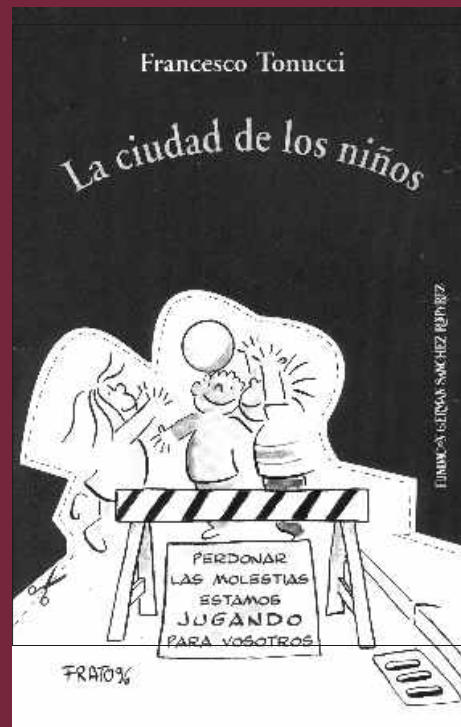




Reseña



La ciudad de los niños

Ya no hay niños y niñas jugando en nuestras calles. Esta es la prueba de que algo grave está pasando. Este libro del italiano Francesco Tonucci analiza con sencillez y brevedad un problema complejo: el fracaso de la calle como lugar de encuentro y descubrimiento. Presenta además multitud de propuestas y experiencias en marcha para transformar la ciudad desde el criterio de la infancia.

El desarrollo de las ciudades en los últimos años las ha vuelto desmedidas, segregadas y peligrosas. El tráfico y la falta de espacios públicos accesibles ha ido expulsando de las calles a los más pequeños, que han perdido así posibilidades de explorar, elegir amigos o sentirse protagonistas de su mundo. Detrás de ellos han ido desapareciendo las personas ancianas y todas aquellas que tienen dificultades para desplazarse a pie en condiciones difíciles.

La reclusión en una casa segura es, a juicio del autor, un triste remedio para huir del peligro, un remedio que se convierte en la enfermedad del aislamiento y del consumo. Frente a esta solución privada de la soledad "confortable" el libro propone intervenir de forma cooperativa en el diseño de nuestras ciudades y hacerlo con el criterio y la intervención de los niños y niñas.

Una ciudad amable para la infancia es una ciudad amable para todas las edades y condiciones. Esta es la propuesta clave de Tonucci: sustituir al ciudadano medio, ese adulto hombre, trabajador asalariado en el que se piensa al diseñar la ciudad y bajar los ojos hasta la altura de los niños. Y aceptar su diversidad "como garantía de todas las diversidades"

Las propuestas que se explican en el libro se dirigen a recuperar la calle y conseguir que niños y niñas puedan salir y moverse solos, renegociando la relación con el automóvil y buscando aliados en ayuntamientos, gerencias de urbanismo, comerciantes, hospitales o personas ancianas que aún pasean por los parques. Muchas ideas se han convertido ya en experiencias, diseños urbanos hechos en colaboración, intervención en el consejo municipal... Son realidades posibles que pasan por otorgar a la infancia derechos de ciudadanía, botones de muestra para abrocharle un traje nuevo a la ciudad.

Este libro no es sólo un análisis sencillo de los males de la ciudad y sus posibles remedios. Es también un ejercicio de nostalgia sensata, un elogio de las medidas humanas, una llamada a escuchar la palabra de quienes vivirán en las ciudades de mañana pero, sobre todo, viven ya en las ciudades de hoy. Queda por imaginar -ya lo dice el autor- cómo será la ciudad de las niñas. M.P.

Francesco TONUCCI, *La ciudad de los niños, un nuevo modo de pensar la ciudad*, Fundación Germán Sánchez Ruipérez

Aviso

Hecha la presentación en sociedad del número 0 del boletín de **A pie** os avanzamos el contenido del próximo número. Aprovechando la visita de Francesco Tonucci, cuyo libro "La ciudad de los niños" reseñamos más arriba, dedicaremos el número a **La ciudad y la infancia**.

