

EL CUIDADO Y LOS LENGUAJES DE ACCIÓN PÚBLICA VINCULADOS AL ENTORNO CONSTRUIDO: LOS CASOS DE ÁMSTERDAM Y BARCELONA

CARE AND SOCIAL LANGUAGE LINKED TO THE BUILT ENVIRONMENT: AMSTERDAM AND BARCELONA CASES

IRENE QUINTÁNS-PINTOS

Universidad Autónoma de Barcelona, España
<https://orcid.org/0000-0003-3467-7661>

LUPICINIO ÍÑIGUEZ-RUEDA

Universidad Autónoma de Barcelona, España
<https://orcid.org/0000-0002-1936-9428>

Recibido: 6 de mayo del 2025
Aprobado: 13 de noviembre del 2025
doi: <https://doi.org/10.26439/limaq2026.n017.7911>

El artículo aborda el cuidado como lenguaje de acción pública en contextos de crisis medioambiental, a partir de un estudio comparativo de Ámsterdam y Barcelona que, convertidos en referentes globales de éxito, ejemplifican procesos de cajanegrización (Latour, 2001), donde los modelos del norte global se proyectan como universales e invisibilizan los conflictos que los originaron. En Ámsterdam, el movimiento *Stop de Kindermoord* reaccionó a la alta mortalidad infantil por siniestros viales, impulsando políticas de movilidad segura; en Barcelona, la emergencia climática y un accidente fatal movilizaron a la ciudadanía y aceleraron el rediseño urbano. La investigación busca responder quiénes son los actores principales en la construcción del discurso de cuidado vinculado al entorno urbano y cuáles son los lenguajes de acción pública empleados. El análisis muestra cómo los conflictos en torno al cuidado, a través de formas de coproducción situada, pueden actuar como catalizadores del cambio urbano sistémico en otros contextos geográficos.

acción pública, cajanegrización, crisis medioambiental, cuidado, entornos urbanos

The article addresses care as a language of public action in the context of environmental crises, through a comparative study of Amsterdam and Barcelona. Both cities, celebrated as global urban success stories, exemplify processes of *blackboxing* (Latour, 2001), where models from the Global North are projected as universal, rendering invisible the conflicts that shaped them that shaped them. In Amsterdam, the movement *Stop de Kindermoord* emerged in response to high child mortality caused by road accidents, prompting policies for safer active mobility; in Barcelona, the climate emergency and a fatal accident mobilized citizens and accelerated urban redesign. The research asks: *Who are the main actors in constructing the discourse of urban care? and Which languages of public action are employed?* The analysis shows how conflicts around care, through forms of situated co-production, can act as catalysts of systemic urban change in other geographic contexts.

blackboxing, care, environmental crisis, public action, urban environments

Este es un artículo de acceso abierto, distribuido bajo los términos de la licencia Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0).

* La autora ha realizado este trabajo en el marco del programa de doctorado "Persona y sociedad en el mundo contemporáneo" del Departamento de Psicología Social de la Universidad Autónoma de Barcelona (Barcelona, España).

INTRODUCCIÓN

Desde mi posición como arquitecta europea que ha trabajado durante una década en políticas urbanas en América Latina, como técnica del programa de urbanización de favelas de São Paulo y como consultora en proyectos urbanos en Lima, Bogotá y otras ciudades brasileñas, con frecuencia escuchaba una frase que sintetiza una tensión recurrente en los proyectos urbanos o de movilidad: “¡Esto no es Ámsterdam, aquí eso no es posible!”. Esta afirmación refleja los efectos de una circulación descontextualizada de modelos urbanos que tienden a proyectarse como referentes universales, como soluciones acabadas desligadas de los procesos sociales y políticos que les dieron forma.

Ámsterdam aparece como una ciudad plenamente resuelta en el imaginario colectivo, pero rara vez se muestra que, hasta mediados del siglo xx, era una ciudad profundamente motorizada y conflictiva. Ejemplos como los recogidos en *El País* (Álvarez, 2009) y *The Guardian* (Long, 2016) repiten la idea de que su modelo es intransferible: “Esto no es Ámsterdam”, titula el primero, mientras el segundo advierte sobre Santiago de Chile: “Let’s be clear from the outset: this is not Amsterdam”. O en el artículo de Blanchar (2023), en el que la resistencia vecinal al carril bici se resume nuevamente en la queja de que esto no es Ámsterdam. La frase incluso aparece en registros culturales y literarios, como el microrrelato *Amsterdam* (133), incluido en el II Concurso de Microrrelatos de Burgos Con Bici, donde el narrador confiesa: “¡¡¡Esto no es Ámsterdam!!! Lo sé porque me lo gritan constantemente taxistas en ruidosas máquinas del averno ... Esto es Madrid” (Burgos Con Bici, 2016).

De modo análogo, en el caso de Barcelona, las *superilles* (traducida como ‘supermanzanas’) se difundieron como símbolo de una ciudad sin coches y se transformaron en un ícono mediático que simplificó su complejidad política y social y fue glorificado por la prensa nacional e internacional sin analizar los procesos políticos, técnicos y sociales que hicieron posible esa transformación (Bürgen, 2020; Castrezzati, 2023).

La fama de estos modelos urbanos puede entenderse como un caso de cajanegrización, en el sentido propuesto por Latour (2001) en *La esperanza de Pandora*: cuando un sistema se consagra como exitoso, su complejidad técnica, política y social se vuelve invisible. Lo que permanece es la imagen exportable, despojada de procesos. En contextos del sur global, este desplazamiento discursivo refuerza la idea de que

ciertas transformaciones son estructuralmente inalcanzables y desautoriza los procesos locales como fuentes válidas de conocimiento.

Frente a ello, este artículo propone descomponer esos relatos establi-
zados a partir del análisis de los casos de Ámsterdam y Barcelona,
no como fórmulas a replicar, sino como ensamblajes sociopolíticos
desde los cuales pensar la evaluación –y eventual adaptación– de
ideas y estrategias urbanas en otros contextos geográficos. Se parte
de la reconstrucción de sus trayectorias y se propone repensar tales
narrativas desde las prácticas locales que configuran lo público – a
través del conflicto, el cuidado y la coproducción situada– y que son
el resultado de procesos que también ocurren, con sus propias lógicas,
en otras geografías.

El artículo analiza las dinámicas sociales y políticas relacionadas. La
investigación aborda dos preguntas en un contexto de conflicto por
el uso del espacio urbano: cuáles son los lenguajes de acción pública
empleados y quiénes son los actores principales en la construcción del
discurso de cuidado vinculado al entorno urbano. Se busca responder
estas interrogantes con el fin de comprender el papel de la ciudadanía
y los movimientos sociales en la promoción de políticas que prioricen
el bienestar, la seguridad y la salud pública.

MARCO CONCEPTUAL

El marco teórico aborda la transformación urbana como un proceso
social y relacional. Se propone repensarla desde las acciones locales
que configuran lo público a través de tres conceptos principales –
conflicto, cuidado y coproducción situada– y entenderla como la
articulación de saberes, prácticas y relaciones propias de cada terri-
torio, que permite comprender la producción de significados, prácticas
y políticas del espacio urbano.

Desde una mirada constructivista, la ciudad se concibe como un
campo relacional donde diversos actores negocian sentidos y modos
de habitar. Un ejemplo de ello, estrechamente vinculado con los casos
de estudio seleccionados, es el fenómeno de la motonormatividad
(Walker et al., 2023), que describe cómo determinados marcos cultu-
rales y políticos naturalizan el dominio del automóvil y suspenden los
juicios éticos asociados a sus impactos sociales, ambientales y de salud.
Esta normalización constituye un ejemplo de conflicto simbólico que
condiciona la transformación urbana hacia modelos más sostenibles.

