

FACTO POR LA MOVILIDAD

organizaciones ciudadanas y ecologistas presentan a los políticos un pacto social

Tras abandonar la Mesa de Movilidad convocada por el Ayuntamiento de Madrid (como ya informamos en el número anterior de este boletín), A PIE, junto con el resto de organizaciones ciudadanas y ecologistas que se integraban en ese foro, presentó un documento de pacto social propio. La intención del mismo es generar debate y, a la vez, arrojar algo de luz sobre la manera de abordar el problema de la movilidad en Madrid, aportando nuevos enfoques y soluciones.

El objetivo es conseguir el mayor consenso posible entre todos los agentes implicados en la gestión y desarrollo de la movilidad (ciudadanos, empresarios, políticos, trabajadores,...) sobre cuáles son los problemas que se dan en Madrid y cuáles podrían ser sus soluciones. Se parte de la base de que una movilidad sostenible solo será

posible a través de un proceso negociado y participativo.

Tratando de avanzar en este sentido, el documento de Pacto Social se ofreció a distintas organizaciones y asociaciones sociales y ciudadanas que lo suscribieron en un acto de adhesión que tuvo lugar el pasado mes de febrero.

Posteriormente se ha presentado este documento a los partidos políticos con representación municipal, IU, PSOE y PP, además de a L@s Verdes que lo solicitaron expresamente.

Con vistas a las próximas elecciones municipales se ofrecerá a estos partidos la posibilidad de firmar una carta de compromiso por la que asumirían, de cara a un futuro gobierno, los puntos que se expresan en el documento de pacto, especialmente los que hacen referencia a la creación de un Consejo consultivo de la movilidad representativo del conjunto de la sociedad, y un Observatorio de Madrid, como órgano de control y diagnóstico de la evolución de la movilidad en la capital.

KOMITÉ DE ACCIÓN PEATONAL

el peatón se rebela contra la tiranía del conductor y su vehículo

El pasado mes de febrero, un nuevo grupo de agitación social autodenominado KAP, Comité de Acción Peatonal, hizo su presentación en público durante el acto de celebración del primer aniversario del Centro Social Okupado LAB03.

Defensor de los derechos de los peatones, este nuevo colectivo hizo su aparición en escena presentando una campaña que bajo el lema,

“Peatón, si el coche te molesta, EMPAPÉLALO”

anima a los ciudadanos a defenderse de la agresión que cada día suponen para el peatón las conductas incívicas y antirreglamentarias de muchos conductores madrileños. Para ello ha editado una serie de pegatinas que, en un irónico paralelismo con las pegatinas de la ITV, permiten

comunicación un completo documento que con el título de “Salta Madrid” pretendía ser un primer intento de establecer un método válido para valorar la calidad, comodidad y seguridad, desde un punto de vista peatonal, de las calles de Madrid. Este sistema se ponía en práctica evaluando los recorridos peatonales propuestos a l@s ciudadan@s por el consistorio en su campaña “Anda Madrid” para la promoción de los desplazamientos a pie por la ciudad. El resultado del estudio arrojaba unos resultados contundentes; los 16 recorridos propuestos acumulan más de 600 obstáculos o barreras.

Para comprobarlo ese mismo día realizamos uno de los trayectos propuestos, explicando a los medios de comunicación los problemas encontrados.

El documento citado así como una información completa de la Semana de la Movilidad se puede encontrar en el sitio web de A PIE (<http://www.telefonica.net/web/apiemadrid>) o dirigiéndose a la asociación directamente.

2002, el Madrid olímpico hoy la ciudad como centro de actividades.



al peatón advertir al conductor de la molestia que está causando y controlar su reincidencia. L@s viandantes cuentan con pegatinas de tres colores; verde para avisar de que el vehículo molesta, amarilla para advertir de que sigue molestando, y roja para amenazar con que va a dejar de molestar...

Es evidente que nos encontramos ante un grupo de ciudadanos y ciudadanas viandantes que ya no están dispuestos a seguir asumiendo el papel de víctima indefensa ante la agresividad que despliegan en nuestra ciudad los conductores con sus vehículos.

Aunque A PIE realiza su labor reivindicativa desde posturas más moderadas resulta estimulante que surjan otras formas de expresión más directas que tratan igualmente de cambiar el papel que el viandante juega en el Madrid actual.

En A PIE tenemos pegatinas a disposición del que las necesite, ejerciendo de intermediarios entre l@s ciudadan@s y este nuevo grupo batallador, sin sede ni representantes conocidos.



