

# Ciudades para la gente

Jan Gehl





De *Ciudades para la gente*. Copyright  
El Equilibrista Otra Vez, S.A. de C.V.

A lo largo de la lectura, el autor muestra su preocupación y explica la problemática que encuentra en el desarrollo de modelos orientados al automóvil en todo el mundo, pues gracias a esto, la calidad de vida de grandes grupos poblacionales ha disminuido, así como también el espacio público pasando a cederle más lugar al tránsito motorizado y al estacionamiento. Gehl explica la importancia de los espacios públicos ya que son el catalizador para la expresión de las necesidades humanas, pues son ahí donde los ciudadanos pueden dedicar un tiempo a entablar buenas relaciones, caminar, desestresarse, ver, disfrutar, descansar, etc.

Es por esto, que en los siete capítulos del libro se sustenta la importancia de asegurar que en el futuro existan suficientes parques gratuitos, plazas y oportunidades para expresarse libremente, además de considerar que puedan circular a pie o en una bicicleta de modo seguro y cómodo, lo cual, traerá como consecuencia una mejora en la calidad de vida y un desarrollo en los sistemas de transporte sostenibles que reducirán la contaminación y los riesgos vitales beneficiando así a la humanidad.

A continuación encontrarás una breve descripción de los capítulos del libro:

## 1. La dimensión humana

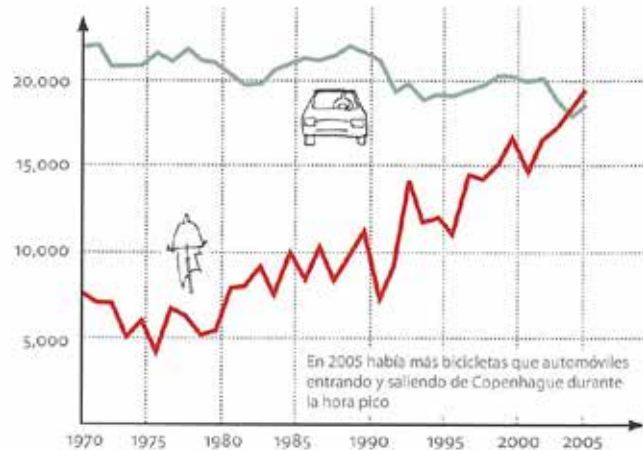
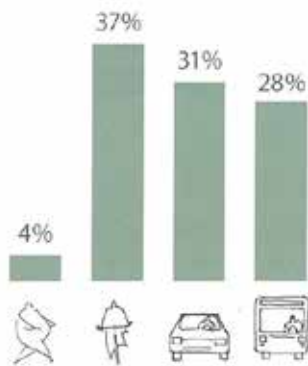
En este primer capítulo el autor propone la importancia de tener interés por conocer la dimensión humana, la conciencia del espacio y necesidades primordiales de los habitantes, puesto que para él, esto es la base del funcionamiento urbano.

Aunado a esto, Jan Gehl considera que el mejoramiento de la calidad humana también debería ser considerado una inversión primordial, ya que las estructuras urbanas son las que influyen en el comportamiento humano y en el modo en cómo las ciudades funcionan y de no verse como una inversión que dará beneficios para todos, difícilmente la situación social cambiará favorablemente.

Se puede observar cómo distintos sectores de la población hacen uso de este medio de transporte, lo cual trae beneficios a la salud, una reducción de gastos y de huella ecológica en el medio. Fomentando un medio de transporte que prácticamente puede ser utilizado por cualquier persona.

alentando el uso de la bicicleta: el ejemplo de Copenhague

Abajo: yendo desde y hacia el trabajo en Copenhague (2005)



Hace ya muchos años que Copenhague allienta el uso de la bicicleta y, gracias a una extensa red de ciclovías, este medio de transporte se ha convertido en una alternativa sana y eficiente de circular. En 2008, los ciclistas ya representaban el 37% de todos los viajes que se realizaban ya sea yendo o volviendo de un lugar de trabajo. El objetivo es llegar al 50%.<sup>6</sup>

La aparición de una vigorosa cultura ciclista es el resultado de un esfuerzo de muchos años de alentar a los habitantes de Copenhague a que se muevan en bicicleta. Hacer ciclismo se ha convertido en una actividad fundamental para todos los estamentos de la sociedad, y se estima que más del 50% de la población anda en bicicleta todos los días.<sup>7</sup>



En la imagen se puede observar cómo las calles pueden ser el espacio público que sirve como un punto de concurrencia, en el cual se pueden desarrollar los distintos tipos de actividades; las obligatorias, las opcionales y las sociales. Dependiendo del tiempo de permanencia de las personas en un lugar en el que se pueden realizar los tres tipos de actividades, podrá determinarse de qué tanta calidad es el espacio público. Por ello es importante cuidar que los equipamientos, los pavimentos y el mobiliario sean adecuados y suficientes para generar estancias por mayor tiempo.

