



AMPLIACIÓN DE LA m-30, una "calle" sin peatones, a pagar por todos en 35 años

El año 2005 ha sido el del arranque del proyecto soñado por el alcalde Gallardón, tras la no por esperada menos sorprendente decisión del Consejo de Estado de cambiar el carácter de autovía de la M-30, convirtiéndola en una hipertrófica y disfuncional "calle" más de la ciudad. Ha dado comienzo así el despliegue de toda una serie de trampas para afrontar la ampliación de la ahora denominada Calle-30 sin cumplir los requisitos necesarios en un proyecto de tal magnitud, con la prisa, la desinformación y el despilfarro como señas de identidad del proceso. A ello se añade la ausencia de debate y de consenso, la inexistencia de los pertinentes estudios de tráfico e impacto ambiental, la carencia de

información y de participación pública, y un sinfín de irregularidades cuyo propósito es ocultar las implicaciones reales del proyecto: una invitación al empleo masivo del coche, con el consiguiente empeoramiento de los ya maltrechos índices de calidad de vida de Madrid (más emisiones, más ruido, más barreras, etc.), todo ello con una inversión pública desmesurada e injustificada que comprometerá la viabilidad de otras políticas públicas en las próximas legislaturas.

Ahora Gallardón espera la inspección de la Unión Europea y por primera vez pide calma, quizás consciente de que la manida 'alfombra verde' no puede esconder tanto despropósito, para encontrar la manera de engañar a los inspectores de Bruselas y, nuevamente, a los vecinos de Madrid.

ORDENANZAS, ACERAS Y MOTOS

*la sentencia a favor de los peatones
recorrida por el Ayuntamiento*

El 18 de febrero de 2005 la prensa recogía la noticia de que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid anulaba un artículo de las ordenanzas de circulación del Ayuntamiento de Madrid de 1998 el cual permitía aparcar las motos en las aceras. La sentencia respondía a una denuncia realizada siete años antes por A PIE. Las reacciones a la noticia se polarizaron entre el aplauso y los insultos que nos fueron llegando por diversos medios.

Nuestra argumentación, aceptada por los jueces, es que la legislación estatal de seguridad vial establece que las aceras son para los peatones y no un espacio que, según la ordenanza, podía acoger motocicletas aparcadas en ciertas condiciones de ancho de acera. Nuestro rechazo a legalizar de esa

posibilidad de aparcamiento se deriva de la necesaria defensa de un espacio peatonal siempre amenazado y, en segundo lugar, del temor a que una vez aceptado el aparcamiento se justificara también la circulación en la acera hasta el mismo, poniendo en riesgo físico y jurídico a los peatones.

Lo más decepcionante del caso ha sido la reacción del equipo de gobierno que, en su afán de promover la moto como supuesta alternativa al automóvil, recurrió la sentencia al Tribunal Supremo y, además, mantuvo el artículo anulado por los jueces en una nueva ordenanza (artículo 62 de la Ordenanza de Movilidad del 26/09/2005. Véase el texto en la página de normativa municipal de la web: www.munimadrid.es). Quizás el siglo que viene el Supremo (ser o ente) nos vuelva a dar la razón, pero no sabemos qué efectos tendrá sobre la ordenanza que entonces estará vigente (aquí y en los cielos).

BARRIO DE LAS LETRAS

*restricciones al tráfico
en el corazón de la capital*

En septiembre de 2004 se implantó en este barrios un sistema denominado 'Área de Prioridad Residencial' que restringe la circulación excepto para residentes, transporte público, servicios y urgencias. Un año más tarde, la vigilancia de los agentes de movilidad y policía municipal fue sustituida por un mecanismo automático de control de accesos que, mediante cámaras, contrasta las matrículas de los vehículos que acceden al área con las de los residentes y autorizados

y, en su caso, se tramita la correspondiente denuncia.

La calidad de vida del barrio ha mejorado sustancialmente, pero quedan pendientes todavía algunos aspectos cruciales. Hace falta recuperar la población y la vitalidad del barrio, garantizando los equipamientos, comercios y servicios de proximidad todavía puestos en cuestión por la especialización hostelera y de restauración que sufre la zona.

La medida, fruto de las reivindicaciones de la Asociación de Vecinos del Barrio de las Letras con la que colaboró A PIE, se quiere extender a otros barrios del centro de Madrid como el de las Cortes y el de Embajadores.

