



Eje de
prioridad peatonal
La Palma - Conde Duque
del 16 al 22
de septiembre

LA PALMA A TUS PIES

Participa durante
la semana de las
actividades lúdicas,
artísticas, educativos
y culturales.



**DE PALMA A CONDE DUQUE
ACTUACIÓN TEMPORAL DE CALMADO DE
TRÁFICO**

Índice

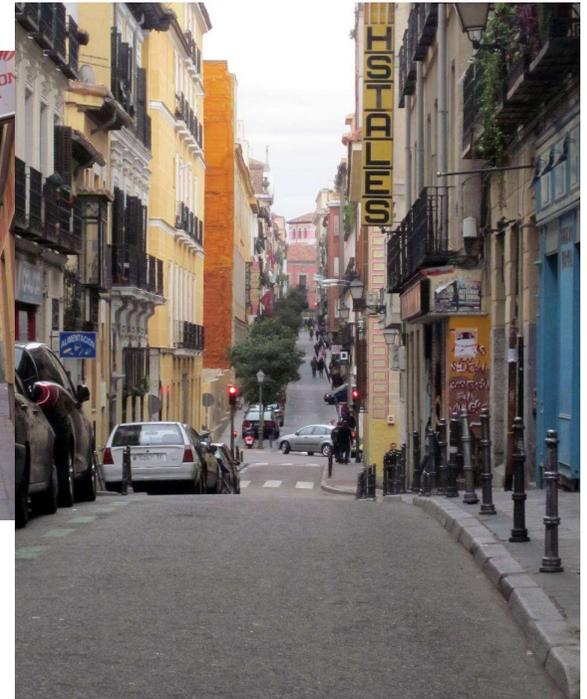
1.-CARACTERÍSTICAS DEL TERRITORIO DE INTERVENCIÓN	pág 3
1.1.-URBANÍSTICAS	3
1.2. SOCIALES	6
2.-INTERVENCIÓN EN EL EJE DE PRIORIDAD PEATONAL LA PALMA-CONDE DUQUE	8
2.1.-FINALIDAD	9
2.2.-OBJETIVOS	11
2.3.-CRITERIOS DE INTERVENCIÓN	12
2.4.-ACTUACIONES	16
2.5.-COLABORADORES	20
3.-EVALUACIÓN DE LA INTERVENCIÓN	22
3.1.-OPINIÓN DE LOS CIUDADANOS SOBRE LA ACTUACIÓN	22
3.2.-PERCEPCIÓN Y POSICIONAMIENTO DE LOS CIUDADANOS SOBRE LAS CONSECUENCIAS DEL MANTENIMIENTO DE LA ACTUACIÓN	27
3.3.-PROPUESTAS DE LOS CIUDADANOS	31
3.4.-ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS	34
3.5.-CONCLUSIONES	36
3.6.-ANEXO 1: CUESTIONARIO	38
3.7.-ANEXO 2: ARTÍCULOS DE LA PRENSA	42

1.-CARACTERÍSTICAS DEL TERRITORIO DE INTERVENCIÓN

1.1.-URBANÍSTICAS.-

El Plan de Calidad del Paisaje Urbano del Ayuntamiento de Madrid habla del desvanecimiento, ocultación o devaluación de los valores de la ciudad histórica como una de las causas por las que la ciudad de Madrid no ha alcanzado la calidad suficiente en su paisaje.

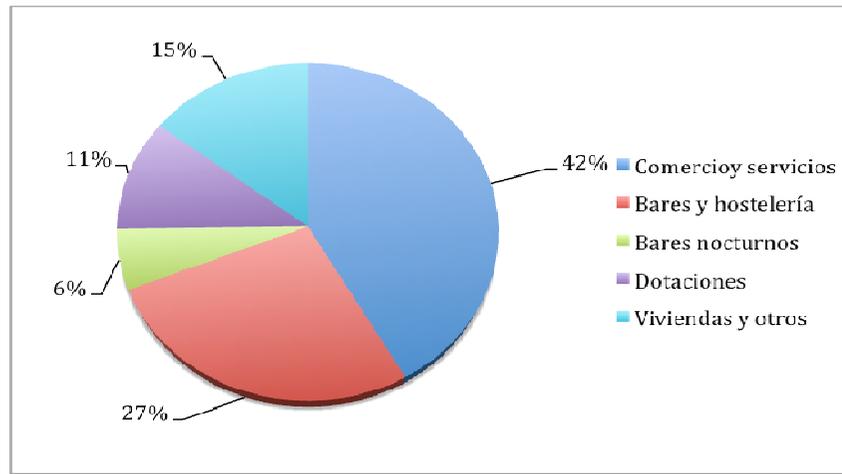
La C/ La Palma es una vía estrecha de soleamiento escaso que discurre desde la Plaza de Barceló hasta el Centro Conde Duque y que atraviesa la C/ San Bernardo, ésta última de gran afluencia de tráfico rodado. Posee árboles en buen estado.



El céntrico barrio de Malasaña es uno de los que sufrió con mayor rigor el deterioro de su paisaje y su tejido socio económico en el último cuarto del pasado siglo, convirtiéndose en blanco de insalubridad, delincuencia, cierre de comercios, deterioro de inmuebles, tráfico de droga, abandono de solares, etc. Esta zona se ha visto recientemente revitalizada con una sorprendente afluencia de locales comerciales y culturales de todo tipo gestionados por jóvenes emprendedores: teatro infantil, escuela de música creativa, restaurantes y cafés de moda, salas

alternativas de exposiciones, librerías especializadas (poesía y economía), tienda de discos (especializada en vinilos), de instrumentos musicales, de reciclado (productos textiles de segunda mano y mobiliario), de artesanía (papel, cuero), etc, por lo que el barrio ha recuperado la idiosincrasia que antaño tuvo al estar ubicado en el entorno de la antigua universidad de la ciudad.

Llama poderosamente la atención que a pesar de ser una calle tan transitada y tan céntrica no haya a lo largo de sus 800 metros ninguna franquicia comercial y apenas bazares orientales.



Además en la calle se encuentra el Centro Cultural Clara del Rey y la Escuela de Artes La Palma entre sus dotaciones con mayor poder de convocatoria (la primera de la ciudad de la red de escuelas de arte de la Comunidad Autónoma de Madrid).

También la Iglesia de los Santos Justo y Pastor (más conocida como de las Maravillas) tiene un gran interés histórico, arquitectónico y religioso. Es además la única de la ciudad de titularidad municipal.

Se han establecido también en la calle Agencias de Comunicación y diseño gráfico como “Viernes” (implicada en el desarrollo del uso urbano de la bicicleta en la ciudad) y JWT, de ámbito nacional y sita en el palacete de una antigua fábrica de chocolates.

La calle, escenario de actividad industrial en el siglo XIX, reúne además otros edificios de interés histórico y arquitectónico, como la antigua fábrica de gaseosas (reconvertida en viviendas).

Entre las dotaciones situadas en sus inmediaciones, podemos destacar:

- Patrimonio histórico artístico: Centro Cultural Conde Duque, Iglesia de San Antonio de los Alemanes, Iglesia Monasterio de San Plácido, Parroquia de San Marcos, Convento de las Comendadoras de Santiago, Palacio de Altamira, Ministerio de Justicia, etc..
- Ocho bibliotecas (Biblioteca Histórica, Biblioteca Musical, Biblioteca Municipal Central, Hemeroteca, Centro Madrileño de Imágenes, etc.).
- Diecinueve instalaciones culturales y recreativas (galerías de arte, centros culturales, ludotecas, teatros, etc.).
- Veinticuatro sedes de fundaciones o entidades asociativas de carácter cultural y juvenil.
- Treintiseis centros educativos (colegios, institutos, escuelas infantiles, Conservatorio Profesional de Música, Escuela de Música Soto Mesa, Escuela Superior de Canto, escuelas y residencias diversas de las Universidades Complutense y Pontificia de Comillas, etc.)

Por estas numerosas dotaciones de su entorno, la C/ de la Palma posee una alta tasa de tránsito peatonal, con aceras muy estrechas y bolardos que las separan de la calzada. Los impactos negativos vienen dados por presencia de motos en acera, basura en alcorques y farolas, contenedores en aceras, etc.).

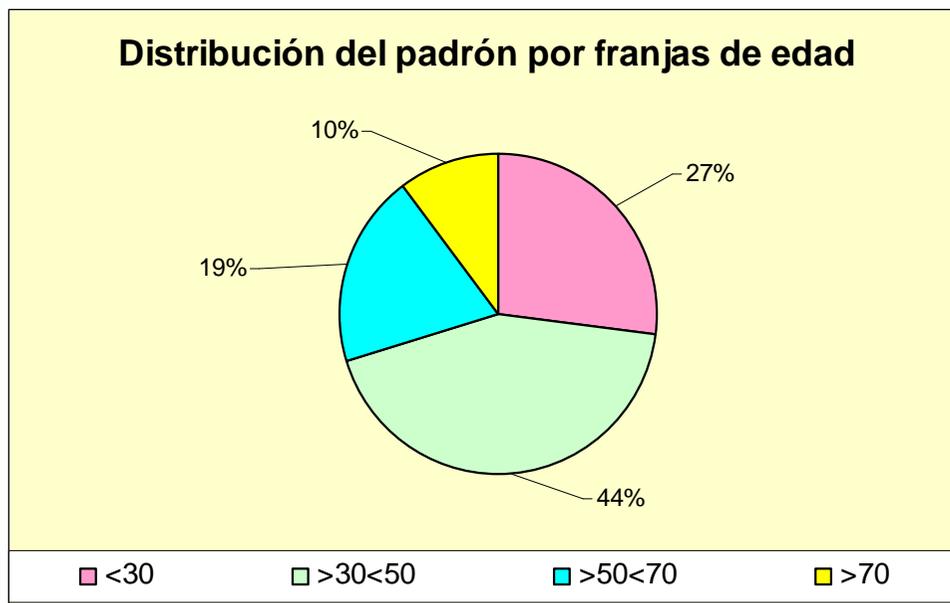


1.2. SOCIALES.-

La variedad demográfica de la calle viene dada, según padrón municipal, por un 23,6% de inmigrantes entre los residentes, siendo los comerciantes de origen español en su mayoría.

