

Conoce y valora el cambio climático

Propuestas para trabajar en grupo

Pablo Ángel Meira Cartea (Coord.)



FUNDACIÓN **MAPFRE**

Coordinación

Pablo Ángel Meira Cartea

Autores

Mónica Arto Blanco

María Barba Núñez

Àngel Bellver Martí

Javier Benayas del Álamo

Cristina Contreras Jiménez

Pablo Cotarelo Álvarez

Jesús de la Osa Tomás

Francisco Heras Hernández

Nina Hoogland

Ana Justel Eusebio

Germán Llerena del Castillo

Pablo Ángel Meira Cartea

Pablo Montero Souto

Nuria Moreno Sanchís

Evangelina Nucete Álvarez

José Carlos Puentes Sánchez

María Sintés Zamanillo

Mónica Vidal Sánchez

Coordinación con FUNDACIÓN MAPFRE

Antonio Guzmán Córdoba

Fernando Camarero Rodríguez

Derechos



Creative Commons

Reconocimiento | No Comercial | Compartir bajo la misma licencia

FUNDACIÓN MAPFRE y los autores

ISBN: 978-84-9844-300-4

Depósito Legal: M 22880-2011

Diseño de interiores

Proyectos Gráficos Aldine Ferrol | www.aldine.es

Impreso en LUFERCOMPS,L

A PIE DE CALLE

El cambio climático y la movilidad

María Sintés Zamanillo
Centro Nacional de Educación Ambiental



Resumen

La actividad consiste en realizar una sencilla investigación sobre los obstáculos, dificultades, peligros e incomodidades con los que se topa cotidianamente toda persona que se desplaza a pie por las calles de una ciudad.

Con la ayuda de una ficha de observación, se tratará de registrar aquellos elementos o situaciones (de diseño, de infraestructura o de mala práctica) que supongan un factor de riesgo o de malestar para el peatón, con objeto de diagnosticar la calidad de la calle analizada para la marcha a pie.



Objetivos

- Entrenar nuestra percepción y nuestro sentido crítico con el fin de identificar los innumerables factores que dificultan el desplazamiento peatonal en la ciudad.
- Hacer un diagnóstico de la calidad de nuestro entorno urbano próximo para la movilidad peatonal.
- Divulgar los resultados de la investigación y el diagnóstico entre el vecindario, los medios de comunicación y/o a los gestores de la ciudad.
- Destacar la opción peatonal como la más compatible con un medio urbano saludable para las personas y el medio ambiente, y su contribución positiva a la lucha frente al cambio climático.



Ficha técnica

Edad estimada: con las adaptaciones adecuadas, la actividad se puede realizar con personas de cualquier edad a partir de Primaria.

Grupo: hasta 30 participantes.

Duración: la realización de la actividad completa puede suponer unas tres horas.

Espacio: exterior (itinerarios por las calles) e interior (un aula o lugar de reunión amplio).

Materiales recomendados: libreta para anotaciones, metro, plano ampliado de la calle, cámara de fotos, chalecos reflectantes (si se trabaja con menores para darles mayor visibilidad).



Claves didácticas

Conceptos clave

Opciones de movilidad urbana, medios de transporte motorizados y no motorizados, impactos asociados al transporte, efectos ambientales locales y globales, emisiones de gases de efecto invernadero del transporte.

Competencias y valores

Responsabilidad personal sobre el entorno común, trabajo en grupo, investigación, recolección, análisis e interpretación de datos, reflexión y debate, elaboración de conclusiones.



Introducción

Las dificultades en la ciudad para resolver caminando nuestras necesidades cotidianas no han dejado de crecer desde la incorporación del automóvil al paisaje urbano. Los coches llegaron con la promesa de llevarnos a cualquier parte en el menor tiempo posible, pero su existencia permitió —y promovió— que nuestros destinos se alejasen, que las distancias fueran en aumento. Y las ciudades crecieron y crecieron, y los servicios y espacios a los que accedemos en nuestra vida diaria se dispersaron más y más. El motor de la transformación urbana ha sido la generalización del automóvil y dicha transformación ha creado a su vez la necesidad de coche, en un efecto de retroalimentación acelerado que ha convertido el tráfico en el factor determinante de la vida urbana.

Cuanto más extensa y segregada es la ciudad más tiempo dedicamos al absurdo trabajo de desplazarnos para llegar a los sitios. El modelo de ciudad desparramada y zonificada que se va imponiendo obliga a una alta inversión en viajes, mientras que se ha ido dejando perder aquel tipo tradicional de ciudad, compacta y de tamaño asequible, con barrios multifuncionales y una oferta variada de servicios a una distancia razonable para el acceso peatonal.