LAS MUJERES:

DE PEATONAS A CONDUCTORAS

En las ciudades españolas los desplazamientos a pie representan entre una tercera parte y la mitad de la movilidad, pero son las mujeres las que realizan la mayor parte de estos viajes. La movilidad de las mujeres está condicionada por el papel que desempeñan socialmente, por su incorporación o no al mercado laboral, así como por su edad. Una gran mayoría realizan itinerarios complejos: en una misma salida tratan de resolver varias cosas, por lo que sus trayectorias marcan esquemas complicados; de la casa se va a la guardería, se hace la compra o se acompaña al abuelo a la consulta del médico; esta movilidad dibuja una tela de araña que tiene como punto de partida el hogar, y que se estructura fundamentalmente en desplazamientos peatonales.

Las mujeres que se desplazan andando cargan con bultos, trasladan la compra hasta los hogares, llevan las carteras de los niños; suelen acompañar a otras personas que por diversas razones dependen de ellas; es frecuente verlas empujando sillas de ruedas, carritos de la compra o de bebé. Acciones todas ellas que se convierten en verdaderos proezas por las dificultades derivadas de un absurdo diseño de los espacios urba-

los, agravado por el indebido uso que los conductores hacen de la calle.

Este sinfín de conflictos cotidianos muestra cómo la ciudad no se adapta a las necesidades de las mujeres y como la nueva ciudad, que coloniza las periferias, tiene aún mayores incertidumbres para los peatones: rectas y amplias calles, sin árboles, sin tiendas, con muchas casas todas iguales, una urbanización que no logra ser ciudad; un espacio vedado al caminante, negado para el encuentro o la comunicación; son espacios conscientemente diseñados para el rápido paso de los automóviles, donde los más débiles no tienen cabida.

Ante este panorama, las pautas de movilidad de las mujeres han experimentado en los últimos veinte años un incremento generalizado de los desplazamientos motorizados frente a los modos más compatibles con la mejora de la calidad ambiental, como los peatonales.

Las dificultades que las mujeres padecen en la ciudad actual, obliga a que muchas opten por soluciones motorizadas para sus desplazamientos habituales.

Entre 1981 y 1996 los viajes andando efectuados por las mujeres madrileñas son los que han registrado una mayor disminución, siendo sustitui-

dad peatonal, y para la consecución de una ciudad más amigable ambientalmente.

Por otro lado, los avances en la incorporación de los principios feministas a la vida cotidiana, han hecho ver a muchas mujeres su derecho a tener comportamientos similares a los de los hombres. En la elección del automóvil como modo de desplazamiento, la mujer conquista no sólo un símbolo cultural sino también el emblema del poder económico que representa socialmente, y que hasta hace pocas décadas era privativo de los varones.

En el futuro es necesario analizar si el automóvil, y el cada vez mayor uso que las mujeres hacen de esta forma de transporte, contribuirá a que la mujer reconquiste espacios y mejore su situación general, o si por el contrario, sólo servirá para copiar modelos masculinos que no coinciden realmente con sus verdaderas necesidades.

La falta de un análisis profundo de la movilidad femenina ha llevado en muchas ocasiones, a confundir las conquistas del progreso con las necesidades de las mujeres en su movilidad cotidiana. Habría que estudiar con detenimiento si la ciudad suburbial, basada en el alejamiento y en el uso del vehículo privado, permite a las mujeres ser más libres, o si por el contrario, las enclaustra en compartimentos estancos donde la socialización es cada vez más difícil.

■ Evolución de la distribución modal de la movilidad en la CAM por género(1947-96)

%	A pie		T. Público		T. Privado	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
1974	65	42,6	25,4	32,8	9,6	24,6
1981	67	45,8	25,4	32,6	7,3	20,9
1988	59,4	42,3	26	25,2	11,3	27,1
1996	45,09	31,89	34,23	28,78	20,48	39,33

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Consorcio Regional de Transporte, 1996

■ Evolución de los conductores en España por genero (1980-2000)

	Hombres		Mujeres		Conductores	
	Total	%	Total	%	Total	%
1980	7.581.712	77,14	2.246.623	22,86	9.828.335	26,08
1986	8.975.139	72,70	3.370.450	27,30	12.345.589	32,76
1990	9.969.898	69,49	4.377.241	30,51	14.347.139	38,07
1996	11.255.539	65,49	5.932.077	34,51	17.187.616	44,21
2000	11.944.220	63,10	6.986.043	36,90	18.930.263	47,32

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Anuario Estadístico, DGT.2000

DÍA SIN COCHES 2002

o de cómo el Ayuntamiento de Madrid hizo el ridículo

El Día Sin Coches previsto para el año 2002 fue diferente. Esta vez la Unión Europea complementaba la celebración tradicional del 22 de septiembre con toda una semana dedicada a la movilidad de la que dicha celebración sería solo el colofón.

