

La paulatina reconquista vegetal de las calles

Anatxu Zabalbeascoa, *El País*, 21.03.2023

En junio, durante la fiesta del Corpus, algunos pueblos, como Ponteareas, en Pontevedra, se llenan de ofrendas de flores que tejen alfombras y convierten la calle en un salón urbano. Eso sucede junto a la plaza Bugallal. Hasta hace poco, ese enclave no era más que una rotonda de tráfico —donde el coche era el principal protagonista—. Hoy es un lugar de encuentro, descanso y vida peatonal.

Los arquitectos Elizabeth Ávalo y Gonzalo Alonso llevan lustros haciendo más amable la vida en las calles gallegas. Se sirven de las huellas de la tradición, de entender qué ocurrió en las plazas, cómo fueron usurpadas del paseo de los vecinos, y de su destreza plástica para ir reconquistando la calle, los pasos, el silencio y la descontaminación de las rúas.

Lo que hacen estos arquitectos no consiste únicamente en cerrarle el paso a los coches. Su reconquista urbana es vegetal. Y social. Con las jardineras llega la sombra, bajan los grados, se reducen los ruidos, se sana el aire y se sientan los vecinos. Regresa la vida en la calle, ese camino de convivencia que es también una educación. ¿Cómo se cambia la manera de utilizar un espacio? Los árboles tienen mucho que decir.

En esta plaza, hileras longitudinales de árboles —perales al norte, cerezos al sur (porque son más bajos y tienen una copa mayor)— cosen la plaza con las calles aledañas y el arbolado de las áreas de estancia. Para la sombra se han plantado hayas, robles, árboles del amor, liquidámbar y tilos de mayor o menor porte en función de su ubicación. Aunque un jardín necesita diez años para llegar a ser, aquí se ha cuidado lo poco desde el principio. “En un par de años los árboles ofrecerán entre cinco y siete metros de radio de sombra”, explican los arquitectos. Es decir: cubrirán un alto porcentaje de la plaza durante el verano y la liberarán en las estaciones frías con la caída de la hoja.

Con el tráfico comprimido, en la plaza de Bugallal, “ahora el peatón es el que marca los tiempos, por lo que puede utilizar con mayor libertad todo el ámbito, como hacía pocos años atrás”, explican los arquitectos. Son las jardineras trapezoidales, diseñadas por los arquitectos a partir de referencias a los pétalos de flores que forman los tapices florales, las que ordenan el nuevo espacio. Sobre un suelo de hormigón, que integra los pavimentos pétreos originales, las jardineras protegen al viandante, generan zonas de estancia y ordenan visualmente el entorno. La forma de pétalo no es un capricho ni una mera referencia formal, sirve también para organizar la circulación: las calles, la que llega desde la Iglesia de San Miguel y dos más, peatonalizadas, que desembocan en la plaza.

Pero lo más curioso de este lugar de encuentro es que es tanto una plaza para quedarse sentado como un espacio para poder despejarlo. Con los bancos perimetrales, el centro de la plaza puede utilizarse para instalar mercadillos, juegos de pelota o, por supuesto, las alfombras florales que se tejen durante el Corpus. La iluminación participa de esos recorridos: a la existente, perimetral, se ha añadido la de los nuevos cruces, del deseo, que irán dibujando los paseos y encuentros de los ciudadanos con su plaza.

Posibilidad de presentación oral
La paulatina reconquista vegetal de las calles

INTRODUCCIÓN

Artículo del diario español *El País* – marzo de 2023 – tema = las tentativas de reconquistar los centros urbanos para peatones

SÍNTESIS

1) **¿Qué?** la plaza Bugallal en Ponteareas, provincia de Pontevedra (Galicia) peatonalizada y vegetalizada para crear vínculo social.

2) **¿causas?** las plazas urbanas usurpadas a los vecinos por la modernidad • Antes el coche era el principal protagonista en esta plaza, que no era más que una rotonda de tráfico • Los arquitectos Elizabeth Ávalo y Gonzalo Alonso especialistas para peatonalizar las calles en Galicia → Quieren reconquistar la calle, los pasos, el silencio y descontaminar el aire. • Vegetalizar → producir sombra, bajar los grados, reducir ruidos, sanear el aire → una invitación a sentarse para los vecinos. • plantación de muchos árboles adaptados para producir sombra en verano y dejar pasar el sol en invierno (caída de las hojas) • Utilización de jardineras trapezoidales en forma de pétalo para ordenar el nuevo espacio, para organizar la circulación entre calles y plaza.

