

# #RECUPERARLACIUDAD #RECLAIMTHECITY

Guía para la ciudadanía con 40 ideas  
para una recuperación urbana

Guide for citizens with 40 ideas for  
urban recovery



Recuperar la Ciudad. Guía para la ciudadanía con 40 ideas para una recuperación urbana

Reclaim the City. Guide for citizens with 40 ideas for urban recovery

Primera edición, agosto de 2022 | First edition, August 2022

Licencia | License: [CC BY-NC 4.0](#)

Todas las versiones | All versions: [Recuperar la ciudad](#)



Edición | Edition [Marcos Martínez Eukliadiadas](#)

Redacción | Writing [Marcos Martínez Eukliadiadas](#), [Mavi Pastor](#), Ana Gil Luciano, [Carmen Duce Díaz](#), ifrit

Corrección ortográfica y de estilo | Spelling and style correction [Mavi Pastor](#), Ana Gil Luciano, Laura Domingo Manchado

Traducción al inglés | English translation [@jhm1605](#), [Sergio González Alfaro](#)

Ilustraciones | Illustrations [Sergi F.B. \(illustietor\)](#), Ignacio Prieto (BiciMan)

Ideación editorial | Publishing concept [Teodoro Franch](#), [ifrit](#), Ana Gil Luciano, Sara Vázquez Vázquez, [Bici javier](#), Eduardo Casas, [Isabel Pérez García](#), [Jaime Sierra](#), [Miguel Ordóñez Vázquez](#)

Gracias a la ayuda de | Thanks to the assistance of [Bruno Martín](#), [Pablo Izquierdo](#) y [Mario Juárez](#) (Ecoinsomnes), [Mauro Entrialgo](#), [Fernando de Córdoba](#) (Gamusino)

Esta guía no habría sido posible sin el trabajo de docenas de voluntarios y voluntarias. Ninguna persona se ha lucrado en con su redacción. Gracias.

This guide would not have been possible without the work of dozens of volunteers. No one has profited from writing it. Thank you all.

# TE ESPERÁBAMOS

## WE WERE WAITING FOR YOU

Si tienes este texto en tus manos, lo más probable es que te hayas dado cuenta de la importancia que tiene **recuperar el espacio de la ciudad para las personas**, así como los problemas que surgen en el tejido urbano cuando esto no es así. También es posible que estés aquí porque sospechas que tienes la capacidad de mejorar el municipio en el que vives o porque buscas **herramientas legales y no violentas para recuperar la ciudad**. Estás en el lugar indicado.

Esta es una guía práctica para **recuperar la ciudad** por parte de la ciudadanía. Las personas tenemos un poder inmenso a la hora de conformar el entorno en el que vivimos, aunque durante décadas lo hemos cedido a consistorios que no siempre han mirado por el bienestar social. ¿Qué podemos hacer para recuperar el espacio público? Te damos alternativas para que puedas elegir según tus posibilidades y grado de compromiso.

If you are reading this, you may have realized the importance of **recovering the city space for people**, as well as the problems which are created in urban fabric if otherwise. You might also be here because you think that you are able to improve the town where you live or you may be seeking some **legal non-violent tools to reclaim the city**. You are in the right place.

This is is a **city recovery guide for citizens**, by citizens. People have a huge power over public configuration although we have delegated it to local authorities which have not always looked after social welfare. What can we do in order to reclaim the urban space? We provide you with some alternatives which can be employed according to your possibilities and commitment.

*Recuperar la ciudad no es tarea de una sola persona, es trabajo de todas las que vivimos en ella.*

*Reclaim the city is not a one-person task, it is the work of the citizens who live there.*

## Índice | Index

<b>Te esperábamos   We were waiting for you.....</b>	<b>1</b>
El objeto de esta guía   The goal of this guide.....	5
¿Por qué es necesario recuperar la ciudad?   Why is it necessary to reclaim the city?.....	6
Una ciudad para los vehículos motorizados en propiedad   A city for private motorized vehicles .....	8
Pérdida de biodiversidad, falta de espacios comunes, fractura social   Loss of biodiversity, lack of common spaces, social fracture .....	9
Motivos para la esperanza: el caso de Ámsterdam   Reasons to maintain hope: the Amsterdam case ...	11
<b>#RecuperarLaCiudad. Guía para la ciudadanía con 40 ideas para una recuperación urbana   #ReclaimTheCity. Guide for citizens with 40 ideas for urban recovery .....</b>	<b>13</b>
<b>Priorizar el caminar y pedalear a través de la ciudad   Prioritising walking and cycling through the city .</b>	<b>15</b>
1. ¿Puedes aparcar el coche un poco antes?   Can you park the car a little earlier?.....	18
2. Unirse a cooperativas de <i>car-ownership</i>   Join a car ownership cooperative .....	20
3. Comprar en comercios de barrio   Shopping in local shops .....	21
4. Pasear como parte del ocio   Walking as leisure.....	23
5. Una preparación adecuada reduce la dependencia del coche   Proper preparation reduces car dependency .....	24
6. Recoger a la gente caminando   Pick up people by walking .....	25
<b>La calle como centro de actividad social   The street as the centre of social activity.....</b>	<b>26</b>
7. Recuperar el ocio en el banco   Recover banks for leisure.....	27
8. Volver a jugar en la calle   Play again in the streets .....	28
9. Organizarse para realizar actividades en la calle   Organising activities on the Street.....	30
10. Organizar eventos y actividades   Organising events and activities.....	31
<b>Así puedes tú desincentivar la movilidad privada contaminante   Here is how you can discourage polluting private mobility.....</b>	<b>32</b>
11. Si el vehículo no se detiene del todo, no cruces el paso de peatones   If the vehicle does not completely stop, do not cross the zebra crossing .....	36
12. No es necesario correr al cruzar un paso de cebra   There is no need to rush at a zebra crossing	36
13. Se puede apurar en los semáforos   There is no need to hurry when crossing a traffic light	37

14.	Cruzar pasos de peatones ‘a lo Beatles’ en Abbey Road   Cross the zebra crossings like The Beatles in Abbey Road.....	38
15.	Si hay un paso de peatones y un semáforo, elige el paso de peatones   If there is a zebra crossing and a traffic light, choose the zebra crossing .....	39
16.	Pulsa este botón siempre que lo veas   Press the pedestrian button whenever you see it.....	40
17.	Circular en bici por el centro del carril   Cycling in the centre of the lane.....	41
18.	Nunca circules en bici por el carril bus   Never cycle on a bus lane.....	43
<b>Pacificar la ciudad denunciando infracciones   Calming the city by reporting infringements .....</b>		<b>47</b>
19.	Llamar a la policía para que venga a poner multas   Call the police to come and put fines .	48
20.	Poner denuncias a requerimiento   File complaints .....	49
21.	Confeccionar un mapa de puntos negros   Make a black spots map.....	51
22.	Denunciar públicamente comportamientos incívicos   Report anti-social behavior .....	52
23.	Bajar los patinetes y otros elementos a la banda de aparcamiento   Lower scooters and other items to the parking line.....	53
24.	Cómo controlar las terrazas sobre la acera   How to control terraces on the pavement .....	54
<b>Aumentar la biodiversidad urbana   Increase urban biodiversity .....</b>		<b>55</b>
25.	Vegetación en los balcones   Vegetation on the balconies.....	56
26.	Cuidado de alcorques   Tree pit care.....	57
27.	Maceteros en la calle, aunque no de cualquier manera   Flower pots in the street, but not in any way	58
28.	Bebederos, sombras y nidos para pájaros   Drinking fountains, shadow and bird nests.....	59
<b>Acciones participativas   Participatory actions .....</b>		<b>61</b>
29.	Formar parte de asociaciones de barrio   Join a neighborhoods associations .....	63
30.	Unirte a la masa crítica ciclista   Join the Critical Mass of cyclist .....	64
31.	Formar parte del bicibús y pedibús al colegio   Participate in “bicibús” and “pedibús” .....	65
32.	Unirse a la Revuelta Escolar   Join the “Revuelta Escolar” .....	67
33.	Participar en los Parking Day   Participate in Parking Days.....	67
34.	Ayudar al cambio de personas cercanas   Help to change people close to you.....	69
35.	Recibir o dar ‘tutorías’ ciclistas para perder el miedo   Give or receive cyclists ‘tutoring’ to lose fear	71
36.	Diseñar y compartir mapas Metrominuto   Design and share “Metrominuto” maps .....	71
<b>Cómo demandar espacio para las personas   How to demand space for people .....</b>		<b>73</b>
37.	Evaluar la caminabilidad de los barrios   Assess the walkability of neighbourhoods.....	74

38.	Pedir aparcabicis en plazas para vehículos motorizados   Request bike racks in spaces for motorized vehicles .....	76
39.	Solicitar carriles bici   Request bike lanes.....	77
40.	Solicitar la puesta en marcha de bicicletas compartidas   Request the implementation of shared bicycles schemes .....	78
<b>Conclusión   Conclusion.....</b>		<b>79</b>
Bibliografía y referencias   Bibliography and references .....		81

## EL OBJETO DE ESTA GUÍA

## THE GOAL OF THIS GUIDE

Esta guía nace como esfuerzo conjunto por **compartir herramientas para recuperar la ciudad**, un amplio abanico de actividades e iniciativas para poder elegir aquellas que más se adapten a las circunstancias de cada persona.

Tratar de abarcar toda la guía puede resultar abrumador. Por ello, aconsejamos a quien le interese recuperar el espacio para las personas que realice una primera lectura para entender el alcance del proyecto, de modo que luego puedan **optar y actuar sobre aquellos puntos sobre los que se vean más capaces**.

Habrà quien elija usar menos el vehículo motorizado privado, pero se vea incapaz de montar una actividad en el barrio, y viceversa. Hemos querido dar opciones.

This guide begins as a joint effort to share **tools to reclaim the city**, a wide variety of activities and initiatives to choose the ones that fit better to everyone's circumstances.

Trying to cover the whole guide may be overwhelming. That is why we advise any interested person in recovering the people space to undertake a comprehensive first reading so that they will be able to **act in those aspects where they will be able to decide and act in those aspects**.

Some readers may choose to lessen the use of their private vehicle but may find themselves unable to organize activities in their neighborhoods and vice versa.



## ¿POR QUÉ ES NECESARIO RECUPERAR LA CIUDAD?

### WHY IS IT NECESSARY TO RECLAIM THE CITY?

El urbanismo es **una disciplina ecléctica**. Quiere decir que involucra y afecta a sistemas diversos. El entorno en el que vives afecta a cualquier factor que puedas llegar a imaginar: impacta en tu salud física y mental, influye en las oportunidades laborales, condiciona tu movilidad o limita tu nivel de felicidad, entre muchos otros factores.

Cuando una ciudad está pensada para las personas, las relaciones entre ellas son mejores, se reduce la polarización social, aumenta la calidad de vida y mejora la salud, los negocios funcionan mejor y hasta se usan mejor los impuestos.

Especial relevancia tiene para la población infantil, ya que una ciudad pensada para las personas aumenta las oportunidades de juego libre, interacción social, juego activo (aumentando la actividad física y reduciendo el tiempo sedentario), permite una mayor autonomía en los desplazamientos y tiene un impacto positivo en su desarrollo y en su salud.

Lo contrario también es cierto. Cuando las urbes no están pensadas a escala humana, **la calidad de vida se resiente y el entorno resulta hostil para quien se aventure a salir**. En ellas, el urbanismo y la política han fallado en dar respuestas.

Urbanism is **an eclectic discipline**. That means that it involves and affects on several systems. The environment where you live has an effect on any factor that you can imagine: it has an impact on your mental and physical health, it has a direct influence on your employment opportunities, it conditions your mobility or limits your happiness levels, among others.

When a city is people-oriented, the relationship between its inhabitants is better, social polarization is reduced, life quality is enlarged and health is improved, business work better and even taxes are handled better.

It is especially relevant for the children population since a people-oriented city raising the chances of free play, social interaction, active playing (increasing physical activity and cutting down sedentarism), it allows a higher autonomy in they displacements and has a positive impact on their development and their health.

The opposite is also true. When municipalities are not thought at human scale, **quality life is weekend and the environment becomes hostile for those who dare to go out**. In these municipalities, urbanism and politics have failed in covering this need.



La contaminación acústica y contaminación atmosférica afectan negativamente a la salud, crece la crispación social, hay más atropellos, se reducen las oportunidades laborales y disminuyen los servicios públicos. La vida resulta menos vivible y las posibilidades se esfuman. No hay ciudad, ni proyecto común.

Both noise and atmospheric pollution harms our health, social tension grows, the amount of people being run over rises, employment opportunities are decreased and the amount of public services are lessened. Life becomes less liveable and chances run out. There is no city nor a common project.



En 2015, la ONU puso el foco del Día Mundial del Hábitat en la campaña ‘Espacios públicos para todos’, siendo evidentes dos hechos:

In 2015, the UN highlighted two facts in the campaign ‘Public spaces for all’ during the World Habitat Day:

- Que la calidad de los espacios públicos es un factor indispensable para **mejorar la vida de las personas**.
- Que durante décadas se había menospreciado su importancia hasta mostrar signos obvios de deterioro y abandono.

- Quality of public spaces is an indispensable factor to **improve people’s life**.
- Its importance had been underestimated for decades leading to clear signs of deterioration and abandonment.

Los espacios públicos de la ciudad han sido abandonados durante décadas, entregados casi en exclusiva al interés privado con la consecuente pérdida de espacio común para el encuentro de la ciudadanía, del fomento de la convivencia o de **hacer ciudad**.

Public spaces have been abandoned for decades, handed over to private interest with the consequence loss of the common space for the gathering of citizens, encouragement of the cohabitation or **city making**.

## UNA CIUDAD PARA LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS EN PROPIEDAD A CITY FOR PRIVATE MOTORIZED VEHICLES

Se estima que el espacio sacrificado al tráfico de automóviles supone entre el 20 % y el 40 % del total de la superficie de la ciudad, porcentaje que sube por encima del 60 % si se considera únicamente el espacio público<sup>1</sup> y **llega al 80 %** cuando se analiza el espacio viario<sup>2</sup> (90 % en países como EEUU<sup>3</sup>). El 85 % del espacio está destinado a todas las movibilidades<sup>4</sup>. Además, el vehículo está ocupando espacio y sin ser usado más del 90 % del tiempo (92,3 %, 95 %, 96,5 % o 97 %, según la ciudad analizada.<sup>5 6 7</sup>

Esta desproporción en la ocupación vial se hace aún más evidente cuando se tiene en cuenta que **menos del 34,6% de personas tienen el Permiso B** en España.<sup>8</sup> Y resulta evidente que no todas ellas le dan uso de forma habitual, dado que muchas personas con este carné no conducen. Entonces, ¿por qué se han diseñado las ciudades para y por el vehículo privado motorizado, especialmente cuando la gente no quiere conducir ni que haya tantos coches en las ciudades?<sup>9</sup>

Como se recoge en un metaestudio<sup>10</sup> que revisa 800 estudios científicos,<sup>11</sup> “para mejorar los indicadores de salud, cumplir los objetivos climáticos y crear ciudades más habitables, **reducir el uso del coche** debe ser una prioridad urgente”. Es necesario más espacio para las personas, menos ruido, más biodiversidad, menos emisiones, más estabilidad económica y una mayor interacción social que evite la polarización y fragmentación social. ¿Cómo puede alcanzarse este objetivo?

It is estimated that the amount of space sacrificed to automobile traffic means a 20 % to 40 % of the total surface of a city, a 60 % of the public space<sup>1</sup> and reaches an **80 %** of the road space<sup>2</sup> (90 % in countries like the USA<sup>3</sup>). 85 % of space is destined to all type of mobilities.<sup>4</sup> Furthermore, the vehicle is using space when it is not used for more than 90 % of the time (92.3 %, 95 % or 97 %, depending on the analyzed city).<sup>5 6 7</sup>

This imbalance in road occupation becomes even more obvious when it is considered that less than 34.6 % of the population have the driving licence in the country where this guide has been written.<sup>8</sup> It is also evident that not all of them usually drive their vehicles since lots of these people with this licence don't drive. Therefore, why have cities been designed for private motorized vehicles when people do not want to drive nor do they wish so many cars in cities?<sup>9</sup>

As it is stated in a metastudy revising 800 scientific works<sup>11</sup> (paper<sup>10</sup>): “To improve health outcomes, meet climate targets and create more liveable cities, **reducing car use** should be an urgent priority”. More space for people, less noise, more biodiversity, less emissions, more economic stability and a higher social interaction which avoids polarization and social fragmentation are needed. How can this objective be achieved?

## PÉRDIDA DE BIODIVERSIDAD, FALTA DE ESPACIOS COMUNES, FRACTURA SOCIAL

### LOSS OF BIODIVERSITY, LACK OF COMMON SPACES, SOCIAL FRACTURE

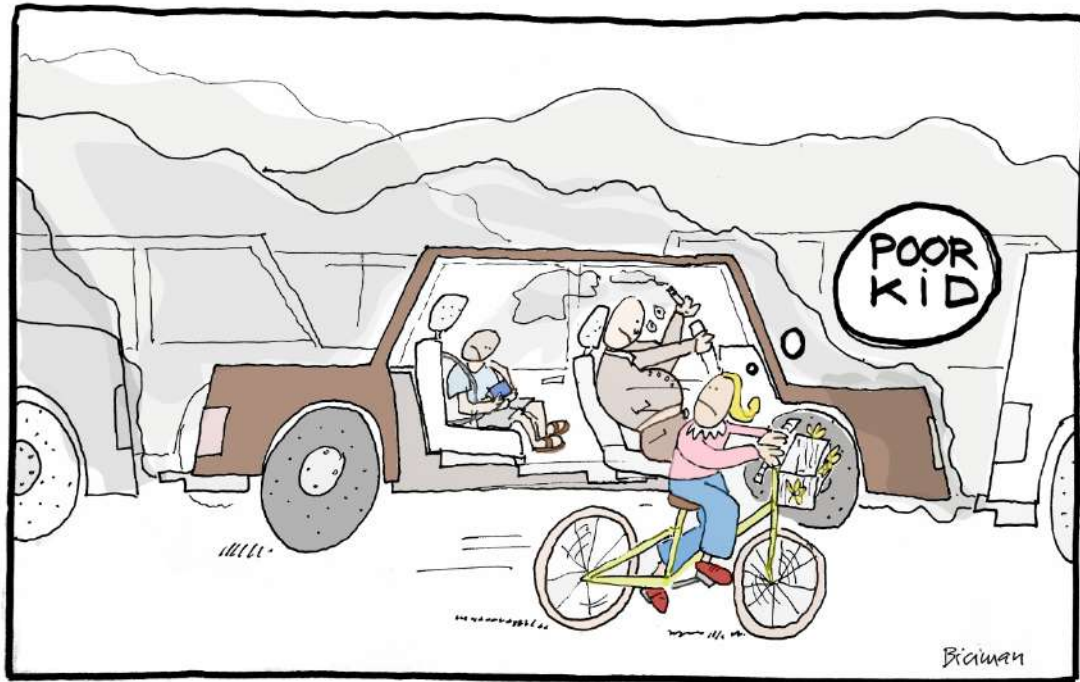
Aunque el uso masivo del automóvil —un invento útil que no hemos aprendido a usar con sabiduría— constituye uno de los grandes retos en el futuro de las ciudades, no es ni el único causante de su destrucción ni el único indicador del deterioro urbano. La pérdida de biodiversidad asociada a la falta de zonas verdes, la privatización del espacio público o la falta de lugares de encuentro sin coste para las personas provocan graves daños medioambientales, en la salud de la población o en la actual fractura social. Vamos a intentar arreglarlo. Demos opciones.

Even though the massive use of automobile—a useful invention which have not learnt how to use wisely—constitutes one of the biggest challenges in the future of cities, it is not neither the only cause of its destruction nor the only indicator of urban worsening. The loss of biodiversity linked to the lack of green areas, the privatization of public space and the absence of costless meeting points for people cause several harms in the environment, public health and in the current social fracture. Let's try to fix this. Let's find alternatives.

*«Reclamar el derecho a la ciudad supone reivindicar algún tipo de poder configurador del proceso de urbanización, sobre la forma en que se hacen y rehacen nuestras ciudades, y hacerlo de un modo fundamental y radical»*

*«To claim the right to the city is to claim some kind of shaping power over the processes of urbanization, over the ways in which our cities are made and remade and to do so in a fundamental and radical way.»*

*—David Harvey, Ciudades Rebeldes*



### Bibliografía recomendada para entender la problemática urbana actual:

### Recommended bibliography to understand the current urbanistic difficulties:

- *Muerte y vida de las grandes ciudades* (1961, 2020), Jane Jacobs.
- *El triunfo de las ciudades* (2011), Edward Glaeser.
- *Tactical urbanism vol.1* (2012), Mike Lydon.
- *Regenerating America's Legacy Cities* (2013), Lavea Brachman y Alan Mallach.
- *La ciudad de los niños* (2014), Francesco Tonucci.
- *Bike Nation: How Cycling Can Save the World* (2017), Peter Walker.
- *Urbanismo feminista* (2019), Col·lectiuPunt 6.
- *Gender-Inclusive Urban Planning Design* (2020), World Bank.
- *Palacios del pueblo* (2021), Eric Klinenberg.
- *Guía para planificar Ciudades Saludables* (2022), FEMP/RECS
- *Walking and cycling: latest evidence to support policy-making and practice* (2022), OMS

## MOTIVOS PARA LA ESPERANZA: EL CASO DE ÁMSTERDAM

### REASONS TO MANTAIN HOPE: THE AMSTERDAM CASE

Observa las imágenes y dinos, ¿qué ciudad prefieres? Lo preguntamos porque hubo un tiempo en que Ámsterdam no era Ámsterdam. A mediados del siglo XX, como muchas otras ciudades, Ámsterdam (ciudad que hoy relacionamos con la *movilidad inteligente real*) se desarrolló como un espacio casi en exclusiva para el vehículo privado. En efecto, Ámsterdam era un lugar tan lleno de coches como cualquier otro sitio.