Pero el problema de la dependencia del automóvil no se limita a las grandes capitales y áreas metropolitanas. Aunque en menor proporción, cualquier localidad de tamaño medio padece buena parte de los efectos que la invasión del coche genera. Y caminar, en cualquier ciudad, se ha vuelto más y más complicado e incómodo.

Además de los efectos sobre el medio ambiente urbano, la transformación de las ciudades de la mano de la motorización ha provocado un importante impacto social, pues ha forzado cambios profundos en la vida de las personas. Especialmente aquellas que no tienen coche, o no pueden o no quieren usarlo, se ven poco a poco desplazadas de unas calles cada vez

más inseguras, incómodas y desagradables para quienes no circulan pertrechados en un automóvil: los niños y las niñas ya no juegan en el barrio y no pueden ir sin compañía al colegio, las personas mayores no pasean y las personas discapacitadas y los papás y mamás con bebés se enfrentan diariamente a un circuito urbano de obstáculos. Un problema del que se habla poco, seguramente porque afecta sobre todo a sectores con escasa capacidad para hacerse oír, aunque en conjunto tengan un peso cuantitativo muy importante.

Mucha gente en la ciudad ha perdido autonomía, libertad de movimientos y oportunidades de relación, y esa progresiva retirada de la calle, por más que sea silenciosa, es otra manifestación del sacrificio del espacio público en aras del automóvil. Un sacrificio progresivo, en continuos mordiscos, al que asistimos sin ser muy conscientes de ello cada vez que se ensancha una calzada, se reduce una acera, se eliminan árboles para ampliar aparcamientos, desaparecen bulevares, una avenida ancha se convierte en carril de dirección única, etc.

Paradójicamente, en muchas ciudades europeas este proceso de hacer la vida fácil al coche ha convivido con un esfuerzo de las administraciones locales por dotarse de amplias redes de transporte público. Pero esta estrategia tipo «café para todos», aparte de costosa, se ha mostrado insatisfactoria puesto que las facilidades dadas al coche acaban debilitando los esfuerzos dedicados a otros medios de transporte.

De hecho, dado que los problemas con el tráfico no han dejado de crecer, muchas ciudades han optado en los últimos años por complementar la mejora del transporte colectivo con políticas decididas de restricción al automóvil y de apoyo a la movilidad peatonal y ciclista, siguiendo el ejemplo que las ciudades pioneras —Copenhague, Amsterdam, Friburgo, etc.— han ido marcando. En nuestro país, ciudades como San Sebastián, Vitoria, Sevilla, Pontevedra o Barcelona pueden empezar a exhibir logros que a su vez van sembrando una manera de pensar y gestionar la movilidad diferente. Una manera de entender la movilidad en la que las personas —y no los automóviles— estén



en el centro, en la que se recuperen conceptos como la convivencia, la accesibilidad o el disfrute del espacio público. Y una manera de planificar la movilidad que permita a las ciudades realizar su contribución a la lucha contra el cambio climático, favoreciendo aquellas opciones de transporte que menos emisiones producen.

De todos modos, una aproximación más completa al problema de la movilidad requiere también algunas reflexiones de tipo cultural y sociológico que nos ayuden a explicar hechos aparentemente tan contradictorios como que la mayoría de la población coincida en señalar al tráfico como uno de los principales —si no el primero— factores de degradación de la calidad de vida urbana y, a la vez, el automóvil se haya adueñado del espacio público con la connivencia o conformidad de una gran parte de la ciudadanía. Es más, a menudo los responsables políticos temen adoptar medidas que pongan límites al coche porque saben que son impopulares y van a toparse con fuertes resistencias de partida.

El coche no solo ha invadido nuestras calles, también nuestras vidas y nuestras mentes. Por eso se hace necesario un trabajo educativo que ayude a poner en evidencia los problemas que trae consigo la cultura motorizada —en términos ambientales, sociales, de bienestar urbano, de seguridad, etc.—, que identifique a los sectores que la sufren principalmente, que mejore la imagen de los medios de transporte que reportan ventajas para el entorno y para las personas, que contribuya a desligar la idea del automóvil de valores como la independencia, el estatus o el poder.