Las directrices definidas desde Europa establecían que cada día de esa Semana de la Movilidad debía dedicarse a un tema específico relacionado con los problemas de movilidad y accesibilidad que viven nuestras ciudades.

Este reto lo asumimos un conjunto de organizaciones ciudadanas y ecologistas que organizamos un ambicioso programa de actos temáticos para dicha semana.

A PIE se encargó de los preparativos del Día del peatón. Ese día se presentó a los medios de

dos por los desplazamientos en transporte público y, sobre todo, por un incremento enorme en el uso del automóvil. A pesar de esta evolución, los viajes peatonales continúan siendo los mayoritarios entre las mujeres, alcanzando un 45%.

Lo que ocurre es que han aparecido nuevas pautas de comportamiento en la movilidad cotidiana: acciones como comprar, llevar los niños al colegio o ir a trabajar, siguen siendo realizadas por mujeres, pero ahora en modos motorizados.

Un indicador que también permite observar esta tendencia es el incremento del número de conductoras. En 1980 únicamente representaban el 6% de la población española, mientras que ahora suponen más del 17%. Desde 1997, cada año, la cifra de nuevas conductoras es superior a la de nuevos conductores. Este nuevo panorama refleja una realidad y unas tendencias futuras que, desgraciadamente, son negativas para la movili-

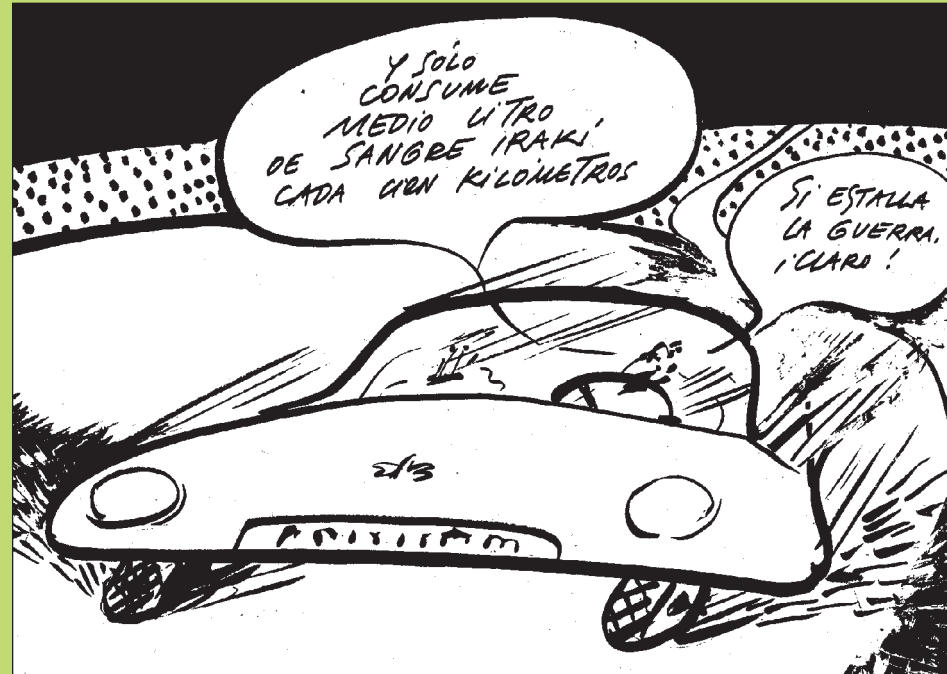
La planificación urbanística de nuestras ciudades pone difícil las cosas a las mujeres; las distancias cada vez más alejadas obligan a invertir más tiempo en los desplazamientos; las tareas siguen siendo las mismas que hace medio siglo, con las mujeres volcadas en el cuidado y avituallamiento de la unidad familiar, pero ahora todo está más lejos y se emplea más tiempo para acercarse hasta los diferentes destinos.

Pero esta tendencia no significa que las cosas vayan a ser siempre así. Es necesario instaurar escenarios de reconversión y reequilibrio de la movilidad general hacia pautas de una movilidad, social y ambientalmente sostenible que facilite la vida de las mujeres. Una ciudad habitable se consigue con la autonomía y singularidad de las personas. Para ello es necesario volver a caminar y tener menos prisa.