En cuanto a la edad, la mayoría de los comerciantes son jóvenes emprendedores menores de 40 años. Los usuarios de dotaciones (escuelas música y arte) son generalmente una población juvenil menor de 30 años.

Podemos apreciar en el gráfico siguiente la distribución de edad de los residentes en la C/La Palma. Contrastados los datos con la pirámide de población de la ciudad, podemos decir que la franja de edad entre los 30 y los 50 años es sensiblemente superior en la C/ La Palma y mucho menor la de mayores de 70 años, que en la ciudad alcanza el 14,6% de la población y en esta calle solo el 10%. Por tanto el tejido social de la calle está formado por adultos jóvenes y la presencia de niños y mayores de 70 años es menor que en la media de la ciudad.



Por los atractivos de la calle descritos anteriormente, así como por la densa red de locales nocturnos, la zona tiene gran afluencia de jóvenes en busca de ocio y de turistas. El principal problema referido por los vecinos y asociaciones de vecinos de la zona es “el botellón”, concentración de jóvenes usuarios de los locales de copas que en las noches de jueves, viernes y sábado generan un alto nivel de contaminación acústica que impide el descanso nocturno de los vecinos. Se atribuye también al fenómeno “botellón” la mayoría de actos vandálicos como los desperfectos producidos con pintura en puertas, fachadas y portales de la calle.

Este tipo de particularidad teje una malla de intereses contrapuestos entre residentes por un lado y comerciantes y usuarios por otra, por lo que para la realización del proyecto convocamos a todos los interesados: directores de centros culturales y pedagógicos, representantes de asociaciones de vecinos y comerciantes.

2.-INTERVENCIÓN EN EL EJE DE PRIORIDAD PEATONAL LA PALMA-CONDE DUQUE



DE PALMA A CONDE DUQUE
ACTUACIÓN TEMPORAL DE CALMADO DE TRÁFICO
AYUNTAMIENTO DE MADRID

2.1.-FINALIDAD Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO.-

Con motivo de la **Semana de la movilidad** se ha pretendido realizar una intervención *low-cost* de **calmado de tráfico** en la C/ La Palma, del 16 al 22 de septiembre, que configurara un itinerario este-Oeste y articulara algunas de las principales dotaciones culturales (Centro Conde Duque, Museo Municipal, Escuela de Artes Aplicadas, Museo ABC, etc); Adicionalmente, el eje relacionaría algunas de las mejores obras de Pedro de Ribera: el Centro Conde Duque, la iglesia de Montserrat, la fuente de la Fama y el Real Hospicio de San Fernando, actual Museo de Historia de Madrid y, muy próxima, la iglesia de San Antón.



La finalidad de calmar el tráfico disuadiendo del paso a los vehículos motorizados, viene motivado por la constatación empírica del desequilibrio a favor del automóvil en la ocupación de este espacio.

Se considera **oportuno que sea precisamente ésta calle** y no otra del barrio la que protagonice el tránsito peatonal (y ciclista) por varias razones:

- Ser la vía más directa de unión entre las dos bibliotecas más importantes de la ciudad (Biblioteca Nacional y Archivo de la Villa de Madrid de Conde Duque), dando lugar a que en un futuro se potencie una ruta peatonal y ciclista que una ambas emblemáticas instituciones atravesando de

oeste a este el centro de la ciudad. Este eje se iniciaría en el Pº Recoletos, sede de la Biblioteca Nacional, y continuaría por las calles Bárbara de Braganza, Fernando VI, Apodaca, Pz/ Barceló, C/ de la Palma y finalmente Centro Conde Duque. Por todo ello nos parece que esta vía cumpliría con el objetivo del Plan de Calidad del Paisaje urbano, que se plantea mejorar las articulaciones entre las diferentes áreas de la ciudad, promoviendo secuencias y continuidades, así como hacer más clara y precisa la “lectura” de la ciudad, identificando y facilitando circuitos temáticos para recorrerla.

- Ser una vía con trazado completamente recto y algo inclinado, que permite la visión a larga distancia y favorece la panorámica del barrio, potenciando los atractivos del paseo para el peatón.
- Ser una vía demasiado estrecha para ser operativa al paso de vehículos motorizados, ya que ante los mínimos e inevitables aparcamientos para suministro comercial se producen colapsos circulatorios.
- Ser la vía que ya atraviesa varias plazas en su mismo cauce o al lado de su recorrido (Barceló, Dos de Mayo y Conde Duque), por lo que ya se ve implicada en su función de recreo y estancia.

Respecto de la idoneidad del momento, hemos de reconocer que actualmente las ciudades más globalizadas (todas las grandes ciudades) promueven la particularización del entorno, donde las necesidades ya no son, como en el pasado, las dotacionales y de equipamiento, sino, por decirlo sintéticamente, la creación de un **paisaje protector de identidades que genere cohesión e intercambio.**



El actual momento de crisis no permite la ejecución generalizada de proyectos que precisen de contratación externa o de creación de infraestructuras, por lo que vemos oportuno el momento para ensayar proyectos innovadores de bajo coste y alto eco social y mediático.

Además, la crisis económica no es la única, más bien parece que se avecinan otras de carácter social protagonizadas preferentemente por la juventud, por lo que estamos obligados a generar estrategias de actuación que sumen, a la máxima facilidad de ejecución, el interés de los ciudadanos más jóvenes, y, a ser posible, con consecuencias que mitiguen las tensiones sociales, favoreciendo metas que persigan la cohesión social y protejan los intereses de los jóvenes emprendedores.

Los técnicos se constituyen en el actual momento en el recurso prioritario para la ejecución de los proyectos de la administración, por lo que pequeños proyectos como éste, que **unen objetivos de mínima intervención urbanística y movilidad sostenible con los de formación en valores de ciudadanía y calidad del paisaje urbano**, son los que, a nuestro juicio, tejen puentes entre la administración y la ciudadanía.

2.2.-OBJETIVOS.-

Los objetivos han cubierto los tres factores de la sostenibilidad: ambiental, social y económico.

- **1.-Aumentar la sostenibilidad de los desplazamientos** fomentando la movilidad de la bici y del peatón, y disminuyendo las emisiones contaminantes de los vehículos motorizados.
- **2.-Mejorar la calidad de vida** de los residentes y el atractivo para los visitantes, promoviendo la interacción social en micro-espacios estanciales.
- **3.-Potenciar la economía local** y la visibilización de la singularidad de los recursos de la calle.



2.3.-CRITERIOS DE INTERVENCIÓN.-

Toda la teoría de la Supermanzana, que apuesta por la reducción de velocidad de los vehículos motorizados en el interior de la misma, está muy presente en nuestra intervención. No se pretende peatonalizar completamente sino pacificar el tráfico de modo que se produzca la adecuada convivencia entre peatón, ciclista y automovilista. Hace algunos años que existen calles peatonales donde las personas tienen prioridad total. En las supermanzanas se da una convivencia de modos de transporte pero los vehículos tienen que circular a una velocidad muy baja. La teoría pretende implantar un modelo urbano en el que se unen los conceptos de recuperación del espacio público y de movilidad sostenible.

CRITERIOS:

- Disuadir al tráfico rodado motorizado, con carácter temporal y exploratorio, peatonalizando algunos tramos de la calle y fomentando en otros la convivencia intermodal de desplazamiento (moto/coche/bici/peatón).



- Mantener el tráfico de residente, emergencias y actividades de carga y descarga



- Dotar al peatón de un protagonismo prioritario dentro del espacio urbano con criterios de movilidad sostenible.



- Potenciar entornos agradables y atractivos que favorezcan la convivencia y el juego de la infancia, vinculando al ciudadano con su entorno de proximidad, haciéndole partícipe de la intervención y revalorizando el carácter educativo y cultural de la calle.



