

RESEÑA:

Janette Sadik-Khan y Seth Solomonow, *Luchar por la calle: manual para una revolución urbana*, Madrid, Capitán Swing, 2024, 376 páginas, ISBN 978-84-127797-6-9

BORJA RUIZ-APILÁNEZ CORROCHANO

Doctor en Territorio, Infraestructuras y Medio Ambiente. Arquitecto. Ingeniero de Caminos, C y P

Profesor Titular de Urbanismo y Ordenación del Territorio

Universidad de Castilla-La Mancha, Toledo, España

borja.ruizapilanez@uclm.es

ORCID: [0000-0002-2857-3965](https://orcid.org/0000-0002-2857-3965)

Reseña de acceso abierto distribuida bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). / Open access review under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.28.2025.373-376>

Janette Sadik-Khan, directora general de transportes de la ciudad de Nueva York entre 2007 y 2013, fue la principal impulsora de la reurbanización y ampliación del ámbito peatonal de Times Square (inaugurada en abril de 2017, según el proyecto de Snøhetta), del programa *World Class Streets: Remaking New York City's Public Realm* (desarrollado por Gehl Architects) y del mayor desarrollo de la movilidad ciclista de la metrópolis estadounidense. En 2016, publicó *Streetfight: A Handbook for an Urban Revolution*, junto a Seth Solomonow, responsable de comunicación del Department of Transportation (DOT) que dirigía Sadik-Khan. La obra es fruto de los seis años compartidos y recuenta los principales logros y las experiencias más relevantes. Capitán Swing nos trae la versión en castellano de la obra, *Luchar por la calle: manual para una revolución urbana*, traducida por Mireia Bofill. Esta nueva incorporación a los títulos de temática urbana que nos ofrece la editorial basada en Madrid es una muestra más de su compromiso por facilitar a los lectores de español textos relevantes del panorama internacional. Una trayectoria iniciada ya hace tiempo con la traducción y reedición de indispensables como *Muerte y vida de las grandes ciudades*, de Jane Jacobs, claro referente para los autores y de las acciones que impulsaron desde el DOT.

Nacida en San Francisco al inicio de la década de los sesenta, Sadik-Khan estudió ciencias políticas en Los Ángeles, trasladándose posteriormente a la capital neoyorkina para estudiar derecho en la Universidad de Columbia. Antes de asumir la dirección del DOT, contaba con experiencia en el ámbito de las políticas urbanas relacionadas con el transporte, tras su paso anterior por el mismo departamento, la

Federal Transit Administration del DOT de los EEUU, y una consultora privada de ingeniería de transportes. La autora cuenta en el inicio de la obra la entrevista mantenida con Michael Bloomberg, alcalde de Nueva York desde 2002, antes de ponerla al frente del DOT a mitad de su segundo mandato. Puesto que ocuparía hasta el final del tercer y último gobierno del multimillonario. Este, que había militado en el partido demócrata, había accedido a la alcaldía como republicano, pero en 2007, abandonó su filiación conservadora para hacerse independiente y hacer cambios en su gobierno. Entre ellos, el nombramiento de Sadik-Kahn. En 2013, la salida del magnate de la alcaldía supuso la incorporación de la autora a Bloomberg Associates, donde sigue asesorando a ciudades de todo el mundo en materia de transporte. Desde 2015 preside la National Association of City Transportation Officials (NACTO), impulsando la transformación de las políticas de transportes y el diseño viario de las ciudades estadounidenses.

Recordar que Nueva York cuenta con casi nueve millones de habitantes y que su DOT emplea a más de 5.000 personas y gestiona un presupuesto anual próximo a los 1.500 millones de dólares nos ayuda a considerar la responsabilidad y capacidad de acción asociada a la dirección de este departamento. Este gestiona “5.800 kilómetros de calles, 19.300 kilómetros de aceras [...] 789 puentes [y túneles], y el ferry de Staten Island [con] 22 millones de personas al año” (p. 12). Teniendo en cuenta que el viario ocupa la cuarta parte de la superficie de la ciudad, el DOT puede considerarse su “mayor promotor inmobiliario” (p. 13). *Luchar por la calle* nos narra las experiencias vividas por Sadik-Kahn al abordar algunas de sus transformaciones más ambiciosas en lo que se refiere al rediseño de la infraestructura viaria y su utilización para reducir el protagonismo del automóvil, recuperar espacio para el peatón y promover la movilidad ciclista.