A PIE, Asociación de viandantes
San Cosme y San Damián, 24. 1º
E-28012 Madrid
E-mail: apiemadrid@bigfoot.com



¿Quiénes okupan la ciudad?

LA AVENIDA P[r]AMPLONA en ESTRECHO

Tras cuarenta años de espera desde que se diseñó la Avenida de Pamplona, las máquinas llegaron, hace pocos meses, a Estrecho (Tetuán) para hacer realidad este nuevo espacio de la ciudad.

El resultado, hasta ahora, no ha podido ser más decepcionante y lo que podía haber sido un espacio significativo dentro del barrio, con capacidad de revitalizar su entorno y pensado para el uso y disfrute de los vecinos se está viendo reducido a una torpe ampliación de la red viaria sin mucha utilidad aparente - la presión del tráfico en la zona no justifica una operación de este tipo-. De momento, el único servicio que presta al vecindario -solo a los conductores- es como zona de aparcamiento e incluso como tal se podría haber hecho mejor; el ancho de las calzadas es tan desproporcionado que permite el aparcamiento junto a la mediana invadiendo parte del carril interior. Es sorprendente que no se hayan adoptado un criterio de diseño ya asumido desde hace tiempo y utilizado en otras zonas de la ciudad como es el empleo de *orejas* en las intersecciones. La calidad de los materiales es muy baja y se ha suprimido parte del arbolado que figuraba en proyecto...

En fin, un poco de cariño es lo que le hace falta. M.M.



LA REFORMA DEL PASEO DEL PRADO

El Ayuntamiento se está planteando cómo agilizar la entrada y salida de los miles de coches que cada día colapsan el antiguo Salón del Prado. Con este motivo ha convocado un concurso público para recibir ideas. Como señala el Concejal de Urbanismo 'seguramente no se optará por un proyecto determinado sino que se ensamblarán las ideas más interesantes'.

Se han presentado doce proyectos. Todos ellos coinciden en proponer la realización de túneles de diversa anchura desde Atocha hasta Recoletos algunos se animan y atraviesan también el subsuelo del Retiro, colocan un anfiteatro subterráneo para tres mil espectadores eliminan la verja del Jardín Botánico. sugieren pasarelas para contar así con tres niveles de circulación y dinamizar todavía más el tránsito... Hay también un proyecto que ofrece la solución de realizar el túnel en la calle de Alfonso XII -desde Jorge Juan hasta Atocha- donde no hay infraestructuras y la cota del terreno es más alta.

Un informe redactado por Gerencia de Urbanismo señala que nueve de los proyectos afectarán de manera irreversible al arbolado y que ocho de los túneles proyectados son inviables porque interfieren con infraestructuras ya existentes -líneas 1 y 2 de metro, túnel de Renfe que enlaza las estaciones de Atocha y Chamartín y con el previsto subterráneo que conectará los futuros trenes AVE procedentes de los cuadrantes N y NE con Levante. Ante semejante situación, el alcalde ha considerado conveniente pedir un informe del subsuelo al Ministerio de Fomento y ampliar el plazo que tiene el Jurado para emitir su fallo hasta Enero del año 2000. Hay además una cuestión que olvidan todos los proyectos -preocupados esencialmente por agilizar y acrecentar el ya masivo tráfico de coches- y es que esta zona ha obtenido recientemente la calificación de Bien de Interés Cultural (BIC). Creíamos que tal calificación supondría la recuperación del dieciochesco Salón del Prado -una de las joyas urbanísticas de la ciudad- y el fin de tantas intervenciones realizadas en las últimas décadas siempre tendentes a facilitar el tráfico rodado con independencia de la desvirtuación degradación de la zona. La Asociación de