- Dotar a la calle de un atractivo artístico que favorezca la estética del paisaje urbano y visibilice la actuación



2.4.-ACTUACIONES.-

- Peatonalización de 2 tramos de la calle de La Palma (de C/Fuencarral a C/Corredera y de C/San Bernardo a C/Norte)
- Supresión temporal de 11 plazas de aparcamiento
- Limpieza de muro esquina San Bernardo e intensificación en la misma en toda la calle
- Señalización vertical y horizontal de limitación de velocidad y restricción tráfico (Zona de prioridad residencial)



- Creación de ocho micro áreas estanciales con alfombrado verde de moqueta (130 metros lineales) y colocación de 36 jardineras (20 en la iglesia y otras 16 repartidas a lo largo de la calle La Palma)
- Colocación de 5 bancos: frente Escuela de Artes Aplicadas, frente a la iglesia y en el Centro Cultural Clara del Rey
- Recolocación de la escultura frente a la fachada de Escuela de Artes Aplicadas



- Decoración con frases y dibujos (pintados) de hojas en la calzada
- Colocación de 4 lonas con cartel anunciando la actuación
- Actividades con asociaciones y comerciantes ligadas al arte y a la práctica de la bicicleta: talleres, conciertos de música, itinerario turístico histórico y artístico, subida al mirador de Conde Duque, apertura de la biblioteca infantil de Conde Duque, taller infantil de artes plásticas, teatro infantil “sentimientos en la calle”, espacio de danza, exposición de escultura de la Escuela de Arte La Palma, desayunos de reflexión y diagnóstico de la calle, juegos de ping-pong, degustación café, partidas de ajedrez, espacio de lectura, instalación del “mirador de la bici”, etc





2.5.-

COLABORADORES.-

Justificamos la metodología de intervención con la colaboración de los ciudadanos en el hecho de que las experiencias de otras grandes ciudades sobre intervenciones ciudadanas participativas en la plástica de la ciudad han dado buenos frutos, como es el caso de New York, Aschersleben, Linz, Londres, Bristol, Belén, Medellín, Sao Paulo, Singapur, Hong Kong, Taiwán, Montreal, Viena, etc., donde los expertos han destacado que la experiencia de creación colectiva ha provocado las siguientes ventajas en el entorno:

- Aumento de la cohesión social entre los ciudadanos y los diferentes sectores productivos del barrio
- Incremento de la identificación de los ciudadanos residentes en la zona con el entorno del barrio
- Respeto a lo construido y amonestaciones colectivas al vandalismo que anteriormente provocaba indiferencia entre los ciudadanos y usuarios del barrio
- Disminución de la delincuencia en el entorno
- Aumento de la conciencia de los derechos y responsabilidades de la ciudadanía para con el entorno
- Aumento de la limpieza
- Afluencia masiva de público y seguimiento de iniciativas parecidas en otros distritos de la ciudad
- Gran atractivo turístico para los visitantes
- Revitalización económica del tejido comercial de la zona

Además, la participación de colaboradores con las características de los de la c/La Palma nos garantizaba la correcta difusión de la intervención, ya que profesores, alumnos de los centros educativos, comerciantes y asociaciones de vecinos contactadas parecían estar muy interesados en involucrarse en el proyecto.

A continuación se reseñan las entidades participantes:

- Escuela de Música creativa
- Escuela de Arte “La Palma” de la Consejería de Educación. Comunidad de Madrid
- Teatro Nudos. Encuentro de creadores. Asociación Cultural
- Centro Cultural “Clara del Rey” de la JMD de Centro del Ayuntamiento de Madrid
- Agencia de Comunicación “JWT”
- Empresa “Viernes” de promoción del uso de la bicicleta
- Taller de fotografía Ovelar
- Librería “Arrebato Libros”

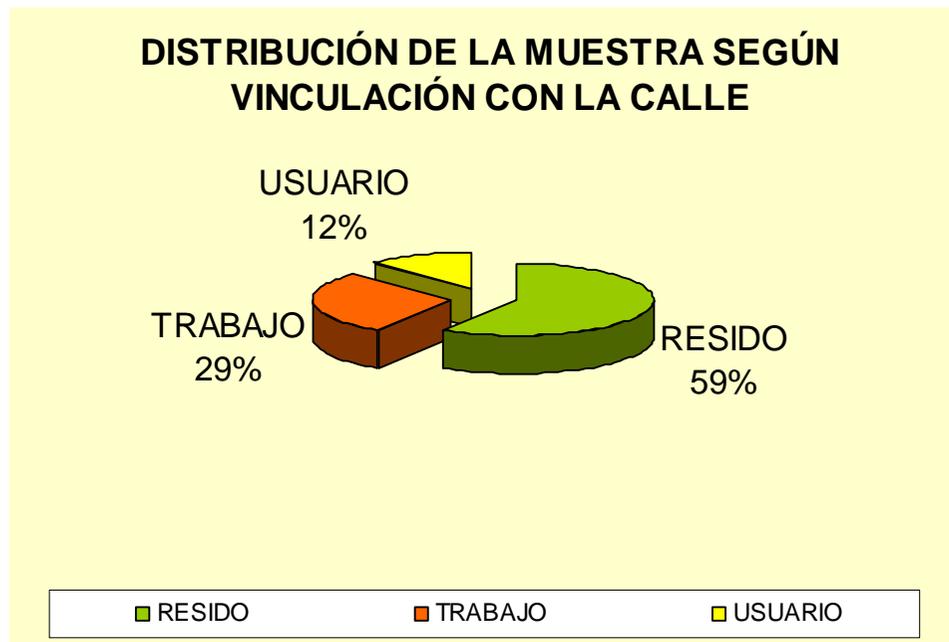
- Asociación de comerciantes
- Asociaciones de vecinos La Palma
- Asociación de vecinos Acibu
- Asociación deportiva Malasaña
- Parroquia de las Maravillas (Santos Justo y Pastor)
- Espacio Islandia
- Empresa Car Sharing Blue Move
- Empresa Car Sharing Amovens
- Peluquería Ayala de Palma

3.-EVALUACIÓN DE LA INTERVENCIÓN

3.1.-OPINIÓN DE LOS CIUDADANOS SOBRE LA ACTUACIÓN

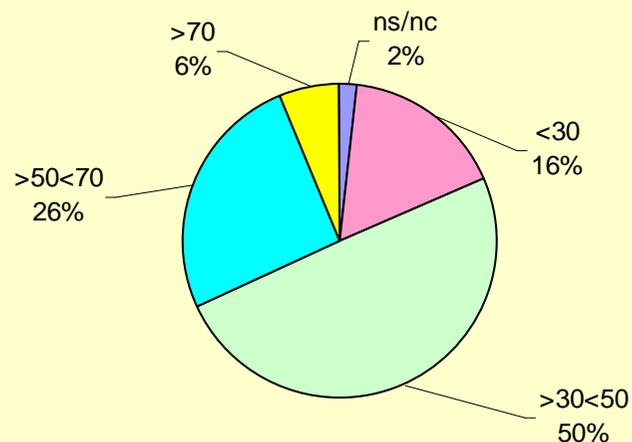
Para pulsar la opinión y percepción de los vecinos, comerciantes y usuarios de la C/La Palma, se distribuyeron 1.100 encuestas: 100 en la Escuela de Artes La Palma, 100 en la empresa colaboradora “Viernes”, 100 en el Centro Cultural Clara del Rey y 800 en los buzones de todos los portales de la C/La Palma.

A pesar de que la encuesta no reúne los requisitos de rigor estadístico que le otorgarían validez científica (no podemos hablar de porcentajes de personas sino de porcentajes de encuestas receptadas), hemos obtenido los siguientes datos de las 97 encuestas recibidas.



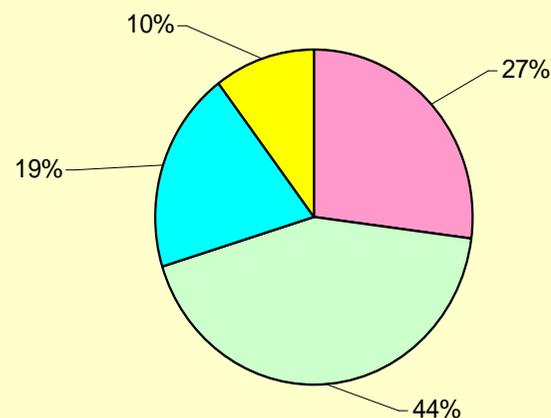
La mayor parte de las encuestas (87%) han sido cumplimentadas por residentes de la misma C/La Palma o personas que trabajan en ella, por tanto con un alto nivel de vinculación con el territorio sobre el que hemos intervenido.

Distribución de las encuestas por franjas de edad



■ ns/nc ■ <30 ■ >30<50 ■ >50<70 ■ >70

Distribución del padrón por franjas de edad

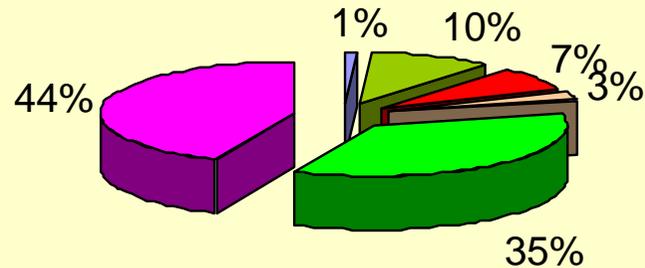


■ <30 ■ >30<50 ■ >50<70 ■ >70

Como podemos ver al contrar los gráficos superiores, en nuestra encuesta están sobrerrepresentadas las franjas de edad superiores a 50 años respecto a la población residente, según datos del padrón municipal para la C/ La Palma.

En el sector usuarios, aunque esperábamos un mayor porcentaje de encuestas de población joven debido a la afluencia en la calle de gran número de alumnos que acogen las Escuelas de Artes y de Música Creativa, lo cierto es que finalmente tenemos muy pocas encuestas de gente joven y de usuarios, en parte debido a que el curso escolar no estaba del todo iniciado, por lo que los resultados pueden estar sesgados hacia las opiniones de los mayores de 30 y residentes.