La propuesta de los lenguajes de acción pública permite comprender el conflicto como parte constitutiva de la vida urbana y lo asume como una dimensión inherente a la acción pública, y no como una disfunción del sistema. En todos estos casos, el enfoque de los lenguajes de acción pública ofrece un estímulo para buscar y reconocer la multiplicidad de lo que está ocurriendo. Parte de la heterogeneidad como punto de inicio y no supone que los distintos fragmentos estén ordenadamente unidos por una noción performativa común. No pretende que esto sea sencillo, pero sugiere que constituye una base diferente desde la cual asumir el desafío de construir vínculos entre repertorios y negociar posibilidades (Spink, 2019).

De esta forma, el conflicto es un espacio de fricción y negociación donde se disputan los significados de lo urbano y las formas legítimas de actuar sobre la ciudad, lo que abre posibilidades de articulación y de cuidado colectivo.

El concepto tradicional de cuidado, entendido como la provisión de equipamientos (escolares, centros de mayores) o servicios sociales, es esencial. No obstante, este artículo no se centra en esta dimensión, sino en su categoría operativa en los procesos de transformación urbana: el diseño urbano debe estar al servicio del bienestar y calidad de vida de sus habitantes a través de espacios urbanos, políticas públicas y acciones colectivas. Como lenguaje de acción pública, introduce nuevas formas de responsabilidad compartida que redefinen las prioridades de planificación y gobernanza a partir de los valores y prácticas que organizan la vida cotidiana y colectiva.

El texto se alinea así con la declaración de intenciones del libro *Care and the City. Encounters with Urban Studies* (2021), que busca explorar cómo las formas de cuidado ocurren en diferentes condiciones urbanas, “como un campo de tensión entre el cuidado y el descuido, y como un nuevo discurso sobre el cuidado y lo urbano” (Gabauer et al., 2021, p. 4), y otras literaturas de *collective care* y *care-centric planning*, que abordan lo urbano como una práctica del cuidado colectivo y relacional (Raap et al., 2022; Rodela et al., 2025; Mirafteb, 2023).

Se finaliza el marco teórico conectando con la noción de inteligencia colectiva (Lévy, 1997; Rheingold, 2002) y con los aportes sobre conocimiento tácito y aprendizaje organizativo (Polanyi, 1966; Nonaka & Takeuchi, 1995), para leer las transformaciones urbanas como procesos

de generación y circulación colectiva de conocimiento. La teoría de las transiciones urbanas, la resiliencia o la prospectiva (*foresight*), conciben el cambio urbano como un proceso abierto, marcado por fases de inestabilidad, innovación y consolidación, donde los conflictos y las prácticas locales operan como mecanismos de retroalimentación (*feedback loops*). En diálogo con estas perspectivas, la coproducción situada remite a la forma en que dichos aprendizajes se anclan en contextos específicos y articulan la interacción entre actores diversos, instituciones y escalas de acción.

METODOLOGÍA

Se utilizó como base la metodología de estudio de casos comparativos de Goodrick (2014), que considera que los estudios de caso requieren el análisis y la síntesis de las similitudes, diferencias y patrones de dos o más casos que compartan un enfoque o meta común y defiende su uso cuando no es posible llevar a cabo un diseño experimental.

Selección de casos comparativos

La elección de Ámsterdam y Barcelona responde, en primer lugar, a su condición de referentes internacionales de éxito urbano y, al mismo tiempo, de ejemplos paradigmáticos de cajanegrización. Ambas ciudades se han convertido en puntos de referencia dentro de un circuito global de producción de conocimiento urbano dominado por el norte global, donde los modelos europeos suelen operar como parámetros de comparación o aspiración para otras geografías. Analizar estos casos permite, por tanto, problematizar esa asimetría y descomponer los relatos que sostienen la autoridad epistémica de ciertas ciudades sobre otra.

En segundo lugar, ambos contextos comparten condiciones que facilitan la comparación: una fuerte presencia de movimientos ciudadanos, marcos institucionales descentralizados y políticas urbanas orientadas a la sostenibilidad y al bienestar colectivo. A la vez, presentan diferencias significativas —históricas, culturales y de dimensión urbana y estructura metropolitana— que permiten examinar cómo se articulan los lenguajes de cuidado y conflicto en escenarios sociopolíticos distintos.

Se añade una fatal coincidencia que desencadena la lucha por entornos urbanos, donde el cuidado es el objetivo y la infancia es el colectivo vulnerable protagonista de los dos: el día 14 de octubre dos familias

sufren la peor de las noticias. En Helvoirt (Países Bajos), ese día, una niña de seis años (Simone Langenhoff) es atropellada por un coche cuando iba a su colegio en bicicleta. En Barcelona, el 14 de octubre del 2019, Hugo Brandán Martín también muere como consecuencia de otro atropello, en esta ocasión por una moto, cuando salía de su centro escolar. La pérdida de Simone supuso un punto de inflexión en las políticas públicas urbanas de los Países Bajos y la de Hugo aceleró cambios en las prioridades de los espacios públicos barceloneses. A pesar de acontecer en épocas diferentes, sucedieron en un contexto internacional de crisis estructural (crisis energética en el caso de Ámsterdam, y crisis medioambiental y sanitaria en Barcelona).

Definición de dimensiones de comparación

Los eventos, lenguajes, acciones, movilizaciones, consensos y conflictos son, usando la expresión de Spink (2019), una “colección de historias” (p. 29). Para recopilar y ordenar los datos de los dos casos, Ámsterdam y Barcelona, se han creado líneas del tiempo paralelas para una mejor comprensión de cómo se van solapando cronológicamente los diferentes eventos, actores y lenguajes de cuidado, como herramientas que evidencien su cronología y cómo se entrelazan (ver figuras 7 y 8).

Ámbito temporal

A finales del siglo XIX nace la cultura de la bicicleta en Ámsterdam y en 1859 se aprueba y coloca la primera piedra del proyecto del Eixample de Barcelona del ingeniero Ildefons Cerdà. A pesar de que el inicio de los modelos urbanos de las dos ciudades es próximo, para limitar temporalmente la recopilación de datos se toma como referencia, en ambos casos, lo que considero el hito más importante para la secuencia de eventos estudiados. En el caso de Ámsterdam, fue la construcción de la primera ciclovía en 1885 y, para Barcelona, la publicación del estudio del Centro de Investigación en Epidemiología Ambiental (Künzli & Pérez, 2007), donde se constata la relación entre las muertes prematuras y la contaminación ambiental de la ciudad.

Recopilación de datos: fuentes documentales

El corpus se construye a partir de diversas fuentes, priorizando las disponibles *online* e incluyendo archivos históricos digitalizados, publicaciones académicas, informes oficiales, entrevistas publicadas y contenidos de redes sociales.

El caso de Ámsterdam está ampliamente documentado desde 1971 y los archivos originales de las acciones de los grupos de presión (escritos, actas, material audiovisual, noticias) se encuentran a disposición del público en los Archivos Nacionales (La Haya)¹ o en el Instituto Internacional de Historia Social². Ante la dificultad de consultar directamente estas fuentes primarias, se ha recopilado información disponible en internet publicada en español, inglés y neerlandés, para identificar fechas, acciones y consecuencias de los acontecimientos. Al ser un caso ampliamente conocido y estudiado a nivel internacional, se han determinado múltiples fuentes de datos (a pesar de que solo las escritas en neerlandés ofrecen detalles más precisos) y se han localizado entrevistas recientes de Maartje van Putten, una de las principales activistas de Ámsterdam (nacida en Bussum, Países Bajos, en 1951).

El modelo urbano de Barcelona, actualmente en transformación y consolidación, se estudia a través de legislación europea y nacional, publicaciones municipales, artículos académicos, informes, videos, artículos de prensa, entrevistas y redes sociales de los movimientos sociales (sitios webs, Instagram, X [antes Twitter]).