A principio de los años 70 del siglo pasado, la ciudad de Ámsterdam era un lugar infestado por el tráfico privado y contaminante. Las políticas que se habían orientado durante varias décadas a dar espacio al coche y a apartar a las personas a estrechos espacios laterales conocidos como ‘aceras’ habían dado sus frutos.

Take a look at the images and think which city do you prefer. We are asking you to do this because there came a time in which Amsterdam stopped being the Amsterdam we knew and started being the Amsterdam we know today. In the mid-20th century, like many other cities, Amsterdam (a city which we link to real *smart mobility*) was developed as an exclusive space for private vehicles. Amsterdam was indeed a place as crowded by cars as any other.

During the early 70s the city of Amsterdam used to be a place infested polluting traffic. Politics aimed to raise the space destined to cars and cut pedestrians off to side spaces known as ‘pavements’ had succeeded.



En este pequeño reportaje<sup>12</sup> se puede observar cómo la ciudadanía se organizó para hacerse con las calles, siendo el detonante la elevada mortalidad infantil a manos de los conductores que dio lugar al movimiento *Stop Kindermoord* (detener el asesinato de niños). Literalmente, la ciudadanía tomó las calles de la ciudad, una y otra vez.



In this short report<sup>12</sup> it may be watched how the citizens organized themselves in order to reclaim the streets after the high child mortality by drivers which led to the movement *Stop Kindermoord* (stop the murder of children). The citizens took over the streets over and over.

Durante mucho tiempo, los ciudadanos de Ámsterdam preocupados por el futuro de su ciudad ocuparon las calles mediante acciones no legales, pero tampoco violentas. Ponían vallas en las calles, impedían el paso a los coches o se sentaban con sillas ocupando toda la calzada. Cuando la policía llegaba, algunos ciudadanos eran multados. Otros se marchaban corriendo solo para volver pasados unos minutos.

For quite some time, the citizens of Amsterdam worried about the future of their city **took the streets carrying out non legal but non-violent actions**. They would fence streets in or sit on chairs on the road. When the police arrived, some citizens were fined while other ran away just to come back after a few minutes.

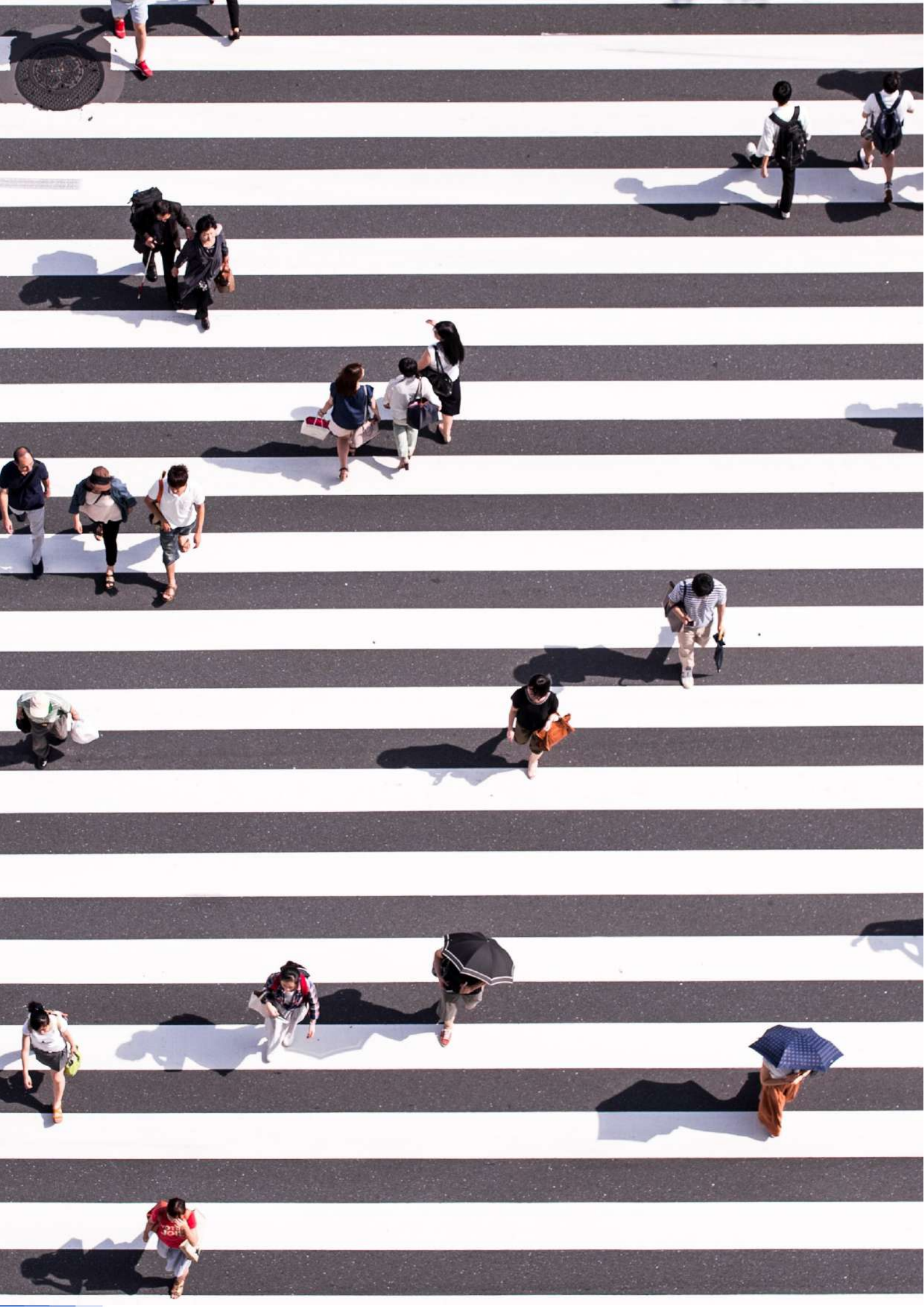
Una y otra vez, los amsterdameses tomaron las calles y cortaron el tráfico. Lucharon contra los conductores violentos mediante sentadas pacíficas pero contundentes y lograron transformar la ciudad para convertirla en un espacio para personas. Lograron **recuperar la ciudad** de la ocupación *cochista*, y demostraron que el resto de ciudades también pueden movilizarse para lograrlo.

Amsterdammers took the streets and cut the traffic over and over. They performed peaceful and yet convincing sits-in against violent drivers and managed to transform the city into a space for the people. They **reconquered the city** and freed it from the car occupation, proving that the rest of the cities can also be mobilized in order to achieve this liberation

**#RECUPERARLACIUDAD. GUÍA PARA LA  
CIUDADANÍA CON 40 IDEAS PARA UNA  
RECUPERACIÓN URBANA**  
**#RECLAIMTHECITY. GUIDE FOR CITIZENS  
WITH 40 IDEAS FOR URBAN RECOVERY**

Toda persona puede *hacer ciudad*, una forma de construir los espacios de forma que respondan a las necesidades de la población y cumplan requisitos mínimos de calidad.

Everyone can *make city*, a way to build spaces so that they satisfy the necessities of the population and fulfill some minimum quality requirements.





# **PRIORIZAR EL CAMINAR Y PEDALEAR A TRAVÉS DE LA CIUDAD**

## **PRIORITISING WALKING AND CYCLING THROUGH THE CITY**

Hay muchas ocasiones en las que el uso del vehículo privado es simplemente ineludible. Lo sabemos. No queda otra, ya sea porque no existe alternativa viable o porque personalmente nos es imposible organizar el día sin esta herramienta que resulta tan útil cuando se usa bien.

Pero, a la vez, está en manos de cada uno usar coche y moto lo menos posible, sustituyendo aquellos trayectos en los que sea viable por el transporte público, por vehículos de movilidad personal (VMP), por el pedaleo o por pasear a través de la ciudad. Algo que, por cierto, suma salud.

We know that there are some times when the use of the private vehicle is unavoidable. There is no chance, either because there is no other suitable alternative or because we cannot organize our day without this such a helpful tool (if properly used).

However, it is our responsibility to use cars and motorcycles as infrequently as possible, substituting them with personal mobility vehicles (PMV), cycling or walking through the city. Alternatives with a positive impact on our health

Se aconseja, en la medida de lo posible, seguir el siguiente orden de prioridad:

It is advised, if possible, to follow this priority:



**Caminar.** Es el modo de desplazamiento más universal y económico, así como el de menor impacto medioambiental y el más eficiente.

**Walking.** It is the most universal and vulnerable mode of transport and also the one with the lowest environmental impact as well as the most efficient one.

**Pedalear.** Es una forma de moverse eficiente, económica, sostenible ambientalmente, saludable, divertida y segura. Además, ocupa poco espacio.

**Cycling.** It is an efficient, economic, sustainable, healthy, funny and safe alternative and it does not take up much public space.

Usar **transporte público masivo.** Es la opción motorizada más eficiente, más barata, menos intensiva en el uso del espacio y menos contaminante por viaje.

**Using mass public transport.** It is the most efficient, cheapest, least polluting and least space consuming motorized option.

Usar **vehículos de movilidad personal (VMP).** Aunque no son movilidad activa, sino un elemento motorizado, es un buen sustituto a vehículos pesados como motos o coches.

**Using personal mobility vehicles (PMV).** Even though they are not considered active mobility rather than a motorized vehicle, it is a good alternative to heavier vehicles such as motorbikes or cars.

Vehículos compartidos: *sharing, pooling, taxi.* Aunque son modalidades diferentes desde el punto de vista económico, desde el punto de vista energético y de sostenibilidad son muy parecidas. Aprovechan mejor un vehículo de grandes dimensiones.

**Car sharing, pooling and taxis.** In spite of being economically different, they are similar in terms of energy consumption and sustainability. These alternatives help to make the most of vehicles of bigger size.

Usar un **vehículo en propiedad** o particular solo cuando no quede otra alternativa. Es imprescindible racionalizar su uso y reducir de forma considerable su cuota modal (cuánto se usan, respecto a otros modos).

**Using private vehicles when there is no other choice.** It is vital to optimize its use and lessening its modal share (how often they are used, compared to other modes of transport).

Se ha demostrado que aquellas ciudades que fomentan el paseo tienen menores índices de obesidad, así como de desarrollar enfermedades crónicas como la diabetes. Incluso **cambiar el coche por el transporte público** aporta beneficios sanitarios para quien da el salto.<sup>13</sup>

Es muy llamativo el caso de Pekín, que en 2011 impuso un sistema de turnos de acceso en coche a la ciudad basado en una lotería. Pura suerte. Los aparentes perdedores, aquellos que no habían ganado el derecho a conducir por la ciudad, cinco años después tenían **una salud mucho mejor** que aquellos que habían ido sentados en sus coches.<sup>14</sup>

El motivo de perder la salud por el mero hecho de conducir nace del sedentarismo que causa el coche. De hecho, se sabe que dar al menos 7000 pasos diarios está relacionado con un menor riesgo de mortalidad.<sup>15</sup> Si son más, aún mejor. También se ha demostrado que quienes conducen o usan un coche está más expuestos a la contaminación del aire que personas de otros modos de transporte.<sup>16</sup>

It has been proved that cities that promote walking has lower obesity indexes, as well as fewer chances of developing serious diseases such as diabetes. Even **substituting cars with public transport** has sanitary benefits for the user.<sup>13</sup>

The Pekin case is especially noteworthy. In 2011 access shifts for cars were imposed after a raffle. A system based on luck. Those who seems to have lost, the users that did not have the right to drive across the city, had a **much better health** five years later.<sup>14</sup>

The loss of health linked to driving is down to the sedentarism that the car use implies. In fact, it is known that to walk at least 7000 thousand daily are associated to a reduce mortality risk.<sup>15</sup> And the more, the better. It has been proved that drivers and car passengers are more exposed to air pollutions than users of other modes of transport.<sup>16</sup>



## 1. ¿PUEDES APARCAR EL COCHE UN POCO ANTES? CAN YOU PARK THE CAR A LITTLE EARLIER?

Tanto cuando sea imposible prescindir de un vehículo en propiedad o de usar uno compartido (*carsharing*, *carpooling*, etc) como cuando se hace uso del transporte público masivo, es interesante **usarlo hasta donde sea necesario** y no a lo largo del trayecto en que sea físicamente posible conducir, quizá realizando los primeros y últimos cientos de metros caminando o en bici.

Dicho de otra forma, ayuda mucho el **buscar rutas de conveniencia**. Por ejemplo, apuntarse a un gimnasio ubicado entre el trabajo y nuestro hogar, pero más cerca de nuestro hogar, da la posibilidad de aparcar junto al gimnasio y luego **caminar a casa**. Esto reduce el uso del coche y ayuda a pacificar la ciudad, mientras que permite su uso en aquellos desplazamientos en los que resulte absolutamente imprescindible, que los hay.

*«Ahora, cada vez que tú coges el coche, yo pago. Y eso no es aceptable»*

En otro ejemplo, alguien que tiene que acompañar a sus hijos e hijas al colegio en las proximidades del hogar. En lugar de aparcar en casa, esta persona puede aparcar cerca del colegio y en dirección al trabajo. De ese modo, por las mañanas disfrutará de un agradable paseo en familia, que es una forma estupenda de invertir el tiempo, ayudará a aumentar el número de personas paseando, y usará menos el coche.

If the use of the private vehicle is unavoidable, when sharing it or when using mass public transport, it is important to use them as far you need it **rather than during the whole trip**, doing the first and the last hundreds of meters on foot or by bike.

In other words, it helps a lot to look for routes of convenience. For example, **signing up for a gym** located between our workplace and our home gives us an opportunity to park next to your gym and walk home. This option lessens the car use and helps to pacify the city and also allows its use in those displacements in which it is absolutely indispensable, if there were any.

*«Every time you use the car, I am paying for it. And that is not acceptable»*

—*Ole Thorson, La Marea*

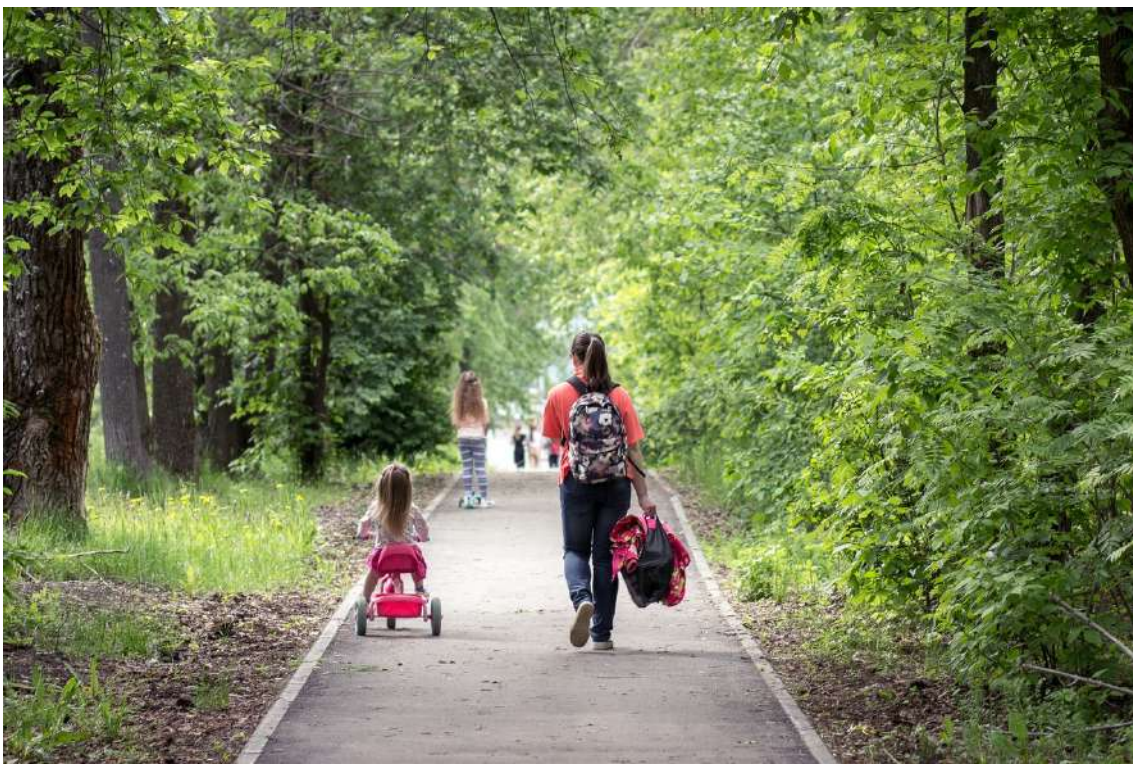
In another example, someone who needs to take the kids to school. Instead of parking at home, this person could do it next to the school on the way to work. By doing this, the parent could enjoy a morning walk with his/her child, which is a great way to spend time, will help to raise the amount of people walking and will lessen the car use.

Si te preguntas por qué ibas a renunciar a la comodidad de llevar a tus hijos e hijas al colegio en coche, piensa que al hacerlo les estás restando salud:

Aquellas personas que van en coche al trabajo **viven menos** que las que lo hacen caminando o pedaleando, pero también menos que quienes usan el transporte público. Se ha demostrado que **conducir aumenta todas las causas de mortalidad**, destacando enfermedades cardíacas y las relacionadas con el envejecimiento prematuro.<sup>17</sup>

If you are wondering why you would give up the comfort of driving to school, keep in mind that you are having a negative impact on their health:

Not only do **people who drive to work live less** than those who walk or cycle, but also less than those who use the public transport. It has been proved that **driving raises all causes of mortality**, especially cardiac diseases and those concerning premature aging.<sup>17</sup>



**Paseando al colegio** cuidas de la salud de tus seres queridos porque realizan más ejercicio físico y, además, porque la calidad del aire en el interior del vehículo es incluso peor que en el exterior.<sup>18</sup> Por descontado, también mejoras la salud de las demás familias, al emitir menos gases contaminantes con el impacto que tienen.<sup>19</sup>

By **walking to school**, you take care of your children's health because they do more physical exercise and also because the quality of the air inside the vehicle is even worse than outside.<sup>18</sup> Of course, you also improve the health of other people's children, by emitting less polluting gases with the impact they have.<sup>19</sup>

## 2. UNIRSE A COOPERATIVAS DE CAR-OWNERSHIP JOIN A CAR OWNERSHIP COOPERATIVE

Las cooperativas para **poseer coches entre varias personas o familias** son un modelo perfecto para todo tipo de municipios. El municipio más pequeño del que tenemos constancia que hace uso de este sistema es Illán de Vacas (España), un pueblo con tres personas empadronadas que poseen un único coche entre todas. Entre los tres se organizan para usarlo por turnos, o a la vez.

*Si conduces tu coche dos horas diarias, está parado el 92 % del tiempo.*

El sistema funciona porque, como ya se ha visto en el punto '[Una ciudad para los vehículos motorizados en propiedad](#)', los coches pasan mucho tiempo parados. Es decir, están enormemente desaprovechados. Su 'factor de simultaneidad', el uso medio que se da a algo, es muy bajo.

Se estima que por cada coche compartido que existe, se pueden retirar entre 10 y 15 vehículos de un solo titular. Si los vehículos en una ciudad pudiesen **disminuir en una proporción de diez a uno**, se liberaría en ella un espacio infinitamente valioso para la población. Un espacio que ahora ocupan vehículos cuyo valor se pierde por falta de uso.

Cooperatives to own cars between several people or families are a perfect model for all types of municipalities. The smallest municipality that we know of that uses this system is Illán de Vacas (Spain), a town with three registered people who all have a car. The three organize themselves to use it in turns, or at the same time.

*If you drive your car two hours a day, it is unused 92 % of the time.*

The system works because, as has already been seen in the point '[A city for owned motorized vehicles](#)', cars spend a lot of time standing still. That is to say, they are an enormous waste of resources. Its 'simultaneity factor', the average use that is given to something, is very low.

For every shared car, approximately, 10 to 15 vehicles can be withdrawn from single owners. If the number of vehicles in a city could be **reduced by a ratio of ten to one**, highly valuable space would be freed up for the whole population. A space now occupied by vehicles whose value is lost due to its lack of use.

### 3. COMPRAR EN COMERCIOS DE BARRIO SHOPPING IN LOCAL SHOPS

Localizar **actividades para pasear** a menudo resulta complicado. Está claro que llevar a los niños al colegio andando o hacer lo propio de camino al trabajo sería ideal y, sin embargo, no todo el mundo tiene la posibilidad de hacer esto. Sin embargo, sí podemos **priorizar la compra local**, incluso si no es en pequeños comercios.