*Melbourne  
— mejores calles, más plazas  
y más vida en las calles*

Tras la conversión de New Road en una vía con prioridad peatonal en Brighton, Inglaterra, el tránsito de a pie se incrementó en un 62%, mientras que el número de actividades de permanencia tuvo un alza del 600%. Las fotos muestran el New Road antes y después de la remodelación de 2006.<sup>15</sup>

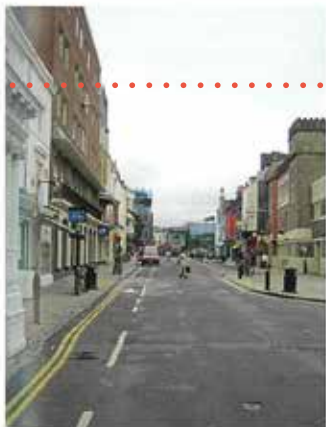
para alentar a la población a caminar y a usar los espacios públicos de la ciudad habían dado lugar a un flamante patrón urbano: mucha más gente caminaba y permanecía dentro de las ciudades.<sup>13</sup>

Esta nueva forma de comportamiento urbano que se registró en la ciudad capital comenzó a repetirse en distritos más periféricos, donde en los últimos años muchas calles y plazas han pasado de ser "islas de tránsito" a ser sectores llenos de gente. La conclusión a extraer de la experiencia de Copenhague es irrefutable: si en vez de alentar a que a la ciudad vayan los automóviles se alienta a las personas al peostrismo, la vida urbana aumenta decididamente.

Alrededor de 1980, el área central de Melbourne era una colección de edificios de oficina, inútiles y sin vida. La ciudad había sido bautizada como la "rosca" (*doughnut*), porque estaba vacía en el centro. En 1985, comenzó un ambicioso proyecto de renovación urbana para transformar el centro de la ciudad en un polo más atractivo para los más de tres millones de habitantes de la región. Entre 1993 y 1994, los problemas de la urbe fueron analizados, se documentó cómo era el comportamiento de la ciudad y se trazó una serie de iniciativas urbanas que debían desarrollarse a lo largo de la siguiente década.

Comenzando en 1994 y hasta 2004, se llevó a cabo una buena parte de esas propuestas. La cantidad de viviendas en la ciudad se multiplicó por diez, y la población pasó de mil personas (1992) hasta casi 10 mil (2002). El número de estudiantes en establecimientos educativos, ya sea dentro de la ciudad o en sus alrededores, se incrementó en un 67%. Se trazaron nuevas plazas, incluida la emblemática plaza Federación, y se construyeron pequeñas vías, arcadas y paseos a lo largo del río Yarra, destinados al tránsito peatonal y a instar a que la gente permaneciera en estos lugares.<sup>14</sup>

El factor decisivo, sin embargo, fue la intención de invitar a la gente a caminar en la ciudad. Desde su fundación, Melbourne había sido una típica ciudad colonial inglesa de calles anchas y manzanas regulares. Durante las primeras etapas del proceso de renovación urbana, se decidió implementar medidas para alentar a la gente a caminar. Las veredas se ensancharon, se realizaron nuevos empedrados con una piedra autóctona (llamada





Podemos distinguir a las personas a partir de los 100 metros de distancia, y observamos más detalles a medida que esa distancia se va acortando. Pero la experiencia se hace más interesante y atractiva cuando las personas se encuentran a menos de 10 metros de distancia. Lo ideal es llegar a rangos aún más cortos, donde podemos poner en juego todos nuestros sentidos.<sup>2</sup>

## 2. Los sentidos y la escala

En consecuencia al mal aplicado tema del tránsito motorizado, el entendimiento del concepto de la escala humana ha sido mal interpretado. Este segundo capítulo aborda la importancia de crear ciudades seguras, sanas, vitales y sostenibles, conociendo a profundidad cómo funciona la escala humana y comprender que el cuerpo humano con sus sentidos y su movilidad son la clave para lograr una planificación urbana adecuada.

De este modo, la distancia, intensidad, cercanía y calidez en situaciones de contacto entre las estructuras, vías y las personas debe ser muy cuidadosa, pues los peatones son los primeros clientes y con base en las características dictadas por el cuerpo humano, se deben crear correctos espacios urbanos.

están relacionados con la piel y los músculos, con la habilidad para sentir el frío, el calor y el dolor, como así también las texturas y las formas. En el contacto entre las personas, los sentidos encuentran su campo de acción en distintos grados de distancia.