RESULTADOS

El análisis se desarrolló a partir de una revisión documental cualitativa basada en una estrategia de reconstrucción narrativa y comparación estructurada. Utilizando cronologías paralelas, se sistematizaron eventos clave, actores implicados y lenguajes de acción pública de fuentes documentales diversas: archivos oficiales, artículos académicos, prensa histórica, entrevistas publicadas y contenidos digitales generados por movimientos ciudadanos. Estos datos se organizaron según categorías derivadas del marco conceptual —el cuidado, el conflicto y la coproducción—, lo que permitió identificar patrones comunes y divergencias entre los casos. Las líneas de tiempo no solo organizan los hechos de forma cronológica, sino que permiten visualizar el desarrollo progresivo de los conflictos, las intervenciones ciudadanas y los cambios institucionales, lo que facilita una lectura comparativa de las dinámicas urbanas analizadas.

¹ El inventario del archivo del grupo de presión Stop de Kindermoord se encuentra disponible en <https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/archief/2.19.198>

² Los archivos de Stop de Kindermoord se hallan disponibles en la web del International Institute of Social History (Ámsterdam). <https://search.iisg.amsterdam/Author/Home?author=Stop+de+Kindermoord+%28Amsterdam%29&type=Author>

Ámsterdam

El 15 de septiembre de 1885 se construye en Utrecht la primera ciclovía de los Países Bajos (Hembrow, 2009) por iniciativa de la ANWB (Algemene Nederlandse Wielrijders-Bond). The Dutch Bicycle Master Plan (Ministry of Transport Public Works and Water Management, 1999) informa que en 1899 había 94 370 bicicletas (una por cada 53 habitantes) y en 1906 esa cifra ascendía a 324 748 (una por cada 17). Desde 1920, la bicicleta se consolida como medio de transporte dominante, pero a medida que el automóvil se impone tras la Segunda Guerra Mundial, las ciclovías son eliminadas o adaptadas al tráfico motorizado.

El 14 de octubre de 1971, la muerte de Simone Langenhoff (una niña de seis años atropellada cuando iba al colegio en bicicleta) tuvo un fuerte impacto mediático y social. Según datos del Institute for the Road Safety Research (2024), en 1950 había una tasa de 10/100 000 muertes en carretera, pero el número aumentó constantemente hasta 24,5/100 000 en 1972, con 3264 muertes en una población de 13,3 millones, de las que 450 correspondían a menores de edad. En este contexto de motonormatividad, surgieron dos demandas de la población civil, que son el punto clave del tema que estamos tratando. En marzo de 1972, se emitió el documental televisivo *De Pijp*³, donde escolares del barrio homónimo en Ámsterdam reclamaban el derecho a jugar en la calle. Uno de ellos, Ronald Dam, declaraba: “Hay demasiados coches. Miles mueren en accidentes de tráfico. ¡Queremos jugar!”. Unos meses después, el 20 de septiembre de 1972, Vic Langenhoff, un destacado periodista y padre de la fallecida Simone, publicó un sentido artículo titulado “Stop de kindermoord” (traducido como ‘detengan el asesinato de niños’) en el periódico nacional *De Tijd: dagblad voor Nederland*, en el que describía su propia experiencia y denunciaba la situación del país. El autor finalizaba el texto lanzando una idea: “Este país elige 1 km de autopista sobre 100 km de carriles bici seguros. ¿No hay grupo de presión? Comencemos uno. ¡Los padres de las pequeñas víctimas potenciales deberían unirse!”⁴. Según el pódcast *De fiets-is-niets* (Hall,

³ Mark Wagenbuur (2013a) publicó un blog sobre el ciclismo en los Países Bajos llamado *Bicycle Dutch*, el cual se encuentra disponible en <https://bicycledutch.wordpress.com>. En su post del 12 de diciembre del 2013, titulado “Amsterdam children fighting cars in 1972”, aborda las luchas infantiles contra los coches e incluye una versión corta del documental (2013b), editada por él con subtítulos en inglés, disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=YY6PQAI4TZE>

⁴ La página escaneada del artículo mencionado se encuentra disponible en <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=ddd&identifier=ddd:011236190:mpeg21:p009>

2023), poco después de publicar el artículo, Vic viajó a Amsterdam y se reunió con Maartje van Putten, quien accedió a ser la presidenta del grupo usando como nombre el titular del artículo “Stop de kindermoord” (Mahiques, 2022) (Figura 1).

En octubre de 1972, el grupo visitó la Cámara de Representantes de Ámsterdam, donde los niños y niñas portaron pancartas reivindicativas (Figura 2). En 1973, se creó oficialmente la Fundación Stop de Kindermoord, subsidiada con fondos del gobierno nacional y se convirtió rápidamente en una organización nacional.



Figura 1

Los activistas de Stop de Kindermoord protestan bloqueando la calle Albert Cuyp en Ámsterdam (15/12/1972)

Nota. Fotografía de Rob Mieremet, Rob/ Anefo. Las imágenes han sido extraídas de la página web de los Archivos Nacionales de los Países Bajos. CCO Dominio Público (<http://hdl.handle.net/10648/ac202fce-d0b4-102d-bcf8-003048976d84>).



Figura 2

Los activistas de Stop de Kindermoord visitan la Cámara de Representantes de Ámsterdam en 1972

Nota. Fotografía de Bert Verhoeff / Anefo Society. La imagen ha sido extraída de la página web de los Archivos Nacionales de los Países Bajos. CCO Dominio Público (<http://hdl.handle.net/10648/abf91006-d0b4-102d-bcf8-003048976d84>).

En ese año, confluyeron otros factores de vital importancia. El estallido del conflicto entre Israel, Siria y Egipto –conocido como la guerra de Yom Kipur– en octubre de 1973 interrumpió abruptamente las exportaciones de petróleo a países que apoyaron a Israel y disparó de forma alarmante el precio del combustible en todo el mundo. En el blog *Bicycle Dutch*, Wagenbuur (2013a) explica en su post “Car free Sundays, a 40 year anniversary” que el Gobierno neerlandés hizo oficial una iniciativa ya existente en el país desde 1939: la prohibición total del tráfico motorizado privado durante varios domingos, desde el 4 de noviembre de 1973 hasta el 6 de enero de 1974, día anterior al racionamiento oficial de suministro de gasolina.

Otra coyuntura económica fue el gran coste que suponía construir carreteras y, en ese momento, no solo los activistas y políticos estaban apoyando el cambio de modelo urbano, incluso la monarquía hacía algunos de sus eventos en bicicleta para apoyar la necesidad del cambio.

En paralelo, los activistas ciclistas entraron en acción. Se creó la *Eerste Enige Echte Nederlandse Wielrijdersbond* (traducida como ‘Primera y Única Verdadera Unión Neerlandesa de Ciclistas’) en 1975 y, después de su creación, se organizaron numerosas protestas en el espacio público con concentraciones de ciclistas que reclamaban mejoras en la seguridad y en las condiciones de la movilidad ciclista (Figura 3).

Figura 3

Manifestación de bicicletas en Museumplein en Amsterdam (8000 participantes), el 4 de junio de 1977: los ciclistas quieren ciclovías y protestan por las víctimas del tráfico acostadas o sentadas junto a su bicicleta

Nota. Fotografía de Rob Bogaerts, Rob / Anefo. La imagen ha sido extraída de la página web de los Archivos Nacionales de los Países Bajos. CCO Dominio Público (<http://hdl.handle.net/10648/ac9d2646-d0b4-102d-bcf8-003048976d84>).