El mero hecho de pasear (a cualquier lado o por cualquier circunstancia) aumenta lo que se llama la *vigilancia informal*—un tipo de vigilancia que limita la posibilidad de delinquir al aumentar el número de personas que están mirando—, y ayuda a **disminuir los delitos en la zona**, haciéndola más segura y por tanto invitando a su uso. Es un círculo virtuoso. Esto incita a otras personas a pasear. Por desgracia, lo contrario también es cierto: menos gente en la calle es un fuerte desincentivo al uso de las aceras. Para romper con esta tendencia, qué mejor que dar ejemplo.

Además, como se verá más adelante, caminar por pasos de cebra ya supone un freno para la movilidad privada, al ocupar durante un tiempo la calzada y obligarles a frenar. Pero, en el caso que nos ocupa, se ha demostrado que **pasear hacia los comercios ayuda a estabilizar su economía**, haciéndolos más rentables. Esta mecánica de refuerzo es positiva porque si los locales sobreviven más tiempo, más personas pueden verse inclinadas a usarlos y pasear hasta ellos. **Pasear genera y consolida tejido de barrio** y es una actividad que, viendo los índices de obesidad, nos vendrá bien en general.<sup>20</sup>

Finding **opportunities for walking** may result difficult. It is clear that walking the children to school or walking to work would be ideal, and yet not everyone has the opportunity to do this. However, we can **prioritize local purchase**, even if it is not in small businesses.

The mere fact of walking (anywhere or for any reason) increases what is called *informal surveillance*—a type of surveillance that limits the possibility of offending by increasing the number of people who are watching—, and helps **to reduce crime in the area**, making it safer and therefore inviting its use. This is a virtuous circle. This encourages other people to walk as well. Unfortunately, the opposite is also true: fewer people on the street is a strong disincentive to use the pavement. To break this trend, what better way as to set an example.

In addition, as will be seen later, using zebra crossings is already a disincentive on private mobility, occupying the road for a time and forcing motorized vehicles to slow down. But, in the case at hand, it has been proved that **walking to stores helps stabilize their economy**, making them more profitable. This booster mechanism is very positive because if the venues survive longer, more people may be inclined to use them and walk over to them. **Walking generates and consolidates neighborhoods fabric** and is an activity that, given the obesity rates, will come in handy in general.<sup>20</sup>

Una forma de ayudarte a elegir el comercio local frente a usar el coche para ir al supermercado es el siempre útil **carrito de la compra**. Con infinidad de modelos diferentes, permiten cargar decenas de kilos y, además, transportarlos cómodamente hasta casa con un nivel de esfuerzo muy bajo.

One way to help you choose the local trade versus using the car to go to the supermarket is the always useful **shopping cart**. With countless different models, they allow you to load tens of kilos and also comfortably transport them home with a very low level of effort.





#### 4. PASEAR COMO PARTE DEL OCIO WALKING AS LEISURE

Mantener una conversación con amistades y familiares mientras se disfruta de un paseo es una actividad que merece la pena ser explorada. Dado que el grueso de nuestras actividades sociales ocurre alrededor de una mesa, nunca está de más quedar para dar una vuelta y pasear a lo largo de la ciudad. Algo para lo que ayuda no acudir al punto de encuentro en coche, ya que condiciona el paseo a un movimiento circular más bien corto.

Lo cierto es que existen multitud de **actividades que se pueden realizar mientras se pasea**, incluido asistir a terapia. Lo que hace unos años resultaba algo anecdótico y excéntrico se está convirtiendo en una realidad: cada vez más profesionales de la psicología ofrecen caminar durante la sesión.<sup>21</sup>

También resulta interesante meditar mientras se camina, usar el tiempo para llamar por teléfono, escuchar *podcasts* y música e incluso, aprovechar para practicar la comprensión oral de idiomas.

Having conversations with friends and family while enjoying a walk is an activity worth exploring. Since the bulk of our social activities take place around a table, it never hurts to meet up for a walk around the city. Something for which it helps not to go to the meeting point by car, since it conditions the walk to a rather short circular movement.

The truth is that there are many **activities that can be done while walking**, including going to therapy. What a few years ago was somewhat anecdotal and eccentric is becoming a reality: more and more psychology professionals offer to walk during the session.<sup>21</sup>

It is also interesting to think and reflect while walking, use the time to call by phone, listen to podcasts and music, and even practice oral comprehension of languages.



## 5. UNA PREPARACIÓN ADECUADA REDUCE LA DEPENDENCIA DEL COCHE PROPER PREPARATION REDUCES CAR DEPENDENCY

La mayoría de las personas hace lo más conveniente dentro de sus posibilidades. Si tiene la posibilidad de no mojarse al ir en coche, optará por el coche en un día de lluvia. Pero hay otra forma de no mojarse: disponer de calzado adecuado, un paraguas o un chubasquero plegable. **Cómo de preparado se esté ante cualquier eventualidad** predispone a elegir una actividad frente a otra.

Most people do what is most convenient for them. If one can avoid getting wet by driving, he/she will opt for the car on a rainy day. But there is another way to avoid getting wet: have suitable footwear, an umbrella or a foldable raincoat. **How prepared you are for any eventuality** predisposes you to choose one activity over another.



Por ejemplo, es mucho más probable que se opte por caminar si en un día soleado se tiene una gorra, una botella de agua de metal con agua y ropa fresca. Si una persona quisiera priorizar el caminar después de salir de trabajar, o antes de ir, convendría disponer de estos elementos a su alcance antes de hacer el trayecto.

For example, you are much more likely to walk on a sunny day if you have a hat, a metal water bottle of water, and fresh clothes at hand. If a person would like to prioritize walking after leaving work, or before going, it is convenient to have these elements within reach before making the journey.

Contar con una muda en el lugar de trabajo hace más probable que vayamos en bicicleta, y tener en un cajón un par de zapatillas cómodas hace más probable volver paseando. No son elementos externos, como puedan serlo un aparcamiento de bicicletas o una ruta agradable, sino factores en los que es posible trabajar de forma activa para ir cambiando hábitos.

Having a change of clothes at work makes it more likely to cycle, and having a comfortable pair of sneakers in a drawer makes it more likely to walk back. They are not external elements, such as bicycle parking or a pleasant route, but factors on which it is possible to work actively to change habits.

## 6. RECOGER A LA GENTE CAMINANDO PICK UP PEOPLE BY WALKING

Uno de los problemas de los entornos obesogénicos, **entornos que favorecen hábitos sedentarios**, es la predisposición de muchos conductores a ‘acercar’ a la gente. “Te acerco en un momentito, no es molestia” es una frase de un entorno *cochegénico*, aquellos que favorecen hábitos de coche (que también son obesogénicos, por cierto).

Para combatir esta tendencia, conviene declinar las ofertas de ser recogidos en coche y proponer como opuesto **recoger a la gente caminando**. Hacer rutas de recogida es interesante para incentivar hábitos de movilidad saludables y sostenibles. Hacer planes que dependan de rutas caminables, también.

En muchos barrios, las personas más jóvenes trazan un camino de recogida de compañeros hacia y desde el instituto. De esta forma van juntos y de forma más segura, algo que cobra importancia en invierno, cuando a primera hora de la mañana es de noche.

One of the problems of obesogenic environments, **that favor sedentary habits**, is the predisposition of many drivers to ‘bring over’ people. “I’ll get you in a moment, it’s not a burden” is a phrase from a *cargenic* environment, those that favour car habits (which are by the way also obesogenic).

To combat this trend, decline offers to be picked up by car and instead offer to **pick people up on foot**. Making pick-up routes is interesting to encourage healthy and sustainable mobility habits. Make plans that rely on walkable routes, too.

In many neighborhoods, young people trace a path to pick up peers to and from high school. In this way they go together more safely, something that becomes especially important in winter, when there may be no daylight early in the morning.



## **LA CALLE COMO CENTRO DE ACTIVIDAD SOCIAL**

## **THE STREET AS THE CENTRE OF SOCIAL ACTIVITY**

Hace tiempo que se sabe que la **ocupación de las calles por parte de la gente** mejora la vida de barrio. Entre sus ventajas se encuentra el reducir la obesidad gracias a caminar o jugar; favorecer el encuentro intergeneracional y, con ello, impulsar la cohesión social mientras se reduce la polarización; y hasta mejorar las ventas de los negocios locales. Con el objeto de incitar a otras personas a realizar actividades, nada mejor que empezar a realizarlas por nuestra cuenta.

It is well known that the **occupation of streets by people** improves neighborhoods life. Among its advantages is reducing obesity thanks to walking or playing; promote intergenerational encounters and thereby promote social cohesion while polarization decreases; and even improve the sales of local businesses. In order to encourage other people to carry out activities, there is nothing better than starting to carry them out by yourself.

## 7. RECUPERAR EL OCIO EN EL BANCO RECOVER BANKS FOR LEISURE

La simple **ocupación vial** ya supone un punto de apoyo para que otros vecinos se animen a usar la calle, en parte por motivos de vigilancia informal como los vistos previamente. Pero, además, las personas somos seres sociales. **Buscamos gente** incluso aunque no interactuemos con ella. Seguramente hayas escuchado la expresión de ‘calle con ambiente’, ‘calle viva’ o ‘calle animada’. La animación no viene de determinados locales o eventos, viene de que haya personas.

The simple **occupation of the street** is already a point of support for other neighbors to be encouraged to use the street, in part for reasons of informal surveillance such as those previously seen. But in addition, people are social beings. **We look for people** even if we don't interact with them. Surely you have heard the expression ‘street with atmosphere’, ‘lively street’ or ‘animated street’. The animation does not come from certain places or events, it comes from the fact that there are people around.



Es por ello que merece la pena destacar **el ocio en el banco**. El simple hecho de sentarse a disfrutar de un buen día en uno de estos asientos públicos. Son lugares ideales para leer durante horas, sentarse a descansar o pasar la tarde hablando con amigos o familiares. Lo mismo puede decirse de la equipación urbana de mesas sobre las que jugar, que atrae a curiosos. La **presencia de personas** es un altavoz que llama a otras.

That is why it is worth highlighting to use **banks for leisure**. The simple fact of sitting down to enjoy a good day in one of these public seats. They are ideal places to read for hours, sit down to rest or spend the afternoon talking with friends or family. The same can be said of the urban furniture of tables on which to play, which attracts the curious. The presence of people is a loudspeaker that calls others

## 8. VOLVER A JUGAR EN LA CALLE PLAY AGAIN IN THE STREETS

Recuperar el espacio de juego urbano es uno de los grandes retos de las ciudades que crecieron durante el siglo XX, no solo porque desapareciese el espacio para jugar con la llegada de la ciudad para el coche, la zonificación o el higienismo, sino también porque es muy difícil dar con equipación inclusiva que permita su uso para todas las edades y colectivos. Aunque en algunos lugares sí lo han logrado, como es el caso de los Jubilee Gardens de Londres.

Recovering the urban play space is one of the great challenges of the cities that grew during the 20th century, not only because the playing space disappeared once the city oriented towards cars emerged, zoning or hygienism, but also because it is very difficult to find inclusive equipment that allows its use for all ages and groups. Although in some places they have been successful such as Jubilee Gardens in London.



Sería deseable que las administraciones públicas incluyeran en sus diseños urbanísticos espacios destinados a la infancia (en sus distintas etapas) y la juventud, de forma que sus zonas de esparcimiento no se vean reducidas a locales privados y de consumo.

It would be desirable for public administrations to include in their urban design spaces for children (in their different ages) and youth, so that their recreational areas were not reduced to private and commercial spaces.

Durante las últimas décadas, es más fácil para los pequeños de la casa acceder a internet que a otros espacios, al haberles dificultado bastante el uso de la calle.<sup>22</sup> La mejor forma de ayudarles a ver más allá de sus pantallas es **ocupando las plazas públicas con juegos infantiles**, para lo que apenas hacen falta elementos como tizas, combas, canicas o pelotas, elementos que a más de algún lector le traerá recuerdos agradables de su infancia. Nuestros hijos e hijas también podrían tener esos recuerdos.



Como han demostrado varias iniciativas públicas, jugar no es solo una actividad infantil.<sup>23</sup> La incorporación de un balancín ‘tamaño adulto’ o la presencia de un violinista son fantásticos ejemplos de juego adulto. Otros podrían ser aquellos basados en la realidad aumentada, tales como conocidos juegos como Pokémon Go, Orna RPG, Ingress o Zombies Run, que se **juegan caminando** por la ciudad y resolviendo acertijos o retos georreferenciados, o el *geocaching*.

During the last decades, it became easier for children to access the internet than to any other space, as it became quite difficult for them to use the street.<sup>22</sup> The best way to help them see beyond their screens is by **occupying public squares with children’s games**, for which nothing more is needed than chalk, jump ropes, marbles or balls, elements that will bring back pleasant memories to more than one reader. Our children could also have those same memories one day.

As various public initiatives have shown, playing is not just a children’s activity.<sup>23</sup> The addition of an ‘adult size’ seesaw or the presence of a violinist are great examples of adult play. Others could be those based on augmented reality, such as well-known games like Pokémon Go, Orna RPG, Ingress or Zombies Run, which are **played by walking** around the city and solving georeferenced puzzles or challenges, or geocaching.

## 9. ORGANIZARSE PARA REALIZAR ACTIVIDADES EN LA CALLE ORGANISING ACTIVITIES ON THE STREET

El deporte es un tipo de juego particularmente beneficioso para la salud física por el ejercicio físico que aporta, tanto por su movilidad como por las diferentes explosiones de esfuerzo. **Organizarse para hacer deporte en la calle**, ya sea correr en grupo, hacer calistenia usando mobiliario urbano o usar canchas para practicar actividades como lanzar el *frisbee*, bailar, jugar al voleibol, etc., agrega movimiento y vida a la ciudad. Y, con esta vida, aparecen espectadores improvisados.

Es muy frecuente acudir a unas canchas deportivas y ver, con agrado, que en sus inmediaciones se han ido reuniendo diferentes grupos. Las personas llevan observando a otras practicar actividades, al menos, desde que se tiene historia escrita. Y basta que un par de personas **empiecen a jugar a algo para que emerjan espectadores de forma espontánea**. Pequeños grupos que hablan entre sí y hacen ciudad. Siempre, claro, que el deporte se realice sin molestar a otras personas.

Sport is a type of game that is particularly beneficial for physical health due to the physical exercise it provides, both for its movements and the different bursts of effort. **Getting organized to play sports in the street**, whether it is running in a group, doing calisthenics using urban furniture or using courts to practice activities such as throwing frisbee, dancing, volleyball, etc., adds movement and life to the city. And, with this life, spontaneous spectators appear.

It is very common to go to sports fields and watch with pleasure that different groups have been gathering in its surroundings. People are watching others practice activities ever since. **And it takes only a couple of people to start playing something to then see spectators emerge spontaneously**. Small groups that talk to each other and create a city. Provided, of course, that the sport is carried out without disturbing other people.





## 10. ORGANIZAR EVENTOS Y ACTIVIDADES ORGANISING EVENTS AND ACTIVITIES

Los espacios socioculturales autogestionados, los torneos de barrio, la gestión de los huertos urbanos, las charlas en la calle, los grupos para pasear perros o las proyecciones de cine son algunos ejemplos de actividades sociales y eventos autogestionados de ocupación vial. Se trata de actividades que mueven a las personas y las invitan a participar, agruparse, hablar, buscar puntos en común, aprender y hacer ciudad.

Vaya por delante que **organizar eventos y actividades** no es una tarea sencilla. Exige disponer de cierto espacio, contar con ayuda, tener tiempo como para gestionar el proyecto y atraer una masa crítica que lo divulgue a otras personas. Exige un nivel de trabajo considerable y, sin embargo, compensa ser capaces de congregar a tantas personas.

Self-managed sociocultural spaces, street talks, neighborhoods tournaments, management of urban gardens, dog-walking groups or free open-air cinema are some examples of social activities and self-managed road occupation events. These are activities that move people and invite them to participate, get together, talk, find common ground, learn and build a city.

**Organizing events and activities** is not an easy task. It requires having a certain space, having help, having time to manage the project and attracting a critical mass that spreads it to other people. It requires a considerable level of work, and yet it pays off to be able to gather so many people.



Hemos visto que es **viable la ocupación vial para realizar todo tipo de actividades** y, con ello, insuflar vida a la ciudad. Esa vida, caracterizada por personas desplazándose a pie o en bicicleta, es decir, **movilidad activa**, será clave para recuperar el tejido urbano.

We have seen that **road occupation is feasible to carry out all kinds of activities** and, with it, bring life to the city. This life, characterized by people walking or cycling, that is, active mobility, will be key to recovering the urban fabric.

## **ASÍ PUEDES TÚ DESINCENTIVAR LA MOVILIDAD PRIVADA CONTAMINANTE HERE IS HOW YOU CAN DISCOURAGE POLLUTING PRIVATE MOBILITY**

Cuando se habla de que es posible desincentivar la movilidad en vehículo motorizado privado, se suele mirar a consistorios y gobiernos. Después de todo, son ellos los que tienen más poder para establecer peajes de acceso, eliminar las calles de aparcamiento gratuito o limitar las zonas de tráfico, TOP 3 de las medidas que mejor funcionan a la hora de expulsar coches de las ciudades. Aunque con menor impacto, la ciudadanía también tiene herramientas para moderar el tráfico.

When talking about discouraging private mobility, one usually thinks of local authorities and governments. After all, they are the ones with the most power to establish access tolls, eliminate free parking streets or limit traffic zones, the TOP 3 of measures that work best when expelling cars out of cities. But citizens also have some tools at hand to calm traffic, although they may have less impact.

Las opciones para desincentivar el tráfico privado parten de la base de que **se puede ralentizar el tráfico** y, con ello, hacer más difícil el tránsito a través de la ciudad. Si se tarda más en llegar a los sitios, conducir dejará de resultar tan conveniente. Cuando esto ocurra, **menos conductores optarán por usar su vehículo.**

The options for discouraging private traffic are based on the assumption that **traffic can be slowed down** and thus make transit through the city more difficult. If it takes longer to get to places, driving won't be as convenient. When this happens, **fewer drivers will choose to use your vehicle.**



*«Moderación del tráfico: introducir medidas que disminuyen el número y la velocidad de los vehículos»*

*«Traffic moderation: introduce measures that reduce the number and speed of vehicles»*

*Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana (2008), GEA21<sup>24</sup>*

## F.A.Q. ¿No aumentan las emisiones si los coches van más despacio?

### F.A.Q. Do vehicle emissions increase at lower speeds?

Los vehículos de combustión interna liberan emisiones durante la circulación y el régimen en el que trabaja el motor influye en la cantidad de estas emisiones. Si bien es cierto que las partículas por vehículo sí aumentan cuando este se mueve a velocidades muy bajas y marchas bajas (primera marcha), desincentivar el uso de vehículos con velocidades bajas hace que haya muchos menos vehículos y, por tanto, el resultado final son **menos emisiones globales**.

Ejemplos de esto son las ciudades a 30 km/h, urbes en las que se ha reducido de forma significativa la velocidad mediante no solo la señalética expresa, sino también modificaciones en el entorno físico que hacen que los vehículos vayan más despacio como cambios en el trazado, reducción de espacio de la calzada, mobiliario urbano, aumento de pasos de peatones y otras acciones de urbanismo táctico. Como resultado, se ha hecho menos conveniente moverse en transporte privado. Pontevedra redujo un 70 % sus emisiones con esta medida, y en Berlín el NO<sub>2</sub> cayó entre un 10 % y un 15 %.<sup>25 26</sup>

Reducir la velocidad del tráfico también tiene otros beneficios. Entre ellos, **se reduce de forma notable la contaminación acústica**, causa de numerosas enfermedades.<sup>27</sup> También se reducen muchísimo los **fallecimientos, daños físicos de los atropellos**, y el número de atropellos, en general.

Según datos de la DGT, la implantación de 30 km/h de muchas vías durante 2020-2021 se ha reflejado en un 14 % menos de personas fallecidas por atropellos.<sup>28</sup>

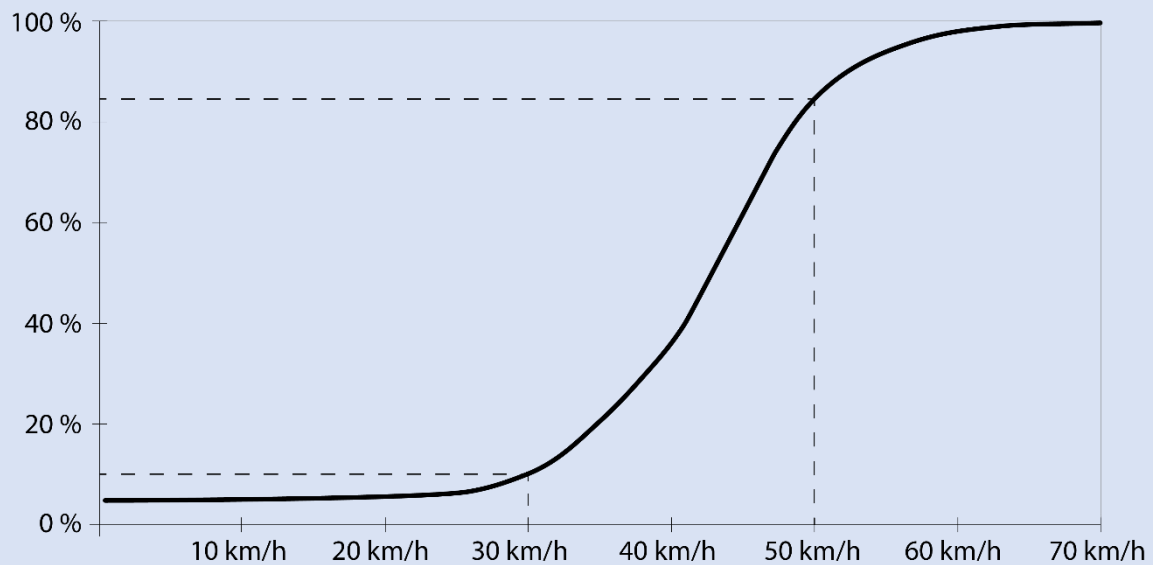
Internal combustion vehicles release emissions during driving and the speed at which the engine operates influences the amount of these emissions. While it is true that particulate matter per vehicle does increase when the vehicle is moving at very low speeds and low gears (such as first gear), discouraging the use of vehicles at low speeds results in far fewer vehicles, and therefore the end result is **lower overall emissions**.