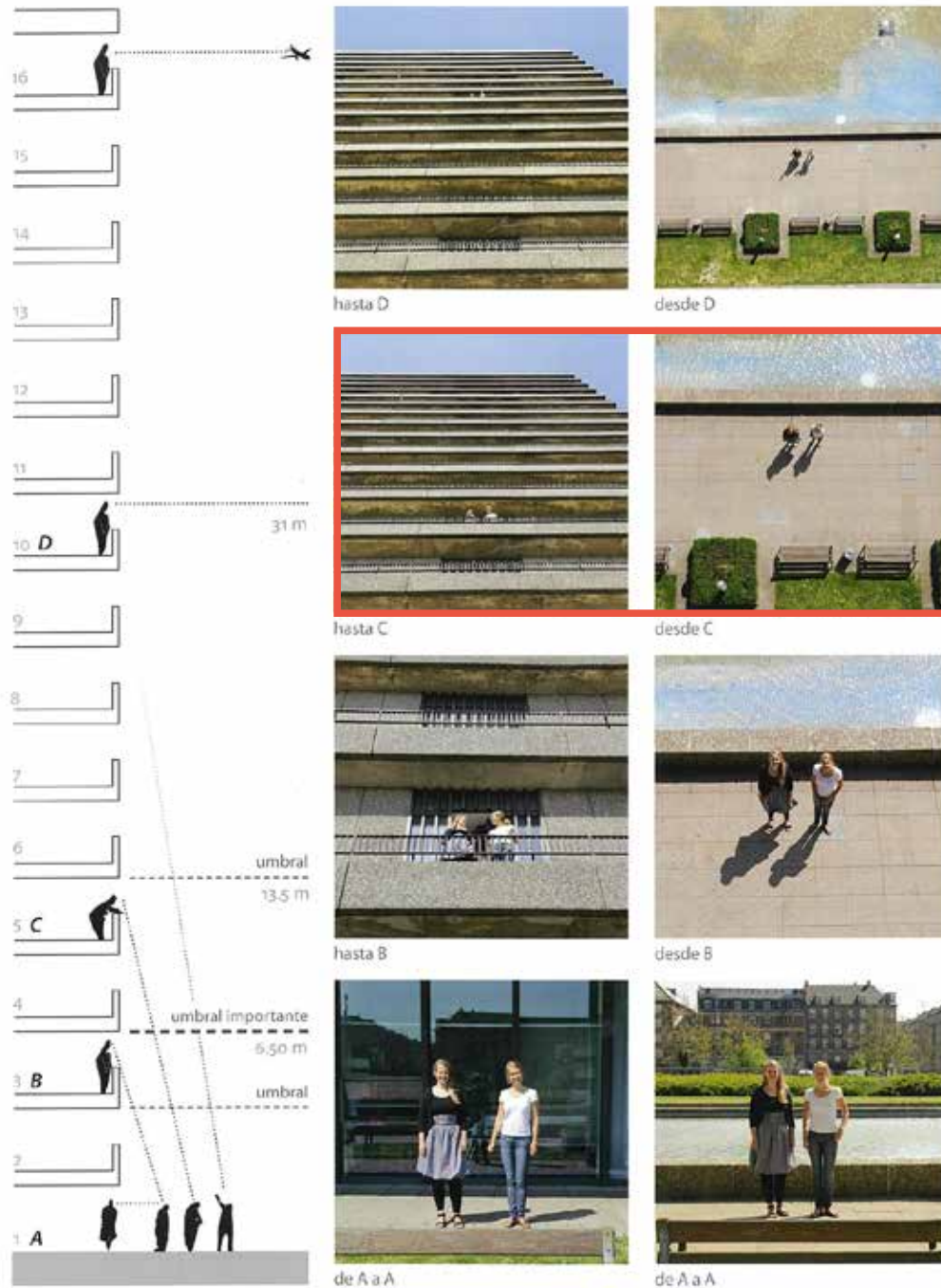
La vista es el más desarrollado de todos. Percibimos a las personas primero como una difusa figura en la distancia. En función de la cantidad de luz y de cómo es el fondo, podemos distinguir a las personas de los animales y de los arbustos a una distancia aproximada de 300 a 500 metros.

Solo cuando esa distancia se ha reducido a 100 metros, el ojo puede distinguir movimientos y gestos corporales. El género y la edad de alguien pueden ser determinados a medida que la persona se acerca y, por lo general, solemos reconocer a alguien recién cuando se ubica en un rango de entre 50 a 75 metros. El color del pelo y el lenguaje corporal también pueden detectarse a esta distancia.