Respecto a otras políticas públicas en el entorno urbano, ya en el año 1969 se habían hecho pruebas de un tipo de calle pionero, los *woonerf* (Figura 4), donde existía limitación de la velocidad, espacios de socialización y prioridad peatonal. Todo el movimiento activista y social consiguió afianzar ese modelo de calles, que se mantienen hasta hoy en día con variaciones según los países donde se implementan. Más de 40 años después, las calles de Ámsterdam ofrecen un entorno seguro para la movilidad activa y, sobre todo, son lugares que privilegian la convivencia. Las calles residenciales se incluyeron en el Reglamento General de Circulación español en los años posteriores, y también se incorporó la señal S-28, con un formato muy parecido al empleado en otros países europeos:



Figura 4

¡Campaña y colección “Wij willen woonerf!” (1979) de Stop de Kindermoord (imágenes 1, 2 y 3); señal “Netherlands road sign G5 – Recreation area (1988-1990)” – NL Government (imagen 4), señal “S-28 de calle residencial” – Dirección General de Tráfico de España (imagen 5)

Nota. Las imágenes 1, 2 y 3 son del fotógrafo Sjoerd Holsbergen y han sido extraídas de la página web del International Institute of Social History (Ámsterdam). Diseño de Herman Wortel (<https://hdl.handle.net/10622/27EAB00B-EA72-4B36-B05F-EA4A923E26F3>).

Mientras que este activismo luchaba por los derechos de los ciclistas, Stop de Kindermoord continuaba sus actividades luchando por espacios urbanos donde la infancia pudiese jugar libre y segura. Uno de sus mayores logros fue instaurar el Día Nacional del Juego en la Calle junto con la Organización General de Parques infantiles. A partir de 1994, pasó a celebrarse el Día Nacional del Juego al Aire Libre. En 2023, Van Putten recordó que ese era el clima social del momento y que “la sociedad entendía lo que estábamos haciendo”, reflejando el amplio respaldo del que gozaba el movimiento (Hall, 2023, 00:15:16-00:15:37).

En el 2000, Stop de Kindermoord se fusionó con Veilig Verkeer Nederland (VVN), pero las discrepancias sobre la atención a la infancia llevaron a una escisión en el 2013 con la creación de MENSenSTRAAT. Los fundadores del movimiento de cuidado hacia la infancia siguieron otros caminos en su vida profesional vinculados al discurso del cuidado: Maartje van Putten fue eurodiputada (1989-1999) y trabajó

en organismos multilaterales como el Banco Mundial; Vic Langenhoff fundó partidos ecologistas como GroenLinks y promovió políticas ambientales.

Actualmente, el 27 % de todos los desplazamientos en los Países Bajos se realiza en bicicleta. En el país, existen 22,9 millones de bicicletas con poco más de 17,44 millones de habitantes (1,3 bicicletas per cápita, la más alta a nivel mundial). La longitud total de la red ciclista supera los 35 000 km, lo que equivale a una cuarta parte de los 140 000 km de la red de carreteras (U. S. Department of Transportation, 2019). No obstante, el modelo también enfrenta desafíos: en 2022 se registraron 291 muertes de ciclistas, uno de los valores más altos de las últimas dos décadas (Galan, 2023). Esta situación ha impulsado nuevas campañas para reforzar la seguridad ciclista, lo cual evidencia que la sostenibilidad del modelo requiere vigilancia constante.

Barcelona

Barcelona tiene una tradición de urbanismo higienista vinculada al proyecto del Eixample de Ildefons Cerdà (1859). Aun así, durante el siglo XX, la motorización progresiva y la densificación redujeron el espacio público disponible, lo que generó altos niveles de contaminación y riesgos viales. El ingeniero y urbanista Francesc Magrinyà (2023), cuando presenta la evolución urbana de Barcelona en sus clases, afirma con rotundidad: “El discurso de la salud lo cambió todo” (diapositiva 54). El estudio de caso de Barcelona está totalmente relacionado con la crisis ambiental a nivel global y los impactos de seguridad y salud del modelo urbano motonormativo imperante en las ciudades. Un estudio del Centro de Investigación en Epidemiología Ambiental, liderado por Künzli y Pérez (2007), cuantifica 3500 muertes prematuras anuales en el área metropolitana debido a la contaminación atmosférica, “más muertos que por cáncer, corazón y coche”, apunta Magrinyà (2023, diapositiva 55).

En el año 1996, la Unión Europea emitió la primera directiva de calidad del aire, la cual fue una prioridad para la región. Para establecer objetivos más específicos y estándares de calidad, se publicó la Directiva 2008/50/CE y su transposición en España con el Real Decreto 102/2011. A pesar de estas propuestas legislativas, el Estado español fue reiteradamente denunciado por la Comisión Europea a causa de superar los niveles de dióxido de nitrógeno (NO₂) en Barcelona. En 2019, la

Comisión Europea decidió llevar a España ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento sistemático de los valores límite de dióxido de nitrógeno (NO₂) en varias zonas urbanas (Madrid, Barcelona y Bajo Llobregat). Según el mismo comunicado, esta situación está relacionada con aproximadamente 9000 muertes prematuras anuales en el país (Comisión Europea, 2019).

Ante esta avalancha de acontecimientos infructuosos, surge el activismo. El 19 de febrero del 2019 se produjo la primera demanda civil contra un ayuntamiento (Barcelona) por contaminación del aire. En marzo de ese año, se creó la plataforma vecinal Eixample Respira contra el incumplimiento de los valores legales de CO₂ en el Eixample de Barcelona.

Ese mismo año, el 14 de octubre, Hugo Brandán Martín, de cinco años, fue atropellado por una moto al salir de su escuela. Su muerte activó una respuesta pública. El padre de Hugo declaró: “No quiero que la muerte de mi hijo sea en vano. Como alcaldesa, pocas cosas más importantes podrá hacer que proteger a nuestros niños” (Faus, 2023, 20m58s). El Ayuntamiento presentó en enero del 2020 el programa Protegim les Escoles, cuyo objetivo era transformar doscientos entornos escolares para mejorar la calidad del aire y la seguridad vial, y también se podrían ganar nuevos espacios estanciales (espacios diseñados para fomentar la permanencia, interacción social, descanso y ocio) (Figura 5).



Figura 5

Unos niños juegan en los bancos y jardineras instalados en la zona pacificada del entorno de la Escuela Lavínia el 28 de octubre del 2021

Nota. Fotografía de Àlex Losada. La imagen ha sido extraída de la página web con la galería de imágenes públicas del Ayuntamiento de Barcelona, del programa municipal Protegim les Escoles. CC BY-NC-ND 4.0 Internacional (<https://www.barcelona.cat/imatges/ca/52/protectim-les-escoles/22499/uns-nens-juguen-enfilant-se-als-bancs/>).

El conflicto medioambiental global continuaba. El 21 de enero del 2020, en España se publicó la *Declaración del Gobierno ante la emergencia climática y ambiental*, un poco antes de la crisis del COVID-19 que paró todo y provocó que los impactos del ambiente en la salud fueran un tema principal en los medios de comunicación y preocupaciones de la sociedad. En este contexto, el 1 de diciembre del 2020, Eixample Respira lanzó, junto con las asociaciones de familias de centros escolares, la campaña *Revolta Escolar* (s. f.) para reclamar una mayor pacificación en los entornos escolares, así como menos contaminación y ruido. En diciembre del 2020, comenzó en Barcelona con la participación de veinte escuelas, que realizaron 17 cortes de calle y desde entonces se ha extendido a nivel nacional (Figura 6).

Figura 6

Revolta escolar en Madrid

Nota. Fotografía tomada el 5 de mayo del 2023 por la autora en la calle Alcalá, junto al Palacio de Cibeles (sede del Ayuntamiento de Madrid).



Los estudios científicos acompañaron esta movilización. El proyecto BREATHE (2017) mostró la relación entre contaminación y desarrollo cognitivo infantil. Campañas de ciencia ciudadana, como la de Ecologistas en Acción (2023), midieron niveles de NO_2 en los entornos escolares. En el 2023, un informe de ISGlobal, ICTA-UAB y el Ayuntamiento de Barcelona identificó mejoras parciales: aumento del uso peatonal y reducción del tráfico de automóviles, pero sin cambio en el de motocicletas y solo una leve mejora de la calidad del aire (Ubalde & Honey-Rosés, 2023).