DISTRIBUCIÓN DE LA MODALIDAD PREFERENTE DE DESPLAZAMIENTO EN LA CIUDAD



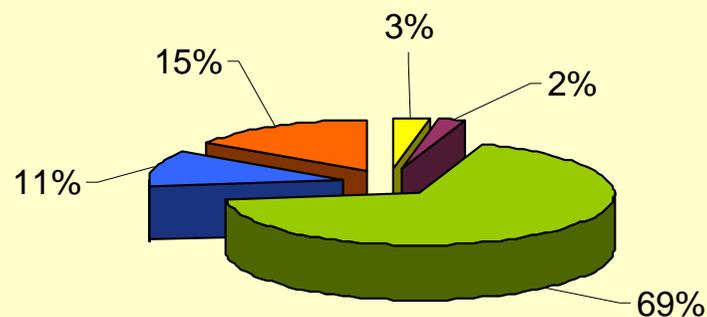
■ NS/NC ■ BICI ■ COCHE ■ MOTO ■ PEATON ■ Tr. Público

Como podemos apreciar, casi el 80% de las encuestas señalan como modalidad preferente de desplazamiento en la ciudad el “Transporte público” o “a pie”; hay quizá una sobrerrepresentación de los que se desplazan en bici (que en la encuesta alcanza al 10% de las respuestas).

Un dato muy interesante es que la **tasa de motorización de la calle de La Palma** es mucho menor que la de la Ciudad de Madrid: 264 turismos por cada 1000 habitantes para la C/ La Palma y 426 turismos por cada 1000 habitantes para la ciudad de Madrid, tomando como referencia datos de Hacienda y del Observatorio ambiental de la Ciudad de Madrid, respectivamente.

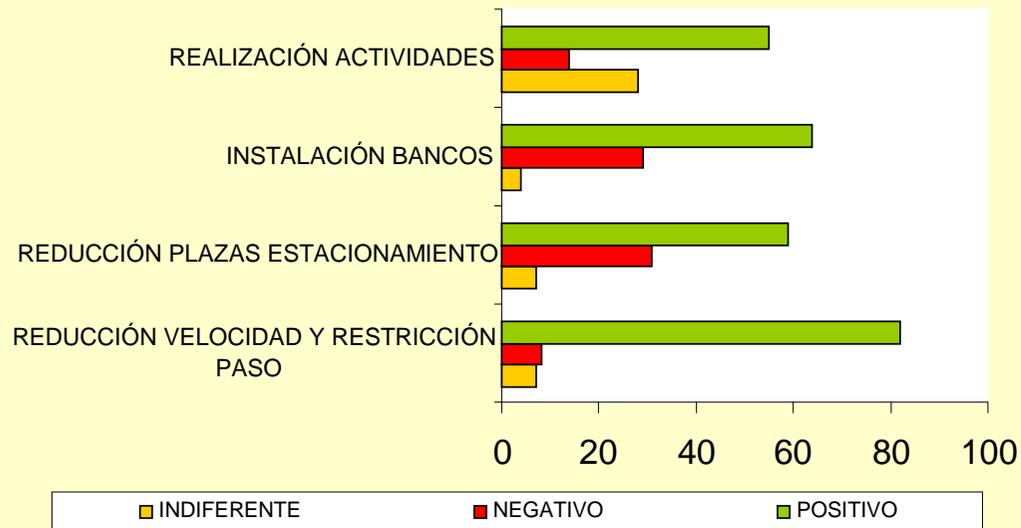
Hay que tener en cuenta que en el centro de la ciudad el parque residencial es más antiguo y la tasa de viviendas con parking disminuye, por lo que también la tasa de motorización (propietarios de vehículos por habitantes) disminuye. Además, en el centro los transportes públicos tienen la mayor oferta, por lo que la modalidad peatonal aumenta considerablemente.

DISTRIBUCIÓN DE LA MUESTRA SEGÚN PORCENTAJE DE LAS MODALIDADES MÁS FRECUENTES DE DESPLAZAMIENTO EN LA CALLE LA PALMA



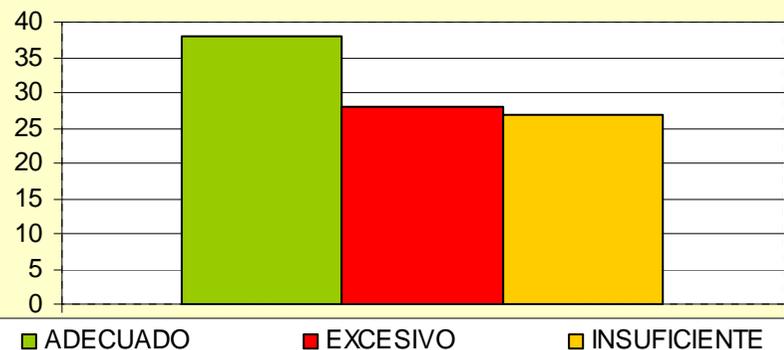
Casi el 70% de las encuestas afirman desplazarse por la calle La Palma exclusivamente como peatón. Un 17% realiza desplazamientos frecuentes en coche por La Palma. Un 14% se desplaza con frecuencia en bici. Hay por tanto una hiperrepresentación del sector bici y una hiporrepresentación del sector coche sobre los estándares habituales de modalidad de desplazamiento de la ciudad.

OPINIÓN DE LAS INTERVENCIONES EN LA CALLE LA PALMA



	REDUCCIÓN VELOCIDAD Y RESTRICCIÓN PASO	REDUCCIÓN PLAZAS ESTACIONAMIENTO	INSTALACIÓN BANCOS	REALIZACIÓN ACTIVIDADES
INDIFERENTE	7	7	4	28
NEGATIVO	8	31	29	14
POSITIVO	82	59	64	55
Total	97	97	97	97

OPINIÓN SOBRE EL NÚMERO DE JARDINERAS INSTALADAS



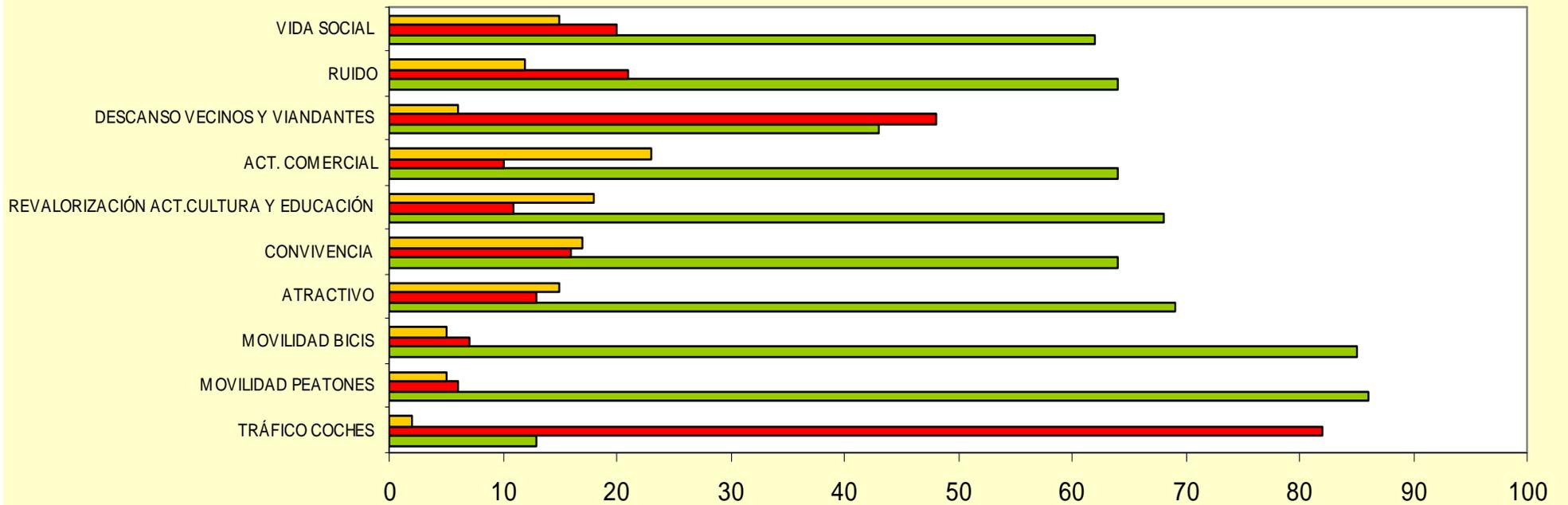
El objetivo de la intervención está plasmado sobre todo en “Reducción de la velocidad y restricción del paso”, por tanto, han sido muy pocas las respuestas disconformes con el objetivo del proyecto.

La reducción de plazas de estacionamiento es la actuación que goza de menor favor, aunque también se ha reseñado en la mayoría de los cuestionarios como una medida positiva.

La instalación de bancos solo se considera negativa en el 28,8% de las encuestas, el 64% de ellas lo señalan como positivo.

3.2.-PERCEPCIÓN Y POSICIONAMIENTO DE LOS CIUDADANOS SOBRE LAS CONSECUENCIAS DE LA PERMANENCIA DE LA ACTUACIÓN

Percepción de las consecuencias de la permanencia de la intervención



	TRÁFICO COCHES	MOVILIDAD PEATONES	MOVILIDAD BICIS	ATRACTIVO	CONVIVENCIA	REVALORIZACIÓN ACT. CULTU	ACT. COMERCIAL	DESCANSO VECINOS Y VIANDANTE	RUIDO	VIDA SOCIAL
■ NS/NC	2	5	5	15	17	18	23	6	12	15
■ DISMINUIRÍA	82	6	7	13	16	11	10	48	21	20
■ AUMENTARÍA	13	86	85	69	64	68	64	43	64	62

Los datos revelan que los vecinos anticipan como consecuencias de la intervención, en caso de permanecer, un aumento de: tráfico de bicicletas, peatones, atractivo de la calle, convivencia entre vecinos, vida social y ruido nocturno.