Examples of this are cities at 30 km/h, cities in which speed has been significantly reduced, not only by explicit speed limits but also by physical changes that slow down vehicles such as changes in the street layout, reduction of road space, urban furniture, more pedestrian crossings and other tactical urban planning actions. As a result, it has become less convenient to get around by private transport. Pontevedra reduced its emissions by 70 % with this measure, and in Berlin NO<sub>2</sub> fell between 10 % and 15 %.<sup>25 26</sup>

Slowing down traffic also has other benefits. Among them, noise, being the cause of numerous diseases, is significantly reduced.<sup>27</sup> **Deaths and injuries from accidents**, as well as the number of accidents, in general, also decrease a lot.

According to data from the DGT (the part of the Spanish home office responsible for road policy), the implementation of 30 km/h speed limits on many streets during 2020-2021 has been reflected in **14 % fewer people killed by run overs**.<sup>28</sup>

Probabilidad de sufrir una lesión mortal para un peatón atropellado por un vehículo  
Probability of fatal injury for a pedestrian run over by a vehicle



Organización Panamericana de la Salud. *La velocidad y los siniestros viales*. Washington, D.C.: OPS, 2017. OPS/NMH/17-007  
Pan American Health Organization. *Speed and road accidents*. Washington, D.C.: OPS, 2017. OPS/NMH/17-007

Desde hace tiempo se sabe que un impacto a 50 km/h tiene una probabilidad de más del 80 % de sufrir una lesión mortal, cifra que baja al 10 % si el impacto es a 30 km/h. Todas las métricas que apuntan a la salud indican que reducir el número de vehículos privados y la velocidad de estos es el camino a seguir en las ciudades.<sup>29</sup>

It is well been known that there is an 80 % probability of suffering a fatal injury after an impact at 50 km/h, but the figure drops to only 10 % if the impact is at 30 km/h. All health metrics indicate that reducing the number of private vehicles and their speed is the way forward in cities.<sup>29</sup>



## 11. SI EL VEHÍCULO NO SE DETIENE DEL TODO, NO CRUCES EL PASO DE PEATONES

### IF THE VEHICLE DOES NOT COMPLETELY STOP, DO NOT CROSS THE ZEBRA CROSSING

Los vehículos están obligados a **detenerse completamente** cuando una persona va a cruzar o está cruzando un paso de cebra. Por desgracia, se dan comportamientos pocos cívicos de conductores que no detienen el vehículo. En su lugar, reducen la velocidad pero presionan al viandante a cruzar rápido al no detenerse del todo.

Vehicles are required to *completely* stop when a person is about to or started to cross a zebra crossing. Unfortunately, the following antisocial behavior is common: the driver of the vehicle does not stop the vehicle, but instead only slows down without actually stopping to put pressure on the pedestrian to cross as quick as possible.



## 12. NO ES NECESARIO CORRER AL CRUZAR UN PASO DE CEBRA

### THERE IS NO NEED TO RUSH AT A ZEBRA CROSSING

Puedes cruzar un paso de cebra a ritmo normal, sin urgencias por hacer esperar a los conductores. Recuerda que **tú tienes la prioridad** en este espacio y no es necesario apretar el paso.

You can cross a zebra crossing at a normal pace, without worrying about making drivers wait. Remember that **you have priority** in this space and there is no need to rush

### 13. SE PUEDE APURAR EN LOS SEMÁFOROS

#### THERE IS NO NEED TO HURRY WHEN CROSSING A TRAFFIC LIGHT

Que el muñeco de los semáforos parpadee significa que el tiempo de prioridad para peatones se acaba. Si bien algunos manuales orientados al peatón inciden en “apresurar la marcha” cuando el muñeco parpadea, lo cierto es que **está completamente justificado no hacerlo.**<sup>30</sup> Después de todo, no todos los y las peatones tienen la posibilidad de acelerar la marcha, ni tiene por qué convenirles.

Los y las viandantes siguen teniendo prioridad hasta que llegue al otro extremo, estando prohibido para quienes conducen el reanudar la marcha, incluso si el icono para vehículos está en verde. Apurar los semáforos ayuda a hacer esperar a los vehículos privados, aunque también a autobuses y ciclistas. Es decir, quizá convenga discriminar, concediendo el paso al transporte público y sostenible incluso cuando no tenga prioridad, pero bloqueando solo el tráfico privado.

No son pocos los manuales que trasladan la responsabilidad de cruce al peatón. Incluso cuando esta persona tiene prioridad, se pone el foco en mirar a ambos lados, evitar el uso de auriculares o no usar el teléfono móvil, desviando la atención del hecho de que **la principal responsabilidad de un atropello es de quien conduce**, y pasando por alto la posibilidad de que el peatón sea una persona sorda, invidente o requiera la asistencia del móvil para desplazarse. “Apresurar la marcha” es solo una forma más de culpabilizar a la víctima, y excluir personas con movilidad reducida.

If the traffic light figure flashes (or the counter ticks down), it means that the priority time for the pedestrian is running out. Although some pedestrian-oriented manuals insist on “speeding up” when the time runs out, the truth is that **there is no reason to do so.**<sup>30</sup> After all, not all pedestrians can really speed up, nor does it have to suit them.

The pedestrian continues to have priority until he/she reaches the other end, and vehicles are forbidden to restart even if the car icon is green. Not speeding up to cross on traffic lights helps keep private vehicles waiting longer, but also affects buses and cyclists. In other words, it may be appropriate to discriminate, granting passage to public and sustainable transport even when it does not have priority, but on the other hand blocking private traffic.

There are more than few manuals that shift the responsibility of crossing to the pedestrian. Even when the pedestrian has priority, the focus is on looking both ways, avoiding the use of headphones or not using the mobile phone, and thus diverting attention from the fact that **the responsibility of a run over belongs to the driver**, and overlooking the possibility that the pedestrian is deaf, blind or requires the assistance of the smartphone to move. “Speeding up” is just one more way of blaming the victim, and excluding people with reduced mobility, the elderly or small children.

## 14. CRUZAR PASOS DE PEATONES ‘A LO BEATLES’ EN ABBEY ROAD CROSS THE ZEBRA CROSSINGS LIKE THE BEATLES IN ABBEY ROAD

El 8 de agosto de 1969 se hizo una de las fotografías más famosas de la humanidad. En ella se ve a los cuatro Beatles cruzar una calle en *fila india*, esto es, uno detrás del otro. Aunque no era su intención, este grupo nos enseñó cuál era la forma más eficiente de desincentivar el tráfico contaminante al maximizar su tiempo de espera.

On August 8, 1969, one of the most famous photographs of humanity was taken. In it, the four Beatles were crossing a street in single file, that is, one behind the other. Although it was not their intention, this group taught us the most efficient way to discourage polluting traffic by maximizing its waiting time.



No es una medida elegante, pero cruzar de este modo **retrasará el arranque de los vehículos** detenidos a espera de poder seguir su camino. Tampoco es elegante trazar rutas en forma de ocho, de modo que uno cruza el paso de cebra, da una vuelta por la acera y vuelve a avanzar en sentido contrario, aunque ha habido algunas iniciativas en este sentido, a modo de protesta.

It is not the most refined manner, but **crossing this way will delay vehicles** waiting to continue their way. It is also not refined to draw circular routes ‘in figures of eight’, so that one crosses the zebra crossing, takes a turn on the pavement and crosses back again, although there have been by way of protest some initiatives of such type.

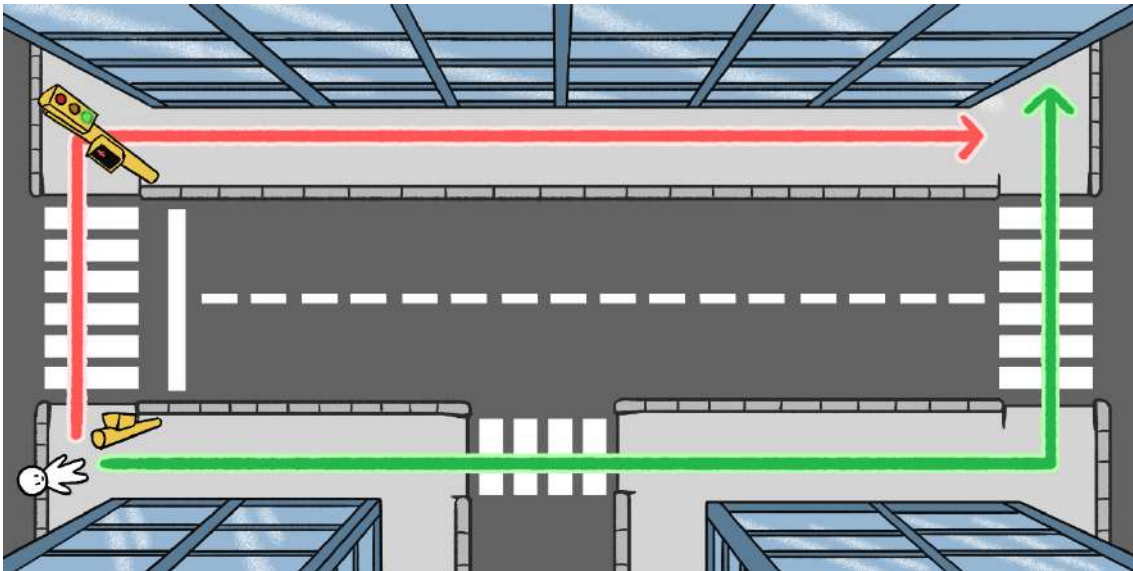


## 15. SI HAY UN PASO DE PEATONES Y UN SEMÁFORO, ELIGE EL PASO DE PEATONES

### IF THERE IS A ZEBRA CROSSING AND A TRAFFIC LIGHT, CHOOSE THE ZEBRA CROSSING

Los semáforos, con excepción de los activados por pulsación, suelen tener ciclos de cierre y apertura. Esto significa que los vehículos se pararán tanto si hay gente que cruza por ahí como si no. Sin embargo, los pasos de peatones están pensados para los viandantes y en ellos estos tienen la prioridad. Si para cruzar de una acera a otra hay un paso de peatones y un semáforo, es mejor optar por el paso de peatones porque de este modo se añade una frenada extra al tráfico privado.

Traffic lights, except those with pedestrian buttons, usually have cycles of closing and opening. This means that vehicles will stop whether there are people crossing or not. However, zebra crossings are designed for pedestrians, and they have priority in them. If there is a zebra crossing and a traffic light to cross from one pavement to another, it is better to opt for the zebra crossing because this **adds extra braking to private traffic.**



Un peatón que persiga pacificar la ciudad opta por el paso de cebra frente al semáforo, con el objetivo de hacer frenar una segunda vez a los vehículos que recorran esta vía.

A pedestrian who seeks to calm the city opts for the zebra crossing rather than the traffic light, with the aim of making vehicles on the road stop a second time.

## 16. PULSA ESTE BOTÓN SIEMPRE QUE LO VEAS

### PRESS THE PEDESTRIAN BUTTON WHENEVER YOU SEE IT

“Peatón pulse” es uno de los ataques más obvios contra los peatones, y una más de las muchas formas con las que los consistorios han ido empujando a la gente a sentarse en un coche. No adaptar las aceras, la zonificación que evita el uso mixto o la ampliación de carriles son otras más sutiles. ¿Cómo podemos usar este botón para ayudar a calmar el tráfico? **Pulsándolo siempre que veamos uno**, de forma que se adelante el ciclo de cierre del semáforo.

The pedestrian button is one of the most obvious assaults against pedestrians, and one of the many ways in which local authorities have been biasing people to use cars. Not adapting pavement, zoning that avoids mixed use or widening car lanes are other more subtle ones. How can we use this button to help calm traffic? **Pressing it whenever we see one**, so that it triggers the red light for the car lanes as early as possible.



Este botón es una forma evidente de poner al **peatón en segundo lugar de prioridad**. Se le está diciendo que, a diferencia del tráfico rodado, para solicitar acceso a la vía por la que tendría que tener preferencia ha de cumplimentar un pequeño pero molesto trámite en uno de los laterales del paso. Esta muestra de desprecio por la movilidad menos contaminante tiene una solución: pulsarlo continuamente, incluso si no se va a cruzar.

La gente tiene derecho a cambiar de opinión respecto a la ruta que siguen por la ciudad. Dicho de otro modo, nadie puede echarse en cara ni reprocharte que, después de pulsar el botón, hayas decidido que no vas a cruzar.

The pedestrian button is an obvious way to put the **pedestrian in second place**. It's a message that pedestrians unlike road traffic have to request access to the road by completing this small but annoying procedure each time you want to cross it. There is a solution for this disdain for the least polluting mobility: press the button continuously, even if you are not going to cross.

People have the right to change their minds about the route they take through the city. In other words, nobody can throw you in the face or reproach you that, after pressing the button, you have decided that you are not going to cross.

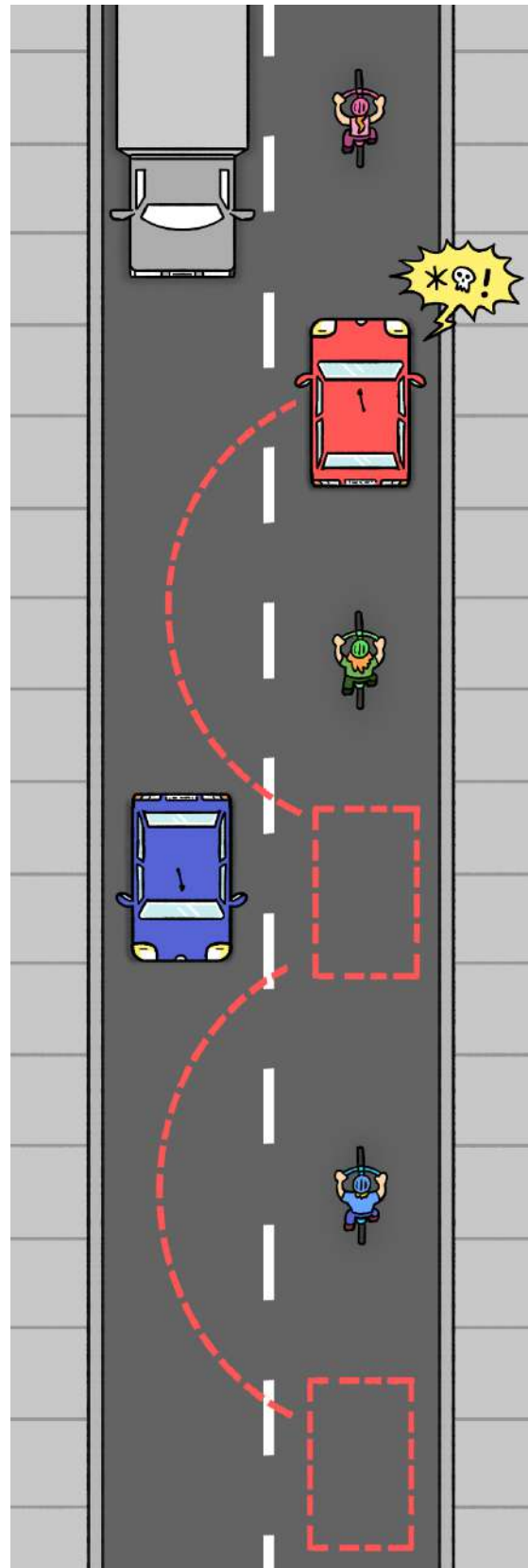
## 17. CIRCULAR EN BICI POR EL CENTRO DEL CARRIL CYCLING IN THE CENTRE OF THE LANE

Circular en bicicleta por el centro del carril dificulta el adelantamiento peligroso, esto es, aquel que deja menos de 1,5 metros entre vehículo y ciclista. Dado que **dificulta el adelantamiento y lo hace menos probable** (aumentando la seguridad de quien pedalea) y que los y las ciclistas suelen pedalear a baja velocidad, se trata de una de las mejores fórmulas para ralentizar el tráfico y desincentivar la movilidad privada más contaminante. Una forma de hacer que ir en coche deje de ser conveniente.

En una modalidad aún más activista, resulta interesante guardar cierta distancia con el o la ciclista que tengas delante, de forma que el adelantamiento resulte todavía más complicado e infructuoso. Esto, que aparece representado en la siguiente imagen, **obliga al coche a circular a la velocidad de ciclista** y, además, reduce el caudal de vehículos privados en el que emerge lo que se conoce como retención, produciéndose un efecto de evaporación del tráfico.<sup>31</sup>

Riding a bicycle in the center of the lane makes it difficult to overtake dangerously, that is, one that leaves less than 1.5 meters between the vehicle and the cyclist. It is one of the best ways to **slow down traffic and discourage private mobility** given that it makes overtaking more difficult and less likely (thus also increasing the safety of cyclists). It's a way to make using a car no longer convenient.

In an even more activist mode, it is interesting to keep a certain distance from the cyclist in front of you, so that overtaking is even more complicated and unsuccessful. This strategy represented in the image **forces the car to circulate at the speed of cyclists** and thus, hopefully, reduces the flow of private vehicles so that traffic jams appear. The effect is to evaporate the traffic.<sup>31</sup>



F.A.Q. ¿Circular por el centro del carril no creará retenciones?

F.A.Q. Won't riding in the centre of the lane create traffic jams?

Las retenciones son la manifestación de que ya no es posible aumentar el flujo de vehículos por una calle o carril. Surge siempre que se alcanza el flujo máximo.

Ampliar carriles solo hace que se induzca la demanda, mientras que reducir carriles la desincentiva. Ocupar el carril con bicicletas es una forma de 'reducir' carriles.<sup>32</sup>

Traffic jams are the manifestation that it is no longer possible to increase the flow of vehicles through a street or lane. It always arises when the maximum flow is reached.

Widening lanes only induces demand, while reducing lanes discourages it. Occupying the lane with bicycles is a way to 'reduce' lanes.<sup>32</sup>

*«Los cambios se pueden retrasar, pero no evitar. Las ciudades que no apuesten por la bici serán ciudades fracasadas. Si no lo son ya»*

*«Changes can be delayed, but not avoided. The cities that do not bet on the bike will be failed cities. If they are not already»*

*—Carme Miralles-Guasch<sup>33</sup>*

## 18. NUNCA CIRCULES EN BICI POR EL CARRIL BUS NEVER CYCLE ON A BUS LANE

Si hay un carril bus y un carril convencional, siempre se ha de **pedalear por el carril convencional**. Una bicicleta no es un autobús. Tampoco es una moto o un taxi, por lo que no puede usar los carriles señalizados como BUS-TAXI-MOTO. En su lugar, está obligado a usar el carril ubicado más a la derecha que no sea exclusivo para servicios públicos o motos.

Pero, incluso si en determinada ciudad no fuese obligatorio salirse del carril bus para circular, pensemos en que una forma de incentivar el transporte público es quitarnos de en medio para no entorpecerlo. El mero hecho de abandonar el carril bus ayuda al bus y, además, desincentiva el transporte privado porque probablemente se acabe en un carril convencional.

Ni qué decir tiene que no se debe circular por la acera molestando a los peatones. Si se necesita ir en dirección contraria al tráfico, basta con bajarse de la bicicleta y caminar con ella unos metros para luego volver a la calzada.

If there is a bus lane and a conventional lane, you have to **use the conventional lane**. A bicycle is not a bus. It is also not a motorcycle or a taxi, so you cannot use the lanes marked BUS-TAXI-MOTO. Instead, you are required to use the rightmost lane that is not dedicated to public transport or motorcycles.

But, even if in a certain city it is not mandatory to leave the bus lane to circulate, let us think that one way to encourage public transport is to get out of the way so as not to hinder it. The mere fact of leaving the bus lane helps the bus and also discourages private transport because it will probably end up in one conventional lane.

Needless to say, you should not ride on the pavement disturbing pedestrians. If you need to go against traffic, just get off the bike and walk with it a few meters and then return to the road.

F.A.Q. Impedir el paso, ¿no molesta a los vecinos? ¿Por qué tienen que pagar *siempre* los mismos?