Estas acciones se enmarcaban en una política urbana más amplia. El Plan de Movilidad Urbana (2013-2018), las *superilles* (desde 2016),

los ejes verdes (desde 2019) y las medidas de emergencia durante la pandemia reconfiguran el uso del espacio público. El Ayuntamiento declaró la emergencia climática en el 2020.

Las campañas de Revolta Escolar continuaron. Guille López, portavoz de Eixample Respira, fue elegido concejal, lo que ejemplificó cómo el activismo puede transitar hacia la esfera institucional. El discurso del cuidado, vinculado a la salud y al derecho a la ciudad, se integró en el marco normativo y político de la ciudad, aunque no sin tensiones.

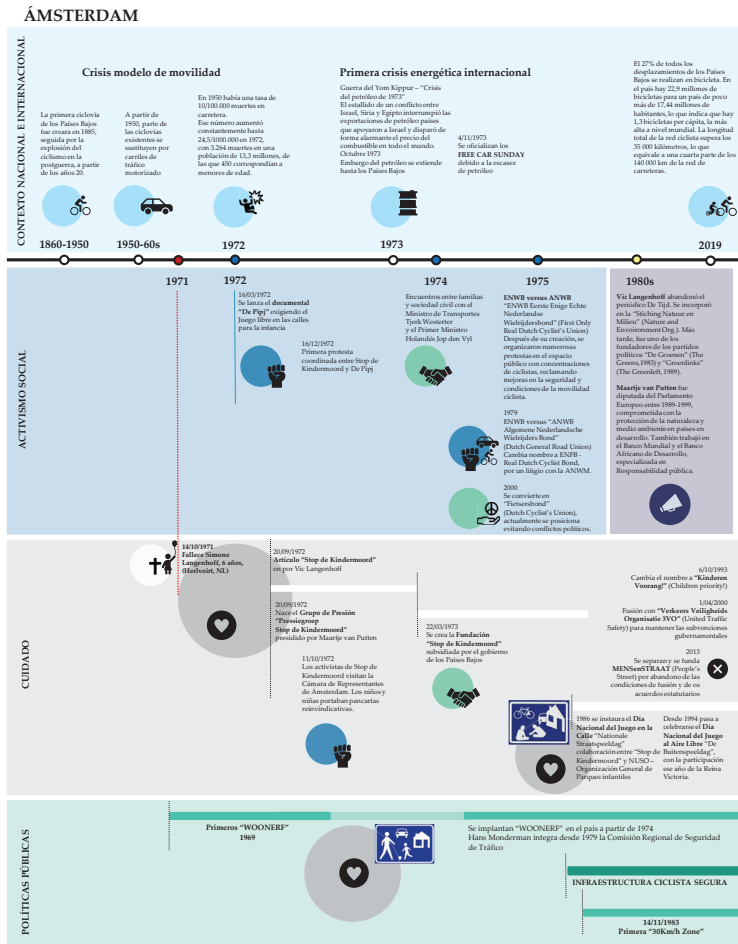
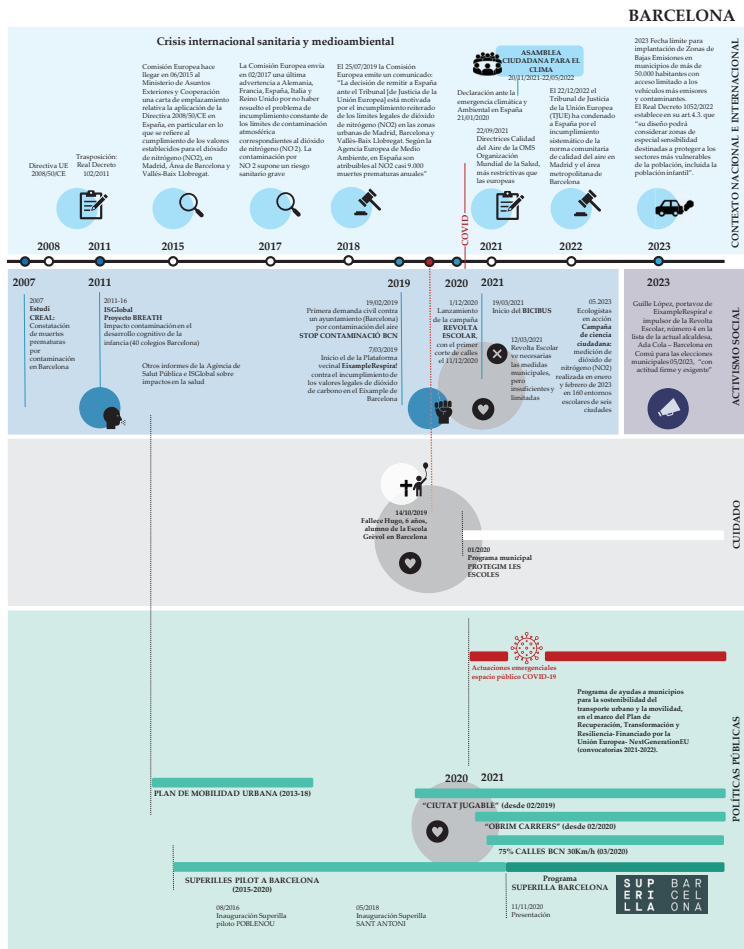


Figura 7
Linea del tiempo de Amsterdam

Figura 8

Línea del tiempo de Barcelona



DISCUSIÓN

Ambos casos muestran cómo un acontecimiento trágico puede catalizar políticas públicas, lo que evidencia los fallos del modelo urbano mononormativizado. La fuerza de los movimientos activistas era suficiente para conseguir algunos cambios, pero probablemente sin las muertes de Simone y Hugo no se habría alcanzado el mismo nivel de sensibilización social e institucional.

En Ámsterdam, la priorización de coches provocó la paulatina sustitución de la infraestructura ciclista, lo que generó un contexto de inseguridad vial, así como la ausencia de espacios urbanos de juego y

convivencia para la infancia. La muerte de Simone fue el punto crítico y el inicio de los movimientos sociales, una palanca para el cambio del modelo urbano a través de acciones civiles y políticas públicas locales, cuyo objetivo era el cuidado de los más vulnerables del sistema de movilidad.

En Barcelona, el discurso sobre la mortalidad por contaminación ambiental fue decisivo para tomar conciencia de su impacto sobre la salud y de que había que cambiar el diseño del espacio público (Magrinyà, 2023). La muerte de Hugo amplió la discusión sobre el modelo urbano el mismo año en que las acciones civiles habían empezado a exigir responsabilidades y cambios.

En este sentido, el activismo urbano que surge en ambos contextos es un ejercicio legítimo del derecho a la ciudad, en línea con las definiciones contemporáneas desarrolladas en la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2012), la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad (Mexico City Charter for the Right to the City, 2010) y los documentos de la Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad (2010). En ellas, este derecho no solo se entiende como acceso físico al espacio urbano, sino como un marco de derechos colectivos para habitar, transformar y decidir sobre la ciudad.

En ambos casos de estudio, el cuidado integral de los menores aparece de forma transversal como un deber de la sociedad, pero que no siempre se efectúa. El impacto emocional de las muertes redujo la resistencia social ante cambios que, además de percibirse como gestos de solidaridad, también eran políticamente convenientes u obligados: en los Países Bajos, la crisis del petróleo tras la guerra de Yom Kipur generó restricciones severas al uso del automóvil; en el caso de Barcelona, la Unión Europea amenazaba por el incumplimiento de los valores mínimos de calidad del aire, principalmente asociados al tráfico motorizado.

