

## CALLES VIVAS

## recuperando la calle para la gente

Aprovechando una ambiciosa convocatoria realizada la pasada primavera por diversas asociaciones de vecinos del distrito Centro, en los alrededores de la plaza de Chueca, A pie ha podido poner en práctica una de las acciones más largamente deseadas, los 'espacios robados'. A lo largo de un día, las plazas de aparcamiento que iban quedando libres de coches fueron inmediatamente precintadas por los viandantes y ocupadas por diversas actividades lúdicas: un ensayo musical, un rincón de lectura, juegos de niños, una timba de cartas, un jardín efímero... Mediante la acción se hizo evidente que los 10 metros cuadrados de espacio público y colectivo que ocupa como media cada vehículo estacionado es una superficie hurtada al uso vecinal y que puede usarse de otra manera, recuperando la calle como espacio de relación social.



## ICARRITOS AL BUS!

## o de cómo el Ayuntamiento de Madrid rectifica después de un año

El Colectivo de Mujeres Urbanistas inició en 2003 una campaña de recogida de firmas para solicitar el cambio en la normativa que permitiera el acceso de carritos de bebé desplegados en los autobuses. En la Semana de la Movilidad de ese año se permitió subir a los autobuses con los carritos abiertos, pero a los pocos días la medida fue retirada por la EMT.

Aprovechando que el tema de la Semana de la Movilidad de 2004 ha sido 'Los niños y la ciudad', el Colectivo ha cerrado la campaña con la entrega de casi 4.000 firmas en el Ayuntamiento de Madrid, acompañadas de un carrito oficial para que el alcalde pueda comprobar por él mismo la odisea de desplazarse las calles de Madrid con un bebé en cochecito.

Parece que la campaña ha surtido efecto y en breve habrá autobuses acondicionados para llevar los carritos abiertos.

El desplazamiento peatonal con carrito es muy complicado; padres y madres encuentran continuamente barreras que dificultan su movilidad. En el caso de utilizar el transporte público las condiciones, hasta ahora empeoraban, obligando a los usuari@s a plegar el carrito, tomar el niño en brazos, coger las bolsas de la compra, pagar el billete y al mismo tiempo sentarse antes de que el conductor arrancase el autobús. Esta situación presentaba importantes riesgos para la seguridad del bebé y era un factor de disuasión en el uso del transporte público. En otras ciudades de nuestro entorno como Berlín, Londres, San Sebastián o Barcelona hace tiempo que se permite el acceso de carritos de bebé desplegados; no se entiende cómo una medida puede ser positiva para los residentes de algunas ciudades y no para los madrileños.

## UCI, Unidad de Contaminación Individual

*todas las ventajas del coche pero sin el coche*

¡Ya está aquí! Tras una impaciente espera, el colectivo de arte urbano La Fiambrera Obrera presentó públicamente su revolucionaria 'Unidad de Contaminación Individual', que, si bien es posible que no solucione los problemas que genera el tráfico, permitirá a los no conductores desahogarse del mismo modo que los que conducen: a base de bocinazos y emisión de malos humos. El sistema "Chorro-Fluss" patentado, la bocina ultrasónica y el robot insultador automático configuran este nuevo aparato que sin duda será un antídoto contra el estrés que sufrimos los viandantes. Más información en: [http://www.sindominio.net/fiambrera/sccpp/feb\\_may/uci.htm](http://www.sindominio.net/fiambrera/sccpp/feb_may/uci.htm)



## PAISAJISMO URBANO

En esta primera década del siglo XXI, la ciudad de Madrid va a ser escenario de grandes operaciones urbanísticas que van a cambiar bastante su fisonomía y que tienen como meta temporal la fecha olímpica de 2012. Hace veinte años, Barcelona se encontró en una coyuntura similar con motivo de los Juegos Olímpicos de 1992. La mejora de calidad en el medio urbano barcelonés que produjeron las operaciones urbanísticas realizadas entonces resulta evidente para todo aquel que visita la ciudad. Por ello, podría resultar conveniente conocer y aprovechar su experiencia.

En primer lugar consideraron necesario debatir y llegar a un acuerdo sobre el modelo de ciudad, ya que eran proyectos a largo plazo que necesariamente serían llevados a la práctica por sucesivos equipos municipales independientemente de su orientación política.

Apostaron por un modelo de ciudad para la gente. Después de medio siglo de soluciones urbanísticas para facilitar la circulación y el transporte motorizados, se buscó la recuperación del espacio público como lugar de encuentro, calles para andar y plazas para estar. Esta recuperación del espacio público para la gente significó la restauración de tramas urbanas desgarradas que impedían la continuidad de los paseos, la ampliación de aceras, la eliminación de barreras arquitectónicas mediante el rebaje de bordillos en los cruces o mediante la supresión de aceras en calles estrechas, la aparición de nuevos elementos de mobiliario urbano como las barreras permeables de bolardos que impiden la invasión del espacio peatonal por parte de los conductores, las orejas que amplían la superficie de las aceras en las esquinas, los pasos de peatones con lomos realzados que obligan a reducir la velocidad de los vehículos... y también las rampas de los aparcamientos subterráneos.