3) **¿consecuencias?** Hoy es un lugar de encuentro, descanso y vida peatonal • el peatón puede utilizar libremente todo el ámbito, como en el pasado • En un par de años los árboles ofrecerán entre cinco y siete metros de radio de sombra • Con los bancos perimetrales, el centro de la plaza puede utilizarse para instalar mercadillos, juegos de pelota

PROBLEMÁTICA POSIBLE

España, los peatones y los coches.

Pistas de COMENTARIO

1. Ciudades cada vez más peatonales: Aparte del ejemplo extremo de Pontevedra (ver complemento 1), cuyo centro urbano es el 100% peatonal desde 1999, muchas ciudades españolas tienden a peatonalizarse. España siendo “*el país que vive fuera*”, siempre existieron grandes sectores peatonales. En Madrid, los primeros datan de finales de los años 1960 y principios de los 1970, en las calles del Carmen y Preciados, y ya en 1966 se prohibió aparcar automóviles en la Plaza Mayor. En Barcelona la famosísima Rambla es territorio peatonal desde principios del siglo XX, es decir antes del advenimiento del coche. En Valencia se crearon más de 27 hectáreas de espacio público peatonal entre 2015 y 2023. La emblemática Plaza / Puerta del sol de Madrid ya debería ser el 100% peatonal en la primavera de 2023. PERO existen polémicas tanto en Valencia como en Madrid por la falta o la ausencia de árboles y de sombra en algunos sectores peatonales en pleno calentamiento global y desarreglo climático.

2. España, “país del coche” y del aire contaminado: En España, el sector de la automoción representa el 10% del PIB y el 18% del total de las exportaciones. Barcelona es la única ciudad que lleva años contemplando la posibilidad de peajes urbanos para acceder al centro urbano en coche, pero todavía sigue siendo un proyecto. El proyecto de “Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte”, que debería votarse antes del fin de la legislatura (diciembre de 2023), prevé la creación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en todas las ciudades españolas de más de 50.000 habitantes y la posibilidad de peajes urbanos. También quiere imponer etiquetas medioambientales en los coches para señalar su nivel contaminante. Cabe señalar que España es el segundo país de la UE con más coches que superan los 20 años de edad, altamente contaminantes, y que en diciembre de 2022 la justicia europea condenó a España por la contaminación del aire en Madrid y Barcelona (ver complemento 3).

Pistas de CONCLUSIÓN

Un ejemplo algo marginal pero que refleja una tendencia de fondo en España y en la UE.

Complemento 1: **Pontevedra**

Referente europeo, el “modelo Pontevedra” empezó en 1999 y es seguido por la *Red de Ciudades que Caminan* en España y estudiado fuera de ella.

La ciudad gallega peatonalizó su centro urbano mucho antes de que se convirtiese en una medida habitual, limitó el tráfico rodado a un máximo de 30 km/h y fue priorizando el uso del espacio público frente al coche con pequeños pasos.

Más de 20 años después presume de cero muertes por accidentes viales al año, un 67% de ahorro en hidrocarburos y una política comercial que permite que el 91% de las compras en la ciudad se puedan hacer andando. Pontevedra, además, es fiel seguidora de los principios del pedagogo Francesco Tonucci y su “ciudad de los niños”. Porque una urbe segura para que los más pequeños caminen solos por la calle lo es también para los adultos de todas las edades.

https://www.elespanol.com/enclave-ods/historias/20220125/ciudades-caminables-espana-sostenibles-amables-peaton-inclusivas-caminar/641685894_0.html

La capital pontevedresa se ha convertido además en los últimos quince años en una de las ciudades más peatonales de España. El casco antiguo de la ciudad y una buena parte del Ensanche están peatonalizados, por lo que en esas zonas el transporte a motor está restringido a residentes y servicios. En 2010, Pontevedra fue la primera capital de provincia de España en reducir a 30 kilómetros por hora la velocidad máxima en el casco urbano. La transformación urbana de la ciudad le ha valido múltiples reconocimientos nacionales e internacionales como el premio europeo *Intermodes* o el mundial *Onu-Hábitat*. Pontevedra es la ciudad que posee proporcionalmente más espacios peatonales en Galicia. Como resultado, el 65% de los desplazamientos en el casco urbano se realizan a pie.

