



Compostela: camiños do desexo

Un atajo no es, en principio, mucho más que la cicatriz que queda en el paisaje cuando, con intención de acortar el camino hacia un lugar, repetidos pasos erosionan la vegetación, abriendo una senda alternativa al camino establecido.

Quizás nada más que el resultado de un acto pragmático, podrían leerse hoy en día como síntoma de la enfermedad de la prisa que nos asedia. Pero quizás, como indicios de un espacio vivo, constantemente creado y destruido por quienes lo habitan, pueden entenderse como el resultado de un acto poético, performativo. Incluso, interpretados como metáforas existenciales de la voluntad del hombre de elegir su propia ruta y perseverar recorriéndola hasta que se convierte en sendero, pueden convertirse también en rastro visible de un acto político.

Ismael Teira ha investigado y cartografiado este fenómeno en la ciudad de Santiago de Compostela. De esta investigación, desarrollada entre 2008 y 2011, ha surgido un archivo que documenta los aproximadamente cien metros de atajos de la ciudad, compuesto de fotografías, mapas y geolocalizaciones electrónicas y construido a partir de la propia exploración e intervención del artista en el espacio público.

Para Ismael Teira, los atajos son "ejemplos colectivos y participativos al ser creaciones sociales que dan respuesta a las necesidades del grupo, existiendo un completo acuerdo entre todos los que transitan por estos caminos que se convierten, de modo casi involuntario, en responsables de su continuidad y mantenimiento".

Texto de Marisa Gómez en <http://www.ismaelteira.com/>

Próximo Boletín

Ordenanza de terrazas de Madrid.

Ciclo Ando, Luego Existo y talleres de Acción peatonal



Reseña



La Ciudad Paseable:

Recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura, de los autores Julio Pozueta (Dir.), Francisco José Lamiquiz y Mateus Porto, es resultado de un proyecto de investigación realizado con una subvención del CEDEX (Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas). En su sobrecubierta se lee: "...es a pie, fuera de los automóviles, cuando se producen las relaciones más directas e intensas de las personas con el entorno físico y social y el espacio público que las acoge es el espacio cívico por excelencia..." Durante demasiado tiempo la ciudad ha estado separada del hecho de caminar, siendo esta la actividad básica que

da sentido a la relación del ciudadano con "el otro". Se amontonan los datos y las evidencias de que un cambio de rumbo es necesario.

Pero el libro no se limita a plantear un deseo de conseguir algo, sino que pretende proponer algunas herramientas para conseguirlo. Herramientas que van dirigidas a "quienes intervienen en las decisiones urbanísticas y arquitectónicas: a los técnicos (urbanistas, arquitectos, ingenieros, geógrafos, sociólogos, etc.), a los responsables políticos (locales y regionales), a las empresas del sector inmobiliario (que definen los programas y productos de sus operaciones) y a toda la ciudadanía y sus asociaciones".

Este público al que se dirige aparece reflejado en la propia estructura y organización del contenido. Los cuatro apartados básicos en que se divide son: movilidad peatonal y rasgos urbanos, consideración de los peatones en los planes urbanísticos municipales, en los planes parciales o de área y en los proyectos de arquitectura.

La calle, el espacio público por excelencia, está sufriendo cambios importantes en el comienzo de este siglo XXI. Pero siempre será el lugar insustituible de relación con "el otro". Hay que darle todo lo que necesite para que este objetivo pueda cumplirse y algunos de los criterios para hacerlo se encuentran en este libro.

Extracto del Blog de José Fariña

<http://elblogdefarina.blogspot.com.es/2010/02/la-ciudad-paseable.html>

A pie, Asociación de Viandantes
apie@asociacionapie.org
<http://www.asociacionapie.org>



Ilustración de portada: Gonzalo Navarrete sobre fotograma de Modern Times, Chaires Caplin

SEGUIMOS CAMINANDO

ANDANDO, *andando*

Desde que se constituyó, en enero de 2011, el Foro de organizaciones peatonales ANDANDO del que forma parte A PIE, han sido numerosas las ocasiones en las se ha mostrado la necesidad de contar con una voz de los que caminan en los debates sobre la movilidad, el espacio público urbanos y la seguridad vial de ámbito estatal.