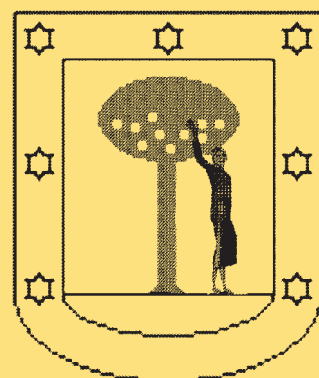
LA BARONESA RAMPANTE

*logra retrasar
el Plan Prado-Recoletos*

Muchos años han tenido que pasar para que el Ayuntamiento escuchara la voz de los ciudadanos; de poco sirvieron las alegaciones o las intervenciones en foros y debates; fue necesario que una persona con gran poder económico y cultural, la baronesa Carmen Thyssen, abriera la ventana para la reflexión del proyecto.

En este momento el eje Prado-Recoletos regala a los madrileños un espacio para la estancia y el paseo sin necesidad de acometer ninguna obra. Por supuesto que los peatones deseamos recuperar espacio para caminar. Pero bastaría con realizar actuaciones de escaso presupuesto mediante la eliminación de un par de carriles de la calzada actualmente destinados al paso de coches, para convertir ese espacio en aceras para los viandantes.

Gracias baronesa, ahora los peatones esperamos que continúe con su empeño, apoyando a la ciudadanía en otras operaciones devoradoras de árboles en Madrid.



LOS INVASORES DE ACERAS

Hubo un tiempo en que las aceras cumplían sobre todo la misión de proteger las edificaciones del trasiego de las calles o del agua de lluvia. Pero en los últimos ciento cincuenta años las aceras fueron reinventadas como lugares especializados para una pretendida seguridad del tránsito y la estancia peatonal; una reinención ambivalente, pues dando al peatón derechos exclusivos sobre una parte de las vías se le negaban los derechos sobre el resto, sobre la calzada.

Cuando a partir de los años sesenta se produjo la irrupción masiva del automóvil, las aceras registraron un ataque despiadado; las autoridades y técnicos municipales buscaron en su estrechamiento el espacio siempre insuficiente para las crecientes demandas de aparcamiento y circulación. En los nuevos barrios la planificación tampoco contribuyó a dignificar las aceras: escalones, estrechamientos, interrupciones, falta de arbolado de sombra y, en general, un claro predominio de las dimensiones y la prioridad de la calzada.

Años más tarde, las organizaciones de personas con discapacidad empezaron a exigir la supresión de barreras también en las aceras, obligando a cambiar el modo en que se diseñaban y pensaban tradicionalmente. El resultado de esa batalla son unas aceras que comienzan a cumplir ciertas condiciones de continuidad y dimensiones, capaces de ser recorridas por ejemplo por personas en sillas de ruedas.

Quizás esas nuevas cualidades de las aceras han contribuido a que se hayan convertido en el objetivo de una oleada de invasores pilotando nuevos o antiguos artefactos. Muchos de esos invasores manifiestan la pretensión común de cambiar la movilidad o incluso de ser una alternativa al automóvil. Sin embargo, repasando los rasgos de estos nuevos usuarios de las aceras, se puede afirmar que, en general, no está justificada la cesión del espacio peatonal para facilitar su presencia:

Motos y ciclomotores: aterrizan sobre las aceras para aparcar y, en ocasiones, para circular, evitando rodeos o atascos, lo que pone en riesgo a los peatones. Aunque suponen una menor ocupación del escaso espacio urbano, su carácter de vehículo alternativo al coche está puesto en entredicho, debido a sus consecuencias ambientales (ruido, contaminación) y peligrosidad. El aparcamiento de motos y ciclomotores debe situarse en las calzadas, en competencia con el aparcamiento de los automóviles, evitando así la ocupación de las aceras y la justificación para circular 'unos metros' por ellas.

Ciclistas: son aliados de los peatones en la movilidad sostenible, pero para ello deben compartir el espacio con los vehículos motorizados o contar con espacio propio. La opción de vías ciclistas que ocupan las ace-

ras (aceras-bici) debe ser excepcional y sin perjuicio de la calidad y dimensiones suficientes del espacio peatonal. También deben tener un tratamiento cuidado las vías compartidas por ciclistas y peatones (por ejemplo las vías verdes) y las zonas peatonales aptas para el paso de las bicicletas.

Patinadores: su velocidad pueden triplicar la de un peatón, generando riesgos para los viandantes más vulnerables. Tampoco encajan bien en la calzada en vías de tráfico rápido y, por tanto, si quieren utilizar las aceras deben cumplir ciertos requisitos y comportamientos para adecuarlos a la multiplicidad de usuarios y capacidades de reacción que se dan entre los peatones.