Otro elemento de cambio fue la consideración de la vegetación como un elemento fundamental para la calidad del medio urbano. De todos es sabido que la vegetación ayuda a regular la tem-

peratura, aporta oxígeno, absorbe el polvo, amortigua el ruido y además procura una influencia psicológica beneficiosa. Se plantearon el verde en la ciudad como un subsistema y no como un adorno. Optaron decididamente por llevar a la práctica la idea de que la vegetación debe ser una trama integrada en la ciudad: patios de manzana ajardinados, jardines de barrio, calles arboladas y con bulevares que actuaran como corredores verdes conectando los parques de la ciudad entre sí y que terminaran en los espacios verdes naturales de gran escala.

El jardín de barrio como elemento clave en la planificación del verde en la ciudad fue una acertada apuesta del por entonces recién creado Instituto Municipal de Parques y Jardines. El jardín de barrio significa optar por la proximidad y no por la construcción de antiecológicos grandes parques periféricos a los que necesariamente se ha de llegar motorizado. El jardín de barrio garantiza a los ciudadanos una zona de expansión al aire libre a no más de doscientos metros de su vivienda, a donde puede llegar a pie en cinco minutos. El jardín de barrio no es un lugar anodino con un par de árboles, cuatro bancos y unos columpios. Tiene unas características morfológicas definidas: es un lugar cerrado, un lugar para el paseo, el reposo, el deporte y el juego, una isla que proporciona confort y tranquilidad, con un trazado en el que hay una idea, es una escena creada para comunicar algo.

Todas estas realizaciones suponen la recuperación de las ideas higienistas preocupadas por la ventilación y el asoleamiento que caracterizaron los ensanches urbanos de la segunda mitad del siglo XIX pero con el valor añadido de un espíritu sensible a los procesos ecológicos y a las singularidades del lugar. No se ha realizado una jardinería banal de praderas y mosaicocultura sino que se han tenido en cuenta las características físicas del medio a la hora de idear el trazado y de elegir la vegetación.

Por lo que se refiere a Madrid, las actuaciones

urbanísticas que se plantean para el año 2012 son una oportunidad histórica para revisar la idea de ciudad, el sentido del espacio público y la necesidad de superponer a la fábrica urbana una estructura totalizadora de espacios verdes con un contenido cultural y ambiental.

En el centro histórico debería evitarse la 'cultura alcorque' tan en boga en los últimos años y apostar por árboles singulares en lugares precisos. En los ensanches de Salamanca, Retiro, Chamberí, Vallehermoso... el arbolado tiene la función de crear techo para procurar sombra durante la canícula estival. Los árboles deben tener las dimensiones adecuadas a la sección de calle y deben ser caducifolios para permitir el asoleamiento en invierno. No deben ser arbolillos de adorno de porte tortuoso y ramas a la altura de los ojos, tampoco deben ser árboles de cruz baja y porte fusiforme que no ofrecen el cobijo del parasol de su copa. Habría que recuperar los bulevares arbolados que junto al arbolado de las aceras configuran un techo vegetal en las calles anchas mejorando su calidad ambiental. En los barrios nuevos de bloques aislados, el espacio entre los edificios no debe ser un mero espacio residual sino que debe ser configurado jardinísticamente de acuerdo con una idea. No hay que olvidar, por último, los espacios naturales que todavía quedan, que no deberían ser destruidos por las infraestructuras o por ajardinamientos banales y cuyo acceso a pie o en bici desde la ciudad debería estar asegurado.

Los gestores de la ciudad parecen propensos a olvidar que el espacio público es su gran responsabilidad. Su misión principal es atender a la configuración de un entorno urbano favorable al desarrollo vital de cada individuo y respetuoso con el medio físico. La circulación no debe ser el factor único determinante del urbanismo. No somos peatones o conductores, somos ciudadanos. Reivindicamos el espacio público como lugar de encuentro donde ejercer la ciudadanía.

Luisa Roquero

peatón  
BONZO  
SE COMPROMETE



A PARAR  
LA GUERRA  
Que Diariamente el coche  
entraba contra  
Nuestras Ciudades