En particular, ANDANDO ha estado presente y querido dar relevancia a dos asuntos clave en la calidad de vida urbana y en la comodidad y seguridad de los peatones: el carácter peatonal de las aceras y la reducción de la velocidad de referencia en las ciudades, lo que se ha venido a denominar como Ciudades 30.

El carácter peatonal de las aceras ha sido cuestionado en los últimos años por decisiones de algunos ayuntamientos que han permitido el aparcamiento de motos o la circulación de bicicletas en ellas. Pero la amenaza más seria es la propuesta de modificación del Reglamento General de Circulación con el que la Dirección General de Tráfico suprime el carácter peatonal esencial de las aceras y deja que las administraciones locales puedan permitir la circulación de bicicletas,

segways y otros artilugios motorizados, trasmutando drásticamente el sentido de esta modalidad del espacio público.

En respuesta a esa amenaza ANDANDO redactó un manifiesto, "LA ACERA ES PEATONAL" (<http://peatones-andando.blogspot.com.es>) que fue firmado por ocho organizaciones que trabajan por la movilidad sostenible, la accesibilidad o el medio ambiente. Destaca a ese respecto la firma del manifiesto por la organización ConBici de defensa de la bicicleta. El manifiesto puede ser firmado también individualmente en change.org.

Otro de los debates en los que han participado las organizaciones peatonales es el de la pretensión, por parte de la Dirección General de Tráfico, de que el uso del casco sea obligatorio para los ciclistas en las ciudades. Esta exigencia, que no existe en ningún país europeo, restringe la normalización de este medio de transporte.

ANDANDO publicó un escrito apoyando a las organizaciones ciclistas (ConBici) y a los ayuntamientos de todo el país que se oponen a esa obligación. Por expresarlo de un modo directo: las argumentaciones sobre beneficios del casco en ciclistas se pueden aplicar a todos los que utilizamos las vías. Una visión "proteccionista" de las víctimas del

tráfico nos conduciría a normas que obliguen a los peatones. automovilistas v usuarios del transporte público también a usar casco (y a los que caminamos a usar también rodilleras y coderas, por si acaso,...).

Porque efectivamente, una parte importante de los atropellos de peatones produce traumatismos craneoencefálicos y si camináramos con casco algunos de estos atropellos tendrían menores repercusiones en términos de heridas o fallecimientos. Pero ¿es esa una estrategia adecuada? ¿hace falta obligar a que los vulnerables se protejan con fórmulas que les restan libertad de movimiento? o ¿hace falta que los elementos peligrosos se hagan menos dañinos y tengan menos libertad de movimiento?



Espacio peatonal invadido por motocicletas en Madrid

Ciudad **30**

Frente a cascos, bicicletas en las aceras y otros despropósitos de una visión primaria de la seguridad vial, diversas organizaciones vienen proponiendo el calmado del tráfico como estrategia principal para reducir los daños causados por los vehículos motorizados en los accidentes. Así, ANDANDO, junto con Stop Accidentes y ConBici, solicitó a los partidos políticos en las últimas elecciones generales que apoyaran la reducción de la velocidad máxima de circulación urbana. Una opción que ya había aprobado el Parlamento Europeo en septiembre de 2011, con un informe que pedía limitar la velocidad máxima en zonas residenciales y en vías de un solo carril a 30 km/h, lo que representa el 80% de nuestras calles.

Más recientemente esas organizaciones y otras como Ecologistas en Acción se han adherido a la campaña europea CIUDADES 30, que reclama que la velocidad máxima de referencia urbana sea los 30 km/h, dejando solo para vías principales la que es actualmente vigente (50 km/h).