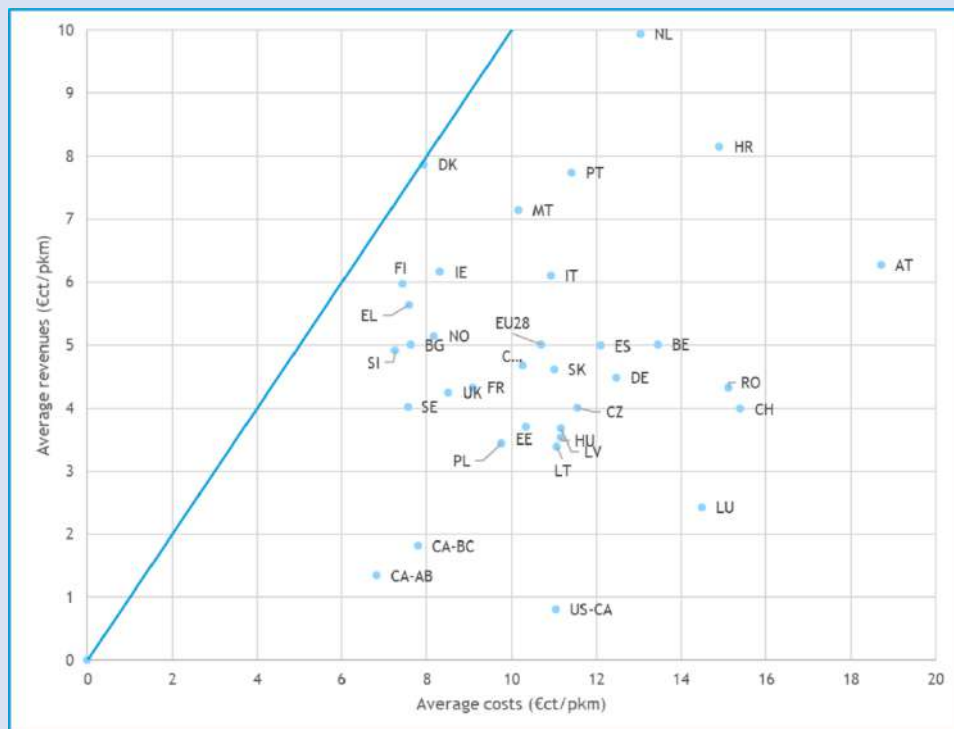
F.A.Q. Prevent the passage, doesn't it bother the neighbours? Why do *always* the same people have to pay?

Es probable que hayas escuchado alguna vez esta queja. Estas preguntas, muy frecuentes en cuanto aparecen medidas contra los coches, parten de la base de que existe cierto derecho a contaminar o hacer peor la convivencia en el interior de las ciudades. He aquí algunos datos de interés que resuelven la pregunta.

Cada kilómetro recorrido en coche resta a toda la sociedad 0,11 euros. Cada kilómetro que se pedalea suma 0,18 euros. Cada kilómetro que se camina suma 0,37 euros. Conducir es una conducta que ha de ser desincentivada.<sup>34</sup> Anteriormente ya vimos que los conductores de coche solo abonan el 42 % de sus costes.<sup>35</sup> El resto los pagamos toda la sociedad.

You have probably heard this complaint before. These questions, which are very frequent as soon as measures against cars appear, do start from the basis that there is a certain right to pollute or undermine the coexistence inside cities. Here are some interesting facts that answer the question.

Every kilometre travelled by car subtracts 0.11 euros from the entire society. Each kilometre that is pedalled adds 0.18 euros. Every kilometre walked adds 0.37 euros. Driving is a behavior that must be discouraged.<sup>34</sup> We saw above that car drivers only pay 42 % of their costs.<sup>35</sup> The rest is paid by you.



Cobertura global de los costes del transporte de pasajeros por carretera. Ningún país analizado es capaz de cubrir las externalidades de la conducción. | Global coverage of road passenger transport costs. No country analyzed is capable of covering the externalities of driving. | [Comisión Europea](#)

Cada kilómetro que evitamos recorrer en vehículo privado supone un aporte a la sociedad en su conjunto. Por ejemplo, cada vez que evitas sumar coche a la circulación, facilitas la movilidad del autobús o reduces la contaminación. Además, **las externalidades de conducir** solo están parcialmente cubiertas mediante impuestos. El gráfico muestra cómo en España la suma conjunta de todos los impuestos apenas cubre el 42 % del impacto negativo.

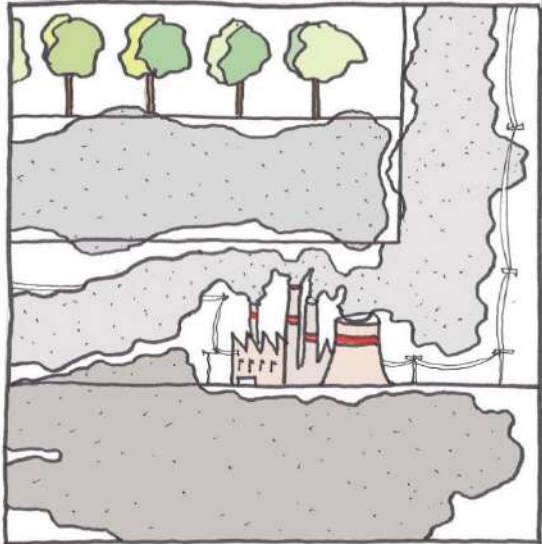
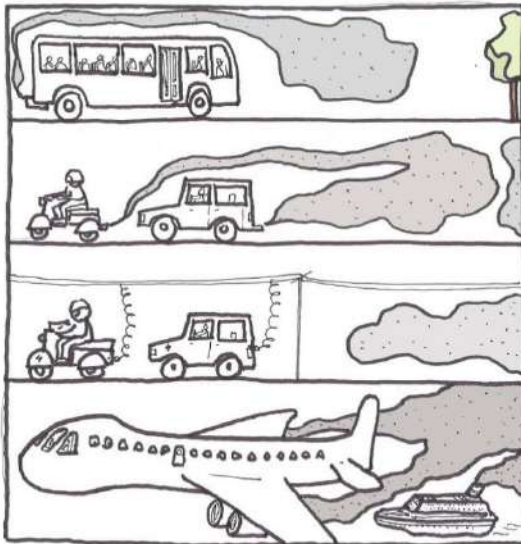
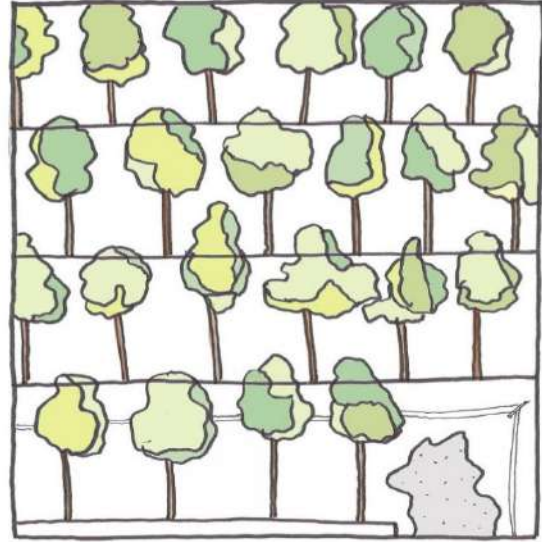
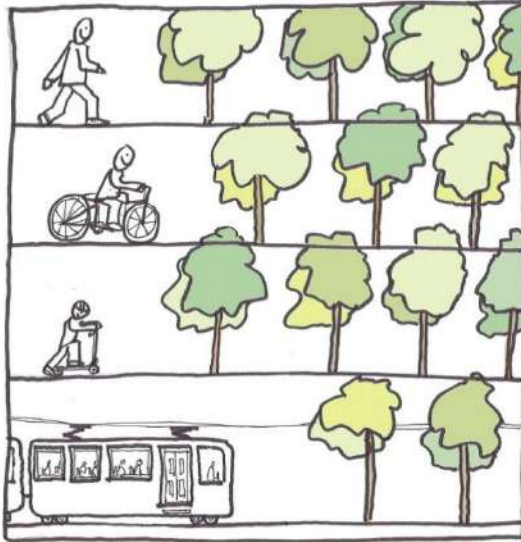
En España la mitad de la población no tiene carné de conducir. En la franja de 35 a 39 años menos de la mitad tiene permiso de conducir (2020). El permiso B solo lo tiene el 34,6 % de la población. En municipios de cierto tamaño la cifra baja de forma notable. E incluso de la mitad que sí tienen algún tipo de carné, una gran mayoría no lo usa por motivos variados. Quienes conducen son unos pocos.<sup>36</sup>

Las personas con más capacidad económica son quienes tienen más coches y los usan más, motivo por el cual la ayuda a la compra de combustible beneficia a los ricos.<sup>37</sup> El Banco de España ha confirmado hace poco esto que ya se sabía: el descuento a la gasolina beneficiaba más a las rentas altas que a las bajas.<sup>38</sup> Por contra, quienes menor capacidad económica y recursos tienen usan transporte público. De hecho, las personas que menos madrugan son personas ricas que van al trabajo en coche privado o taxi, externalizando su descanso sobre todos los demás.<sup>39</sup>

Every kilometre that we avoid travelling in a private vehicle represents a contribution to society as a whole. For example, every time you avoid adding a car to traffic, you facilitate bus mobility or reduce emissions. Furthermore, **the externalities of driving** are only partially covered by taxes. The graph shows how in Spain, all taxes barely cover 42 % of the negative impact:

In Spain, half of the population does not have a driving license. In the 35 to 39 age group, less than half have a driving licence (2020). Driving licence B is only held by 34.6 % of the population. In municipalities of a certain size, the figure drops significantly. And even of the half that do have some type of licence, a large majority does not use it for various reasons. The ones who drive are few.<sup>36</sup>

People with more financial means are those who have cars and use them more, which is why the subsidies to purchase fuel benefits the rich.<sup>37</sup> The Bank of Spain has recently confirmed what was already known: the discount on fuel benefited higher incomes more than lower incomes.<sup>38</sup> On the contrary, those who have less financial means and resources use public transport. In fact, the people who get up the latest are rich people who go to work by private car or taxi, outsourcing their rest over everyone else.<sup>39</sup>



CHOOSE YOUR EMISSIONS

*«Una ciudad avanzada no es en la que los pobres pueden moverse en coche, sino una en la que incluso los ricos utilizan el transporte público»*

*«A developed city is not one where the poor can get around by car, but one where even the rich use public transport»*

*Enrique Peñalosa,*

*Alcalde de / mayor of Bogotá*



# **PACIFICAR LA CIUDAD DENUNCIANDO INFRACCIONES CALMING THE CITY BY REPORTING INFRINGEMENTS**

La ciudadanía tiene algunas herramientas públicas a su alcance para poder denunciar infracciones que menoscaban la convivencia en las ciudades. Realizar llamadas a los cuerpos de seguridad para que vengan a multar vehículos mal aparcados es posible y muy fácil. También se pueden poner denuncias a requerimiento. Te explicamos cómo.

Citizens have some public tools at hand to be able to report infringements that undermine coexistence in cities. Making calls to the law enforcement authorities so that they come to fine improperly parked vehicles is possible and very easy. Complaints can also be filed and we explain how.

## 19. LLAMAR A LA POLICÍA PARA QUE VENGA A PONER MULTAS CALL THE POLICE TO COME AND PUT FINES

Tanto la Policía como la Guardia Civil son servicios públicos que han de hacer cumplir la ley y actuar una vez se ha denunciado una infracción o delito.

Esto significa que se les puede llamar cuando alguien incumpla la ordenanza municipal, por ejemplo, cuando hay un vehículo sobre la acera, y están obligados a acudir a poner una multa si efectivamente el vehículo en cuestión está cometiendo una infracción.

Dado que los teléfonos 010, 091 y 092 son de tarificación especial, y por tanto tienen coste, aconsejamos a los lectores buscar el teléfono fijo de su centralita local y almacenarlo en marcación rápida.

The police are there to serve the public and has to enforce the law and act once an infringement or crime has been reported.

This means that they can be called anytime somebody does not follow local regulations, for example when there is a vehicle on the pavement, and they are obliged to go and issue a fine if the vehicle in question is indeed committing an infringement.

Depending on your country there may be different numbers potentially at special rates, and therefore we advise readers to find out and store the most appropriate one in speed dial.



## 20. PONER DENUNCIAS A REQUERIMIENTO FILE COMPLAINTS

La segunda opción, también válida aunque más farragosa para la ciudadanía, no solo sirve para los aparcamientos indebidos. También es útil para cualquier otro tipo de denuncia como los adelantamientos peligrosos.

La **denuncia a requerimiento** consiste en un mecanismo mediante el cual la persona toma fotografías y vídeos de un hecho y acude a denunciarlo a comisaría o por medios electrónicos. En ocasiones, alguien llama para ver si nos ratificamos, de ahí la importancia de los documentos visuales.<sup>40</sup>

Las denuncias a requerimiento son una herramienta fundamental para la pacificación urbana, ya que la ciudadanía tiene la facultad y el deber de denunciar estos hechos.<sup>41</sup>

Además, la denuncia a requerimiento es una alternativa a las pocas patrullas que acuden, pero no multan.

The second option works not only for illegal parking, but also for any other type of complaint, such as dangerous overtaking, although it may be more cumbersome for the citizen.

**Filing a complaint** consist of a mechanism through which an individual takes photographs and videos of an act and goes on to report it to the police station or by electronic means. Sometimes there may be the need to ratify the facts, hence the importance of visual documents.<sup>40</sup>

Complaints are a fundamental tool for urban calming, since citizens have both the power and duty to report these events.<sup>41</sup>

In addition, complaints are an alternative to the few patrols that come but do not fine.

### F.A.Q. Grabar infracciones y denunciarlas es perfectamente legal

### F.A.Q. Recording infringements and reporting them is perfectly legal

Existe la creencia establecida de que no se puede grabar a la gente sin su consentimiento. No es cierto. Lo que no se puede es atentar contra el derecho de intimidad de las personas, por ejemplo, grabando en sus viviendas o divulgando el vídeo sin el consentimiento de la persona que aparece en él. Grabar y difundir escenas públicas es legal. Presentarla como prueba de delito o infracción, más aún, es una obligación pública.

El uso de dispositivos de grabación colocados sobre vehículos, o incluso sobre la ropa, no solo es perfectamente legal, sino que además es uno de los pocos mecanismos que permiten recoger pruebas fieles para efectuar posibles denuncias a requerimiento en las cuales resulta prácticamente imprescindible aportar algún tipo de prueba.

There is a widespread belief that people cannot be recorded without their consent. That is not true. What cannot be done is to infringe people's right to privacy, by for example recording in their homes or disclosing the video without the consent of the person appearing in it. Recording and broadcasting public scenes is legal. Presenting it as evidence of a crime or infringement, moreover, is a public duty.

The use of recording devices placed on vehicles, or even on clothing, is not only perfectly legal, but is also one of the few mechanisms that allows reliable evidence to be collected to make potential complaints in which it is practically essential to provide some type of proof.



## 21. CONFECCIONAR UN MAPA DE PUNTOS NEGROS MAKE A BLACK SPOTS MAP

Con el objetivo de generar una masa crítica y una presión elevada sobre las infracciones más frecuentes, resulta conveniente distribuir mapas públicos y abiertos que muestren los **puntos negros de la ciudad**. Con estas herramientas, una persona puede georreferenciar una acera como invadida por vehículos y, aunque esa misma persona tarde un tiempo en volver a pasar por ahí, otra puede ver esa referencia sobre el mapa y acudir a esa acera para ver si la infracción se repite.

La **frecuencia con que se denuncia cierta infracción** influye de forma positiva en el abandono de comportamientos incívicos. Además, creando mapas públicos es posible centrar los esfuerzos en zonas específicas de la ciudad, de forma que estas zonas sean fácilmente localizables. Con una persona que modere por ciudad y que deje su contacto en redes sociales puede ser suficiente.

In order to generate a critical mass and high pressure on the most frequent infringements, it is convenient to distribute public and open maps that show the **black spots of the city**. With these tools, one person can geo-reference a pavement as being invaded by vehicles and, even if that same person takes some time to pass by again, another person can see that reference on the map and go to that pavement to see if the offence is repeated.

The **frequency with which a certain infringement** is reported has a positive influence on stopping antisocial behavior. Furthermore, by creating public maps it is possible to focus efforts on specific areas of the city, so that these areas are easily traceable. With just one person moderating and managing by city and leaving their contact on social networks, it may be enough.



## 22. DENUNCIAR PÚBLICAMENTE COMPORTAMIENTOS INCÍVICOS

### REPORT ANTI-SOCIAL BEHAVIOR

Denunciar funciona. Denunciar haciendo uso de redes sociales y foros digitales, también. La **presión ciudadana** es clave para lograr cambios profundos y duraderos. Pocas semanas antes de escribir estas líneas, un establecimiento de comida rápida aparcaba sus vehículos de trabajo sobre la acera. Con esta invasión, impedía su uso normal.

Tras una primera llamada a la policía, que dio un toque de atención al local, este pasó horas sin ocupar el espacio sobre la acera. Al poco, sus vehículos volvían a impedir el paso a una persona en silla de ruedas y dificultaban sobremanera el avance de personas invidentes o gente que empujase carritos de bebé o de la compra.

Después de la segunda y tercera llamada, ambas acompañadas con multas de los agentes, el local tardó varios días en volver a ocupar la acera de nuevo. Las multas tuvieron una repercusión temporal, pero fue la presión en redes sociales lo que finalmente ayudó a recuperar la acera.

Durante varios días consecutivos, se mencionó públicamente a la marca de la cadena de comida rápida, señalándose como una marca poco responsable con las personas que vivían en el barrio, así como las dificultades que tenía la gente para usar la acera. Le siguieron a continuación varias críticas en páginas web de reseñas, lo que finalmente se tradujo en un cumplimiento de las ordenanzas por parte del establecimiento.

Reporting works. Report making use of social networks and digital forums, too. **Citizen pressure** is key to achieving profound and lasting changes. A few weeks before this writing, a fast-food franchise was parking its work vehicles on the sidewalk. With this invasion, it prevented its normal use.

After a first call to the police, which gave the place a wake-up call, it spent hours without occupying the space on the pavement. Soon, their vehicles once again blocked the passage of a person in a wheelchair and made it extremely difficult for blind people or people with pushchairs or shopping carts to advance.

After the second and third call, both along with fines from the agents, it took several days for the franchise to occupy the sidewalk again. The fines had a temporary impact, but it was the pressure on social networks that finally helped to reclaim the sidewalk.

For several consecutive days, the fast-food chain's brand was publicly mentioned, pointing out that it was a brand that was not very responsible with the residents who lived in the neighborhoods, as well as the difficulties that people had to use the pavement. This was followed by several criticisms on review websites, which ultimately resulted in compliance with the regulations by the franchise.

## 23. BAJAR LOS PATINETES Y OTROS ELEMENTOS A LA BANDA DE APARCAMIENTO

### LOWER SCOOTERS AND OTHER ITEMS TO THE PARKING LINE

Los patinetes son vehículos y, como tales, **han de aparcarse en la banda de aparcamiento** y no sobre la acera. En la acera, un patinete es un elemento que impide la accesibilidad universal, ya que entorpece el paso de personas con carritos infantiles o carros de la compra, personas mayores, menores de edad, personas usuarias de silla de ruedas o personas ciegas, entre algunos colectivos.

Si ves algún patinete sobre la acera, bájalo a su línea de aparcamiento correspondiente, y no solo por la accesibilidad universal de las aceras. Más patinetes ocupando espacio en la banda de aparcamiento reduce de forma efectiva el número de plazas disponibles y **ayuda a evaporar tráfico**, esto es, reducir la demanda.<sup>42</sup>

Scooters are vehicles and, as such, **must be parked in the parking area** and not on the pavement. On the pavement, a scooter is an element that prevents universal accessibility, since it hinders the passage of people with pushchairs or shopping carts, elderly people, children, wheelchair users or blind people, among some groups.

If you see any scooters on the sidewalk, it is advisable to lower them to their corresponding parking line, and not only because of the universal accessibility of the sidewalks. More scooters taking up space on the parking lot effectively reduces the number of available parking space and **helps dissipate traffic**, i.e. reduce demand.<sup>42</sup>



## 24. CÓMO CONTROLAR LAS TERRAZAS SOBRE LA ACERA

### HOW TO CONTROL TERRACES ON THE PAVEMENT

Muchos ayuntamientos exigen a los establecimientos de comida a **exponer en un lugar visible el plano de ocupación de la vía pública de sus terrazas**. Este mostrará qué parte de la vía pueden usar para su negocio y qué parte no. Suele indicar el número de mesas o qué dimensiones máximas pueden tener.

Informarse de cuál es la superficie que pueden ocupar es el primer paso para efectuar denuncias al respecto. Aunque no cabe duda de que la restauración es uno de esos agentes que pueden dar vida a un barrio, ayudan a crear empleo y favorecen el uso de la ciudad, esto no es excusa para la ocupación ilegal de una acera que es de toda la ciudadanía.

Many local authorities require bars and restaurants to **display in a visible place the occupation plan of the public thoroughfare of their terraces**. This will show which part of the pavement they can use for their business and which part they can't. It usually indicates the number of tables or the maximum dimensions they may occupy.

Finding out what area they can occupy is the first step to making complaints about it. Although there is no doubt that bars and restaurants are some of those agents that can give life to a neighborhood, help create jobs and favour the use of the city, there is no excuse for the illegal occupation of a pavement that belongs to everyone.