En el libro que hoy reseñamos, la autora -geógrafa especializada en temas de movilidad urbana y espacio público- intenta superar el análisis causal "que hasta hace poco era el único enfoque para abordar este binomio imperfecto de la ciudad y el transporte". Para ello analiza el concepto de movilidad cotidiana desde múltiples puntos de vista, incluyendo también las posiciones ecológicas y el reto de la sostenibilidad. La autora diferencia entre movilidad y medios de transporte, que son "dos variables diferentes, aunque complementarias e interrelacionadas en el ámbito urbano", y hace hincapié en que, a pesar de que las políticas de transporte urbano constan de muchas actuaciones, grandes y pequeñas, los debates urbanos se centran casi exclusivamente en la dicotomía entre el transporte privado y el transporte colectivo. Hace un recorrido histórico de los medios de transporte urbanos hasta llegar al uso del coche como nuevo paradigma para, después, abordar de forma monográfica el estudio de tres ciudades: Barcelona como ciudad policéntrica, París como ciudad-capital y Milán como ciudad-región.

El estilo del libro es más académico que divulgativo y, al final, se echan de menos unas conclusiones, aunque fueran de carácter provisional. A pesar de lo dicho, hay que dar la bienvenida a estudios como éste, que ayudan a reflexionar sobre una cuestión, la del transporte y la ciudad, lo cual en todas partes - pero sobre todo, aquí, en Madrid- buena falta hace.

Elena Domingo Díez de la Lastra



Hallazgos

El Paraíso Perdido

El Paraíso Perdido del ciudadano es la calle. Cuando el automóvil invadió y ocupó la calle, el ciudadano perdió su Edén, su status de transeúnte y su privilegio de paseante y a este nuevo ser, errático y desterrado, se le denominó peatón; es decir, peón.

Como en el juego del ajedrez, ser peón en el complejo juego del tráfico conlleva cumplir unas normas estrictas y seguir un camino preciso lo que, dicho de otro modo, significa que el uso del automóvil trajo consigo una ideología segregacionista, relegando al ciudadano proscrito al redil de las aceras y amenazándole de muerte si rebasaba los límites establecidos. Cambió, por tanto, la visión de la ciudad. Si antes era céntrica y gozosa, con los nuevos invasores pasó a ser triste y limitada, amarga y lateral.

El modelo de este nuevo Estado del Apartheid puede resumirse en una pequeña historia que recogió la prensa de entonces. Contaban que, en cierta ocasión, visitó la cadena de montaje de una importante empresa automovilística un conocido competidor y el Presidente de la Compañía, satisfecho con la minuciosa organización del trabajo que había diseñado, le dijo:

-Una hora y cinco minutos después de llegar la primera pieza a manos del primer obrero, el auto sale del taller.

El distinguido visitante le miró un poco maliciosamente y replicó:

-Eso no es nada, mi querido amigo. En mi fábrica, una hora después de que la primera pieza ha pasado por las manos del primer obrero, entra en el

hospital el primer transeúnte atropellado.

A tanto llegó el número de automóviles circulando por las ciudades y tanta era la siniestralidad que Lord Thomas Robert Dewar, en un rasgo de humor inglés cruzado con humor negro, resumió la nueva realidad con una frase antológica:

"Hay dos clases de peatones: los rápidos y los muertos."

Según un estudio realizado por una Compañía Aseguradora, el 47,6% de los conductores se saltan los semáforos en rojo y ámbar y un 21,2% no respeta la prioridad en los pasos de peatones. La ciudad, pues, convertida en coto; las aceras y los pasos de cebra, en la diana del tiro al blanco.

En una ciudad como Madrid, con 2.200 km de calzada, por donde circulan, diariamente, 1.800.000 vehículos, 52 personas murieron atropelladas en el año 2000 y 48 en 2001. Para cruzar un semáforo hay que hacerlo, al menos, a una velocidad de 1,3 metros por segundo. El peatón, por tanto, sí debe ser tan rápido como vaticinaba Lord Thomas o más, incluso, que Forrest Gump para no morir en el intento, tan ágil como Rambo, moviéndose por las trochas de la selva de asfalto, y tanto, o mucho más veloz, que el Correccaminos haciendo "mic mic" a quienes quieren atraparle.

Sí, hoy por hoy, en estos tiempos que corren, ya no le queda al peatón otro Paraíso Perdido que el Más Allá, lugar idílico, sin duda, pero nada terrenal, al que un coche puede enviarle si, al caminar, va despacio, COMO ANTES SE ACOSTUMBRABA.

Felipe Ángel Rodríguez
(artículo aparecido en la revista "Cyt" de la Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO, nº 21 de abril de 2002).

Carme Miralles-Guasch
Ciudad y transporte
El binomio imperfecto

Ariel Geografía

Carme MIRALLES-GUASCH

Ciudad y transporte

Ediciones Ariel
Madrid, 2002

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

apiemadrid@bigfoot.com | http://www.telefonica.net/web/apiemadrid

El Komite de Acción Peatonal aparece en escena y se defiende al grito de:

Si el coche te molesta,
EMPAPÉLALO