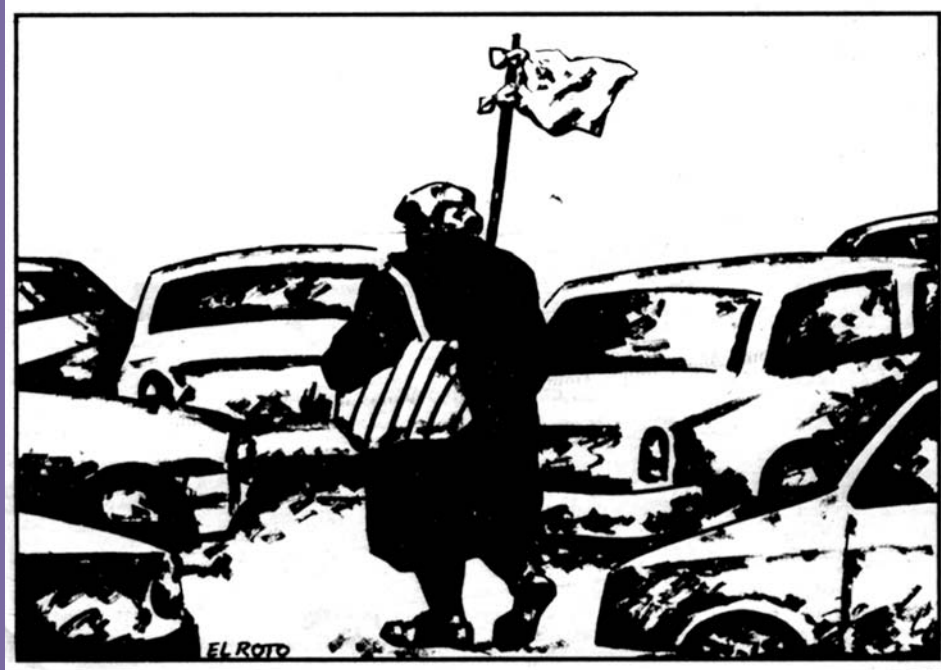
peatón BONZO  
TITULACIÓN DE EXPERTOS  
EN PANTALONES, ALMOZNAQUES,  
ACCESORIOS PARA EL PEATÓN  
Y "JERICATAS" VARIAS

## EN SEVILLA CONTRA EL COCHE

El Peatón Bonzo llega desde Sevilla para ayudarnos a poner freno a la agresión diaria que el automóvil ejerce sobre los ciudadanos. Abandonando su actitud sumisa y victimista, el viandante pasa a la acción y se enfrenta a las máquinas en los pasos de cebra, dispuesto a hacer valer sus derechos.

¡Que se asusten ellos!



叙  
情  
詩

## Reseña

Si tienes tiempo para conversar  
 leer libros  
 si tienes tiempo para leer  
 caminar a montaña, desierto y océano  
 si tienes tiempo para caminar  
 cantar canciones y bailar  
 si tienes tiempo para bailar  
 siéntate en silencio, afortunado, feliz idiota.

**Nanao Sakaki**  
 "Rompe el espejo", 1996

Trad: Nacho Fernández.

"Esta nueva publicación está dirigida a los representantes políticos locales, profesores, directores de centros de enseñanza, padres y madres y, en definitiva, a todas las personas a quienes preocupa la evolución de su entorno o la movilidad y la salud de los 90 millones de niños europeos". Con esta aclaración de su prefacio se abre esta publicación en la que después de constatar el deterioro del medio ambiente en las ciudades y cómo este deterioro afecta de manera especial a los niños, no se queda en el lamento y da pistas sobre lo que se puede hacer basándose en el principio "SE ADMITEN NIÑOS" para adaptar el entorno a sus necesidades, ilustrándolo con ejemplos concretos de programas llevados a cabo con éxito en distintas ciudades europeas. Los autores, tras lamentar que el derecho a la movilidad no forme parte de los Derechos del Niño hacen un repaso claro con muchos datos de cómo la ciudad es hostil a niños y jóvenes, desmontando la idea comúnmente aceptada de que ello sea inevitable.

Entre las propuestas, el libro hace hincapié en la necesidad de que los niños vayan andando al colegio, en lugar de llevarlos en coche, para favorecer su autonomía, mejorar su salud etcétera, poniendo ejemplos de ciudades donde se ha logrado invertir la tendencia. Se insiste en la necesidad de promover el uso de bicicletas por niños y adolescentes, en estos últimos en lugar de los peligrosos ciclomotores y propone dejar de considerar a los niños como adultos en miniatura y hacerles participar en las decisiones que les afectan y el diseño de las ciudades como una medida indispensable.

El libro acaba con un listado de recursos —direcciones, videos, CDs etc— que pueden ser de gran utilidad para las personas interesadas en el tema. La publicación está editada por la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea y se puede conseguir gratuitamente dirigiéndose a fax (32-2) 2996198 e-mail: [env-pubs@cec.eu.int](mailto:env-pubs@cec.eu.int) [http://europa.eu.int/comm/environment/youth/air/kids\\_on\\_the\\_move\\_es.pdf](http://europa.eu.int/comm/environment/youth/air/kids_on_the_move_es.pdf)



U. SCHOLLAERT

**La ciudad, los niños y la movilidad**

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas  
 Luxemburgo, 2002

**A pie, Asociación de Viandantes**  
 San Cosme y San Damián, 24. 1º  
 E-28012 Madrid

[apiemadrid@bigfoot.com](mailto:apiemadrid@bigfoot.com) | <http://www.telefonica.net/web/apiemadrid>

## CALLES VIVAS



**ESPACIOS ROBADOS, ESPACIOS RECUPERADOS**