Distinguimos expresiones faciales y señales emocionales cuando una persona se acerca entre 22 y 25 metros. Esto quiere decir que ya notamos si alguien está triste, contento, enojado o alterado. A medida que se acerca más, empezamos a percibir una mayor cantidad de detalles, ya que el campo de visión del observador pasa de concentrarse en la parte superior del cuerpo a observar el rostro para finalmente detenerse en los rasgos específicos de la cara. A todo esto, todo lo que la persona verbaliza ya está adentro de un rango audible. Entre los 50 y los 70 metros, se pueden

Es importante tomar en cuenta cómo reacciona el humano ante las distancias a las que se puede encontrar respecto a otras personas, sobre todo al momento de crear espacios públicos o de diseñar las calles según sea su vocación.

los sentidos y los edificios altos



En estas imágenes se ejemplifica las distintas formas de percibir el espacio y como a distintas alturas se va imposibilitando apreciar ciertos detalles, mientras se va ampliando el campo visual, y van apareciendo más cosas que mirar, lo cual genera que se preste mayor o menor atención a determinadas cosas.

A menor distancia mayores posibilidades de interacción, mientras que a mayor distancia menores posibilidades.

Es necesario propiciar espacios que inviten a los usuarios a utilizarlos, no se trata solamente de dejar una extensa superficie al aire libre sino de dotarla de diversos factores tanto naturales como artificiales para que se mantengan espacios activos y por tanto permanezcan vigilados, dando como resultado espacios seguros donde se puedan realizar actividades que beneficien a la salud mediante el ejercicio o la recreación.

tanto espacio — tan poca gente

Las nuevas áreas urbanas cuentan, por lo general, con poca población. Hace cien años, había siete veces la cantidad de población actual habitando en la misma cantidad de espacio.<sup>7</sup>

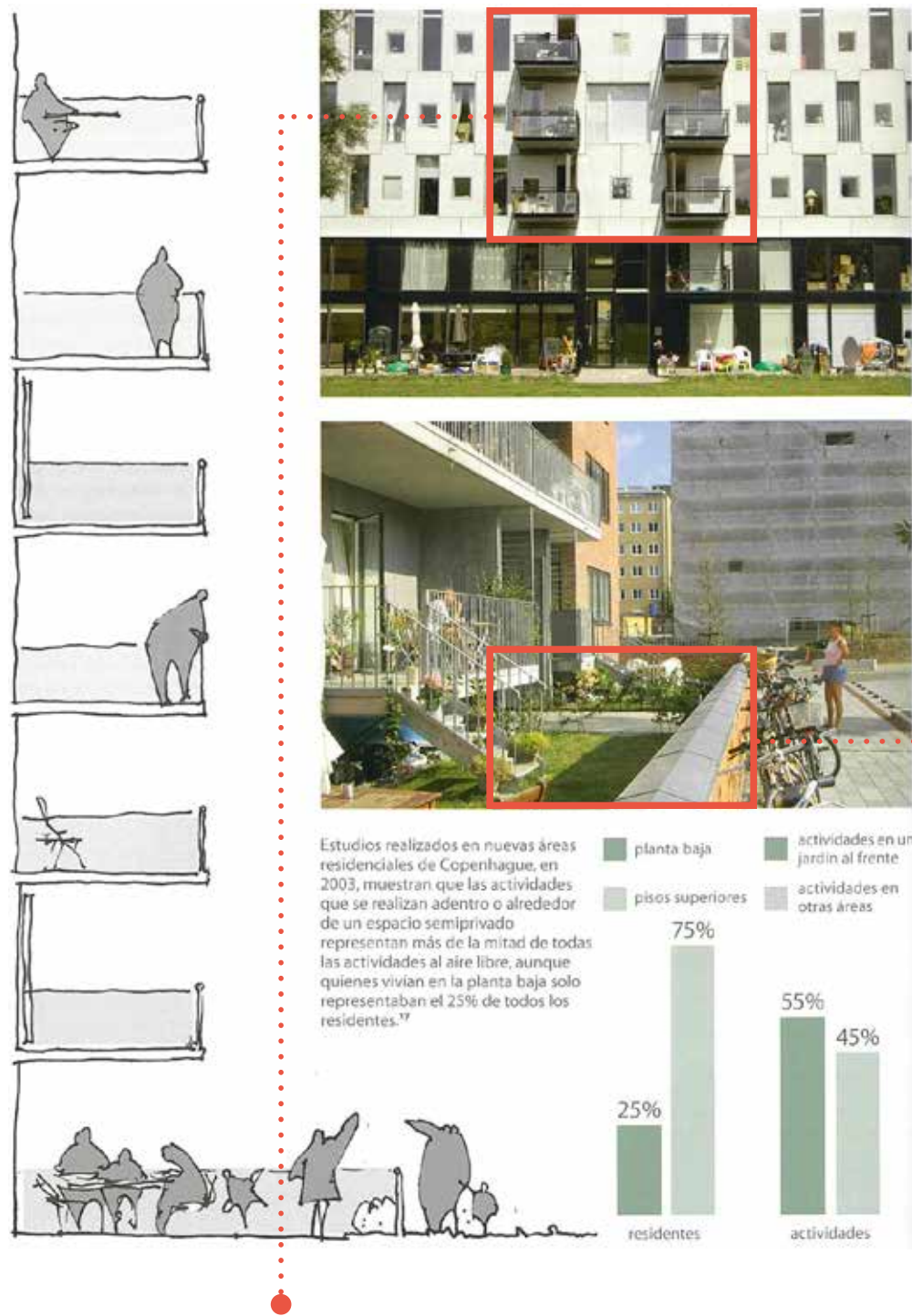
	1900 viejas áreas urbanas	2000 nuevas áreas urbanas (alta densidad)	2000 nuevas áreas urbanas (baja densidad)	2000 nuevas áreas urbanas (suburbios)
cantidad promedio de habitantes de una casa	4 personas	1.8 personas	2 personas	2.2 personas
superficie promedio por residente en m <sup>2</sup>	10	60	60	60
relación de la superficie construida con el tamaño del lote	200%	200%	25%	20%
número de viviendas por hectárea	475	155	21	8
número de residentes por hectárea	2,000 personas	280 personas	42 personas	17 personas