A PIE también se ha adherido a esta campaña por entender que la reducción de velocidades en la ciudad es la clave para recuperar las opciones peatonales y mejorar la comodidad y la seguridad de los que caminan. En la página web <http://es.30kmh.eu> se pueden encontrar las razones y el modo de firmar o apoyar la iniciativa.

Apúntate a MADRIDACTIVA, tu gimnasio portátil

Campaña de A PIE cuyo objetivo es promocionar las formas activas de desplazamiento (a pie y en bici) en la ciudad, revalorizándolas como eslabones fundamentales de la movilidad sostenible.

La movilidad activa, a pie o en bicicleta, es una forma de desplazamiento saludable que, paradójicamente, muchas personas acaban realizándola en el interior de gimnasios. La idea clave de la campaña es la de mostrar que la calle es y puede ser todavía más el escenario de la salud a través del ejercicio moderado.

La campaña se desarrolla a través de varias acciones entre las que destacan las dos siguientes:

- Audiovisuales en clave humorística sobre el triángulo paradójico "salud-ejercicio en gimnasio-abandono de las formas autónomas de desplazamiento". Tu gimnasio portátil es tu ciudad
- Publicación sobre las ventajas de la movilidad activa y especialmente peatonal para la salud, el medio ambiente y la calidad de vida de una ciudad

La campaña fue premiada por la Comisión Europea en 2012 como la mejor de las propuestas en España en la primera convocatoria de la



Ilustración: Oscar Clemente

iniciativa Do the Right Mix (<http://dotherightmix.eu>) que, como su denominación en inglés sugiere (Haz la elección correcta), pretende estimular las decisiones de movilidad más adecuadas para el individuo y la colectividad, reduciendo el uso inapropiado de los modos motorizados y, en particular, del automóvil.



¿Es moderno caminar?

Carlos Verdaguer Viana-Cárdenas

Como ocurre con muchos términos de uso frecuente, cuando tratamos de fijar la atención sobre el término moderno, sus contornos se difuminan y desdibujan y, cuando más tratamos de aprehenderlo, más se nos escurre como un pez entre los dedos. Ello es debido en parte a que en su núcleo duro se encuentra una dicotomía como es la que enfrenta tradición e innovación, básicamente irresoluble aunque de alto valor interpretativo porque sitúa en primer término la relación entre pasado, presente y futuro que caracteriza la reflexión histórica.

Así las cosas, la tentación es fuerte de zanjar aquí y ahora la cuestión con el genial y tajante "prefiero ser contemporáneo que moderno" que profería el pionero de la arquitectura ecológica Lucien Kroll a modo de posicionamiento inequívoco frente a los desmanes del Movimiento Moderno. Y luego responder además a la pregunta del título del siguiente modo: "sea o no sea moderno caminar, algo por otra parte irrelevante, lo cierto es que es la práctica de movilidad con mayor futuro de todas las existentes".

Sin embargo, para que no nos puedan acusar de escurrir el bulto los que se consideran adalides de lo moderno bajo su acepción más glamorosa de lo vanguardista y unen ambos términos en un elogio de lo tecnológico, vamos a aceptar el reto inherente a la pregunta con una respuesta sin ambages: "sí, no cabe duda de que caminar es, además, de lo más moderno y vanguardista".

Para fundamentar esta respuesta del modo más objetivo posible, podríamos recurrir al concepto de la máquina como mito, desarrollado por Lewis Mumford, a los elogios del caminar de filósofos indudablemente modernos como Rousseau o Nietzsche, a escritores como Edgar Allan Poe o Thomas de Quincey, de gran influencia en las vanguardias del siglo XX, o a la obra de los Pasajes de Walter Benjamin. También a Thoreau, a Emerson o, en fin a Werner Heisenberg. Y, desde luego, a la figura del flâneur el deambulante sin rumbo por la ciudad, ensalzada por Baudelaire.