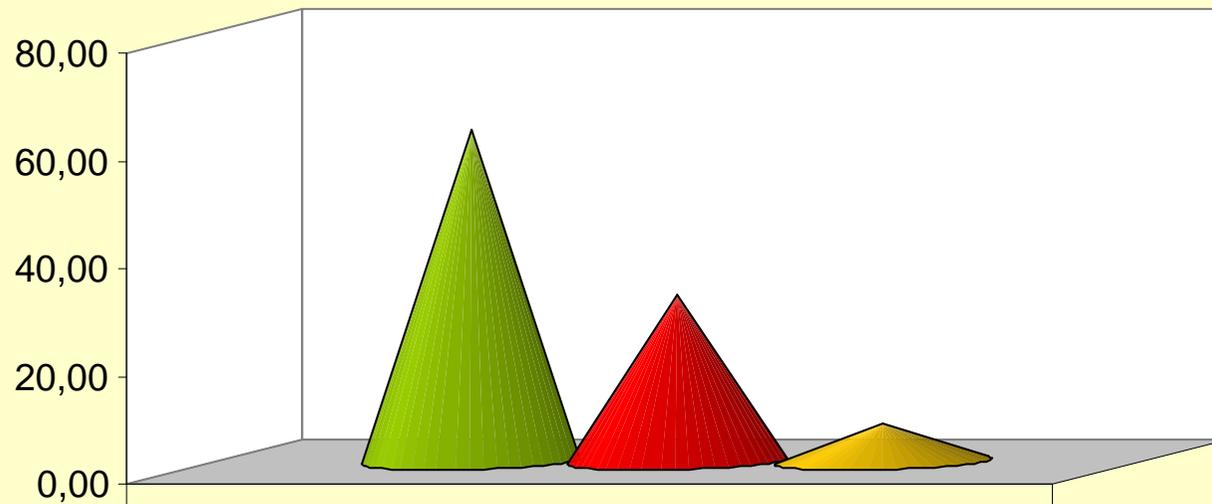
Los aspectos que disminuirían, siempre según datos de los cuestionarios receptados, se refieren al tráfico de coches y al descanso de los vecinos.

Por tanto, perciben una dinamización de la vida comercial y social de la calle, pero a su vez, sobre todo los residentes, pronostican un incremento de la contaminación acústica, con el consiguiente perjuicio para el descanso de los vecinos. El resultado sobre el ruido está muy influenciado por el fuerte “Efecto botellón”, fenómeno que afecta a todo el barrio de Universidad, con una alta densidad de locales de ocio nocturno y de restauración, favoritos de la vida juvenil nocturna madrileña y de gran atracción para los turistas.

Hemos de resaltar que la intervención en la semana de la movilidad tenía como objetivo el templado de tráfico y la prioridad peatonal, no contemplándose medidas para el control de la contaminación acústica. Consideramos que la intervención hubiera sido más completa y exitosa si se hubiera contemplado la variable “ruido”.

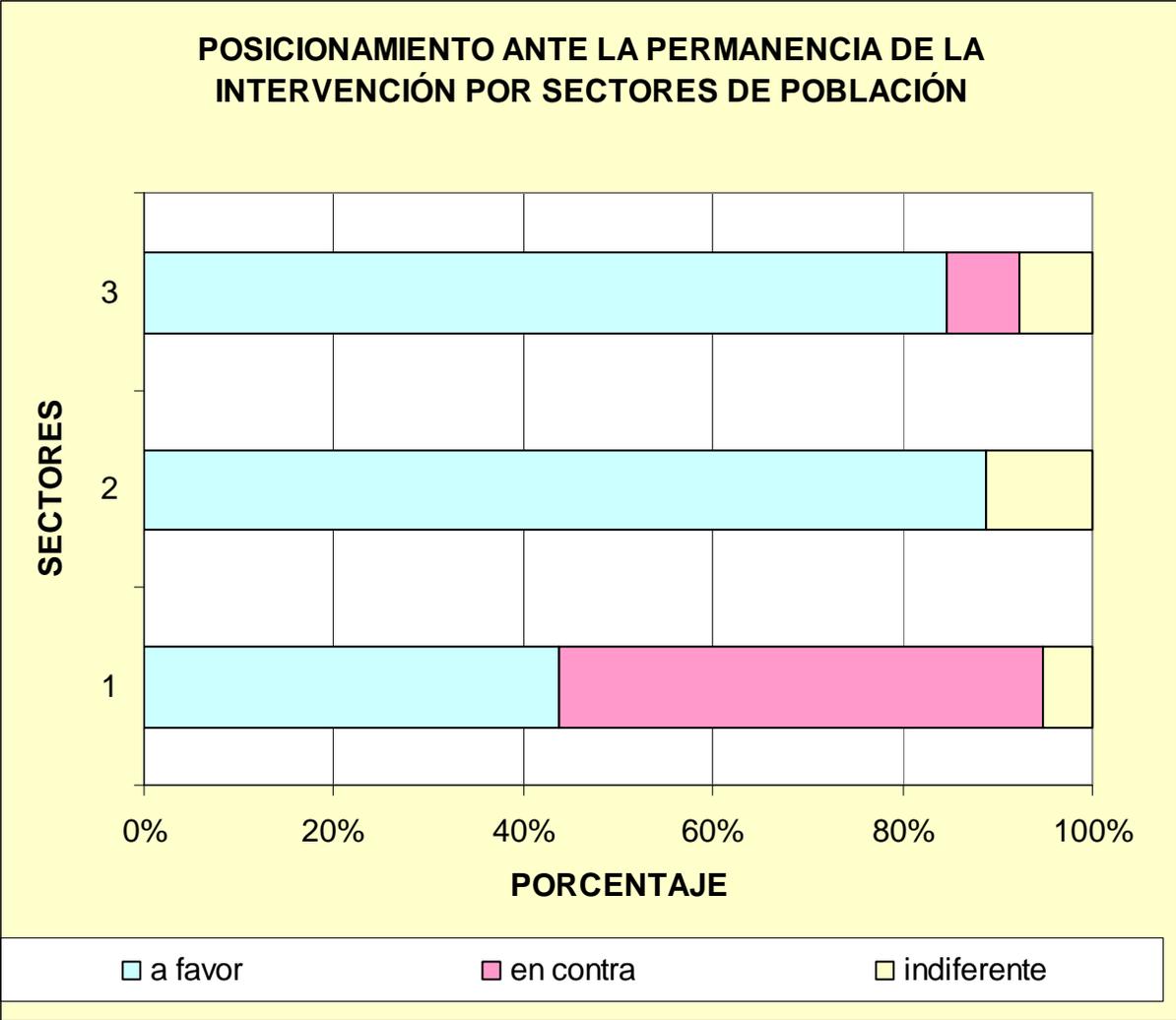
Respecto al posicionamiento de los vecinos sobre la permanencia de las medidas adoptadas, podemos ver en el siguiente gráfico los resultados: casi un 62% de los cuestionarios se pronuncian a favor de la intervención. Claramente en contra el 31%. El resto se pronuncian como “indiferentes” a la actuación. No obstante estos datos deben de ser analizado con los matices que aportan el resto de preguntas.

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE POSICIONAMIENTO ACERCA DE LA PERMANENCIA DE LA INTERVENCIÓN



■ A FAVOR	61,86%
■ EN CONTRA	30,93%
■ INDIFERENTE	7,22%

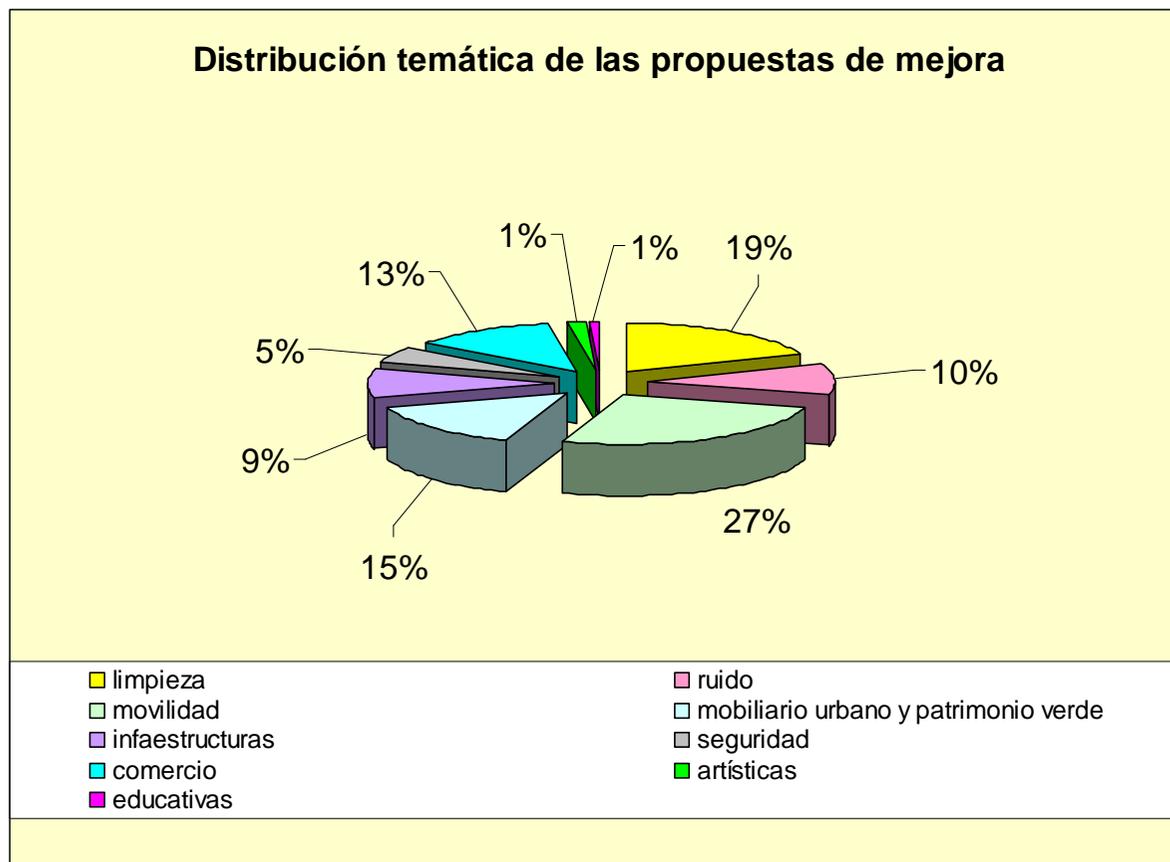
Por sectores de población el posicionamiento cambia considerablemente, como podemos apreciar en el siguiente gráfico, en el que 1, 2 y 3 representan, respectivamente, a “residentes”, “trabajadores” y “usuarios” de la C/ La Palma.