Para iniciar este trabajo educativo, bien podemos empezar dando una vuelta por las calles cercanas y entrenando un ojo crítico que nos permita reconocer lo que la costumbre o una percepción distorsionada nos impide ver: las dificultades y obstáculos de la planificación, el tráfico, la falta de respeto a los peatones y la transigencia conformista que estos imponen todos los días a la sencilla acción de caminar.



Desarrollo paso a paso

Preparación

1 Para presentar la actividad se hace una pequeña introducción acerca de las dificultades crecientes que tienen en la ciudad las personas que se desplazan a pie y se alerta acerca del proceso de adaptación o acostumbamiento que sufrimos como peatones ante esta situación. Para complementar esta introducción puede utilizarse algún recurso adicional,

elegido en función del grupo con el que vamos a trabajar; he aquí algunas ideas:

■ *Carta Europea de los Derechos del Peatón* (Adoptada por el Parlamento Europeo en octubre de 1988): http://www.peatonesevilla.org/Carta_Europea_Derechos_Peaton.html.

■ *La historia de Peatón Man* (Asociación de Peatones de Quito, Ecuador): <http://www.youtube.com/watch?v=GAANI7ypdSA>.

Seguidamente se plantea el trabajo de investigación a realizar.

2 Elegir una, dos o tres calles a analizar (en función del número de participantes en la actividad y de la longitud o complejidad de la vía).

3 Organizar pequeños grupos de trabajo: seis personas pueden ser un número adecuado tanto para no perder información como para distribuirse las pequeñas tareas que deben realizarse:

■ Tomar fotos de los elementos o puntos conflictivos.

■ Anotar en una libreta el lugar donde se detecta un problema y describirlo brevemente.

■ Llevar un metro para tomar medidas (anchura de aceras, altura de bordillos, etc.).

■ Localizar en un plano de la calle el lugar exacto donde se encuentra el problema.

Si se trabaja con niños pequeños, los grupos deben ser más reducidos e ir acompañados por algún adulto.

4 Preparar el material de trabajo que llevará cada grupo. Conviene preparar una sencilla ficha que sirva de guía de observación al grupo. Para la elaboración de esta ficha puede ser de utilidad consultar el material de la asociación A Pie: *Cuaderno de Intervención Peatonal. Pequeña guía para pensar tus calles desde el punto de vista del peatón*. En todo caso, puede consultarse la que ofrecemos en el Anexo 1.



Fase 1. Investigación en la calle

En esta fase se recorren la o las calles seleccionadas, en pequeños grupos, con la misión de ir registrando todos los aspectos que dificultan, incomodan, obstaculizan o suponen un peligro al desplazamiento normal del peatón. Se irán registrando tanto por escrito, en el cuaderno de notas, como por medio de fotografías que permitan comunicar a otras personas nuestras conclusiones.

Fase 2. Presentación de conclusiones y diagnóstico

Cada grupo preparará una exposición de las conclusiones de su investigación. Lo ideal sería presentar:

- El plano de la calle en el que se hayan señalado todos los puntos en los que se ha encontrado alguna dificultad.
- La serie de imágenes (bien en el ordenador, bien pasadas a papel) que ilustran los problemas señalados.
- Una breve explicación de cada uno de ellos.

Seguidamente, cada grupo propondrá al resto de participantes su calificación sobre la calidad de la calle investigada para la marcha peatonal: muy buena, buena, mejorable, mala o muy mala.

Fase 3. Debate

Tras la exposición de los diagnósticos, se promoverá una pequeña discusión acerca del propio ejercicio:

- ¿Ha costado darse cuenta de los problemas del peatón?
- ¿Estamos tan acostumbrados a las dificultades de la calle que ya no las percibimos?, ¿o quizá las aceptamos sin rechistar?
- ¿Se nos ha ido entrenando el ojo crítico a medida que realizábamos el ejercicio?
- Si somos habitualmente conductores, ¿nos ha ayudado a entender mejor a la gente que camina por la ciudad?

El ejercicio puede continuar analizando cuántos de los problemas se deben a cuestiones de diseño o infraestructura de la calle, y cuáles se deben a malas prácticas de conductores, comerciantes y otros usuarios de la calle.

Seguidamente, se planteará qué hacer con todo el valioso material de investigación recopilado, animando a que el grupo plantee ideas para su difusión y presentación a otros colectivos (asociación de vecinos/as, AMPA, centro de mayores, etc.), a los medios de comunicación locales y a la administración local.