Las estrategias de los movimientos sociales son similares en ambos casos. Basaron su lucha en los datos y evidencias disponibles, y surgieron con el objetivo de exigir cambios que mejoren la seguridad, la salud y el medio ambiente. En conversación con Maartje van Putten, Frank van Dorp, figura destacada en De Pijp durante más de cincuenta años, explica que “tienes que empezar con pequeñas victorias y si la gente ve pequeñas victorias entonces puedes plantear cambios

más grandes” (Faus, 2023, 26m30s), una estrategia que también han seguido los movimientos de Barcelona.

Por último, se debe incluir la evolución de las principales figuras activistas. Vic Langenhoff dejó su papel de periodista para convertirse en un político a nivel nacional. Maartje van Putten fue diputada del Parlamento Europeo y trabajó en entidades internacionales. Los dos continuaron vinculados a las políticas para un mundo más ecológico y equitativo. En Barcelona, Guille López, portavoz de Eixample Respira, entró en la política municipal como concejal.

El análisis comparativo ha permitido diseñar una matriz analítica de acción pública en torno al cuidado urbano (Figura 9). Por un lado, se encuentran las directrices institucionales, como las recomendaciones de la OMS, las políticas europeas o los programas locales orientados a la movilidad sostenible y la salud pública. Por otro lado, emergen lenguajes informales —aunque no por ello menos articulados— vinculados al activismo ciudadano, la producción de evidencia desde la ciencia y las ocupaciones simbólicas del espacio. Esta constelación de sujetos diversos (movimientos vecinales, asociaciones de víctimas, técnicos municipales, científicos y medios de comunicación) coproducen el discurso del cuidado urbano. Lejos de actuar de forma homogénea, estos actores interactúan en contextos de conflicto y generan negociaciones que reconfiguran tanto las políticas como los significados de lo público.

En relación con los lenguajes de acción pública, ambos casos muestran cómo los discursos del cuidado, la salud y la seguridad se convirtieron en marcos legítimos para cuestionar el modelo urbano dominante. En Ámsterdam, el lenguaje del cuidado hacia la infancia y la vida cotidiana sirvió para acabar con la hegemonía del automóvil; en Barcelona, el discurso de la salud pública operó como un lenguaje de acción colectiva que articuló ciudadanía, evidencia científica y política institucional, impulsado por el impacto social de la muerte de Hugo y la respuesta de las autoridades.

Estas dimensiones no actúan de forma paralela ni secuencial, sino en tensión: en ocasiones se integran, en otras se oponen y en muchos casos redefinen mutuamente sus alcances.



Figura 9

Diagrama comparativo de actores de los casos de estudio

Los casos analizados muestran que los procesos de transformación urbana no siguen trayectorias lineales ni acumulativas. Las innovaciones emergen y se consolidan en medio de tensiones entre lo estructural y lo cotidiano, entre lo institucional y lo social, entre resistencias institucionales y retrocesos. La capacidad de sostener el cambio urbano depende en gran medida de la persistencia de prácticas sociales que mantienen la vida urbana y sus espacios comunes.

CONCLUSIONES

La investigación partió de dos preguntas que buscaban responder quiénes son los actores principales en la construcción del discurso de cuidado vinculado al entorno urbano y qué lenguajes de acción pública emplean para materializarlo. El análisis de Ámsterdam y Barcelona permite responderlas desde una mirada comparativa pero situada, reconociendo tanto sus convergencias como las tensiones que atraviesan en cada contexto.

Sobre los actores principales en la construcción del discurso de cuidado vinculado al entorno urbano, a escala global, instituciones como la Organización Mundial de la Salud o la Organización de las Naciones Unidas, y en el caso europeo, la Unión Europea, establecen los marcos discursivos del bienestar urbano. A nivel intermedio, los gobiernos nacionales y locales traducen esas orientaciones en instrumentos de planificación. Pero es en el terreno de lo cotidiano donde estas políticas cobran forma, a menudo impulsadas o contestadas por la sociedad civil. Movimientos activistas, redes vecinales y acciones colectivas introducen un lenguaje propio de cuidado que disputa el monopolio institucional sobre la definición de lo público.

El papel de los movimientos activistas informados es central. Siguiendo a Dean Spade (2022), el apoyo mutuo puede entenderse como una práctica radical de cuidado colectivo orientada a la transformación social. Desde esa práctica cotidiana de resistencia y cooperación, el cuidado se convierte en principio político y en horizonte ético de la transformación urbana.

En contextos del sur global, donde las políticas públicas suelen ser insuficientes en territorios vulnerables, emergen formas de autogestión que no solo responden a vacíos institucionales, sino que constituyen expresiones legítimas del derecho a la ciudad y modos alternativos de gobernanza urbana. Este principio ha sido reconocido en marcos normativos como el Estatuto de la Ciudad en Brasil (Ley 10.257 del 2001), que consagra el derecho a la gestión democrática de la ciudad. Estos actores generan dinámicas que pueden funcionar de manera *bottom-up*, *top-down* o en configuraciones mixtas, con cooperación y conflicto, desdibujando las fronteras entre lo institucional y lo comunitario, como plantea Spink (2019): “¿La acción voluntaria es una acción en la esfera privada o es una acción en la esfera pública?” (p. 34).

Sobre los lenguajes de la transformación urbana, sus conflictos y los aprendizajes, los casos muestran que los modelos urbanos que hoy se presentan como referentes internacionales son el resultado de procesos largos, conflictivos y multiescalares, cuyos elementos clave son la presión ciudadana, la articulación de saberes diversos y la disputa institucional por el sentido de lo público. Identificar esas prácticas en otras geografías no implica replicar mecánicamente sus modelos como externos, sino desarrollar herramientas críticas para contextualizar su viabilidad y adaptabilidad. Desde esa perspectiva, se propone una hoja de ruta para evaluar programas urbanísticos sin caer en su idealización, articulada en torno a las siguientes coordenadas:

1. Contexto. Deben considerarse el contexto y los factores históricos vinculados al programa.
2. Tiempo. Los cambios en los modelos urbanos, tanto los pequeños como los sustanciales, necesitan tiempo. Las unidades de medida que se emplean son décadas y ciclos de cuatro años de gestiones municipales.
3. Condiciones preexistentes. Se buscan dinámicas preexistentes formales o informales, relacionadas con el programa.

4. Acción pública. Se valoriza el activismo, pacífico o conflictivo, como oportunidad para exigir espacios cuidadores, proponer soluciones y exigir rendición de cuentas a las políticas vigentes.
5. Responsabilidad compartida. Debe evaluarse si el cuidado de los colectivos vulnerables se asume como responsabilidad compartida entre todos los actores.
6. Eventos catalizadores. Se localizan eventos puntuales que hacen o pueden hacer de catalizador para la asunción de responsabilidades por parte de los gobiernos.
7. Beneficios políticos y económicos. Se detecta y usa como palanca de cambio el posible beneficio político y económico gubernamental que implicaría la implementación del programa.
8. Coproducción de soluciones. Se apuesta por el desarrollo conjunto de soluciones entre activistas y la administración municipal.

Esta hoja de ruta no pretende funcionar como receta única ni guía normativa cerrada, sino como una herramienta aplicable por planificadores urbanos y equipos de política pública para leer críticamente programas “importados”, valorar hasta qué punto son transferibles y ajustar su adaptación a las condiciones sociales y políticas de cada territorio.

Su utilidad se halla en que vincula responsabilidad compartida, acción colectiva y cuidado como principios de planificación, especialmente relevantes en ciudades latinoamericanas y del sur global, donde las transformaciones urbanas se sostienen muchas veces en arreglos locales más que en marcos estatales plenamente consolidados. Reconocer el cuidado como lenguaje de acción pública permite descentrar el relato experto, visibilizar otras formas de hacer ciudad y recuperar prácticas situadas —como las que se observaron en Ámsterdam y Barcelona— como fuente legítima de conocimiento urbano.