Viandantes A PIE considera que el problema del tráfico no se resuelve con túneles y pasarelas sino con la implantación de un sistema de transporte público eficaz. No podemos olvidar que el parque



automovilístico de Madrid se está acercando a la estremecedora cifra de tres millones y medio de coches. Las red viaria de la ciudad está alcanzando el umbral de saturación. El espectáculo de las calles y plazas 'alicatadas' de coches empieza a ser una constante a cualquier hora del día. Asimismo la Asociación de Viandantes A PIE considera prioritaria la recuperación del antiguo Salón del Prado, un lugar para estar y pasear, un pulmón verde en el centro de la ciudad que atraía a todos los madrileños y producía asombro y delicia a cuantos visitaban la ciudad. Esperemos que el voto de censura de la Comunidad Autónoma de Madrid así lo considere. L.R.

LA ODISEA DE CRUZAR CIBELES ANDANDO

El pasado 28 de abril *A pie* organizó un acto público previo y premonitorio del "día sin coches". De Banco a Correos: la odisea de cruzar Cibeles andando, así se llamó, pretendía poner de manifiesto cómo uno de los lugares más representativos de Madrid ha quedado anulado para el tránsito peatonal en superficie, por la imposibilidad de cruzar el Paseo del Prado por un punto cercano a la diosa.

Entre el edificio de Banco y el de Correos hay poco más de 200 m, unos 3 minutos andando; para cubrir esta distancia es, sin embargo, necesario invertir 20 minutos tanto si se cruza por Alcalá y Gran Vía, como si se elige el itinerario sur, que pasa por Neptuno. La opción subterránea es más rápida, pero no es apta para quienes vayan cargados, se acompañen de niños sobre todo si van en carrito, minusválidos, o quieran pasear al aire libre. La alternativa de *A pie* consistió en cruzar, lógicamente, por el camino más corto aunque para ello hubo que saltarse las vallas (o rodearlas) y cortar el tráfico por el Paseo. El acto fue convocado conjuntamente por *A pie*, *Ecologistas en Acción*, *Colectivo de Mujeres Urbanistas*, la *Coordinadora de Minusválidos Físicos y Pedalibre*.

Se ha editado un cuadernillo con más información, que puede pedirse en la dirección de *A pie*.

M.C.



LA MAYORÍA SILENCIADA

Todos somos peatones, pero la marcha a pie es casi siempre olvidada en los planes y proyectos de las distintas administraciones y en las propuestas de los agentes sociales. Nuestros pasos quedan silenciados en los lugares y momentos decisivos de la construcción de la ciudad. Pero, para sorpresa de algunos, significan todavía mucho para el sistema de transporte y, sobre todo, son la esencia de lo urbano como espacio de convivencia y comunicación.

A pesar del intenso proceso de motorización ocurrido en las últimas décadas y de los obstáculos puestos a la marcha a pie, en la actualidad más de una tercera parte de los desplazamientos en las grandes áreas metropolitanas españolas se realizan andando (véase cuadro 1 adjunto).

	Francia	Alemania	Noruega	Suiza	Dinamarca
Fecha	1994	1989	1992	1994	1994
Viajes a pie	23%	26%	20%	29%	18%
Transporte colectivo	9%	10%	8%	12%	8%
Automóvil	63%	51%	64%	35%	54%
Bicicleta	4%	13%	6%	7%	21%
Otros	-	-	-	3%	3%

Cuadro 2. Fuente: "Town and infrastructure planning for safety and urban quality for pedestrians". H. Monheim y G. Frankenreiter European Commission. Cost Action C 6. 1998.

