



## WalkYourCity.org

SIENDO ESTUDIANTE UNIVERSITARIO DE DISEÑO Y PLANIFICACIÓN URBANA, Matt Tomasulo organizó un ingenioso proyecto de señalización de calles para animar a los residentes de Raleigh, Carolina del Norte, a caminar en lugar de usar el automóvil. Junto con un grupo de cómplices, diseñó y produjo 27 carteles de plástico (Coroplast) de 30 cm<sup>2</sup>, en los que imprimió mensajes sencillos como “Camina 7 minutos para llegar al cementerio de la ciudad de Raleigh”, con un código de color según la categoría de destino y una flecha que apuntaba en la dirección correspondiente. El grupo fijó estos carteles con sujeciones de plástico en los postes de los semáforos y similares en torno a tres intersecciones de calles en el centro de la ciudad. Les llevó menos de 45 minutos instalar todos los carteles (lo hicieron por la noche, ya que, aunque los carteles parecían señales oficiales, este proyecto se consideraba “no autorizado”, como dijo Tomasulo).

Como era de esperarse, el municipio retiró los carteles. Y esto podría haber sido el fin de la acción: un gesto provocativo y una pieza ingeniosa más en su cartera de diseño. Sin embargo, Walk Raleigh ha experimentado una metamorfosis inesperada desde que apareció por primera vez en el año 2012 al evolucionar hasta lo que hoy se conoce como Walk [Your City] (WalkYourCity.org),

un ambicioso intento por extender la idea subyacente de este proyecto por todo el país y trabajar junto con el municipio y los funcionarios encargados de la planificación, en lugar de esquivarlos. Este año, la joven organización de Tomasulo recibió un subsidio de US\$182.000 de la Fundación Knight, que ha desencadenado una nueva fase del proyecto, que incluye el despliegue de una serie de carteles con un mensaje particularmente meditado, en coordinación con los funcionarios de San José, California.

Este resultado tan sorprendente se debe en gran medida a la utilización de la tecnología de una forma perspicaz, y quizá, todavía más, a las aportaciones de unos pocos funcionarios de planificación que vieron el potencial que encerraba lo que podría haber sido un divertido pero efímero recurso publicitario.

El objetivo principal de la idea original de Tomasulo era sondear e intentar provocar un cambio en las percepciones existentes sobre caminar: Tomasulo se había topado con una interesante investigación, según la cual la gente a menudo decide no caminar sencillamente porque el lugar de destino “parece” estar más lejos de lo que realmente está.

Los centros más antiguos, como el de Raleigh, por lo general “pueden caminar más de lo que la gente piensa”, indica Julie Campoli, diseñadora urbana y autora del libro *Made for Walking: Density and Neighborhood Form* (Hecho para caminar: Densidad y forma del barrio), publicado en 2012 por el Instituto Lincoln. Sin embargo, en muchos casos, décadas de ingeniería de tráfico han socavado la idea de la posibilidad de caminar por los entornos construidos, en donde la señalización está colocada para que la vean los conductores, y cuya información sobre distancias está expresada en un formato dirigido a los automóviles, es decir, en millas. Según Campoli, en su mayoría “las calles están diseñadas para los automóviles”.

Tomasulo realizó una investigación por su cuenta en Raleigh, preguntando a los vecinos y otras personas si, por ejemplo, estarían dispuestos a ir a cierto supermercado caminando en lugar de ir en automóvil si ello les llevara 14 minutos. La gente respondía: “Seguro... o, al menos algunas

Caminar por San José es más amigable para los peatones desde que se instalaron los carteles de Walk [Your City]. Crédito: Walk [Your City].



veces”, y Tomasulo les decía: “Bueno, en realidad el supermercado está a 12 minutos”. Según Tomasulo, “Tuve esta conversación una y otra vez. La gente me decía: ‘Siempre pensé que estaba muy lejos para ir caminando’”.