Al mismo tiempo, esta lectura se alinea con un enfoque de aprendizaje continuo: no se trata solo de describir qué se hizo en cada ciudad, sino de extraer criterios para anticipar escenarios, introducir ajustes y corregir rumbo sobre la marcha. El análisis dialoga con corrientes que conciben el cambio como un proceso inestable, con fases de innovación, crisis y consolidación entre distintos niveles de acción. En los casos analizados, estos desplazamientos se traducen en aprendizajes

compartidos y en adaptaciones institucionales que enlazan lo cotidiano con las políticas públicas. No es un proceso lineal ni progresivo, sino una secuencia de ajustes, tensiones y pequeños acuerdos que van reformulando tanto las prácticas como los marcos de decisión. No obstante, tanto en Ámsterdam como en Barcelona subsisten tensiones ligadas a la desigualdad social, la gentrificación y la competencia por el uso del espacio urbano, lo que nos recuerda que ningún modelo de transformación es completamente estable ni libre de contradicciones.

La hoja de ruta planteada debería leerse también como un dispositivo de aprendizaje y de planificación: incorpora, de forma implícita, la necesidad de escenarios locales posibles, de lectura de tendencias emergentes y de mecanismos de monitoreo y retroalimentación entre práctica ciudadana y respuesta institucional. La idea de coproducción situada permite reconocer cómo esos aprendizajes se anclan en contextos específicos y enlazan actores, instituciones y escalas diversas que, con mayor o menor coherencia, sostienen las dinámicas de cambio urbano.

Finalmente, los casos de Ámsterdam y Barcelona muestran que las políticas del cuidado no se limitan a programas o infraestructuras, sino que emergen de la interacción entre saberes, instituciones y prácticas cotidianas. Las controversias, los aprendizajes y las alianzas improbables son parte de ese proceso. Frente a la tentación de exportar modelos cerrados, el análisis comparado invita a leer cada experiencia como un ensamblaje singular, donde las condiciones locales y los imaginarios colectivos definen el rumbo del cambio.

Así, se concluye que la deconstrucción de las narrativas hegemónicas del urbanismo del norte no busca deslegitimar sus aprendizajes, sino abrirlos a una lectura situada y recíproca. Comprender cómo los conflictos que emergen ante situaciones percibidas como falta de cuidado —es decir, cuando las políticas o configuraciones urbanas amenazan la sostenibilidad de la vida cotidiana o la seguridad colectiva— impulsan transformaciones sistémicas permite reconocer que las innovaciones urbanas no son patrimonio de unas pocas ciudades modelo, sino procesos abiertos que también surgen, bajo otras condiciones, en el sur global.

Esa lectura recíproca no implica una inversión simplista del eje norte-sur, sino un reconocimiento de la desigual circulación de ideas

urbanas y de las jerarquías epistémicas que la sostienen. Toda narrativa urbana, incluso las que se presentan como universales, está situada: nace de un territorio, de sus conflictos y de su historia.

Lo que se planteaba al inicio del artículo —la sospecha de que los modelos urbanos del norte se presentan como realidades dadas, sin visibilizar los conflictos y negociaciones que los hicieron posibles— se reformula aquí como una invitación: no importar modelos, sino reconstruirlos políticamente, con conflicto y con cuidado, en cada territorio concreto.

Limitaciones del estudio

En primer lugar, la selección de fuentes ha determinado el alcance del análisis. No se ha podido incluir información sobre otros procesos de participación vinculados a las políticas públicas de Barcelona. Los organizados por el Ayuntamiento, a pesar de ser un proceso formal, incluyen voces e interacciones imprescindibles para entender todos los lenguajes de acción. Tampoco se han incluido más movimientos vecinales, como los relacionados con otros proyectos de transformación urbanos. Su análisis se extralimitaría del objeto y espacio de este texto, por lo que se han priorizado las acciones protagonizadas por los movimientos directamente vinculados a la seguridad viaria, calidad espacial y medioambiental en relación con los entornos construidos.

En segundo lugar, desde el punto de vista comparativo, queda también fuera del alcance del artículo un análisis sistemático de experiencias análogas en ciudades del sur global. Explorar estas realidades permitiría avanzar hacia una lectura más simétrica y plural de los procesos de coproducción de lo público. En futuras investigaciones, sería pertinente aplicar la matriz analítica desarrollada aquí a casos situados en América Latina u otras regiones, incorporando variables como informalidad, conflictividad territorial, marcos de precariedad institucional o saberes comunitarios no institucionalizados.

Asimismo, sería relevante profundizar en los efectos de escala: cómo las políticas que surgen de procesos locales logran consolidarse, reproducirse o institucionalizarse, y qué papel juegan en ello las alianzas entre actores no estatales, redes internacionales o dinámicas de transferencia política. En esta línea, resultaría valioso analizar desarrollos normativos que incorporan el cuidado como principio estructurante de la gestión

urbana. En esa línea, sería pertinente explorar experiencias normativas que integren explícitamente el cuidado en el marco legal del urbanismo. La Ordenanza Reguladora de la Movilidad Amable y de la Utilización de los Espacios Públicos (Concello de Pontevedra, 2020) constituye un ejemplo de cómo una regulación local puede cristalizar dos décadas de transformación urbana sostenida. En su articulado, la prioridad peatonal y la obligación de reducir la velocidad de los vehículos expresan de forma tangible la noción de responsabilidad compartida: una ciudad pensada para minimizar el daño y maximizar la convivencia.

REFLEXIONES FINALES: HACIA UNA CIUDAD QUE CUIDA

A modo de reflexión final, es posible que algunas personas piensen o defiendan que Simone no debería haber ido en bicicleta al colegio si las carreteras eran tan hostiles. Otros dirán que Hugo cometió una imprudencia al salir del espacio peatonal o que sus padres son responsables por no haber estado atentos. Sin embargo, el concepto de responsabilidad compartida implica más que la conducta individual: exige un diseño urbano que minimice el riesgo de daño grave cuando ocurran errores, que reduzca la velocidad del tráfico y que promueva una cultura de respeto hacia todos los usuarios del espacio público.

Este principio desplaza la culpa individual hacia una reflexión colectiva sobre la organización del entorno urbano. En lugar de adaptarnos pasivamente a entornos que producen exclusión, riesgo o violencia estructural, cabe preguntarse qué configuraciones espaciales promueven formas de convivencia más justas. Como advierte el psicólogo ambiental Robert Sommer (1969):

Las personas ... se adaptarán a los hidrocarburos del aire, al crimen en las calles y las áreas de recreación abarrotadas. El buen diseño se convierte en una tautología si consideramos que las personas serán remodeladas para adaptarse al entorno que creen. La cuestión general no es tanto qué tipo de entornos queremos, sino qué tipo de persona queremos. (p. 172, traducción propia)

Su cuestionamiento invita a pensar el diseño urbano como una práctica moral y política. Retomar esa pregunta implica reconocer que la forma de la ciudad no solo refleja decisiones técnicas, sino negociaciones sobre el cuidado, el conflicto y la responsabilidad. Pensar la ciudad que cuida es pensar cómo queremos relacionarnos unos con otros en el espacio común.