3.3.-PROPUESTAS DE LOS CIUDADANOS

Hay que tener en cuenta que de los 97 cuestionarios receptados solamente 78 presentan propuestas de mejora para la calle de La Palma. El total de las mismas se eleva a 208 propuestas y podrían distribuirse en las siguientes temáticas generales: limpieza, ruido, movilidad, mobiliario urbano y patrimonio verde, infraestructuras, seguridad, comercio, elementos artísticos y medidas de sensibilización y educación.

La distribución porcentual de las propuestas según esa temática aparece en el gráfico siguiente, destacándose claramente las de movilidad y limpieza.



Desglosando las temáticas por subtemas apreciamos como propuestas dominantes:

En limpieza: graffitis

En ruido: medidas contra la contaminación acústica nocturna

En movilidad: demanda de peatonalización o al menos de restricción de paso de vehículos y disminución de su velocidad

En mobiliario urbano: reducción de bolardos

En infraestructuras: nivelación y arreglo de pavimento para mejora de la accesibilidad

En seguridad: mayor presencia policial

En comercio: reducción de locales nocturnos y control del botellón

En el gráfico que sigue podemos apreciar el número de propuestas por subtemas:

Amarillas.-Limpieza

Rosa.-Ruido

Verde suave.-Movilidad

Azul.-Mobiliario urbano y jardineras

Morado.-Infraestructuras

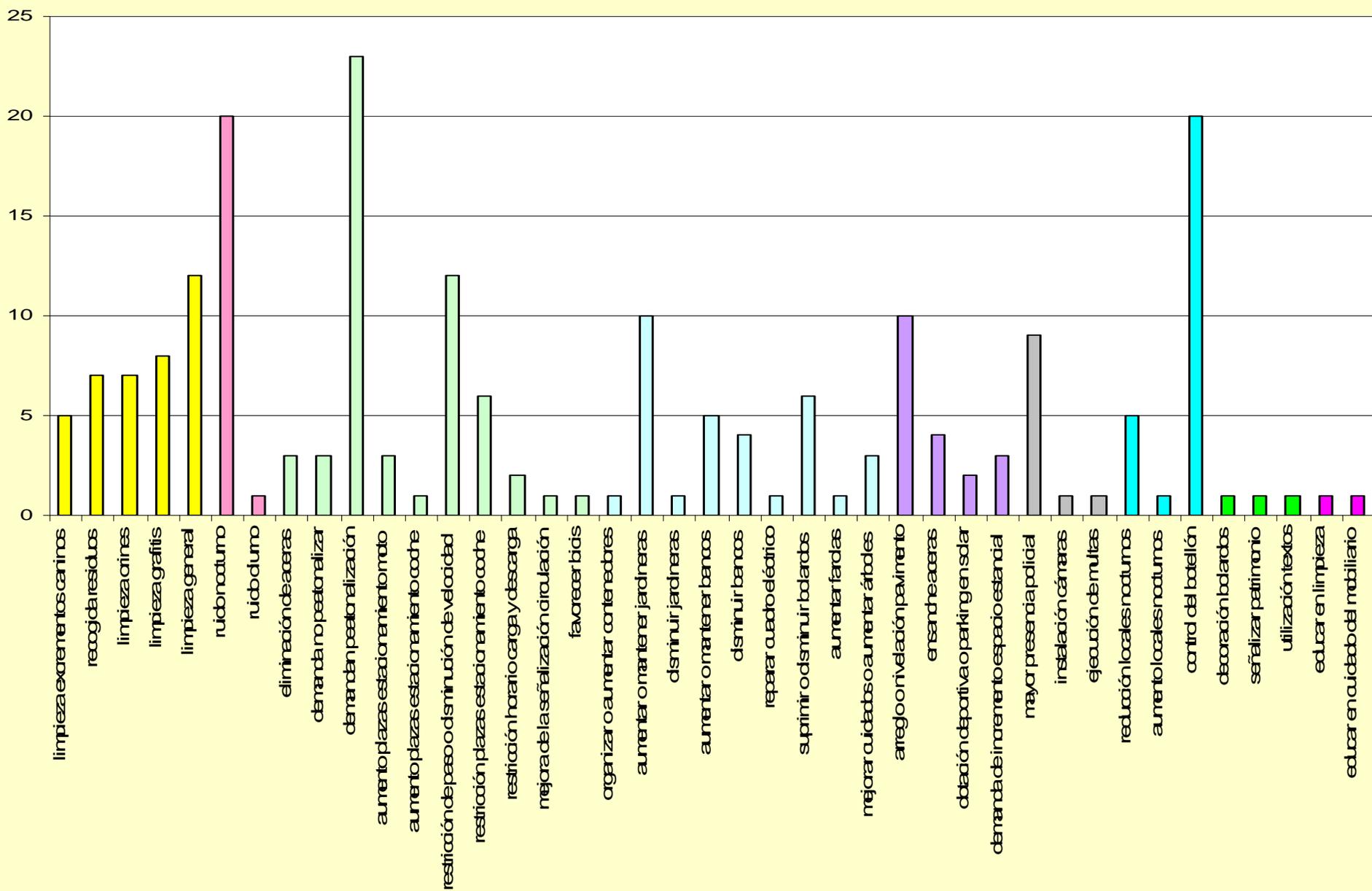
Gris.-Seguridad

Turquesa.-Comercio

Verde fuerte.-Elementos artísticos

Fucsia.-Sensibilización

Frecuencia subtemática de las propuestas de mejora de la calle La Palma



3.4.-ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

El perfil de vecino que ha contestado a los cuestionarios es mayoritariamente residente o persona que trabaja en la calle y en la franja de edad entre 30 y 50 años. Se desplazan preferentemente en transporte público y a pie por la ciudad. Tienen una baja tasa de motorización los residentes en la calle. Por lo tanto es una población, que en principio y por sus características, acogería positivamente las medidas de calmado de tráfico donde se prioriza la movilidad peatonal.

Respecto a la opinión de las actuaciones llevadas a cabo en la semana de la movilidad, destacan como mejor valoradas y en el siguiente orden: *instalación de jardineras* (incluso muchos las consideran insuficientes), *restricción de tráfico rodado y reducción de velocidad*, seguida de la *instalación de bancos*. No obstante, también las medidas de *eliminación de plazas de estacionamiento y realización de actividades* obtienen muchas más valoraciones positivas que negativas (más del doble), como puede verse en el gráfico de la página 26.

Existe un sector, minoritario pero significativo (20,6%), que puntúa como negativa la reducción de plazas de estacionamiento y, al mismo tiempo, opina que son positivas las medidas de templado de tráfico y de prioridad peatonal. Algunas contradicciones de este tipo se han puesto de manifiesto sobre todo en el tema de los bancos y las jardineras: de los 31 cuestionarios que responden “negativo” a la restricción de plazas de estacionamiento, un 20% se muestra a favor o indiferente a la instalación de los bancos y un 13% considera adecuado o insuficiente el número de jardineras instaladas. Creemos que la aceptación de las limitaciones de anchura de la calle impone una decisión excluyente acerca de una u otra opción (plazas de estacionamiento o, y solo o, jardineras y bancos), incompatibles entre sí.

Respecto a los bancos, hemos constatado que las posturas adversas a su instalación, aunque minoritarias, suscitan intensas conductas de oposición, ya que su instalación es interpretada como un elemento facilitador del fenómeno “botellón”; por tanto, un 29.89% viven como una amenaza su instalación, considerándose anticipadamente perjudicados en su descanso nocturno. Creemos que será conveniente contrastar, con la tecnología de control de ruido, si efectivamente se produce ese aumento de los niveles de decibelios en las tres zonas donde se han instalado los bancos (a la altura de la Iglesia, del Centro Cultural y de la Escuela de Artes) y respecto a otras zonas de la calle, o, por el contrario, lo que aumenta es solo la percepción del problema ya existente.

La percepción de las consecuencias de la intervención en caso de permanencia nos parecen bastante realista y acorde a los objetivos de la intervención, excepto en el tema ruido nocturno, que como ya se ha señalado habrían de realizarse las comprobaciones oportunas. Como es lógico, hay una alta correlación entre la percepción de las consecuencias y el posicionamiento a favor de la permanencia de la intervención.