### 3. La ciudad vital, segura, sana y sostenible.

El autor dentro de este tercer capítulo entiende a la vida urbana como un proceso por el cual una ciudad vital tiene que atravesar y ser influido por el tiempo, la cantidad de gente, y ciertos estímulos para que las personas reaccionen de manera favorable a su entorno.

Es importante saber acomodar las personas y los sucesos. Sin embargo, numerosos espacios exteriores de grandes dimensiones, por lo general forman parte de nuevos emprendimientos residenciales. Los procesos a través de los cuales se genera la vida urbana nunca pudieron siquiera comenzar en estos lugares.





Los balcones en los pisos posteriores a la planta baja permiten que sus habitantes puedan interactuar de alguna manera con el exterior

Crear jardines al frente de las viviendas permite una interacción entre el habitante y el peatón, generando nuevos vínculos entre los habitantes, lo que fomenta las relaciones sociales y la vigilancia de las calles y el espacio público

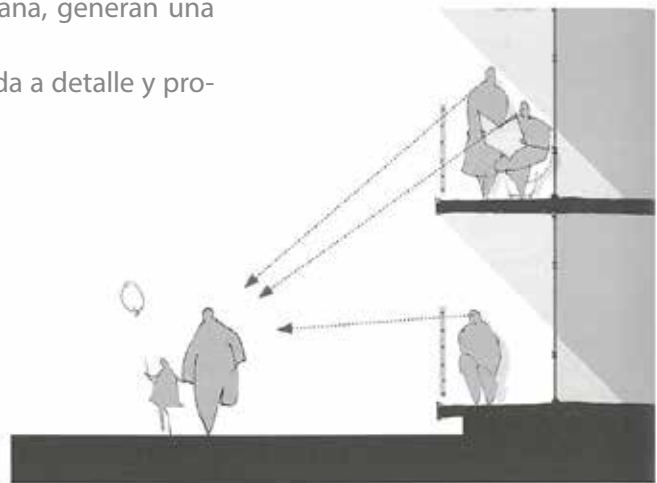


## 4. La ciudad a la altura de los ojos

Que la gente se encuentre con un óptimo nivel urbano a la altura de sus ojos, debería ser considerado con las características y especificaciones que el autor ha ido sustentando en los primeros tres capítulos, además de proveer buenas condiciones para que la gente camine, se siente, se pare, observe, hable y escuche, pues el diseño del espacio también juega un rol en el proceso de una caminata urbana y una distancia aceptable en las estructuras y la escala humana, generan una calidad durante el recorrido.

De este modo, el nivel espacial es lo que se aborda a detalle y profundidad en este capítulo 4.

Es importante considerar cuál es el camino visual entre el interior y el exterior, de manera tal que las personas puedan ver qué sucede, ya sea que estén paradas o sentadas. Se debe poder garantizar un amplio campo de experiencia visual sin comprometer la privacidad del interior.



Las barandas de este balcón en un complejo residencial de Ralph Erksine fueron diseñadas para permitir una buena visual hacia abajo (Ekere, Estocolmo, Suecia).



Trabajar cuidadosamente con los campos de visión asegura que haya buen contacto visual entre el interior y el exterior en este complejo residencial (Parque Sibelius, Copenhague, también ver página 102).