Evaluación

Como propuesta para evaluar el trabajo realizado, se puede plantear la elaboración de un informe con los *10 Puntos Negros para los Peatones del Barrio*, es decir un resumen en el que el grupo recoja y describa los 10 principales problemas detectados en su investigación callejera.

El formato de este informe puede ser muy sencillo, simplemente 10 fotografías acompañadas de breves textos descriptivos y, en su caso, de alguna sugerencia de actuación para mejorar o solucionar el problema detectado.

Por supuesto, convendría dar la mayor difusión al informe, enviándolo a aquellas entidades y colectivos potencialmente interesados, colgándolo en alguna web (del centro escolar del barrio, de la asociación de vecinos, etc.)

Sugerencias

Es muy interesante hacer el ejercicio con la colaboración de personas con dificultades añadidas para su desplazamiento en la ciudad, bien por tener su movilidad reducida (sufren alguna discapacidad física), bien por tener problemas sensoriales (visuales o auditivos).

Aparte de ello, también es recomendable que algunos de los participantes en los grupos hagan el recorrido tratando de experimentar los problemas que estas personas sufren a diario: con los ojos tapados y un bastón, utilizando una silla de ruedas o una muleta, con los tobillos atados



con una cuerda que limite los movimientos (como les ocurre a los ancianos). Otra posibilidad es llevar un cochecito de bebé o un carro de la compra, elementos más habituales que también suponen una dificultad suplementaria.

Tanto el análisis previo como el debate que se establece al término de la actividad se enriquecerán mucho si se comparten sensaciones y visiones con gente que sufre cotidianamente los obstáculos que impone la calle y el comportamiento de sus conciudadanos y también si nos hemos aproximado a su experiencia, aunque sea a través de una simulación como la que hemos propuesto.



Extensiones

Proponemos complementar la actividad anterior con un ejercicio de creación de mensajes a favor de la movilidad sostenible en la ciudad, a través de la elaboración de un «producto publicitario» (cartel, vídeo, campaña) que contribuya a fomentar una imagen positiva de las personas que se desplazan a pie, contribuyendo así a hacer de la ciudad un espacio mejor para todos.

La actividad pretende poner la creatividad del grupo al servicio de la promoción de la marcha a pie, que es el sistema de transporte más accesible para todas las personas de todas las edades, más barato, que más contribuye al bienestar personal y colectivo, y que es clave para solucionar los problemas de la ciudad actual. El trabajo también puede orientarse a llamar la atención sobre las dificultades de las personas que caminan, sacando los colores al diseño de las calles o a los comportamientos inadecuados de los conductores.

La sencillez de manejo de las nuevas tecnologías, las prestaciones que ofrecen hoy móviles o cámaras digitales o las posibilidades de difusión de las redes sociales amplían enormemente el abanico de opciones a la hora de plantear un trabajo como este, que puede resultar especialmente atractivo para jóvenes y adolescentes.

Como fuentes de inspiración, ofrecemos una muestra de trabajos y campañas realizadas por

diferentes entidades y ONG, que han recurrido a la elaboración de vídeos, carteles o anuncios para llamar la atención sobre la situación de los peatones, para denunciar la situación de la movilidad peatonal, para reclamar cambios en las calles, para promocionar o mejorar la imagen de la bicicleta y los ciclistas urbanos o incluso para promover una visión amable y atractiva de una ciudad orientada a la movilidad sostenible.

- Contranuncio de *Consume hasta morir*: <http://www.lettra.org/spip/>.

- Campaña *You know me, I ride a byke*, de un grupo probicicleta en Fort Collins (USA): <http://www.bikefortcollins.org/clubportal/ClubStatic.cfm?clubID=1895&pubmenuoptID=32641>.

- Tarjetas «postal free» elaboradas por alumnos participantes en el programa *De mi Escuela para mi ciudad*.

- Vídeos promocionales de la bici en Copenhague *We love bykes*: <http://www.youtube.com/watch?v=fiLFHKTz6yA>.

- *Copenhagen City of cyclists*: <http://www.youtube.com/watch?v=xsDxOx7PUP0>.

- Vídeo *Pedalín tiene un plan*: <http://www.youtube.com/watch?v=GFsj1N1sxio>.



Buenas prácticas

Diversas asociaciones de defensa del peatón realizan periódicamente acciones de reivindicación y de protección de los derechos de las personas que caminan en la ciudad. En Madrid, por ejemplo, la asociación A Pie ha realizado algunas intervenciones muy interesantes como la denominada *Espacios robados al coche*. A lo largo de un día, las plazas de aparcamiento que iban quedando libres de coches fueron inmediatamente precintadas por los videntes y ocupadas por diversas actividades lúdicas: un ensayo musical, un rincón de lectura, juegos de niños, una timba de cartas, un jardín efímero, etc. Mediante la acción se hizo evidente que los diez 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.