Segway: de vehículo del futuro a nuevo peligro en las aceras

Este patinete eléctrico de dos ruedas paralelas, presentado en 2001, fue recibido por los medios de comunicación con los laureles de invento revolucionario, capaz de evitar la congestión del tráfico y la contaminación (véase al respecto la propaganda del artefacto en su página web <http://www.segwayspain.com>) o incluso ampliar las zonas peatonales.

La presión para su autorización en muchos estados y ciudades estadounidenses no estuvo exenta de críticas y reveses, como la prohibición de que pudiera circular en las aceras de San Francisco por motivos de seguridad. El propio presidente norteamericano George W. Bush tuvo la mala pata de caerse del invento en junio de 2003, la primera vez que lo probó (véase el sitio <http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/2989000.stm>).

Seguro o inseguro para sus conductores, lo que es cierto es que su circulación por las aceras genera nuevos riesgos para los peatones: multiplica por cuatro o cinco la velocidad de una persona andando y tiene un peso de

entre 30 y 45 kg que añade al de su ocupante. Un accesorio denominado "pedestrian alert" le sirve para emitir una señal audible para que los demás (los peatones se supone) sepan que está cerca ¿Para qué este nuevo claxon si no hay problema de mezcla con los peatones?

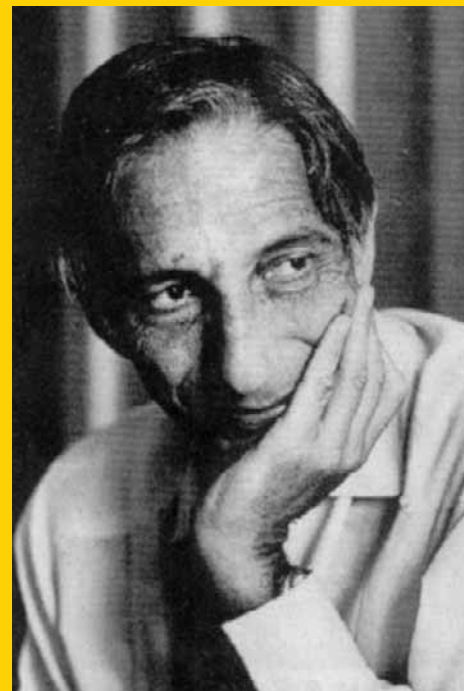
Los límites ambientales del Segway son los que se derivan del modo en que se produce la electricidad que emplean y sus correspondientes emisiones contaminantes. Además, contribuye a la falta de ejercicio de sus usuarios, en contradicción con la idea cada vez más extendida de que hace falta cambiar el modelo de movilidad para contribuir con un ejercicio suave (andando o pedaleando) y cotidiano a la salud individual.

El Segway ha sido también denominado el patinete de los opulentos debido al precio de más de 4.000 euros que cuesta su compra; sus modelos para jugar al golf y todoterreno hablan también por sí mismos de la orientación que está tomando el invento.

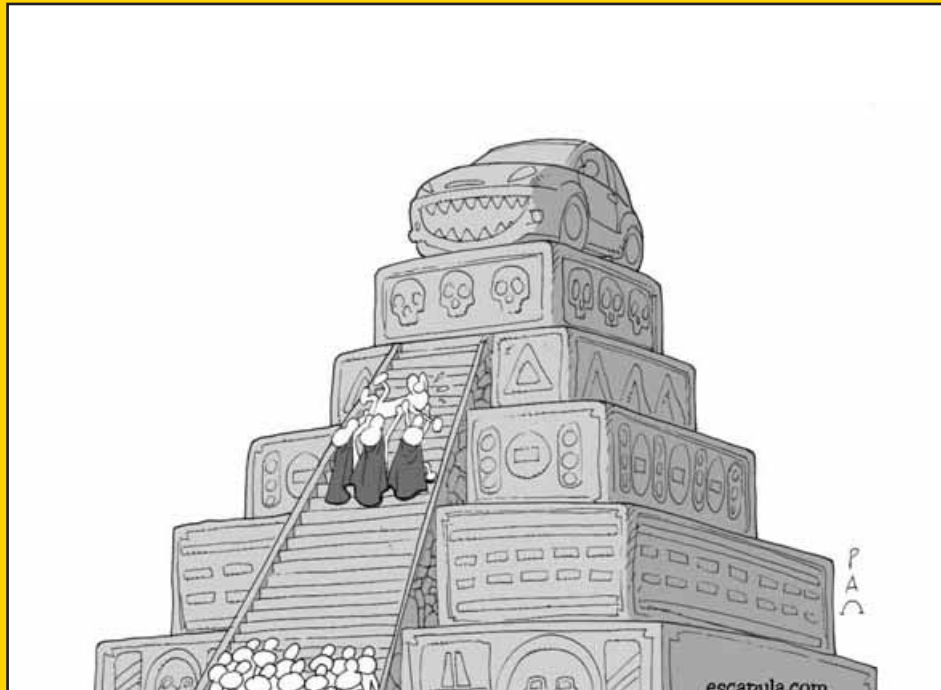
La realidad sigue siendo tozuda, para distancias cortas no hay mejor manera de desplazarse que andando y para aumentar el radio de acción ya contamos con la bicicleta. SF y AS