En cuanto a las preguntas abiertas sobre lo que más les ha gustado y lo que menos de la intervención en la semana de la movilidad, obtenemos los siguientes resultados:

Respecto a lo que más les ha gustado hay bastante unanimidad entre los tres sectores consultados. Usuarios, residentes y comerciantes coinciden en destacar las medidas de calmado de tráfico y prioridad peatonal y aquellas que mejoran el aspecto paisajístico de la calle, como las jardineras y bancos, así como el aumento de la intensidad de la limpieza de la calzada y del muro; se valora la creación de espacios estanciales antes ocupados por vehículos y *“poder caminar sin problemas por la calle”*, que según se reseña en los cuestionarios, *“tenía más vitalidad y se conocieron tiendas que pasaban entes desapercibidas”*.

Respecto a las actividades han destacando como preferidas: Subida al Mirador de Conde Duque, Mirador de la bici y su procesión, la mesa de ping-pong, tomar café en la calle, la música, el teatro, el espacio de lectura y la exposición de arte en la calle, así como el espacio de reflexión Espacio Islandia y el tablero de ajedrez.

También se han manifestado sentimientos muy positivos por la oportunidad que se les ha dado de participar en la organización, desarrollo y evaluación del proyecto.

En lo que menos ha gustado hay menor grado de acuerdo según los sectores residente y comercial y por ello lo analizamos separadamente:

Para los trabajadores, comerciantes y usuarios, lo que menos ha gustado ha sido:

- **la transitoriedad** de las medidas adoptadas, pronunciándose muchos a favor de la permanencia de las mismas e incluso de la peatonalización total de la calle.
- los actos de **vandalismo** asociados a daños al mobiliario urbano (bancos, jardineras, pintadas en el muro, daños a la escultura ubicada en el nº 46, etc).
- **el incumplimiento de las medidas adoptadas por parte de los automovilistas**: calle de preferencia residencial, velocidad máxima 20 km/h, prohibición de estacionamiento, etc).

Para los residentes, lo que menos ha gustado ha sido:

- **el aumento de ruido y suciedad que atribuyen al aumento de “botellón”**, apuntando sobre todo al elemento “banco” como potenciador del problema, y a la ausencia de medidas de seguridad (presencia policial, cámaras de vigilancia, imposición de multas, etc), que parecen ser, además, consideradas garantía de la ausencia de excrementos caninos y humanos en la calle.
- **la falta de información que los vecinos han tenido respecto a las actividades y medidas tomadas.**
- **la dificultad de aparcamiento y el miedo a una posible peatonalización que dificulte la accesibilidad de los residentes mayores.**

3.5.-CONCLUSIONES

Debemos empezar advirtiendo que las medidas de calmado de tráfico, en ningún momento contemplan soluciones que disminuyan la contaminación acústica y la suciedad que provoca el ocio nocturno. Por lo tanto no era un objetivo de actuación minimizar el efecto botellón nocturno, sino incrementar la vida ciudadana en horarios diurnos y favorecer la presencia de ciudadanos en general, y sobre todo, de colectivos de personas mayores y de la infancia.

Toda la literatura sobre urbanismo destaca la importancia de ratios equilibradas entre diversidad de usos y horarios en los barrios para garantizar unos niveles adecuados de seguridad. En los barrios donde una actividad monopoliza el uso, o el horario, sea residencial o comercial, no se alcanzan las cuotas de convivencia social, vitalidad, privacidad, movilidad sostenible, vida pública, etc, que conforman las características de “bondad” urbanística. De acuerdo con ello el

efecto botellón nocturno, con los niveles de suciedad y ruido que conlleva, debería ser abordado desde perspectivas más amplias que incluyan actuaciones de planificación.

Cabe destacar que una población que sufre un problema de graves consecuencias de forma permanente, como es el caso de los efectos del ocio nocturno para los residentes, se muestra estresada y reacia a acoger cualquier proyecto o medida que no vaya expresamente dirigida a minimizar su problemática. Por ello, no cabe una buena acogida ante actuaciones que persigan otros fines por muy positivos que éstos sean.

No obstante, y partiendo de dicha premisa, las actuaciones de la calle de La Palma han mostrado una posición favorable de un 62% frente a un 31% en contra (el 7% restante se ha mostrado indiferente). Las actuaciones han favorecido y han puesto en valor tanto la actividad cultural de la calle como su variado tejido comercial. Sin embargo y dada la corta temporalidad de la actuación, no podemos llegar a criterios concluyentes, requiriéndose un proceso de mayor extensión temporal de las medidas (la prioridad peatonal solo afecta a la disuasión de tráfico motorizado cuando los itinerarios son sobradamente conocidos) para consolidar los cambios y valorar de forma más objetiva dichos resultados.

Más allá de los resultados de la evaluación del cuestionario creemos importante, para posteriores intervenciones del mismo tipo, tomar una serie de medidas como son:

- Una labor previa de información y sensibilización a todos los sectores afectados acerca de las ventajas e inconvenientes del calmado de tráfico, sus limitaciones e incompatibilidades, para disminuir las contradicciones y ayudar en la clarificación de posiciones a los ciudadanos acerca de su territorio. En esta medida sería importante tener en cuenta las variables que de forma significativa estén afectando al diagnóstico de los problemas del barrio.
- Mejorar la coordinación de los servicios municipales: los temas de movilidad en general obtienen éxitos mayores acompañados de los servicios de seguridad. Una supervisión por parte de los agentes de movilidad de las medidas de tráfico adoptadas (limitaciones de velocidad, de paso, de estacionamiento, etc) hubiera potenciado su cumplimiento.
- Mejorar la señalización de los cambios de tráfico y uso del espacio urbano.
- Un mayor periodo de tiempo entre la ejecución y la evaluación de las medidas para que los resultados producidos se vean reforzados (los cambios en la opción de las rutas disuasorias necesitan más de una semana para que se consoliden).



Encuesta de Opinión Semana de la Movilidad del 16 al 22 de septiembre



Estimado ciudadano:

El Ayuntamiento de Madrid quiere conocer su percepción sobre la C/La Palma y su opinión sobre las actuaciones llevadas a cabo durante la *Semana de la Movilidad* del 16 al 22 de septiembre. Le rogamos rellene el cuestionario y lo entregue antes del 27 de septiembre en alguno de los siguientes puntos de la calle La Palma:

- *Escuela de Arte La Palma*, nº 46 (de lunes a viernes de 10 a 14 horas)
- *Centro Cultural Clara del Rey*, nº 36 (de lunes a viernes de 10 a 14 y de 17 a 20 horas)
- *Viernes*, nº 50 (de lunes a viernes de 10 a 14 y de 17 a 20 horas)

Muchas gracias por su colaboración

Encuesta de Opinión Semana de la Movilidad del 16 al 22 de septiembre

Edad: _____ años

Género:

Masculino

Femenino

En la C/ La Palma:

Resido

Trabajo

Solo soy usuario

Cuando paso por la C/La Palma suelo hacerlo:

- A pie
- En coche
- En moto
- En bici

En la ciudad me desplazo mayormente:

- A pie
- En coche
- En moto
- En bici
- En transporte público

La calle la Palma durante la Semana de la Movilidad del 16 al 22 de septiembre:

Hemos establecido la calle como zona de prioridad peatonal; restringiendo el paso del vehículo motorizado y reduciendo la velocidad a 20 Km/hora.

Lo considero:

- Positivo Indiferente Negativo

Se han reducido 11 plazas de aparcamiento de automóviles para ganar espacio el peatón.

Lo considero:

- Positivo Indiferente Negativo

Se han instalado 5 bancos para ganar espacio público de estancia y descanso.

Lo considero:

- Positivo Indiferente Negativo

Respecto al número de jardineras instaladas en la calle. Lo considero:

- Excesivo Adecuado Insuficiente

Las actividades organizadas por las entidades culturales, educativas, asociativas y empresariales de la C/La Palma, me han parecido, en general:

- Positivas Indiferentes Negativas

Ante la posibilidad de que las actuaciones de la *Semana de la Movilidad* tengan carácter permanente después de la *Semana de la Movilidad*:

Estoy a favor de su continuidad
Estoy en contra de su continuidad
Me da igual

¿Si la intervención fuera permanente?:

El tráfico de coches:
Se mantendría Disminuiría

La movilidad de los peatones:
Aumentaría Disminuiría

La movilidad de las bicis:
Aumentaría Disminuiría

El atractivo de la calle:
Aumentaría Disminuiría

La convivencia con vecinos y comerciantes:
Aumentaría Disminuiría

La revalorización de las actividades culturales y educativas:
Aumentaría Disminuiría

La actividad comercial
Aumentaría Disminuiría

El descanso de vecinos y viandantes
Aumentaría Disminuiría

El ruido y ocio nocturno
Aumentaría Disminuiría

La vida social de los vecinos
Aumentaría Disminuiría

Lo que más me ha gustado de las actuaciones de la C/ La Palma durante la semana de la movilidad es:

Lo que menos me ha gustado de las actuaciones de la C/La Palma durante la semana de la movilidad es:

Propuestas para mejorar la calle de la Palma:

3.7.-ARTÍCULOS DE LA PRENSA

El País

I Love Bicis

I love bicis se acerca a la realidad de la bici urbana, sinónimo de modernidad, responsabilidad ambiental y otro tipo de movilidad. Carriles bicis, políticas de desarrollo, alforjas para ir a la última o las luces más cool. Todo con ganas de reivindicar los pedales.

Esto es una calle

Por: **Pablo León** | 18 de septiembre de 2012 / El País



Una calle por la que no pasan coches es una calle a la que se da la oportunidad para que pasen muchas otras cosas.