Referencias y recursos adicionales

■ A Pie (2004). *Cuaderno de Intervención Peatonal. Pequeña guía para pensar tus calles desde el punto de vista del peatón*. Recuperado el 30 de noviembre de 2010, en el sitio web: <http://www.asociacionapie.org/apie/Cuaderno%20de%20Intervenci%F3n%20Peatonal.pdf>.

■ Ecologistas en Acción. *Consume hasta morir*. Recuperado el 30 de noviembre de 2010, en el sitio web: <http://www.letra.org/spip/>

■ Gea21 (2010). Exposición *Caperucita camina sola*. Producción CENEAM. Recuperado el 13 de mayo de 2011, en el sitio web: http://www.marm.es/es/ceneam/exposiciones-del-ceneam/exposiciones-temporales/caperucita_camina.aspx.

■ París, A. (2009). *Glosario de Movilidad Sostenible*. Madrid: ISTAS. Recuperado el 30 de

noviembre de 2010, en el sitio web: http://www.istas.ccoo.es/descargas/2_ESP.pdf.

■ *De mi Escuela para mi Ciudad*. Ayuntamiento de Segovia, Junta de Castilla y León, Universidad de Valladolid y CENEAM. Recuperado el 30 de noviembre de 2010, en el sitio web: <http://www.segovia.es/escuela/>.

■ Román, M. y Pernas, B. (2009). *¡Hagan sitio, por favor! La reintroducción de la infancia en la ciudad*. Madrid: Organismo Autónomo Parques Nacionales. Recuperado el 13 de mayo de 2011, en el sitio web: http://www.marm.es/es/ceneam/recursos/documentos/serieea/hagan_sitio.aspx.

■ Sanz, A. (1999, 23 de septiembre). Pensar sin coches. *El Correo*. Recuperado el 13 de mayo de 2011, en el sitio web: <http://www.marm.es/es/ceneam/articulos-de-opinion/firma48.aspx>.

■ Sintés, M. (2003). Automóvil: el príncipe a destronar. Propuestas para poner al coche en su sitio [Versión electrónica]. *Ambienta*. Recuperado el 13 de mayo de 2011, en el sitio web: http://www.marm.es/es/ceneam/recursos/mini-portales-tematicos/090471-22800051ca_tcm7-12947.pdf.

■ Tonucci, F. (1997). *La ciudad de los niños*. Madrid: Fundación Germán Sánchez Ruipérez.

Puedes compartir tu experiencia sobre esta actividad con la autora: María Sintés: MSintes@oapn.es





Anexo 1. Ficha de observación de la calidad peatonal de la calle

Acera	
Anchura 0,75 m (anchura mínima para tránsito de una persona) 1,50 m (referencia para tránsito de una pareja de peatones) 3,00 m (referencia para cruce de dos parejas de peatones)	
Pendientes y/o escalones	
Mobiliario urbano (bancos, fuentes, papeleras, postes informativos, etc.): ¿hay suficiente mobiliario urbano? ¿está colocado de forma que no obstaculice el paso peatonal?	
Arbolado	
Iluminación: ¿hay iluminación suficiente? ¿está a la altura adecuada?	
Pavimento: ¿es adecuado el pavimento para la marcha a pie? ¿presenta irregularidades o características que puedan suponer un riesgo para ciertos peatones?	

Cruces	
Localización de cruce: ¿existe cruce peatonal por el camino natural?	
Anchura de cruce: ¿es adecuado o demasiado largo?	
Modalidad de cruce: ¿está al mismo nivel que el tránsito de vehículos o segregado (por túnel o paso elevado)? ¿utiliza semáforo, acera sobreelevada o paso de cebra?	
Comodidad y seguridad: ¿es suficientemente cómodo y seguro?	
Aparcamiento junto a cruce: ¿dificultan los coches aparcados junto a los cruces la visibilidad de los peatones, sobre todo niños?	

Otros elementos de riesgo de la marcha peatonal	
Exceso de velocidad de los vehículos	
Aceras y calzada al mismo nivel sin elementos de separación	
Aparcamiento sobre la acera o sobre los cruces	
Tiempos de cruce muy cortos en los semáforos	