Pero, dado que esta polémica adquiere una mayor visibilidad mediática cuando se desarrolla en el marco del arte de vanguardia, vamos a intentar avanzar en la argumentación desde la perspectiva de las llamadas vanguardias radicales del siglo XX, para demostrar que la visión de la mecanización como culmen de la modernidad se basa en una concepción interesadamente reduccionista de dichas vanguardias.

En efecto, si aceptamos la visión ya consolidada, que otorga al Dadaísmo, el Surrealismo, el Expresionismo, el Futurismo y el Constructivismo, y a sus respectivos herederos la mayor relevancia a la hora de entender la evolución del pensamiento de vanguardia del siglo XX, comprobaremos que sólo el futurismo italiano construye su discurso en torno a la belleza brutal de la velocidad y la máquina. El que esta fascinación se extendiera sin solución de continuidad al elogio del armamento y



Fotograma de Modern Times. Chaires Caplin, 1936

la guerra modernos no deja de responder sino a la más férrea lógica y permite entender el matrimonio ineludible de esta corriente con el fascismo. Claro que, ¿acaso no fueron terriblemente modernos el fascismo y el nazismo?

En el extremo contrario, las incendiarias pero extremadamente lúcidas diatribas de los letristas, herederos de los dadaístas y los surrealistas, contra el Movimiento Moderno, Le Corbusier y su machine à habiter y la ciudad funcional, ejemplifican muy bien la postura de las vanguardias que veían en el rico magma urbano el escenario ideal para creatividad y la transformación social. Podría tenderse así un hilo dorado que enhebrase la figura del flâneur de Baudelaire con las visiones del Breton de Nadja hasta llegar a dos conceptos fundamentales como son el de psicogeografía y el de deriva, acuñados por los letristas y desarrollado por los situacionistas entre los años 50 y 60 del siglo XX a modo de práctica a caballo entre el arte y la revolución.

El primero de ellos, se relaciona con la superación del urbanismo a través del denominado urbanismo unitario, concebido como un urbanismo activo, transformador y anti-tecnocrático. La idea de psicogeografía buscar casar en un mismo término los aspectos subjetivos y psicológicos con los aparentemente objetivos del artefacto urbano. Para ello, la relación privilegiada para el conocimiento y la transformación es la que se produce sin mediación ninguna entre el cuerpo del sujeto y el escenario urbano por el que deambula. El acto de caminar se convierte así en un acto radical en sí mismo, a la vez artístico y revolucionario.

La práctica psicogeográfica por excelencia, expresada bajo el nombre de deriva, se refiere así al callejeo deliberado y sin rumbo por la ciudad o por

un área acotada de la misma con todos los sentidos alerta: en este ejercicio confluye la práctica surrealista, avezada en la lectura de las yuxtaposiciones aleatorias y asombrosas, el afán de entender en toda su complejidad el escenario urbano y la voluntad firme de apropiarse del espacio público.

Pero, más allá de estas constataciones, será en el ámbito artístico de vanguardia donde esta idea del caminar como práctica artística fructificará a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XX y hasta nuestros días, especialmente en el campo del happening, la performance y el land art, como lo demuestra "El andar como práctica estética" de Francesco Careri (2002), un libro clave sobre este tema.

De algún modo, con este rápido repaso podríamos dar por justificada una respuesta afirmativa a la cándida pregunta planteada en el título que nos ha servido de excusa para esta deriva: efectivamente, cuando alguien recurra ante nosotros a esa predominante noción paleo-moderna de progreso que enhebra el futurismo y las utopías tecnológicas de los 60 con el high-tech, y según la cual existe una evolución lineal en la que la máxima modernidad va unida a la máxima mediación tecnológica entre el cuerpo y su entorno, podremos alegar que la visión absolutamente contraria, que aspira a reducir al mínimo dicha mediación, hunde sus raíces con igual fuerza en la tierra fértil de la modernidad. La partida continúa.