El clima y el nivel de confort varían de acuerdo con las estaciones y con las situaciones geográficas. Los rayos de sol son bienvenidos en las regiones templadas, mientras que en los países más cálidos, lo más buscado es la sombra (la Plaza Tiananmen en Pekín, China, arriba a la izquierda; buscando sombra en Australia y un día de primavera en Dinamarca).



en la mayoría de las ocasiones, el clima es benigno. Cuando hace buen tiempo, nadie duda y todos caminan con una sonrisa de oreja a oreja.

En los países escandinavos, cuando el sol brilla y el viento es leve, el humor general levanta y la gente se encuentra haciendo comentarios acerca de lo agradable que está el clima. No importa si hace 10 grados bajo cero o + 25. Cuando el sol está radiante y no se siente el viento, en las regiones nórdicas se considera que es un buen día.

Un factor que contribuye a esta satisfacción es que al calentar el sol, sumado a la ausencia de viento, el microclima rápidamente aumenta a un umbral óptimo que invita a la gente a permanecer al aire libre, inclusive en los días fríos. Los esquiadores pueden tomarse descanso sobre los costados soleados de las pistas, cobijados del viento. El aire está frío, pero sobre nuestra piel la temperatura se siente agradable.

Hay varios factores climáticos que se toman en cuenta a la hora de determinar cuándo se ha llegado a un nivel de confort: la temperatura del aire, la humedad, la velocidad del viento y el calor irradiado por el sol. Ciertas variables personales, tales como la ropa que tenemos puesta o nuestra

La sombra no puede ser procurada de igual manera en todos los lugares, pues mientras en unos resulta necesaria debido a las condiciones climáticas, en otras es necesario evitarla. Esto influirá en el paisaje

---

.....● Las sombras suelen ser de mucha utilidad, incluso para poder apreciar de mejor manera las cosas que nos rodean, pues cuando hay un exceso de luz no se puede ver con la misma claridad lo que nos rodea. Por ello es necesario contemplar elementos que den sombra pero que en determinados espacios por su tamaño no impidan o dificulten la vista.

## 5. La vida, los espacios y los edificios

El quinto capítulo retoma la importancia de concientizar la escala y dimensión humana para lograr que los edificios y ciudades que componen el entorno se conviertan en lugares de atracción para quienes los usen.

Jan menciona los beneficios que existen en el planteamiento urbano tradicional, que se basa en la vida y en el espacio, pues para él la vida humana no tiene oportunidades si las prioridades se ordenan así: los edificios, el espacio y la vida, sino todo lo contrario, el orden de prioridades que él considera más apropiado, es el del título para este capítulo.

Desde el aire, Brasilia tiene la forma de un águila estilizada, donde los edificios gubernamentales forman la cabeza y las alas, conteniendo las viviendas y las instituciones.



Debido a las grandes distancias entre los edificios y áreas verdes Brasilia es una ciudad diseñada para el automóvil en la cual resulta imposible caminar para ir de un punto a otro. Es un lugar desproporcionado para la escala humana.

El sector de los edificios gubernamentales está formado por estructuras altas que enmarcan un área verde que encuentra su remate en el edificio del parlamento. Una imagen impresionante cuando se la ve a la distancia.



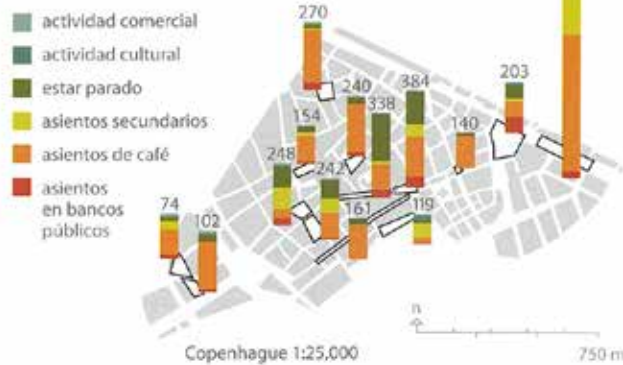
La propuesta para la gente en Brasilia es un abyecto fracaso. El espacio urbano es demasiado grande y no alienta a hacer nada, los senderos son demasiado largos, rectos y poco interesantes, mientras que la presencia de los automóviles estacionados evita que las personas puedan caminar en el resto de la ciudad.





Los estudios de vida urbana se realizan por lo general mediante una registraci3n manual, lo que le da a los analistas la informaci3n necesaria y les permite ver de primera mano c3mo funcione el espacio urbano.