[Wikipedia](#)

Complemento 2: **Las mejores ciudades para los peatones de España**

<https://www.davidnoticias.cl/las-mejores-ciudades-los-peatones-espana/>

1. Granada: el 20,94%, 91 km peatonales.
2. Vitoria Gasteiz: el 19,11%, 70 km peatonales.
3. Valencia: el 18,77%, 136 km peatonales.
4. Bilbao: el 18,04%, 44 km peatonales.
5. Salamanca: el 16,60%, 40 Km peatonales.
6. Cuenca: el 14,93%, 23 Km peatonales.
7. Sevilla: el 14,76%, 102 km peatonales.
8. Huelva: el 13,48%, 26 km peatonales.
9. Barcelona: el 13,25%, 110 km peatonales.
10. Toledo: el 13,01%, 37 km peatonales.

(Madrid: el 5,91%, unos 167Km peatonales, mayor área peatonal del país)

Complemento 3: ***La justicia europea condena a España por la contaminación en Madrid y Barcelona***

Manuel Planelles, *El País*, 22.12.2022

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) ha condenado este jueves a España por el incumplimiento sistemático de la norma comunitaria de calidad del aire en Madrid y el área metropolitana de Barcelona. En estas aglomeraciones urbanas —donde residen alrededor de 7,5 millones de personas, más del 15% de los habitantes del país— se han superado reiteradamente desde 2010 los límites anuales de seguridad fijados por la UE para la exposición al dióxido de nitrógeno (NO₂), una sustancia nociva vinculada principalmente a los vehículos de combustión. La condena conocida ahora no acarrea una sanción de momento, pero, si persisten los incumplimientos, la Comisión Europea puede llevar de nuevo a España ante la justicia y pedir que haga frente a una multa, como ha ocurrido ya con los 74,85 millones de euros que ha tenido que pagar hasta ahora por no depurar bien sus aguas residuales.

La Comisión aprobó en 2008 la directiva de calidad del aire en la que se establecían los nuevos límites de NO₂ que no se deben superar. Entraron en vigor en 2010 y en Madrid y los municipios del área metropolitana de Barcelona (que incluye la capital catalana y los municipios que la rodean) se han incumplido año a año durante la última década. Bruselas abrió un expediente a España por este motivo en 2015, aunque decidió dejarlo en suspenso en 2018 debido a los planes contra la contaminación que pusieron en marcha Madrid y Barcelona, con medidas como las zonas de bajas emisiones (las áreas en las que se restringe la entrada a los vehículos más contaminantes). Pero cuando José Luis Martínez-Almeida (PP) ganó las elecciones en Madrid en mayo de 2019 y anunció que lo primero que haría sería suspender la zona de bajas emisiones de la ciudad, la Comisión decidió reactivar el expediente y denunciar a España ante el Tribunal de Justicia de la UE, el órgano que ahora ha dictado la sentencia condenatoria.

El TJUE entiende que en el periodo analizado —entre 2010 y 2018— “España no veló por que no se superase de forma sistemática y continuada” los límites de dióxido de nitrógeno. Además, “España no ha velado por que los planes de calidad del aire establezcan medidas adecuadas para que el período de superación de los valores límite fijados para el NO₂ sea lo más breve posible”, expone el tribunal.

Los incumplimientos más generalizados por los que se condena a España se refieren a los nueve años consecutivos, de 2010 a 2018, en los que se ha superado en Madrid y en el área metropolitana de Barcelona el límite de exposición anual al NO₂, que está fijado en la directiva comunitaria vigente en 40 microgramos por metro cúbico. ¿Y qué ha ocurrido desde 2018? Pues que Madrid ha seguido incumpliendo cada ejercicio, según reflejan los informes anuales de calidad del aire del Ministerio para la Transición Ecológica. En el caso del área metropolitana de Barcelona, en 2019 se rebasó el límite para el dióxido de nitrógeno, pero no en 2020 y 2021. Además, la condena de este jueves también se produce en el caso de Madrid por superar sistemáticamente otro indicador entre 2010 y 2018: el valor límite horario de 200 microgramos por metro cúbico de NO₂ (que no debe sobrepasarse más de 18 veces en un año).