Hace cuatro años que murió Ivan Illich (1926-2002), un pensador fundamental para revisar nuestro modo de vida; hace treinta que publicó por primera vez *Energía y equidad*, hace veinte que no se reedita esta obra esencial en español. Pero ahora podemos leerla o bajarla de internet (<http://www.ivanillich.org>) y por eso es oportuno recordar su existencia para quienes todavía no hayan disfrutado con ella. En plena primera crisis del petróleo (1973) Illich descubre que la sociedad industrial se topa con límites y contraproductividades. Que superadas ciertas cifras, más energía consumida no es mejor ni para el individuo ni para la sociedad. Que a partir de ciertos umbrales la velocidad se vuelve engañosa: el americano medio dedica tanto tiempo a su automóvil de modo directo o trabajando para él que su «velocidad generalizada» (kilómetros recorridos/tiempo dedicado al año) es casi la de un peatón. Aceleración, dependencia, desigualdad en el transporte, conceptos manejados con la habitual maestría y radicalidad de Illich y que nos animan a leer otras obras suyas en campos tan variados como la salud, la educación, el agua o las profesiones inhabilitantes, es decir, aquellas que nos restan nuestra capacidad de seres autónomos. AS



I. ILLICH
Energía y equidad
 Primera edición en español, Barral Editores, S.A.
 Barcelona, 1974



Publicado en Diario de Mallorca 09-03-2004

Hallazgos

«Todo aquel mayor de treinta años que siga utilizando el transporte público se puede considerar un fracasado» Margaret Thatcher

La saga Mad Max describía de un modo brutal lo que ocurre cuando desaparece cualquier atisbo de sociedad y prima el sálvese quien pueda: la posesión de un vehículo o de un simple bidón de gasolina resultan imprescindibles para la supervivencia. No obstante, para alcanzar este estado de barbarie no es necesario un colapso nuclear: basta con que pase un huracán por un lugar previamente azotado por causas ajenas a la naturaleza. Hace unos 75 años las grandes empresas automovilísticas estadounidenses decidieron invertir en tranvías. El resultado de la operación fue más letal que el paso de cualquier huracán: los tranvías dejaron de existir. Más tarde, esas mismas compañías llegaron a la conclusión de que el usuario de autocares era un potencial cliente menos y comenzaron a adquirir y dismantlar líneas de autobuses; entre otras, las mismas que no pudieron coger los ciudadanos de Nueva Orleans para escapar del Katrina. Eso sí, algunos de los que sí tenían coche no llegaron mucho más lejos: como al maldito huracán le dio por pasar a fin de mes, no tenían dinero para gasolina. Conclusión: la vida en EE UU se está convirtiendo en un *remake* de Mad Max dirigido por Margaret Thatcher.

Agenda de Ladinamo asociación cultural
 C/ Mira el Sol, 2 - Madrid
 15 septiembre 2005

Próximo boletín

Debate sobre el SER (Servicio de Estacionamiento Regulado). ¿Qué tiene que decir A Pie sobre los famosos parquímetros, las zonas verdes, las azules y, en general, sobre la política municipal respecto a las plazas de aparcamiento situadas en el viario público?

A pie, Asociación de Viandantes
 Apdo. de Correos 5196
 28005 Madrid
apiemadrid@bigfoot.com | <http://www.asociacionapie.org>

¿Y si nuestros vehículos invadieran la calzada?



Interpretación del cartel finalista del concurso 'Ad for London', The Standard, 1982

**Antes de aparcar sobre una acera, recuerda:
 los peatones no te echamos de la calzada, no nos eches tú de la acera.
 Las aceras son para los peatones**