Por ello, los carteles originales de Tomasulo estaban colocados al nivel de los ojos de los peatones y describían las distancias en minutos hasta un destino en particular que podría interesarles. Tomasulo documentó y promovió el proyecto en Facebook. El entusiasmo que generó en la red social captó la atención de los medios de comunicación, lo que culminó nada menos que con la visita de un equipo de filmación de la BBC.

Fue entonces cuando Tomasulo se comunicó por Twitter con Mitchell Silver, por entonces director de planificación de Raleigh y expresidente de la Asociación Estadounidense de Planificación. Silver no sabía mucho acerca de Walk Raleigh, pero igualmente aceptó hablar con la BBC sobre lo buenas que eran las actividades que fomentaban el caminar, elogiando esta iniciativa como un ejemplo “genial”... que primero debería haber obtenido un permiso. Este documental despertó aún mayor atención. Y cuando, como resultado, se recibieron consultas sobre la legalidad de los carteles, el mismo Silver los retiró y se los devolvió a Tomasulo.

No obstante, Silver también reconoció la gran oportunidad. El plan integral a largo plazo de Raleigh ponía explícitamente énfasis en el fomento de los espacios para caminar (y para andar en bicicleta), una cuestión que tocaba de cerca a la población notablemente joven de este municipio, que crecía rápidamente (en ese entonces, cerca del 70 por ciento de la población tenía menos de 47 años de edad). “Realmente se volvió un tema crucial”, recuerda Silver. “¿Vamos a aceptar la innovación? ¿Walk Raleigh hizo algo incorrecto o nuestros códigos están desactualizados?”, se pregunta Silver, actualmente comisionado del Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de Nueva York. “La innovación pone a prueba las normas. Matt, sin darse cuenta, nos puso a prueba”.

¿Cuál fue la solución a corto plazo? Tomasulo podría donar sus carteles al municipio, que luego los reinstalaría según un “programa educativo piloto”. Para ayudar a Silver a convencer al Concejo Municipal, Tomasulo utilizó la herramienta de firma de peticiones en línea SignOn.org y recolectó



Más de 100 municipios han participado en Walk [Your City] desde que, en 2012, Matt Tomasulo instaló sus carteles originales en Raleigh al amparo de la noche. Crédito: Walk [Your City].

1.255 firmas en tres días. El Concejo aprobó unánimemente el regreso de Walk Raleigh.

Tomasulo fue un poco más allá (por entonces había concluido sus estudios, y tenía una maestría en planificación de ciudades y regiones por la Universidad de Carolina del Norte, sede de Chapel Hill, y otra maestría en arquitectura de paisajes por la Universidad Estatal de Carolina del Norte): recabó fondos por US\$11.364 en Kickstarter y, junto con sus socios, construyó WalkYourCity.org, un sitio web en el que se ofrecen plantillas de carteles personalizables para cualquier persona y cualquier lugar. Como resultado, más de cien comunidades de municipios tanto grandes como pequeños de todo el país (y del exterior también) generaron proyectos dirigidos por los ciudadanos.

Esto no debería sorprender, en vista de lo que Campoli describe como un creciente interés, tanto entre los ciudadanos como los planificadores, en el fomento de espacios para caminar. Según Campoli, el movimiento de crecimiento inteligente ha reavivado el interés por formatos de ciudad compactos, “y, en los últimos diez años, se ha producido una convergencia en torno a esta idea del fomento de espacios hechos para caminar”. Particularmente entre grupos demográficos clave (especialmente la generación del milenio y aquellos en la etapa del nido vacío), ha surgido un reconocimiento de que la cultura del automóvil “ya no es tan maravillosa como se pensaba”, observa Campoli.

Y existe además una dimensión económica para las ciudades, según la autora. Una forma de medir esto es el creciente aumento de los valores inmobiliarios asociados con los formatos más compactos y que ofrecen más posibilidades de caminar.