## **AUMENTAR LA BIODIVERSIDAD URBANA**

### **INCREASE URBAN BIODIVERSITY**

La biodiversidad urbana es uno de los elementos más relevantes cuando se habla de aumentar la calidad de vida de las personas. Un aumento de zonas verdes se relaciona con menores niveles de estrés, entornos más amables, menos ruido o menos calor, entre otros factores.

Urban biodiversity is one of the most relevant elements when it comes to increasing people's quality of life. An increase in green areas is related among other factors to lower stress levels, friendlier environments, less noise or less heat.

## 25. VEGETACIÓN EN LOS BALCONES VEGETATION ON THE BALCONIES

La vegetación ayuda a **absorber hasta el 50 % del ruido urbano**, actuando de forma similar a como lo hace el aislamiento acústico.<sup>43</sup> Mientras que la pared desnuda de un edificio actúa como una superficie donde las ondas sonoras rebotan, las plantas reducen parcialmente la contaminación acústica.<sup>44</sup> Además, la evapotranspiración de las hojas también reduce la temperatura en la zona al mitigar el efecto isla de calor y reduce la contaminación atmosférica.



Ambos efectos ya hacen más amable una calle e invitan a estar en ella, pero aumentar la vegetación también trae un importante **cambio estético** que supone. Como no podía ser de otra forma, las personas preferimos entornos verdes y saludables por los que movernos.

Las calles verdes son más atractivas y se ha demostrado que invitan a moverse caminando y, a la vez, se observa un detrimento de la movilidad en transportes motorizados.<sup>45</sup> Merece la pena considerar la siembra de plantas locales y, además, anclarlas según las ordenanzas locales de modo que no puedan caer de ventanas y balcones.

Vegetation helps to **absorb up to 50 % of urban noise**, acting in a similar way to acoustic insulation.<sup>43</sup> While the bare wall of a building acts as a surface where sound waves bounce off, plants partially reduce noise pollution.<sup>44</sup> In addition, evapotranspiration from the leaves also reduces the temperature in the area and mitigates the heat island effect.

Both of these effects already make a street more pleasant and inviting to be on it, but increasing the vegetation also brings an **important aesthetic change**, which involves. How could it be otherwise, people prefer green and healthy environments to move around.

Green streets are more attractive and it has been shown that they beckon you to walk at the expense of mobility in motorized vehicles. Of course, it is worth considering planting local plants and, in addition, anchoring them according to local regulations to avoid falls from windows and balconies.

## 26. CUIDADO DE ALCORQUES

### TREE PIT CARE

Algunos ayuntamientos han empezado a valorar la posibilidad de dejar que la ciudadanía cuide de la **vegetación complementaria en los alcorques** de los árboles. En otros lugares, la siembra sin autorización del consistorio puede tener asociada una sanción, motivo por el que conviene informarse.

En cualquier caso, alcorques más bonitos y saludables suponen un aliciente para usar y permanecer en la calle. Además de la valorada prestación de servicios ecosistémicos, los alcorques cuidados presentan una oportunidad para reverdecer la calle e **implicar a la población en el cuidado del medio ambiente**.

Pueden ser, además, una actividad a realizar de forma colectiva en el vecindario que mejore también la cohesión social.

Some councils have begun to assess the possibility of letting citizens **take care of the complementary vegetation in the tree pits**. In other places, planting without authorization from local authorities may be associated with a penalty, which is why it is advisable to first find out.

In any case, more beautiful and healthy tree pits are an incentive to use the street and stay on it. So, it is not only their positive impact on the ecosystem, but also the fact that well-cared for pits present an opportunity to green up the street and **involve the population in caring for the environment**.

They can also be an activity to be carried out collectively in the neighborhoods, also fostering social cohesion.



## 27. MACETEROS EN LA CALLE, AUNQUE NO DE CUALQUIER MANERA FLOWER POTS IN THE STREET, BUT NOT IN ANY WAY

Bastante más complicado resulta el **ubicar maceteros de residentes en suelo público**, por varios motivos. El más evidente es que a menudo incumple las ordenanzas municipales. Está prohibido y tan pronto como aparecen, son retirados. *Después de todo, no son motos.*

Además, conviene tener en cuenta que las macetas pueden suponer un impedimento para personas con movilidad reducida que necesitan la acera o personas invidentes que se orientan con la línea de la fachada. El ejemplo de la imagen de abajo es precioso, pero dificulta la accesibilidad universal.

For various reasons, it is much more complicated for a private person to **put flower pots on public ground**. The most obvious is that it often infringes local regulations. It is simply prohibited, and as soon as they appear, they are removed. *After all, they are not motorcycles.*

Furthermore, the pots can be an impediment for people with reduced mobility who need the pavement or blind persons who orient themselves at the facade's line. The example in the image below is beautiful, but makes universal accessibility difficult.



Calle de París en la que se observan varias hileras de macetas, todas sobre la acera y junto a la fachada de uno y otro lado de la calle

Street in Paris where several rows of pots can be seen, all on the pavement and next to the facade on both sides of the street.

## 28. BEBEDEROS, SOMBRAS Y NIDOS PARA PÁJAROS DRINKING FOUNTAINS, SHADOW AND BIRD NESTS

Al igual que ocurre con el *verde*, que incita al movimiento a través de las calles, el **trino de las aves** supone un reclamo muy importante para que la ciudadanía tenga ganas de pasear. La biofonía es la música creada por organismos vivos como ranas, grillos, pájaros, etc. Existe una relación clara entre estos sonidos de la naturaleza y beneficios para la salud.<sup>46</sup> Atraer fauna aviar ayuda a hacer la calle más agradable.

Explicado de forma simplificada: **las personas prefieren pasear por lugares en los que los sonidos no sean estridentes o ruidosos**, y en los que se pueda escuchar el trino de los pájaros. En ellos, además, es más probable no usar auriculares y detenerse a mantener conversaciones con los vecinos. ¿Por cuál de estas dos calles preferirías pasear?



As is the case with *green* zones, which encourages movement through the streets, the **chirping of birds** is a very important claim for citizens to want to walk. Biophony is the music created by living organisms such as frogs, crickets, birds, etc. There is a clear relationship between these natural sounds and health benefits.<sup>46</sup> Attracting avian fauna helps to make the street more pleasant.

Simply put: **people prefer to walk in places where the sounds are not discordant or loud**, and where you can hear the birds chirping. In them, moreover, it is more likely not to use headphones and stop to have conversations with the neighbors. Which of these two streets would you rather walk?



Las mejores formas de atraer aves al vecindario es aumentar el área verde, reducir la temperatura del ambiente, paliar el ruido y colocar elementos con agua como fuentes o bebederos, así como soportes para nidos o toldos que den sombra. E incluso fabricar nidos.<sup>47</sup> De cara a la ciudadanía, colocar bebederos en sus ventanas o terrazas son de las pocas opciones en las que sí podemos contribuir, además de sumar vegetación que proteja o crear sombras que permitan la estancia de las aves.

Una actividad complementaria a la anterior consiste en colocar bebederos para insectos polinizadores, es decir, recipientes pequeños con agua y una piedra sobre la que aterrizar sin ahogarse. Cuando se ubican junto a macetas con flores, idealmente de especies autóctonas, aumentan la salud del ecosistema.

The best ways to attract birds to the neighborhoods is to increase the green space, reduce the temperature of the environment, mitigate noise and place elements with water such as fountains or bird baths, as well as supports for nests or awnings that provide shade. And even build nests.<sup>47</sup> For individual people, placing bird drinking fountains in their windows or terraces are one of the few options in which we can contribute, in addition to adding plants that protect or create shadow that allow the birds to stay.

A complementary activity to the previous one consists of placing drinking fountains for insect pollinators, that is, small containers with water and a stone on which to land without drowning. When they are placed next to flower pots of ideally native species, they increase the ecosystem's health.



## **ACCIONES PARTICIPATIVAS**

## **PARTICIPATORY ACTIONS**

Aunque las acciones individuales son imprescindibles y sirven de inicio para los movimientos sociales una vez que la gente sirve de ejemplo, lo cierto es que las acciones participativas son mucho más efectivas. Un **grupo de barrio de varias personas** podrá hacer mucho más que esas personas yendo por libre. ¿Cómo consolidar este tejido? ¿Cómo formar parte de él?

Although individual actions are essential and serve as a starting point for social movements with individuals acting as role models, the truth is that participatory actions are much more effective. A **neighborhood group of several people** will be able to do much more than people going on their own. How to reinforce this fabric of social movement? How to be part of it?

Si se tiene un proyecto, como este que tienes entre las manos, abrirlo a otras personas suele ser una buena idea, dado que te podrán aportar ideas, ayudarán a moverlo o señalarán errores.

Lo más fácil, por supuesto, es unirse a movimientos que ya existan, como asociaciones vecinales y grupos de trabajo del barrio. ¿Dónde buscarlos?



A menudo basta con gente con intereses comunes. La mayoría de los grupos y asociaciones surgen de conversaciones con la vecindad, con otros padres y madres del colegio, con gente del trabajo. Algunos ejemplos de **actividades cercanas de las que pueden salir acciones participativas**: grupos de lectura, gente del trabajo, grupos para pasear perros, comunidades de vecinos y vecinas, grupos culturales como bandas de música o grupos de teatro, iniciativas de ciencia ciudadana, AMPAs/AFAs de colegios, etc.

Ser la primera persona en elevar la voz sobre estos temas a veces es complejo, pero muy gratificante. Y, si a tu alrededor no ves movimiento, siempre puedes:

If you have a project, like the one you have in your hands, opening it to other people is usually a good idea, since they can give you some ideas, help you move it or point out errors.

The easiest of course is to join existing movements, such as neighborhoods associations and neighborhoods task forces. Where to find them?

People with common interests are often enough. Most groups and associations arise from conversations with neighbours, with other parents at school, with people at work. Some examples of **activities from which participatory actions can emerge**: reading groups, co-workers, dog walking groups, residents communities, cultural groups such as music bands or theater groups, local science initiatives, schools' parents/families associations, etc.

Being the first person to speak out on these issues is sometimes difficult, but very rewarding. And, if you don't see movement around you, you can always:



## 29. FORMAR PARTE DE ASOCIACIONES DE BARRIO JOIN A NEIGHBORHOODS ASSOCIATIONS

Las asociaciones de barrio son un **primer punto de contacto con la vecindad y la movilización social**. De ámbito local, las asociaciones ayudan a sumar fuerzas cercanas y a cristalizar demandas o proyectos comunes. Son una vía para hacer que la población tenga voz, más allá de la participación activa en política una vez cada tantos años.

En España, la Confederación Estatal de Asociaciones Vecinales recoge la mayoría de las asociaciones del país.<sup>48</sup> La forma de exigir cambios es unirse, participar en colectivos y formar parte de asociaciones que trabajen por lograr metas como la recuperación urbana. Una de las ventajas de las asociaciones es que las hay para todos los gustos: ecologistas, de ciclismo urbano, sociales, etc.

Neighborhoods associations are a **first point of contact with neighbors and social movements**. At a local level, the associations help to join forces, and to crystallize common demands or projects. They are a way to give a voice to the people beyond active participation in politics once every few years.

In Spain, the State Confederation of Neighborhoods Associations includes most of the associations in the country.<sup>48</sup> The way to demand changes is to join, participate in groups and be part of associations that work to achieve goals such as urban recovery. One of the advantages of associations is that there is something for everyone: environmentalists, urban cycling, social, etc.



En la imagen, el grupo Defensa Parque García Picher protesta para demandar zonas verdes.

In the picture, the group Defensa Parque García Picher protests to demand green areas.

### 30. UNIRTE A LA MASA CRÍTICA CICLISTA JOIN THE CRITICAL MASS OF CYCLIST

La masa crítica es un fenómeno ciclista que persigue **mejorar la seguridad de ciclistas** y reivindicar un espacio para esta movilidad. Consiste en un pelotón de ciclistas que se protegen debido a su tamaño. El fenómeno surgió de forma espontánea en China, y luego de forma organizada en San Francisco.

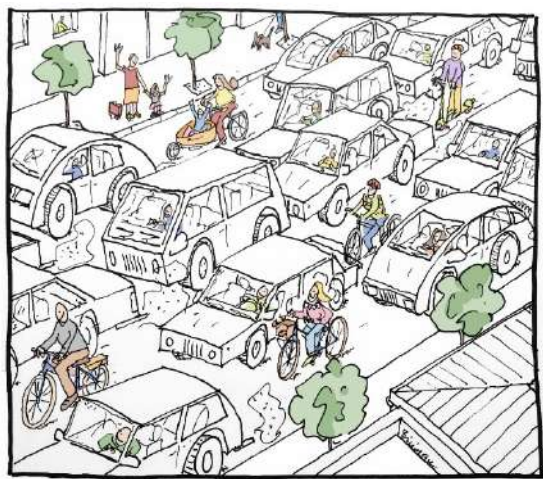
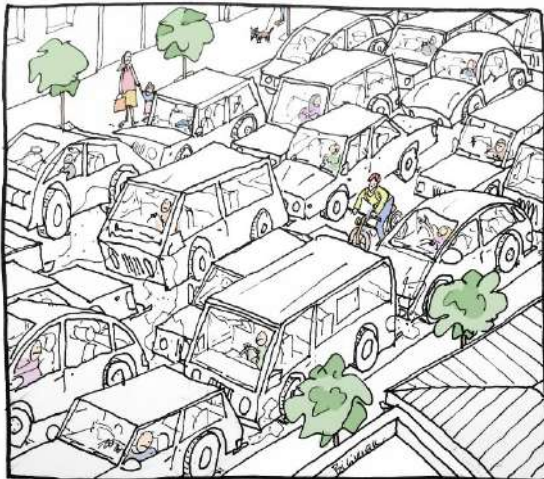
En China, las bicis iban acumulándose en semáforos y, al llegar a cierta *masa*, iniciaban juntas la marcha. Al formar un pelotón relativamente compacto, los vehículos de grandes dimensiones, especialmente coches, están obligados a detenerse por completo y **esperar a que todo el pelotón termine de pasar**.

No solo se gana en seguridad como grupo, sino que es una forma de lograr un efecto llamada porque también ayuda a pacificar el entorno urbano. Este hecho fue observado y consolidó los movimientos de Critical Mass.

Critical Mass is a cycling phenomenon that seeks to **improve the safety of cyclists** and claim a space for them. It consists of a platoon of cyclists who protect themselves due to their size. The phenomenon arose spontaneously in China, and then in an organized way in San Francisco.

In China, cyclists would gather at traffic lights and, once they reach a certain *mass*, they would all start the march together. Forming a relatively compact platoon, large vehicles, especially cars, are forced to come to a complete stop and **wait for the entire platoon to pass by**.

It is not only safer as a group and acting as a pull factor because it also helps to calm the urban environment. This fact was observed and finally consolidated the Critical Mass movements.



### 31. FORMAR PARTE DEL BICIBÚS Y PEDIBÚS AL COLEGIO PARTICIPATE IN “BICIBÚS” AND “PEDIBÚS”

La movilidad activa (caminar o pedalear) es un aspecto fundamental del crecimiento infantil. Es por ello que existen iniciativas para **favorecer la movilidad activa al colegio**, como es el caso de bicibús y pedibús. En estos eventos, grupos organizados realizan una ruta en bici o caminando para ir al colegio o volver a casa, con frecuencia acompañados de personas adultas.

La ruta se establece con paradas, para ir recogiendo a niños/as a lo largo del camino. Esta iniciativa a veces puede también contar con el apoyo de comercios a lo largo de la ruta, y no solo porque sean grandes beneficiados de este tráfico a baja velocidad, sino porque al promoverse la movilidad activa entre la población infantil, también se incentiva la interacción con el entorno del barrio.

Al mismo tiempo, se forma una barrera importante para la movilidad a motor, dado que han de esperar a que pase todo el bicibús. Es, por tanto, una forma de desincentivar una movilidad contaminante y lesiva, y de proteger las zonas próximas a los entornos escolares. Estas iniciativas generan entornos más seguros, menos contaminantes y más saludables.

Active mobility (walking or cycling) is a fundamental aspect of child growth. That is why there are initiatives to **promote active mobility to school**, as is the case of “bicibús” and “pedibús”. In these events, organized groups go on a bike or walking route to go to school or return home, often accompanied by adults.

The route is established with stops to pick up children along the way. This initiative can sometimes also count on the support of businesses along the route, and not only because they benefit greatly from this low-speed traffic. Interaction with the neighbourhood environment is also encouraged by promoting active mobility among children.

At the same time, a significant barrier is created for motorized vehicles, since they have to wait for the whole “bicibús” to pass. It is, therefore, a way to discourage polluting and harmful mobility, and to protect areas close to school environments. These initiatives generate safer, less polluting and healthier environments.

## 32. UNIRSE A LA REVUELTA ESCOLAR JOIN THE “REVUELTA ESCOLAR”

La Revuelta Escolar es un movimiento urbano que surge desde las asociaciones de padres, madres y familias de diferentes centros educativos españoles, en colaboración con otras organizaciones ciudadanas. ¿Su objetivo? Fomentar entornos escolares más saludables, seguros y con menos contaminación acústica y química.

El movimiento consiste en **cortes de tráfico en el perímetro del centro** cada dos semanas, con el objeto de organizar una protesta y, a su vez, de disfrutar del entorno pacificado sin el tráfico de la motorización privada. Cuentan con una página web a la que sumarse, que incluye materiales de apoyo como guías, carteles, noticias.<sup>49</sup>

Revuelta Escolar se alinea con iniciativas internacionales como Streets for Kids, que buscan **caminos seguros al colegio** o aire más limpio.<sup>50</sup> Estos y otros proyectos relacionados alientan a las familias a caminar, montar en bicicleta o usar el transporte público para llegar a la escuela, tal y como introducíamos en el primer apartado.

The “Revuelta Escolar” is an urban movement that arises from the associations of fathers, mothers and families of different Spanish schools, in collaboration with other civil organizations. Its objective? Promote healthier, safer school environments with less acoustical and chemical pollution.

The movement consists of **traffic closures in the perimeter of the school** every two weeks, in order to organize a protest but also to enjoy the peaceful environment without private motorized vehicles. They have a web page to join, which includes support materials such as guides, posters, news.<sup>49</sup>

“Revuelta Escolar” is aligned with international initiatives such as Streets for Kids, which strive for **safer ways to school** and cleaner air.<sup>50</sup> These and related projects encourage families to walk, bike, or use public transportation to get to school, as we introduced in the first section.

### 33. PARTICIPAR EN LOS PARKING DAY PARTICIPATE IN PARKING DAYS

Los *Parking Day* son una festividad en la que se da un uso racional al espacio ocupado por el automóvil.

Surgió en 2004, cuando un estudio de diseño de San Francisco llamado Rebar empezó a **ocupar plazas de aparcamiento** como forma de activismo, transformándolas en pequeños parques o áreas comunes en las que pasar el rato.

Cada año, los días 16, 17 y 18 de septiembre, y coincidiendo con la Semana Europea de la Movilidad, se celebra en todo el mundo este evento, que consiste en la ocupación del espacio de aparcamiento por parte de asociaciones, colectivos o centros educativos.

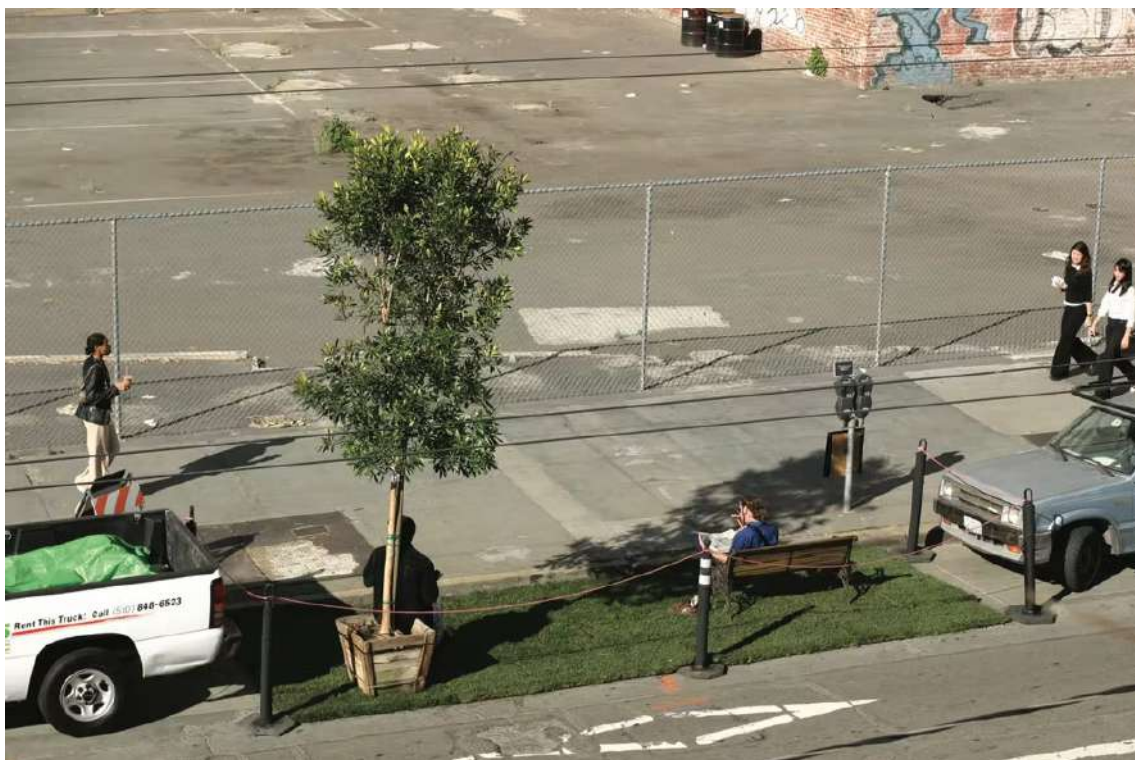
Uno de los elementos clave para esta recuperación son los *parklets*.

