: measures of social exclusion?” en *Transport Policy*, n. 10 (3), pp. 279-286.
- SCOTT, A. J. (2006): “Les ressorts des villes créatives : quelles leçons en tirer pour les décideurs?” en *Examens territoriaux de l’OCDE, Villes, compétitivité et mondialisation*. OCDE.
- SOULIER, N. (2012): *Reconquérir les rues*. Éditions Ulmer, Paris. 256 p.
- THIERSTEIN, A. y FORSTER, A. –eds.– (2008): *The image and the region: making mega-city regions visible*. Lars Muller Publishers, Baden. 288 p.

- THOMAS, R. –ed.– (2010): *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*. Éditions des Archives Contemporaines, Paris. 194 p.
- VIARD, J. y ROLLIN, H. (2006): *Éloge de la mobilité: essai sur le capital temps libre et la valeur du travail*. Éditions de l’Aube, La Tour d’Aigues, 205 p.
- VILHELMSON, B. (1999): “Daily mobility and the use of time for different activities: the case of Sweden” en *GeoJournal*, n. 48 (3 nov.), pp. 177-185.
- VIVANT, E. (2009): *Qu’est-ce que la Ville Créative ?* La ville en débat, PUF, Paris. 92 p.