Tras una introducción, *Un nuevo código para las calles*, donde se presentan algunos principios básicos de la transformación urbana y se defiende la necesidad de cambiar la forma en que se diseñan y utilizan las calles, la obra se organiza en catorce capítulos. Estos abordan la necesaria transformación de nuestras ciudades y describen la experiencia de Nueva York y otras ciudades del mundo. *El conflicto* describe los desafíos y obstáculos encontrados por Sadik-Khan y su equipo al implementar los cambios en la infraestructura urbana. *En la densidad está el destino* explica la importancia de la densidad urbana y cómo puede influir en la movilidad y la calidad de vida. *Definir el programa* propone cómo establecer prioridades y agendas de trabajo para lograr una transformación urbana efectiva. *Leer la calle* proporciona métodos para analizar y entender el viario, observando el comportamiento de las personas y utilizando datos para justificar los cambios. *Seguir las huellas* ofrece ejemplos de proyectos exitosos y cómo replicarlos en otras ciudades. *La batalla por una nueva Times Square* se centra en la transformación del famoso cruce de Broadway con la séptima avenida, destacando los desafíos y éxitos del proyecto. *Robar buenas ideas* discute la importancia de adaptar soluciones exitosas de otras ciudades a las circunstancias específicas de Nueva York. *Los carriles bici y sus*

contratiempos detalla como se desarrollaron 650 kilómetros de carriles bici y cómo se afrontaron las controversias originadas. *Bicicletas de uso compartido: una nueva frontera en la economía colaborativa* describe el desarrollo del sistema de bicicletas compartidas y su impacto en la movilidad urbana. *La seguridad está en el número* subraya la importancia de la seguridad en el diseño urbano y cómo las intervenciones pueden reducir accidentes y mejorar la calidad de vida. *Perdonen la interrupción, pero tenemos que hablar de autobuses* aborda las mejoras en el sistema de autobuses urbanos y su repercusión en la movilidad urbana. *Medir la calle* explica cómo evaluar los impactos de las intervenciones urbanas con datos y métricas. *A pie de obra* detalla los aspectos técnicos y logísticos de la implementación de proyectos urbanos. Por último, *La lucha continúa* nos ofrece unas reflexiones finales en torno a la necesidad de continuar promoviendo la transformación de los espacios públicos de nuestras ciudades, y en concreto la red viaria, para hacerlas más seguras y habitables.

Mejorar la seguridad y la eficiencia de la movilidad del siglo XXI a través de la transformación del espacio público es una de las propuestas principales de la obra. Para ello, el desarrollo de una infraestructura ciclista y la creación de nuevas plazas que fomenten las actividades estanciales se proponen como dos estrategias fundamentales. La reconfiguración del viario y de otros espacios públicos de carácter más estancial mediante intervenciones temporales de bajo coste pero alta visibilidad e impacto constituyen una herramienta muy útil y recomendable. Para el caso de Nueva York, se muestra como el desarrollo de programas y proyectos piloto permitieron probar diferentes propuestas antes de su adopción permanente.

La recopilación y el análisis de datos sobre el uso y el impacto en la zona, tanto de los proyectos piloto y/o de prueba como de las intervenciones de carácter definitivo, constituyen otra de las propuestas centrales de la obra. Estas se proponen como herramientas esenciales para evaluar las intervenciones, justificar la adopción de proyectos y el empleo de fondos públicos para tales fines. La transformación de Times Square, entre otros, ilustra cómo emplear la recogida de datos para demostrar las mejoras experimentadas en movilidad, seguridad vial y actividad estancial.

Además del uso de datos y evidencias para mostrar a la ciudadanía los efectos de las intervenciones, el liderazgo y la coordinación entre los departamentos del gobierno municipal y otros agentes implicados y afectados se presentan como elementos clave para superar la habitual oposición al cambio y lograr el éxito y la buena aceptación de las transformaciones abordadas. La comunicación eficaz desde las administraciones responsables se considera también una herramienta muy importante para conseguir el respaldo mayoritario al cambio promulgado.

En este sentido, también se propone aprovechar las experiencias de otras ciudades. Por un lado, para informar y educar a la ciudadanía y a los agentes implicados y, por otro, para adoptarlas y adaptarlas a las particularidades de distintos lugares y situaciones. Los autores describen los desafíos y la oposición con las que se pueden y suelen enfrentarse este tipo de transformaciones. Antes la resistencia de propietarios de negocios locales, residentes y medios de comunicación a los cambios

propuestos, se ofrecen estrategias para enfrentar y superar esta oposición, incluyendo las soluciones temporales de bajo costo y la adaptación de las experiencias exitosas de Nueva York y de otras ciudades.

Luchar por la calle: manual para una revolución urbana es una obra inspiradora y práctica que, a pesar de lo que sugiere el subtítulo no proporciona una guía detallada de cómo abordar la necesaria transformación propuesta para las calles y plazas de nuestras ciudades, pero sí nos ofrece todos los detalles de un caso paradigmático de transformación: el de la ciudad de Nueva York en los diez años posteriores a 2007. Todo ello narrado de forma directa, ágil y amena, de la mano de la principal responsable y de su responsable de comunicación. Ambos nos ofrecen una perspectiva *a priori* subjetiva y parcial, dada su condición y sus respectivos papeles en la transformación de la metrópoli estadounidense, pero basada en datos y referencias, cerca de cuatrocientas a lo largo de la obra. Sadik-Khan y Solmonow nos muestran cómo es posible reimaginar y rediseñar la configuración y el uso de la red viaria de nuestras ciudades para hacerlas más seguras, eficientes y habitables y, solo por esto, merece ser una lectura esencial para todos los involucrados en la gestión y transformación de nuestras ciudades y muy recomendable para todos los que las vivimos.