Parking Days are a celebration in which the space usually occupied by cars is used in a more proper way.

It emerged in 2004, when a San Francisco design studio called Rebar began **occupying parking spaces** as a form of activism, transforming them into small parks or common areas in which to hang out.

Every year, on September 16, 17 and 18, and coinciding with the European Mobility Week, this event is celebrated throughout the world, and consists of the occupation of parking space by associations, groups or educational centers.

One of the key elements for this recovery are the parklets.



Los *parklets* son estructuras temporales o fijas (a menudo primero lo uno y luego lo otro) del tamaño aproximado de una plaza de estacionamiento. Con ellas, se afianzan movimientos sociales como el urbanismo táctico que poco a poco cala en los consistorios y que consiste en “intervenciones ligeras, de bajo costo y rápida implementación para explorar alternativas de mejora de los espacios”, según ONU Hábitat.<sup>51 52</sup>

Cada *Parking Day* es una oportunidad fantástica para demostrar que hay formas más coherentes de usar el espacio público. Como relata un artículo de The Guardian, cada vez más ciudadanos anónimos se lanzan a recuperar la ciudad usando *parklets con vegetación*.<sup>53</sup>

Parklets are temporary or fixed structures (often first one, then the other) about the size of a parking space. With them, social movements such as tactical urbanism take root. That little by little permeates the local authorities and that consists of “light interventions, low cost and rapid implementation to explore alternatives for improving spaces,” according to UN-Habitat.<sup>51 52</sup>

Each *Parking Day* is a fantastic opportunity to demonstrate that there are more consistent ways of using public space. As an article in The Guardian reports, more and more anonymous citizens are rushing to take back the city using *vegetated parklets*.<sup>53</sup>



## 34. AYUDAR AL CAMBIO DE PERSONAS CERCANAS

### HELP TO CHANGE PEOPLE CLOSE TO YOU

Más personas empezarían a caminar por la ciudad si otras que ya lo hacen las acompañasen. En España, mucha gente dejaría de pasear si tuviese que hacerlo solo, y más gente empezaría a hacerlo si tuviese con quién caminar.<sup>54</sup> Estos datos indican que es posible **influir positivamente en las personas de nuestro entorno**.

Hay formas muy sencillas de hacerlo, como comentar los beneficios del uso del transporte público, la bicicleta y caminar con nuestros conocidos. Solo con esta acción habrá personas que se planteen alternativas al uso del coche.

Por otro lado, es posible impulsar esta acción al informar sobre las opciones alternativas de movilidad. Por ejemplo, podemos promocionar aplicaciones de transporte público (en persona y en nuestras redes sociales) o, en su defecto, redirigir a dónde obtener información sobre rutas, frecuencias y horarios a nivel local.

Respecto a la movilidad, también se puede **promover la formación de grupos de usuarios y usuarias** de transporte público o coches compartidos. De forma que la comunicación entre ellos cree vínculos y, por tanto, motive a la utilización de estas vías alternativas.

Más allá del transporte hay otras formas de **ayudar a otros a recuperar la ciudad**. Una de ellas es la **recuperación de espacios públicos para uso social**, en contraposición a la cesión de los mismos para comercios de ocio (las terrazas). Es posible recuperar estos espacios con quedadas en los parques y plazas.

More people would start walking around the city if others who already do so accompanied them. In Spain, many people would stop walking if they had to do it alone, and more people would start doing it if they had someone to walk with.<sup>54</sup> These data indicate that it is possible **to positively influence the people around us**.

There are very simple ways to do it, such as discussing the benefits of using public transport, cycling and walking with our acquaintances. This may be enough for some people to consider alternatives to the use of the car.

On the other hand, it is possible to promote this action by informing about alternative mobility options. For example, we can promote public transport applications (in person and on our social networks) or, alternatively, redirect where to obtain information on routes, frequencies and schedules locally.

Regarding mobility, forming **groups of users** of public transport or shared cars can also be promoted. So that communication between them creates links and therefore motivates the use of these alternative channels.

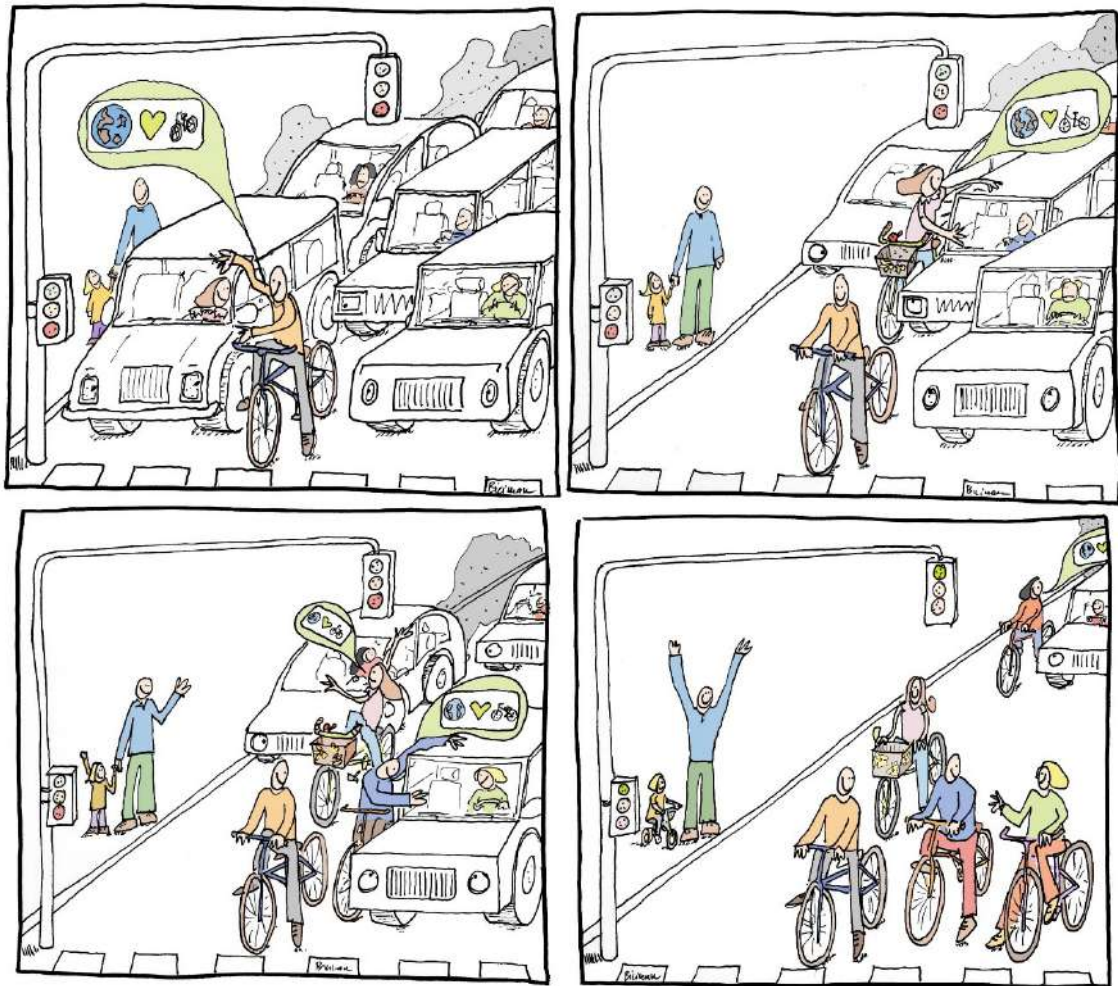
Beyond transportation, there are other ways to **help others take back the city**. One of them is the recovery of public spaces for social use, as opposed to their transfer to leisure businesses (the terraces). It is possible to reclaim these spaces with meetups in the parks and squares.

Por ejemplo, organizando eventos ciudadanos como charlas, coloquios y encuentros. También podemos influir en nuestro círculo cercano proponiendo planes como paseos por áreas urbanas o incluso, picnics en zonas naturales dentro de la ciudad. De esta forma disociamos el ocio del consumo, lo cual repercutirá en un nuevo modelo de ciudad.

Finalmente, podemos animar a nuestras amistades y personas conocidas a que formen parte de las distintas asociaciones que hay en la ciudad acordes a sus intereses o perfiles (asociaciones culturales, vecinales, etc.) ya que estas son una forma de participación ciudadana y un agente que puede impulsar el cambio en muchos sentidos.

For example, organizing civil society events such as talks, colloquiums and meetings. We can also influence our close circle by proposing plans such as walks through urban areas or even picnics in natural areas within the city. In this way, we decouple leisure from consumption, which will have implications on a new city model.

Finally, we can encourage our friends and acquaintances to become part of the different associations that exist in the city according to their interests or profiles (cultural, neighborhoods associations, etc.) since these are a form of civil engagement and an agent that can drive change in many ways.





### 35. RECIBIR O DAR ‘TUTORÍAS’ CICLISTAS PARA PERDER EL MIEDO GIVE OR RECEIVE CYCLISTS ‘TUTORING’ TO LOSE FEAR

Las tutorías ciclistas son espacios de colaboración que persiguen **ayudar a personas que quieren ir en bici**, pero que por una u otra causa todavía no lo hacen o no se atreven. Con ayuda de tutores y tutoras con más experiencia, que se conocen la zona o tienen más práctica, es posible iniciarse en esta forma de movilidad urbana.

Iniciar tutorías ciclistas puede ser tan sencillo como publicar tu ruta habitual e ir recogiendo a la gente interesada, de una forma similar a como trabajan los guías turísticos voluntarios. Existen escuelas de ciclismo en prácticamente todas las ciudades, y desde estas es posible organizar clases similares.

Cycling tutorials are collaborative spaces that seek to **help people who want to ride a bike**, but for some reason still don't do it or don't dare. With the help of more experienced tutors who know the area or are more hands on, it is possible to get started in this form of urban mobility.

It can be as simple as publishing your usual route and picking up people interested to start cycling tutorials, similarly to how volunteer tour guides work. There are cycling schools in practically every city, and it is possible to organize similar classes using them as a starting point.

### 36. DISEÑAR Y COMPARTIR MAPAS METROMINUTO DESIGN AND SHARE “METROMINUTO” MAPS

Metrominuto es un proyecto nacido en Pontevedra en 2011 y cuyo objetivo es **desmitificar el tiempo que se tarda caminando** entre puntos cercanos de la ciudad. Muchas personas no caminan por la ciudad porque piensan que los lugares están a más distancia unos de otros. Gracias a los Metrominutos es posible hacerse una idea de a qué distancia están los destinos.

Hace varios años que los mapas de Metrominuto superaron las 50 ciudades europeas. Si tu ciudad aún no tiene un Metrominuto, considera la posibilidad de diseñar uno. Y, si lo tiene, es posible compartirlo con familiares, amistades y personas conocidas, para inducir en ellos una movilidad más sostenible.

Metrominuto is a project born in Pontevedra, Spain, in 2011 and whose objective is to **debunk the belief of how long it takes to walk** between nearby points in the city. Many people do not walk around the city because they think that places are further away from each other. Thanks to the Metrominutos it is possible to get a better idea of the distances between places.

Several years ago, the Metrominuto maps exceeded 50 European cities. If your city does not yet have a Metrominuto, consider designing one. And, if you have it, you can share it with family, friends or acquaintances, to foster a more sustainable mobility.

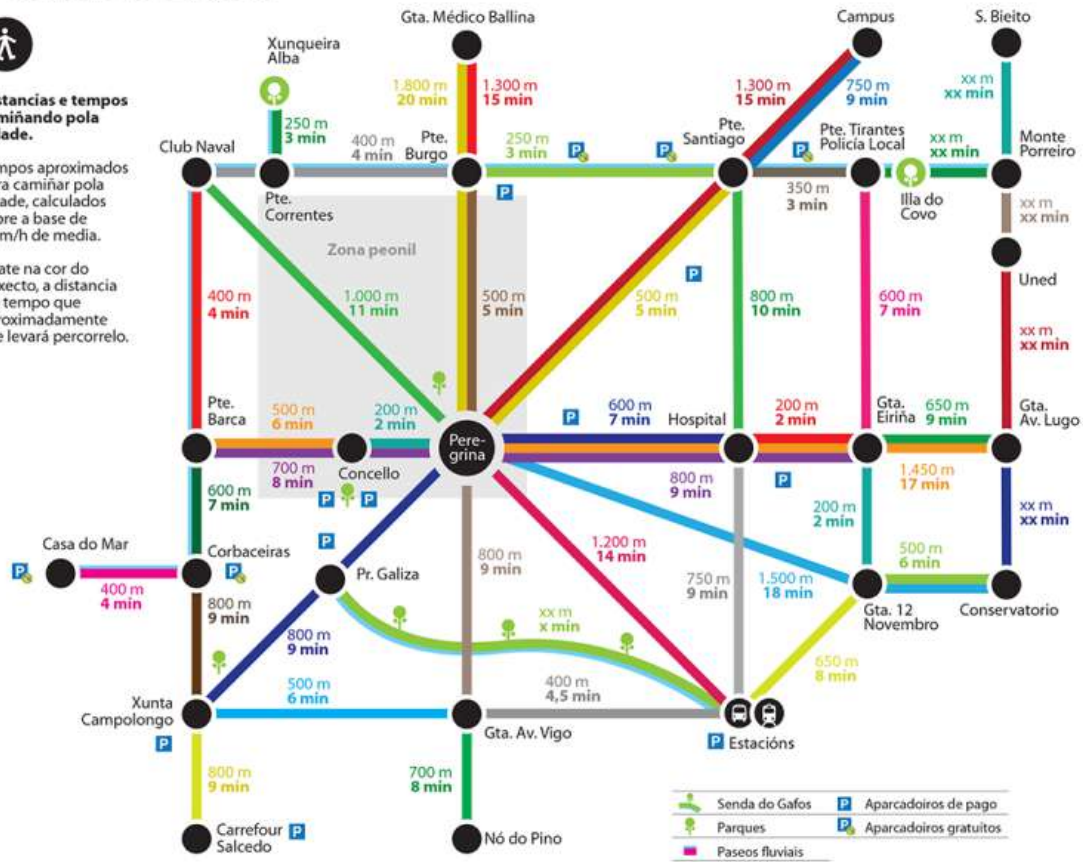
# metrominuto Pontevedra



Distancias e tempos camiñando pola cidade.

Tempos aproximados para camiñar pola cidade, calculados sobre a base de 5 km/h de media.

Fixate na cor do traxecto, a distancia e o tempo que aproximadamente che levará percorrelo.



Mapa metrominuto de Pontevedra. Los diferentes puntos de interés están representados por un círculo negro, conectados entre sí por líneas de distintos colores. Sobre cada línea entre dos puntos aparece reflejada la distancia en metros y el tiempo estimado en minutos.

Pontevedra's Metrominuto map. The different points of interest are represented by a black circle, connected to each other by lines of different colours. The distance in meters and the estimated time in minutes appear on each line between two points.

# CÓMO DEMANDAR ESPACIO PARA LAS PERSONAS

## HOW TO DEMAND SPACE FOR PEOPLE

Todas las acciones previas son sin duda interesantes. Cada una en diferente grado, ayudan a hacer la ciudad más humana. Sin embargo, todas cuentan con una gran barrera que solo la acción conjunta, ya sea vecinal, de asociaciones o grupos de presión son capaces de levantar. **Cambiar la ciudad desde abajo** tiene limitaciones, y es imprescindible que los ayuntamientos se impliquen.

All the previous actions are certainly interesting. Each of them to some degree help make the city more humane. However, they all have a great entry barrier so that only joint action, be it local, associations or pressure groups, is capable of lifting. **Changing the city from below** has its limitations, and it is essential that the local authorities get involved.

### 37. EVALUAR LA CAMINABILIDAD DE LOS BARRIOS ASSESS THE WALKABILITY OF NEIGHBOURHOODS

Diferentes asociaciones organizan grupos vecinales para evaluar la caminabilidad de los barrios, esto es, cómo de fácil es para viandantes el llegar de un punto a otro.<sup>55</sup> Con herramientas como la plantilla que se muestra a continuación, se puede obtener una puntuación que compartir con el ayuntamiento.

La caminabilidad viene determinada por los siguientes factores:

**Seguridad.** Las calles son más seguras cuando son más transitadas, los niños y niñas juegan en ellas y están bien iluminadas. La seguridad se mide con el número de incidentes y accidentes de la zona, disponibles con ayuda de datos policiales o con la información aparecida en los periódicos.

**Distancias.** La cercanía de las residencias a los centros de trabajo, comercios y servicios favorece la caminabilidad, mientras que las ciudades dormitorio son más dependientes del coche como medio de transporte.

**Conectividad.** Los diferentes tipos de vías como avenidas o diagonales que acortan el camino, así como los bloques cortos, facilitan el cambio de dirección y una buena señalización de los nombres de las calles ayuda a orientarnos. Si, además, los cruces se diseñan pensando en el camino de los peatones, en lugar de hacerse desde la perspectiva del tráfico motorizado, se pueden evitar cambios de acera innecesarios, y acortar de nuevo el camino.

Different associations organize local groups to assess the walkability of neighbourhoods, that is, how easy it is for pedestrians to get from one point to another.<sup>55</sup> Using tools like the template below, you can get a score to share with the local authorities.

Walkability is determined by the following factors:

**Safety.** Streets are safer when they are busier, children play on them, and they are well lit. Safety is measured by the number of incidents and accidents in the area, which can be recorded with the help of police data or with information that appears in newspapers or other public records.

**Distances.** The proximity of homes to the work centres, shops and services favours walkability, while commuter cities are more dependent on the car as a means of transport.

**Connectivity.** The different types of roads such as avenues or diagonals that shorten the path, as well as short blocks, make it easier to change direction and good signaling of street names help to guide us. If, in addition, crossings are designed with the pedestrian path in mind, rather than from the perspective of motorized traffic, unnecessary pavement changes can be avoided to further shorten the path.

**Tráfico.** Las calles peatonalizadas o con tráfico de baja velocidad para todo tipo de vehículos (incluidas bicicletas y patinetes) son más caminables.

**Traffic.** Pedestrian streets or streets with low-speed traffic for all types of vehicles (including bicycles and scooters) are more walkable.



**Accesibilidad.** En este sentido, es importante señalar que las pendientes óptimas para caminar están comprendidas entre 0 % y 3 % de inclinación, mientras que las pendientes de 7 % o más suponen un gran esfuerzo para quien camina.

**Accessibility.** In this sense, it is important to point out that the optimal slopes for walking are between 0 % and 3 % incline, while slopes of 7 % or more represent a great effort for the walker.

**Pavimentos.** Unas aceras amplias, con pavimentos antideslizantes y rampas en las esquinas favorecen su uso por todos los grupos de edad y por personas con discapacidad física.

**Pavements.** Wide pavements with non-slip paving and ramps at the corners favour the use of all age groups and especially those with physical disabilities.

**Mobiliario urbano.** La inclusión de mobiliario urbano como bancos, papeleras, farolas, aparcabicis, semáforos pueden facilitar la experiencia de viandantes.

**Street furniture.** The inclusion of street furniture such as benches, litter bins, lampposts, bike racks and traffic lights can improve the experience of pedestrians.

**Naturaleza.** La presencia de arbolado y otros elementos naturales mejoran la calidad del aire, proporcionan sombreado y reducen tanto el ruido como la temperatura, además de potenciar la biodiversidad urbana.

**Nature.** The presence of trees and other natural elements that improve air quality, provide shade and reduce noise, in addition to enhancing urban biodiversity.

### 38. PEDIR APARCABICIS EN PLAZAS PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS REQUEST BIKE RACKS IN SPACES FOR MOTORIZED VEHICLES

Uno de los motivos por los que las personas no pedalean, además de la sensación de falta de seguridad (y falta de seguridad) cuando las vías no están protegidas, es el **no contar con un lugar donde dejar la bicicleta**. Es muy frecuente ver bicicletas atadas de cualquier manera a elementos como barandillas, farolas o señales de tráfico. Si hay espacios para coches, ¿por qué no para bicis?

Solicitar a los ayuntamientos la instalación de aparcabicis suele ser posible a través de algún formulario, aunque siempre es viable el envío de un email o **interpelar directamente a cargos públicos** relacionados con la movilidad. Si, además, se retiran plazas para vehículos motorizados, se desincentiva la movilidad contaminante.

One of the reasons people don't cycle, aside from the felt lack of security (and the actual lack of security) when the lanes are not protected, is **not having a place to leave the bicycle**. It is very common to see bicycles tied in any way to elements such as railings, lampposts or traffic signs. If there are spaces for cars, why not for bikes?