Es cierto que si se tienen en cuenta los kilómetros recorridos, los vehículos motorizados toman el mando y el peso del automóvil se hace mayoritario, pero en cualquier caso no existe proporción entre lo que éstos ocupan y perturban y lo que representan para la movilidad de la población. En ciudades con menor desarrollo metropolitano los porcentajes de viajes a pie son en general superiores, llegando a representar más de la mitad de los desplazamientos totales. Si además se tiene en cuenta que también se realizan andando los trayectos de acceso a los aparcamientos y paradas de los vehículos motorizados, la preocupación por este modo de desplazamiento deja de ser una actitud testimonial para convertirse en un pilar básico de la recuperación de la ciudad.

En el debate sobre la sostenibilidad urbana esta importancia de la marcha a pie es un elemento diferencial positivo con relación a las ciudades europeas. Desafortunadamente, en otros lugares de Europa, la dependencia respecto al automóvil ha alcanzado todavía mayores cotas (véase cuadro 2 adjunto). Los datos llaman la atención también en relación al transporte colectivo, pues la pretendida calidad que se le atribuye no es

	Barcelona	Bilbao	Madrid	Sevilla	Málaga
Ámbito	Área metropolitana	Provincia	Área metropolitana	Área metropolitana	Área metropolitana
Habitantes	3.700.000	1.140.000	4.577.000	1.022.000	732.000
Fecha	1996	1997	1996	1995	1993
Viajes a pie	34%	44%	37%	41%	49%
Transporte colectivo	31%	19%	34%	17%	13%
Automóvil	35%	31%	29%	37%	34%
Otros	-	6%	-	5%	4%

Cuadro 1. Fuentes: "Estudio de Movilidad en Bizkaia", (1998); Encuesta de Movilidad Origen-Destino de Málaga (MOPTMA, 1993); Plan Intermodal de Transporte del Área Metropolitana de Sevilla, (1995); Jornadas Técnicas sobre la Encuesta Domiciliaria de Movilidad, Madrid (1998); y "La mobilitat quotidiana a la Regió Metropolitana de Barcelona", (1997).

caldo de cultivo de grados inéditos en la dependencia respecto al automóvil. La evolución de las áreas metropolitanas de Madrid y Sevilla (véase gráfico 3 adjunto) puede servir de ilustración sobre lo ocurrido a este respecto, observándose cómo el vehículo privado es el gran vencedor del proceso sin que sean suficientes los esfuerzos en pro del transporte colectivo.

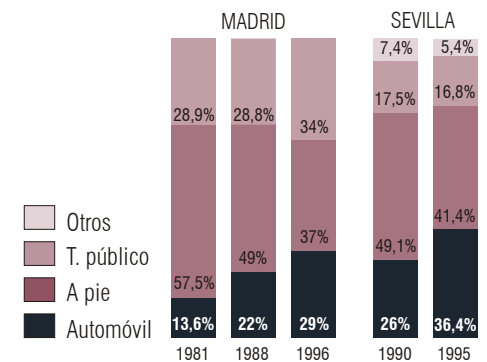


Gráfico 3. Fuentes: Madrid Región Metropolitana. CAM, 1990; "Estrategia de transportes en la región metropolitana de Madrid". CAM, 1988; y Jornadas Técnicas sobre la Encuesta Domiciliaria de Movilidad en la Comunidad de Madrid 1996. Consorcio Regional de Transportes (1997 y 98). Plan Intermodal de Transporte del Área Metropolitana de Sevilla, Junta de Andalucía (1995).

Hay que advertir que este proceso de reducción del papel del peatón en el sistema de transportes urbano presenta una fuerte inercia, pues las políticas urbanísticas y de transporte vigentes generan un menor atractivo para caminar, de manera que es previsible que sin un cambio sustancial de rumbo, el predominio de los viajes motorizados y, en particular, del automóvil, siga incrementándose. Para dicho cambio de rumbo se requieren múltiples medidas aplicadas durante un periodo relativamente largo que hace falta iniciar ahora. Pero se necesita sobre todo romper la espiral del silencio, dejar de ser silenciosos comparsas de la destrucción urbana, evitar que la mayoría silenciada sea por más tiempo la mayoría silenciosa con la que nadie cuenta.

A.S.