Los registros indican los niveles promedio de las actividades de permanencia en el espacio p3blico de Copenhague un d3a de semana en verano, entre el mediod3a y las 4 de la tarde.<sup>3</sup>



Tener datos de diversas ciudades tambi3n ha hecho que sea posible desarrollar comparaciones y as3 asegurar la transferencia de conocimiento, inspiraci3n y soluciones de ciudad a ciudad.

*la vida en el espacio p3blico se hace visible*

Los m3todos usados para estudiar la vida urbana se han ido perfeccionando de modo gradual. En numerosas ciudades se han sistematizado las distintas iniciativas para conseguir informaci3n, y as3 se han creado procedimientos fijos, que estudi3n regularmente los desarrollos del espacio p3blico como un punto de partida para discutir las pol3ticas urbanas y establecer los objetivos a cumplir. Actualmente, y tras muchos a3os de desidia, el trabajo sobre la dimensi3n humana dentro de un proceso planificador cuenta con la apoyatura de las herramientas adecuadas y de una experiencia importante en campo.

*primero la vida, luego el espacio y despu3s los edificios — un requerimiento universal para planificadores urbanos*

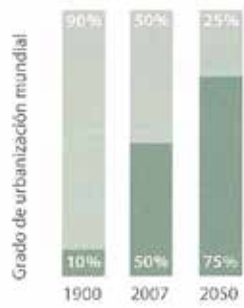
As3 como los desarrollos de nuevos emprendimientos refuerzan la importancia que tiene priorizar primero la vida, luego el espacio y por 3ltimo los edificios, las experiencias recogidas tras trabajar en ciudades existentes y 3reas urbanas indican que la vida urbana debe ser visibilizada y priorizada dentro del proceso planificador.

Primero la vida, luego el espacio y por 3ltimo los edificios tienen el car3cter necesario para ser un requerimiento universal para el proceso planificador del siglo XXI.

En Perth, Australia, se condujo un extenso estudio de vida urbana en 1993. A partir de que se realizaron muchas mejoras en el espacio p3blico desde entonces, un estudio de 2009 revel3 que el nivel de actividad en la ciudad se hab3a duplicado. Las fotos muestran el estado de las veredas antes y despu3s de las mejoras espaciales urbanas.

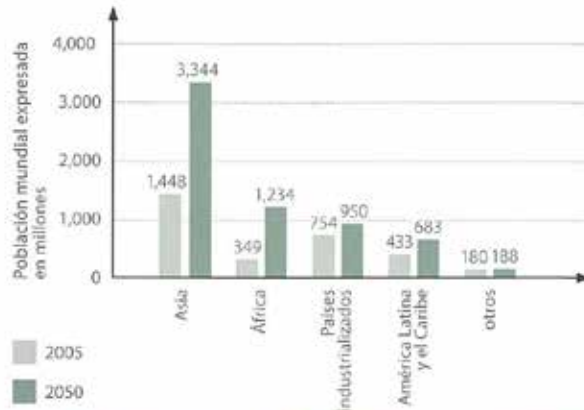


un asunto crucial en todas partes del mundo



■ pais  
■ ciudad

Arriba: más de la mitad de la población mundial actualmente vive en ciudades, y se espera que ese porcentaje llegue a ser del 75% antes de 2050.<sup>1</sup> Arriba a la derecha: desarrollo estimado de la población en distintas ciudades del mundo, 2005-2009.<sup>2</sup>



A lo largo de la historia, el espacio público ha servido como sitio de encuentro, como mercado y lugar de conexión; la mayoría de las ciudades del mundo aún proveen el marco para que estas funciones vitales se desarrollen (día de mercado, Chichicastenango, Guatemala).



En numerosas ciudades, el incremento del tránsito ha desvirtuado algunas de las funciones tradicionales del espacio público (Amman, Jordania).

## 6. La vida, los espacios y los edificios

La dimensión humana es para el autor un asunto crucial en todas las partes del mundo. Las ciudades crecen de forma acelerada y ahí es donde viven la mayoría de las personas, sin embargo, la pobreza y la sobrepoblación hacen que el espacio sea aún más valioso y a su vez incrementa el registro de personas en zonas urbanas.

Por otro lado, la presión sobre las ciudades en vías de desarrollo, también lleva a una sobrepoblación en los sectores residenciales existentes, lo cual satura los servicios, los sistemas de transporte, servicios públicos y plazas, volviendo su calidad un tanto deplorable y este último hecho, convierte una calidad de vida modesta o limitada, la cual se encuentra comúnmente en la mayoría de los países subdesarrollados.

Sin embargo, en medio de estos crecimientos en las áreas urbanas, Gehl propone los métodos de planificación que ocupan en grandes ciudades en países subdesarrollados, como Curitiba y Bogotá, que han tenido resultados bastante favorables luego de producir a través de la cultura y tradición excelentes condiciones de habitabilidad y calidad de vida de los habitantes.