Requesting the installation of bike racks from the local authorities is usually possible through some type of standardized suggestion process, although it is always possible to send an email or directly ask public representatives related to mobility. If, in addition, spaces for motorized vehicles are removed, polluting road traffic is discouraged.



*«La disponibilidad de un aparcabicis cómodo y seguro en el origen y en el destino de los desplazamientos es una condición imprescindible para una acertada estrategia de promoción de la bicicleta»*

*«The availability of comfortable and safe bike racks at the origin and destination of trips is an essential condition for a successful bicycle promotion strategy»*

IDAE<sup>56</sup>

### 39. SOLICITAR CARRILES BICI REQUEST BIKE LANES

La **infraestructura ciclista protegida**, a la que los vehículos motorizados no pueden acceder (a menudo es físicamente imposible que lo hagan) es una de las piezas imprescindibles para que la ciudadanía use la bicicleta.<sup>57</sup> Se ha demostrado que uno de los elementos más importantes para un uso masivo es el despliegue de una red de carriles bici conexos y seguros. ¿Cómo se piden?

En casi todas las ciudades existen colectivos ciclistas que llevan años, si no décadas, pidiendo a los ayuntamientos iniciativas que generen demanda inducida de usuarios de bici. Es decir, **espacios seguros que hagan un efecto llamada**. Si te interesa contar con este tipo de infraestructura, busca tu asociación ciclista más cercana y presiona a los consistorios.

One of the essential pieces for people to use the bicycle is to have a **protected cycling infrastructure**, which cannot be accessed by motorized vehicles (often it is physically impossible for them to do so). It has been shown that one of the most important elements for mass use is the deployment of a network of connected and safe cycle lanes. How to request them?

In almost all cities there are cycling groups that have spent years, if not decades, asking local authorities for initiatives that generate supply induced demand from bike users. That is, **safe cycling spaces act as a pull factor to attract more cyclist**. If you are interested in having this type of infrastructure, look for your nearest cycling association and put pressure on the local authorities.



#### 40. SOLICITAR LA PUESTA EN MARCHA DE BICICLETAS COMPARTIDAS REQUEST THE IMPLEMENTATION OF SHARED BICYCLES SCHEMES

Las bicicletas públicas compartidas son un fantástico vector de cambio. Al estar disponibles para todos, muchos usuarios y usuarias de medios como coche o moto **podrán probar a pedalear antes de comprar una bicicleta**, o podrán usarlo como medio complementario a su movilidad. El mero hecho de que estén disponibles facilita que la gente considere el pedaleo como movilidad.

El ciclismo deportivo ha impregnado las ciudades durante décadas. Para mucha gente la bici sigue siendo sinónimo de esfuerzo y deporte; de lycra y casco. No tiene por qué ser así y las bicicletas públicas, a menudo con pedaleo asistido, están ayudando a abrir la mente de la ciudadanía.

Este tipo de servicios dependen, por lo general, del sistema de transporte público de la ciudad. Es por ello importante **realizar solicitudes continuas para el despliegue de este tipo de redes**, así como denunciar su descuido por parte de los consistorios, pues un buen mantenimiento será necesario, así como la ampliación de la red ciclista para que llegue a todos los barrios.

Public bicycles schemes are a fantastic change agent. Being available to everyone, many car or motorcycle users are be able to **try them before buying a bicycle**, or they will being able to use it as a complementary transport mode. The mere fact that they are available makes it easy for people to think of biking as mode of mobility.

Cycling as a sport has permeated cities for decades. For many people, the bike is still synonymous with effort and sport, of lycra and helmet. It doesn't have to be this way and public bicycles schemes, often with pedal assistance, are helping to open peoples' minds.

These types of services generally depend on the city's public transport system. It is therefore important **to make continuous requests for the deployment of this type of network**, as well as to denounce their neglect by the local authorities, since good maintenance will be necessary, as well as the expansion of the cycling network in order to reach all neighbourhoods.



## CONCLUSIÓN

## CONCLUSION

Ciudades de todo el mundo inspiran con sus transformaciones. La peatonalización, el urbanismo táctico, la construcción de zonas de bajas emisiones, el despliegue de infraestructura ciclista protegida o el diseño de supermanzanas ha revertido parte del daño causado por el desarrollismo del siglo XX. Esto no habría sido posible sin la movilización ciudadana.

Cities around the world inspire with their transformations. Pedestrianisation, tactical urban planning, the construction of low-emission zones, the deployment of protected cycling infrastructure or the design of superblocks have reversed some of the damage caused by 20th century developmentalism. This would not have been possible without citizen mobilisation.

En 2007, la ciudad de Liubliana (capital de Eslovenia) cerró 12 hectáreas al tráfico de coches privados, con solo el 40 % de la población a favor de la peatonalización.<sup>58</sup> En 2015 el 92 % de los residentes estaban satisfechos con la calidad de vida en la ciudad. En 2017, el 97 % de los habitantes “se oponía a la reapertura del centro al tráfico motorizado”. Recuperar la ciudad para las personas es una tendencia mundial que, con frecuencia, encuentra resistencias temporales.

Estas resistencias iniciales, junto a inercias propias de los sistemas en los que vivimos, hacen difíciles transformaciones que sabemos necesarias. Es imposible reducir los efectos del cambio climático sin un cambio a nivel urbano, con foco en la **reducción de vehículos privados y la recuperación de espacio para las personas.**<sup>59</sup> Aunque los gobiernos y consistorios tienen un papel principal en esta metamorfosis, el rol de la ciudadanía es también ineludible. No hay cambio sin movilización social.

Esta guía ha sido escrita con el objetivo de aportar ideas de recuperación urbana a la ciudadanía, así como para generar tracción entre movimientos urbanos orientados a la mejora de la calidad de vida dentro de las ciudades. Cada pequeña acción en la dirección correcta aporta al total. Cada contribución ayuda a sumar voluntades. Cada vez más personas están esperando a que las instituciones actúen. Tomemos la iniciativa.

In 2007, the city of Ljubljana (capital of Slovenia) closed 12 hectares to private car traffic, with only 40 % of the population in favour of pedestrianization.<sup>58</sup> In 2015, 92 % of residents were satisfied with the quality of life in the city. In 2017, 97 % of the inhabitants “oppose the reopening of the center to motorized traffic”. Reclaiming the city for the people is a global trend that often encounters temporary resistance.

This resistance, together with the inertia of the systems in which we live, make the necessary changes difficult. It is impossible to reduce the effects of climate change without a change at the urban level, with a focus on the **reduction of private vehicles and the recovery of space for people.**<sup>59</sup> Although governments and local authorities have a leading role in this change, the role of citizenship is also undeniable. There is no change without social mobilization.

This guide has been written with the aim of providing ideas of urban recovery to the people, as well as to generate traction among urban movements aimed at improving the quality of life within cities. Every little action in the right direction adds to the whole. Each contribution helps combine efforts. A lot of people are waiting for someone to do something, for the local authorities to move. Let's get started.



## BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS

## BIBLIOGRAPHY AND REFERENCES

---

- <sup>1</sup> El coche devora el espacio urbano, Ecologistas en Acción, 2011  
<<https://www.ecologistasenaccion.org/21362/el-coche-devora-el-espacio-urbano/>>
- <sup>2</sup> Un coche aparcado en la calle es..., Ecomovilidad.net <<https://ecomovilidad.net/madrid/un-coche-aparcado-calle/>>
- <sup>3</sup> We're using our streets all wrong | Hard Reset by Freethink, Freethink  
<<https://www.youtube.com/watch?v=hK7agOPye6M>>
- <sup>4</sup> El 'padre' de las 'superilles' de Barcelona ve insuficiente el proyecto del Ayuntamiento y propone "liberar" el 70% del espacio, 20minutos <<https://www.20minutos.es/noticia/4992892/0/padre-superilles-barcelona-insuficiente-proyecto-ayuntamiento-liberar-70-porciento-espacio/>>
- <sup>5</sup> Mobility in cities database, UITP <<https://www.uitp.org/publications/mobility-in-cities-database/>>
- <sup>6</sup> Pay As You Park Pay As You Park Pay As You Park, UCLA  
<<http://shoup.bol.ucla.edu/PayAsYouPark.htm>>
- <sup>7</sup> Spaced Out Perspectives on parking policy, RAC Foundation <[https://www.racfoundation.org/assets/rac\\_foundation/content/downloadables/spaced\\_out-bates\\_leibling-jul12.pdf](https://www.racfoundation.org/assets/rac_foundation/content/downloadables/spaced_out-bates_leibling-jul12.pdf)>
- <sup>8</sup> Cada vez hay menos conductores de coches en España: nuevas formas de movilidad, menos dinero, coches más caros..., Motorpasión <<https://www.motorpasion.com/industria/cada-vez-hay-conductores-coches-espana-nuevas-formas-movilidad-dinero-coches-caros>>
- <sup>9</sup> Los europeos quieren ciudades sin coches, Revista DGT  
<<https://revista.dgt.es/es/noticias/internacional/2020/07JULIO/0720los-europeos-quieren-ciudades-sin-coches.shtml>>
- <sup>10</sup> A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management, Elsevier <<https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.02.001>>
- <sup>11</sup> What are the most effective ways to get cars out of cities?, The Guardian  
<<https://www.theguardian.com/environment/2022/apr/16/12-most-effective-ways-cars-cities-europe>>
- <sup>12</sup> De Pijp, Amsterdam 1972 [299], BicycleDutch  
<<https://www.youtube.com/watch?v=YY6POAI4TZE>>
- <sup>13</sup> Pedestrian-friendly cities have lower rates of diabetes and obesity, NewScientist  
<<https://www.newscientist.com/article/2309343-pedestrian-friendly-cities-have-lower-rates-of-diabetes-and-obesity/>>
- <sup>14</sup> Physical activity and weight following car ownership in Beijing, China: quasi-experimental cross-sectional study, BMJ <<https://doi.org/10.1136/bmj.l6491>>

- <sup>15</sup> Steps per Day and All-Cause Mortality in Middle-aged Adults in the Coronary Artery Risk Development in Young Adults Study, <<https://doi.org/10.1001/jamanetworkopen.2021.24516>>
- <sup>16</sup> Walking and cycling: latest evidence to support policy-making and practice, Organización Mundial de la Salud <<https://apps.who.int/iris/handle/10665/354589>>
- <sup>17</sup> Is mode of transport to work associated with mortality in the working-age population? Repeated census-cohort studies in New Zealand, 1996, 2001 and 2006, Oxford Academic <<https://academic.oup.com/ije/article/49/2/477/5701524#>>
- <sup>18</sup> Drivers 'exposed to highest levels of pollution', BBC <<https://www.bbc.com/news/health-35504768>>
- <sup>19</sup> How to protect school children from the neurodevelopmental harms of air pollution by interventions in the school environment in the urban context, Elsevier <<https://doi.org/10.1016/j.envint.2018.08.063>>
- <sup>20</sup> Restringir el tráfico incrementa las ventas del comercio local, Ecologistas en Acción <<https://www.ecologistasenaccion.org/185907/restringir-el-trafico-incrementa-las-ventas-del-comercio-local/>>
- <sup>21</sup> Caminar, la (vieja) nueva forma de hacer terapia psicológica, El País <<https://smoda.elpais.com/belleza/caminar-la-vieja-nueva-forma-de-hacer-terapia-psicologica/>>
- <sup>22</sup> Internet: ¿el único espacio al que los más pequeños pueden acudir?, Levanta la Cabeza <[https://compromiso.atresmedia.com/levanta-la-cabeza/actualidad/internet-unico-espacio-que-mas-pequenos-pueden-acudir\\_2022022162135a737879d80001f90e4a.html](https://compromiso.atresmedia.com/levanta-la-cabeza/actualidad/internet-unico-espacio-que-mas-pequenos-pueden-acudir_2022022162135a737879d80001f90e4a.html)>
- <sup>23</sup> Recuperar la ciudad jugando, CCCB <<https://lab.cccb.org/es/recuperar-la-ciudad-jugando/>>
- <sup>24</sup> Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana, GEA21 <<https://www.gea21.com/archivo/calmar-el-trafico-pasos-para-una-nueva-cultura-de-la-movilidad-urbana/>>
- <sup>25</sup> Pontevedra reduce la contaminación en un 70% con su modelo urbano sostenible, Público <<https://www.publico.es/espana/pontevedra-reduce-contaminacion-70-modelo.html>>
- <sup>26</sup> Reduzca la velocidad, Revista DGT <<https://revista.dgt.es/es/reportajes/2019/12DICIEMBRE/1203-ReduzcaLaVelocidad.shtml#.X3wdHmgzZhE>>
- <sup>27</sup> Julio Díaz, jefe de Epidemiología de la Escuela Nacional de Salud: "Cuando sube el ruido, suben los ingresos por ansiedad, depresión y suicidios", Nius Diario <[https://www.niusdiario.es/sociedad/medio-ambiente/julio-diaz-jefe-epidemiologia-escuela-nacional-salud-sube-ruido-ingresos-ansiedad-depresion-suicidio\\_18\\_2963370321.html](https://www.niusdiario.es/sociedad/medio-ambiente/julio-diaz-jefe-epidemiologia-escuela-nacional-salud-sube-ruido-ingresos-ansiedad-depresion-suicidio_18_2963370321.html)>
- <sup>28</sup> Balance del primer año de las zonas 30 km/h en ciudad: ¿se han reducido los accidentes?, La Vanguardia <<https://www.lavanguardia.com/motor/actualidad/20220511/8255268/balance-primer-ano-zonas-limitacion-velocidad-30-km-h-ciudad-accidentes-trafico.html>>
- <sup>29</sup> La velocidad y los siniestros viales, PAHO <[https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com\\_docman&view=download&category\\_slug=hojas-informativas-5231&alias=39851-hoja-informativa-velocidad-siniestros-viales-851&Itemid=270&lang=es](https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&view=download&category_slug=hojas-informativas-5231&alias=39851-hoja-informativa-velocidad-siniestros-viales-851&Itemid=270&lang=es)>

- <sup>30</sup> Los peatones, DGT <[https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/conoce\\_la\\_dgt/que-hacemos/educacion-vial/adultos/no-formal/peatones.pdf](https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/educacion-vial/adultos/no-formal/peatones.pdf)>
- <sup>31</sup> Tránsito disipado, entrada de Wikipedia <[https://es.wikipedia.org/wiki/Tr%C3%A1nsito\\_disipado](https://es.wikipedia.org/wiki/Tr%C3%A1nsito_disipado)>
- <sup>32</sup> Braess's paradox, entrada de Wikipedia en inglés <[https://en.wikipedia.org/wiki/Braess%27s\\_paradox](https://en.wikipedia.org/wiki/Braess%27s_paradox)>
- <sup>33</sup> Carme Miralles-Guasch: "La recuperación del espacio público se puede retrasar, pero no evitar", El Periódico <<https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20220507/entrevista-carme-miralles-futuro-ciudades-movilidad-urbanismo-13620021>>
- <sup>34</sup> The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union, Elsevier <<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0921800918308097>>
- <sup>35</sup> State of play of internalisation in the European transport sector, Oficina de publicaciones de la Unión Europea <<https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/696d402f-a45a-11e9-9d01-01aa75ed71a1>>
- <sup>36</sup> La mitad de los jóvenes ya no se saca el carné: "Tener coche es un lujo", El Confidencial <[https://www.elconfidencial.com/espana/2021-07-13/jovenes-carnet-conducir-coche-lujo\\_3169203/#:~:text=Seg%C3%BAAn%20los%20datos%20de%20la%20Direcci%C3%B3n%20General%20de%20Tr%C3%A1fico%20\(DGT,en%202011%20eran%20el%2060%25.>](https://www.elconfidencial.com/espana/2021-07-13/jovenes-carnet-conducir-coche-lujo_3169203/#:~:text=Seg%C3%BAAn%20los%20datos%20de%20la%20Direcci%C3%B3n%20General%20de%20Tr%C3%A1fico%20(DGT,en%202011%20eran%20el%2060%25.>)>
- <sup>37</sup> Si se reducen los impuestos sobre los carburantes, los conductores más ricos recibirán ocho veces más dinero público que los más pobres, Transport & Environment <<https://www.transportenvironment.org/discover/si-se-reducen-los-impuestos-sobre-los-carburantes-los-conductores-mas-ricos-recibiran-ocho-veces-mas-dinero-publico-que-los-mas-pobres/>>
- <sup>38</sup> Informe anual del Banco de España 2021 (Eurosistema) <[https://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/PublicacionesAnuales/InformesAnuales/21/Fich/InfAnual\\_2021.pdf](https://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/PublicacionesAnuales/InformesAnuales/21/Fich/InfAnual_2021.pdf)>
- <sup>39</sup> "Los ricos no madrugan" es el estudio de la Universidad de Zaragoza que traza el mapa de los ritmos de movilidad de trabajadores ricos y pobres, Universidad de Zaragoza <<https://unizar.es/noticias/los-ricos-no-madrugan-es-el-estudio-de-la-universidad-de-zaragoza-que-traza-el-mapa-de-los>>
- <sup>40</sup> Denuncias a requerimiento o cómo lograr que multen a tu vecino por una infracción de tráfico, La Vanguardia <<https://www.lavanguardia.com/motor/actualidad/20210810/7642752/denuncias-requerimiento-como-ciudadano-denunciar-infraccion-traffic-vecino.html>>
- <sup>41</sup> ¿Cómo hacer una denuncia a requerimiento por internet sobre infracciones de tráfico en Madrid?, Pedalibre <<https://pedalibre.org/2021/04/08/como-hacer-una-denuncia-a-requerimiento-por-internet-sobre-infracciones-de-traffic-en-madrid/>>
- <sup>42</sup> Tránsito disipado, entrada de Wikipedia <[https://es.wikipedia.org/wiki/Tr%C3%A1nsito\\_disipado](https://es.wikipedia.org/wiki/Tr%C3%A1nsito_disipado)>
- <sup>43</sup> Urban cities and road traffic noise: Reduction through vegetation, Elsevier <<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0003682X17300270?via%3Dihub>>
- <sup>44</sup> Statistical Review of Quality Parameters of Blue-Green Infrastructure Elements Important in Mitigating the Effect of the Urban Heat Island in the Temperate Climate (C) Zone, MDPI <<https://doi.org/10.3390/ijerph17197093>>

- <sup>45</sup> New urban models for more sustainable, liveable and healthier cities post covid19; reducing air pollution, noise and heat island effects and increasing green space and physical activity, Elsevier <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S016041202100475X?via%3Dihub>>
- <sup>46</sup> A synthesis of health benefits of natural sounds and their distribution in national Parks, PNAS <<https://www.pnas.org/doi/10.1073/pnas.2013097118>>
- <sup>47</sup> #MesdelosNidos: el reto de construir una casa en el jardín, SEO BirdLife <<https://seo.org/2018/03/13/mesdelosnidos-el-reto-de-construir-una-casa-en-el-jardin-2/>>
- <sup>48</sup> Confederación estatal de asociaciones vecinales <<https://www.ceavconfederacionvecinal.com/>>
- <sup>49</sup> Revuelta Escolar, ¡Por unos entornos escolares seguros y pacificados! <<https://www.revueltaescolar.com/>>
- <sup>50</sup> Parents and children call for #StreetsForKids! <<https://cleancitiescampaign.org/streetsforkids/>>
- <sup>51</sup> Urbanismo tactico 2 digital edition, <[https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/urbanismo\\_tactico\\_2\\_digital\\_edition](https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/urbanismo_tactico_2_digital_edition)>
- <sup>52</sup> Urbanismo táctico: elemento clave en la recuperación post-pandemia, ONU Hábitat <<https://onuhabitat.org.mx/index.php/urbanismo-tactico-elemento-clave-en-la-recuperacion-post-pandemia>>
- <sup>53</sup> More flowers, fewer cars: the rewilders turning parking spaces into parks, The Guardian <<https://www.theguardian.com/environment/2022/jun/22/urban-rewilders-turning-parking-spaces-into-parklets-aoe>>
- <sup>54</sup> Estudio sobre movilidad activa y los hábitos de caminar, Zurich <<http://web.archive.org/web/20210603160149/https://www.zurich.es/documents/877376/1106815/Estudio-movilidad-activa-habitos-caminar-Zurich-Seguros.pdf/5372f681-1699-03b6-9108-88a05126c8e3?t=1622098612499>>
- <sup>55</sup> WCT: Walkability City Tool, una herramienta de análisis de la caminabilidad <<https://www.esmartcity.es/comunicaciones/wct-walkability-city-tool-herramienta-analisis-caminabilidad>>
- <sup>56</sup> Manual de aparcamientos de bicicletas <[https://www.idae.es/uploads/documentos/documentos\\_Manual\\_de\\_aparcamientos\\_de\\_bicicletas\\_edf1ed0e.pdf](https://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf)>
- <sup>57</sup> Walking and cycling: latest evidence to support policy-making and practice <<https://apps.who.int/iris/handle/10665/354589>>
- <sup>58</sup> PRIORITY FOR BIKES AND PEDESTRIANS IN THE CITY CENTER: WHEN THE CITY GOES GREEN. THE CASE OF LJUBLJANA, Qucit <<https://qucit.com/en/news/ljubljana-city-center-pedestrianization>>
- <sup>59</sup> What are the most effective ways to get cars out of cities?, The Guardian <<https://www.theguardian.com/environment/2022/apr/16/12-most-effective-ways-cars-cities-europe>>