REFERENCIAS

- Álvarez, P. (2009, 17 de junio). Por qué Madrid no es Ámsterdam. *El País*. https://elpais.com/diario/2009/06/17/madrid/1245237860_850215.html
- Blanchar, C. (2023, 10 de mayo). Un carril bici en el santuario del coche de Barcelona. *El País*. <https://elpais.com/espana/catalunya/2023-05-11/un-carril-bici-en-el-santuario-del-coche-de-barcelona.html>
- BREATHE. (2017). *Final report summary. Brain development and air pollution ultrafine particles in school children*. <https://cordis.europa.eu/project/id/268479/reporting>
- Burgen, S. (2020, 11 de noviembre). Barcelona launches 10-year plan to reclaim city streets from cars. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/world/2020/nov/11/barcelona-launches-10-year-plan-to-reclaim-city-streets-from-cars>
- Burgos Con Bici. (2016). *Relatos presentados al II Concurso de Microrrelatos de Burgos Con Bici 2016*. <https://www.burgosconbici.org/wordpress/wp-content/uploads/2016/12/Relatos-presentados.pdf>
- Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. (2012). *Revista de Paz y Conflictos*, (5), 184-196. https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf
- Castrezzati, M. (2023, 28 de marzo). *Barcelona's superblocks: Putting people at the centre – literally*. City Changers. <https://citychangers.org/barcelona-superblocks/>
- Comisión Europea. (2019, 24 de julio). *Calidad del aire: la Comisión remite a Bulgaria y España ante el Tribunal de Justicia por no proteger a sus ciudadanos contra la mala calidad del aire*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_19_4256
- Concello de Pontevedra. (2020). *Ordenanza reguladora de la movilidad amable y de la utilización de los espacios públicos en el Concello de Pontevedra*. <https://www.pontevedra.gal/arquivos/Ordenanza-reguladora-de-la-Movilidad-Amable-CAST.pdf>
- Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. 11 de junio del 2008. *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 152. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2008-81053>
- Ecologistas en Acción. (2023, 4 de mayo). *Calidad del aire en los entornos escolares (2023)*. <https://www.ecologistasenaccion.org/290689/informe-calidad-de-aire-en-colegios/>
- Faus, P. (Director). (2023, 19 de abril). *Kinder City* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=8YpPonRiRhs>
- Gabauer, A., Knierbein, S., Cohen, N., Lebuhn, H., Trogal, K., Viderman, T., & Haas, T. (Eds.). (2021). *Care and the city: Encounters with urban studies*. Routledge.
- Galan, S. (2025, 28 de noviembre). *Number of cyclists killed in traffic in the Netherlands from 1996 to 2022*. Statista. <https://www.statista.com/statistics/523310/netherlands-number-of-cyclist-road-fatalities/>

- Goodrick, D. (2014). *Comparative case studies: Methodological briefs. Impact evaluation No. 9*. UNICEF-IRC. <https://reliefweb.int/report/world/methodological-briefs-impact-evaluation-no-9-comparative-case-studies>
- Hall, D. (2023, 4 de abril). *Episode 531: De Fiets is Niets*. 99% Invisible. <https://99percentinvisible.org/episode/531-de-fiets-is-niets/transcript>
- Hembrow, D. (2009, 4 de mayo). The first cycle path in the Netherlands. *A View from the Cycle Path*. <http://www.aviewfromthecyclepath.com/2009/05/first-cycle-path-in-netherlands.html>
- Institute for the Road Safety Research. (2024). *Verkeersdoden in Nederland*. <https://swov.nl/nl/factsheet/verkeersdoden-nederland>
- Künzli, N., & Pérez, L. (2007). *Los beneficios para la salud pública de la reducción de la contaminación atmosférica en el área metropolitana de Barcelona*. Centre de Recerca en Epidemiologia Ambiental; Generalitat de Catalunya.
- Latour, B. (2001). *La esperanza de Pandora. Ensayos sobre la realidad de los estudios de la ciencia* (T. Fernández Aúz, Trad.). Gedisa.
- Ley 10.257, de 10 de julio de 2001. Regula los artículos 182 y 183 de la Constitución Federal, establece directrices generales de la política urbana y dicta otras disposiciones. 10 de julio del 2001. Presidencia de la República Federativa del Brasil, Casa Civil. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm
- Lévy, P. (1997). *Collective intelligence: Mankind's emerging world in cyberspace* (R. Bononno, Trad.). Perseus Books.
- Long, G. (2016, 21 de julio). "Get yourself a bike, perico!": How cycling is challenging Santiago's social barriers. *The Guardian Cities*. <https://www.theguardian.com/cities/2016/jul/21/cycling-challenging-santiago-chile-social-barriers>
- Magrinyà, F. (2023, 16 de marzo). *Eixos verds: de Barcelona als municipis, vianants i bicicletes primer* [Diapositives de Power Point]. Curso "La ciutat dels 15 minuts". Diputació de Barcelona.
- Mahiques, A. (2022, 16 de febrero). "Parad el asesinato de niños": así consiguieron los holandeses que la bici ganara al coche. *El Diario*. https://www.eldiario.es/ballenablanca/365_dias/parad-asesinato-ninos-consiguieron-holandeses-bici-ganara-coche_1_8738895.html
- Mexico City Charter for the Right to the City. (2010). Global platform for the right to the city – Right2City. <https://www.right2city.org/document/mexico-city-charter-for-the-right-to-the-city/>
- Ministry of Transport, Public Works and Water Management. (1999). *The Dutch bicycle master plan. Description and evaluation in an historical context*. Directorate-General for Passenger Transport. <https://hembrow.eu/studytour/TheDutchBicycleMasterPlan1999.pdf>
- Mirafab, F. (2023, 13 de febrero). Planning for humane urbanism through solidarity and radical care. *Society & Space*. <https://www.societyandspace.org/articles/planning-for-humane-urbanism-through-solidarity-and-radical-care>

- Nonaka, I., & Takeuchi, H. (1995). *The knowledge-creating company: How Japanese companies create the dynamics of innovation*. Oxford University Press.
- Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad. (2010). *Documentos de referencia*. Global Platform for the Right to the City – Right2City. <https://www.right2city.org/>
- Polanyi, M. (1966). *The tacit dimension*. Routledge & Kegan Paul.
- Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. 29 de enero de 2011. *Boletín Oficial del Estado*, n.º 25, pp. 9786-9812. <https://www.boe.es/eli/es/rd/2011/01/28/102>
- Raap, S., Knibbe, M., & Horstman, K. (2022). Caring neighbourhoods: maintaining collective care under neoliberal care reforms. *European Journal of Social Work*, 25(5), 867-879. <https://doi.org/10.1080/13691457.2021.1997928>
- Revolta Escolar. (s. f.). *Homepage*. <https://www.revoltaescolar.cat/>
- Rheingold, H. (2002). *Smart mobs: The next social revolution*. Basic Books; Hachette Book Group.
- Rodela, R., Williams, M., Ohlsson, J., & Sandström, I. (2025). *Six propositions for care-centric planning and governance that promote sustainable cities*. NPJ Urban Sustainability, 5, Artículo 21. <https://doi.org/10.1038/s42949-025-00214-y>
- Sommer, R. (1969). *Personal space: The behavioral basis of design*. Prentice Hall.
- Spade, D. (2022). *Apoyo mutuo. Construir solidaridad en sociedades en crisis*. Traficantes de Sueños.
- Spink, P. (2019). *Beyond public policy. A public action languages approach*. Edward Elgar.
- Ubalde, M., & Honey-Rosés, J. (Coords.). (2023). *Protegim les escoles: avaluació dels entorns pacífics del programa Protegim Les Escoles 2021 de la ciutat de Barcelona*. ISGlobal; Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals de la Universitat Autònoma de Barcelona; Ayuntamiento de Barcelona. <https://ddd.uab.cat/record/285351>
- U. S. Department of Transportation. (2019). *The Dutch approach to bicycle mobility: Retrofitting street design for cycling*. Federal Highway Administration.
- Wagenbuur, M. (2013a, 1 de diciembre). Car Free Sundays, a 40 year anniversary. *Bicycle Dutch*. <https://bicycledutch.wordpress.com/2013/12/01/car-free-sundays-a-40-year-anniversary/>
- Wagenbuur, M. [BicycleDutch]. (2013b, 12 de diciembre). *Amsterdam children fighting cars in De Pijp, 1972* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=YY6PQAI4TZE>
- Walker, I., Tapp, A., & Davis, A. (2023). Motonormativity: how social norms hide a major public health hazard. *International Journal of Environment and Health*, 11(1), 21-33. <http://dx.doi.org/10.1504/ijenvh.2023.135446>