En muchos países subdesarrollados, una gran cantidad de las funciones diarias se llevan a cabo al aire libre, en el espacio público. La cultura, el clima y las condiciones económicas son algunas de las razones por las cuales la vida urbana tiene un gran impacto en las condiciones de habitabilidad y la calidad de vida en estas ciudades (televisión en Zanzibar, Tanzania; intercambio callejero en Dhaka, Bangladesh; y una estilista en Hanói, Vietnam).

[Los espacios y su población nos señalan cómo funcionan en ese lugar en específico lo cual es importante de comprender.](#)

[Espacios para la recreación.](#)

[Espacios para el comercio.](#)

[Espacios de servicios.](#)

protección	<p><b>Protección del tránsito y los accidentes — sensación de seguridad física</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Protección para los peatones</li> <li>Eliminar el temor al tránsito</li> </ul>	<p><b>Protección del crimen y la violencia — sensación de seguridad</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ámbito público vital</li> <li>Miradas en la calle</li> <li>Funciones que se solapan de día y de noche</li> <li>Buena iluminación</li> </ul>	<p><b>Protección de las molestas experiencias sensoriales</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Viento</li> <li>Lluvia y nieve</li> <li>Frio y calor</li> <li>Polución</li> <li>Polvo, ruido, reflejos del sol</li> </ul>
confort	<p><b>Oportunidades para caminar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Lugares para caminar</li> <li>Ausencia de obstáculos</li> <li>Buenas superficies</li> <li>Accesibilidad para todos</li> <li>Fachadas interesantes</li> </ul>	<p><b>Oportunidades para permanecer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Efecto de borde y zonas atractivas donde pararse y permanecer</li> <li>Apoyaturas donde pararse</li> </ul>	<p><b>Oportunidades para sentarse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zonas para sentarse</li> <li>Aprovechar las ventajas: la vista, el sol y las personas</li> <li>Buenos lugares donde sentarse</li> <li>Bancos en donde descansar</li> </ul>
	<p><b>Oportunidades para mirar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Distancias razonables</li> <li>Visuales sin obstáculos</li> <li>Vistas interesantes</li> <li>Iluminación artificial (cuando oscurece)</li> </ul>	<p><b>Oportunidades para hablar y escucharse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bajos niveles de ruido</li> <li>Equipamiento urbano que ofrezca lugares donde se pueda charlar</li> </ul>	<p><b>Oportunidades para el juego y el ejercicio</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alentar a la creatividad, la actividad física, el ejercicio y el juego</li> <li>De día y de noche</li> <li>En verano y en invierno</li> </ul>
placer	<p><b>Escala</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Edificios y espacios diseñados acorde con la escala humana</li> </ul>	<p><b>Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>El sol y la sombra</li> <li>El calor y el fresco</li> <li>Las brisas</li> </ul>	<p><b>Oportunidades para mirar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Buen diseño y detalles adecuados</li> <li>Buenos materiales</li> <li>Visuales atractivas</li> <li>Árboles, plantas y agua</li> </ul>

Fuente: Gehl, Gemzæ, Kirknæs, Søndergaard, "New City Life," The Danish Architectural Press, 2006. Desarrollado posteriormente por Gehl Architects — Urban Quality Consultants, 2009.

## 7. Caja de herramientas

El último capítulo del libro, hace una recopilación del contenido descrito a lo largo de los 6 capítulos previos, donde señala que el acelerado crecimiento urbano de las ciudades más grandes y pobres del mundo, representa un complejo lleno de problemas, sin embargo, la caja de herramientas más grande para la solución de algunos de estos problemas se encuentra en el punto de partida universal que es: respetar a las personas.

Lista de palabras clave: 12 criterios de calidad en relación con el paisaje peatonal.





Largas esperas  
*Tokio, Japón*



... o un equilibrio  
entre el tiempo de espera  
y la caminata  
*Copenhague, Dinamarca*

Vallas a lo largo de  
una vereda  
*Londres, Inglaterra*



... o respeto por  
los trayectos elegidos  
por los peatones  
*Kensington, Londres, Inglaterra*

Puentes peatonales  
*Nagoya, Japón*



... o cruce directo  
al nivel de la calle  
*Copenhague, Dinamarca*

Túneles peatonales  
*Zúrich, Suiza  
(previo a una reforma)*



... o cruce directo  
al nivel de la calle  
*Zúrich, Suiza  
(luego de una reforma)*

Pasar de una  
isla peatonal a otra  
*Sidney, Australia*



... o cruces peatonales  
sin interrupciones  
*Copenhague, Dinamarca*