El factor de impacto económico inspiró, hace poco, la oportunidad de cooperar con funcionarios de San José, lo que se destaca como un ejemplo sobre cómo el urbanismo táctico puede llegar a tener una influencia verdadera en la planificación. Sal Alvarez, de la Oficina de Desarrollo Económico de la ciudad, era seguidor de WalkYourCity.org como plataforma abierta en línea, pero destaca que “la ciudad probablemente retirará los carteles. En realidad se necesita un precursor dentro de la organización”. Tanto él como Jessica Zenk, del Departamento de Transporte de la ciudad, asumieron esta función en San José y rápidamente pusieron en marcha tres programas piloto.

Cada programa es concentrado y estratégico. El primero aprovecha la popularidad del Mercado de la Plaza de San Pedro, inaugurado recientemente: una concentración de restaurantes y negocios en el centro de la ciudad de 3 km<sup>2</sup>. Es un destino muy frecuentado, aunque la gente suele ir y venir en automóvil sin explorar mucho el lugar. Por lo tanto, se colocó una serie de 47 carteles que indican diferentes atracciones en el contiguo distrito de la “Pequeña Italia”, un parque con muchísimos senderos para caminar, el estadio donde juega el equipo de la Liga Nacional de Hockey y un segundo parque que ha sido objeto de medidas de revitalización continuas. El segundo proyecto llevado a cabo en el centro de la ciudad consistió en reclutar a una docena de voluntarios que ayudaran a colocar 74 carteles con el propósito de conectar el distrito artístico SoFA de la ciudad con otros lugares importantes a los que se puede llegar caminando, como el centro de convenciones.

La popularidad de estos dos experimentos inspiró a un concejal a proponer un tercer programa dirigido a un barrio fuera del centro propiamente dicho. El proyecto consiste en convertir una carretera de cuatro carriles en una de dos carriles, con un carril en el medio para girar y otro carril para bicicletas que permita dejar un poco de lado el viaje en automóvil. Tomasulo ha agregado una nueva serie de diseños de señales con

códigos de color que indican específicamente otras infraestructuras alternativas al automóvil, tales como sitios de alquiler de bicicletas y paradas del tren de California (CalTrain). El municipio ha estado recabando información sobre el tránsito en relación con este proyecto, a fin de poder medir el impacto de los aproximadamente 50 carteles colocados en 12 intersecciones de calles. Según Alvarez, los carteles son herramientas útiles para fomentar los cambios culturales que ayudan a que los cambios en infraestructura se afiancen.

En términos más generales, los funcionarios de San José están trabajando junto con Tomasulo para “poner algunas herramientas más en la caja” de Walk [Your City], con el fin de motivar y ayudar a los entusiastas a encontrar a sus propios paladines dentro de cada municipio, para que estos proyectos contribuyan al proceso de planificación. “Si no logramos que el municipio acepte la idea en algún momento”, indica Capoli, “no obtendremos el cambio permanente que pretende alcanzar una actuación de corto plazo”.

En cuanto a Raleigh, el proyecto original está evolucionando y transformándose en un aspecto permanente del paisaje, con campañas completamente planificadas y controladas en cuatro barrios y la formación de una sociedad con la empresa Blue Cross & Blue Shield. Y este es un claro ejemplo de lo que Silver proponía: una ciudad que recibe con los brazos abiertos un proyecto de urbanización comunitario, en lugar de limitarse a reglamentar.

Sin embargo, el ejemplo de San José demuestra hasta qué punto el extremo opuesto también es importante: el urbanismo táctico puede recibir beneficios de las estructuras de planificación oficial. A Tomasulo se lo ve realmente satisfecho al observar que este proyecto pasó de ser un experimento “no autorizado” a lograr asociaciones activas con paladines dentro del municipio de San José y otros lugares. Tomasulo acuña un término para referirse a los funcionarios cuyo entusiasmo, creatividad y sabiduría práctica para lograr cosas rompe con todos los estereotipos comunes. “No son burócratas”, señala. “Son herócratas”. □

Rob Walker (robwalker.net) es colaborador de Design Observer y *The New York Times*.