Un coro de voces inundaba la madrileña calle de la Palma ayer por la tarde. “Podría ser así siempre”, alababan algunos vecinos la recuperación de espacio para el peatón frente a los siempre dominantes coches. “¿Dónde aparco ahora?”, se preguntaban otros imbuidos en su propia burbuja vital. “Llega mañana”, aseguraban los más informados en referencia a la visita de Ana Botella, alcaldesa de Madrid. **Nadie permanecía indiferente.** La última semana en la calle madrileña, unas de las que cuenta con mayor diversidad de usos con un centro de salud, varios teatros, comercios, bares o una escuela de arte, se ha vivido una intensa actividad. Operarios

mediendo, camiones cisterna limpiando, hormigoneras pavimentando... Estaban preparando la zona para celebrar la **semana europea de la movilidad sostenible** (del 16 al 22 de septiembre), o “para la visita de la alcaldesa”, aseguraban algunos vecinos. De cualquier manera, el resultado de los trabajos realizados los últimos siete días se podía notar ayer: **más gente paseando, menos coches, parejas charlando en los bancos instalados o niños jugando en las zonas verdes delimitadas**. Con el lema *La Palma a tus pies*, el Ayuntamiento, ayudado por vecinos, comerciantes y varios espacios creativos de la zona, **ha cumplido una decana reivindicación vecinal: quitar espacio a los coches**. Y, de paso, usar esa acción como emblema de la movilidad sostenible madrileña. Lo malo: parece que la medida solo va a durar una semana.

“Es un cambio importante y aunque sea temporal, hay que valorarlo”, resumía Santi Rigoni, desde **Toma Café**, una cuidada **casa de café llena de bicicletas**. La calle, que hasta ahora dedica menos de un metro a los peatones, **es uno de los ejes de la modernidad madrileña; está en pleno Malasaña** y une las zonas de Tribunal y Conde Duque. Por ella “hay un trasiego de gente continuo de personas jóvenes que van a la escuela de música, de gente mayor que va al centro de salud o de turistas que se alojan en el hostel”, cuenta uno de los restauradores de la zona. A pesar de ello, los coches la dominan. Hasta ayer.



Once plazas de aparcamiento han sido alfombradas de verde, varios bancos han sido instalados a lo largo de su trazado y los locales se han animado a sacar sofás, taburetes y mesitas que invitan a sentarse para disfrutar de los adoquines. Todo con una inversión que no supera los 2.000 euros y el apoyo de asociaciones locales. “La acción en el espacio público es clave en la interacción en la ciudad. Me interesa mucho la experiencia y la evaluación de este tipo de propuestas. Eso incluye sus antecedentes y su futuro. El futuro me gustaría que fuese su continuidad en el tiempo, al menos, establecer cierta periodicidad según se valore ya sea durante los fines de semana las tardes... **Si se queda en una acción puntual no implicaría ningún cambio sino una mera acción promocional**”, matiza Esther Lorenzo, que hasta mayo pasado codirigía la **galería La Pieza** en la calle Palma. Desde ese espacio se han promovido acciones como **Línea Verde, una acción**

socioplástica que preguntaba a los usuarios de la calle si les gustaría cambiar el modelo de gestión del tráfico. Otras iniciativas, como **Palma Central**, realizaban actos a favor del control del acceso al tráfico rodado.

Acompañando al cambio de uso, durante toda la semana se van a realizar diversas actividades como actuaciones, danza, pintura infantil o una romería con una bici, organizada por **Viernes, empresa de proyectos de innovación social**, que, ante la ausencia de un aparcabicis en la zona, han instalado un *mirador* desde el que se puede observar una bonita bicicleta para reflexionar sobre la manera en la que recorreremos la ciudad. No solo Madrid celebra la semana de la movilidad. **Barcelona organiza diversas actividades** durante la cita. **En Sevilla también hay actividades**, a pesar de que la decana asociación **A contramano** se ha desvinculado del programa oficial por la subida del IVA al servicio público de bicicletas al 21% en lugar de mantenerlo en el 10%, como el resto de transportes. Y así en más de 600 ciudades españolas y casi 2.000 en el mundo.

Esta mañana, a la calle de la Palma no ha podido venir la alcaldesa. "Problemas de agenda", justificaban los consejeros y directores generales que han paseado por la avenida, repleta de curiosos y paseantes. La puesta en escena del cambio de uso de la calle ha sido sorprendente y efectiva. El modelo de una intervención rauda, barata y revolucionaria en una calle ya se ha realizado en otros lugares. **Janette Sadik Kahn, consejera de movilidad de Nueva York, ha usado esta técnica para convencer a los habitantes de la urbe** de los beneficios de los cambios en el uso de las avenidas de la ciudad. Con pintura verde, algunas jardineras y resistencia a las críticas de sectores más recalcitrantes, ha sido **capaz de transformar Broadway en un paraíso con hamacas** o de peatonalizar calles sin que nadie se enterara.



Cortaban el tráfico, delimitaba zonas de prioridad ciclista o peatonal y decía que eran temporales. **Cuando los vecinos se daban cuenta de que vivían mejor, las dejaba permanentes invirtiendo los recursos estrictamente necesarios.** “Esto va a durar la semana de la movilidad”, explicaban representantes del Ayuntamiento a los vecinos. “Esperemos que al final algo se quede”, comentaban algunos de estos esperanzados. **Si el cambio se mantiene después de esta semana, Madrid habrá evidenciado un cambio en su percepción de la movilidad y se habrá situado en la vanguardia de las intervenciones urbanas.** Mientras tanto, a disfrutar de la acción porque la calle de La Palma ahora es mucho más calle.

Palma, calle okupada

La Semana de la Movilidad despeja de coches el tramo próximo a Fuencarral
Pablo León Madrid 19 SEP 2012 -



Tramo de la calle de la Palma, peatonal hasta el 22 de septiembre. / ÁLVARO GARCÍA

Partida de pimpón en medio de la calle de la Palma. Suena extravagante, pero todo viandante que se acerque al cruce de la vía madrileña con Fuencarral se encontrará con una mesa y dos raquetas disponibles para pasar el rato. ¿Por qué se puede aparcar un coche en la calle y no jugar al pimpón o hacer un *pic-nic* o sentarse? Con esta pregunta quedaba inaugurada la Semana Europea de la Movilidad (del 16 al 22 de septiembre) en la capital. Para celebrarlo ha elegido como emblema Palma, avenida mítica de la movida, eje cultural entre Conde Duque y el Museo Municipal, sede del *moderneo* actual y una de las calles con más diversidad de usos de la ciudad con tiendas, galerías de arte, patrimonio o cafeterías.

El experimento ha llenado el espacio de gente charlando y niños jugando

En la avenida, normalmente, transitada por coches, se han eliminado 11 plazas de aparcamiento y en su lugar se han instalado alfombras verdes y jardineras que la han cambiado radicalmente; en lugar de tránsito rodado, se ha llenado de gente sentada en bancos, grupos charlando de pie y niños jugando. Los conductores dudaban si podían cruzarla o no. "Podría ser así siempre", proclamaban algunos vecinos. Pero no solo se cede espacio para la habitabilidad. Durante toda la semana, comerciantes y asociaciones culturales han okupado los adoquines con sofás, tableros de ajedrez, bancos y taburetes y han organizado un diverso programa de actividades.

"Al principio, la gente se ha sorprendido, pero enseguida han tomado la calle como propia", resume las primeras reacciones del público Nacho Padilla, socio de Viernes, empresa de proyectos de innovación social ubicada en la vía y responsable del cartel de la acción, llamada *La Palma a tus pies*. El proyecto ha sido *low cost* total; no ha habido obras sino aprovechamiento del mobiliario urbano municipal, lo que ha permitido que con 2.000 euros y tres meses de reflexión se haya realizado un cambio radical a la calle. "Es temporal [la semipeatonalización acaba el 22 de septiembre], pero puede ser un laboratorio de ideas para acciones futuras", asegura Padilla.

Muchos de los vecinos quieren que la transmutación sea permanente. Normal. De los seis metros que tiene la avenida, a los peatones les queda 1,3 en dos escuetas aceras. La higiene, las aceras y la peatonalización son de las reclamaciones históricas de las asociaciones vecinales. La delimitación de zona de prioridad residencial, donde no se puede circular a más de 20 kilómetros por hora, es permanente; los cortes al tráfico, en el cruce con Fuencarral y con la calle del Norte, no. "Me gustaría que esto no se quede en una acción puntual, sino que se hiciera permanente o se estableciera una cierta periodicidad. Si no implica ningún cambio, se tratará de una mera acción promocional", matiza Esther Lorenzo, bióloga especializada en psicología ambiental y codirectora del espacio socioplástico La Pieza, situado hasta mayo pasado en la misma calle.

El primer día hubo quejas, pero muchos vecinos piden que el cambio permanezca

Aunque el primer día del experimento ha provocado piropos generalizados, algunos no podían evitar quejarse. "¿Ahora dónde aparco?", preguntaba una residente. Pero en general la sensación era de alegría. "Esto sí que es una calle de verdad", exclamaba Nacho Noriega sentado en uno de los sofás que ha instalado la pizzería Ay Mi Madre! "Dan ganas de quedarse aquí", resumía con una porción de cuatro quesos en la mano. "Cuando se hacen este tipo de intervenciones siempre hay gente preocupada, pero luego la realidad se impone y la gente valora el espacio público que, de repente, puede utilizar", concluye Lorenzo

EL Mundo

La Palma, peatonal durante una semana



[ampliar foto](#)

18-09-2012 - MDO - Fotografías: Juan Luis Jaén

El Ayuntamiento de Madrid celebra la Semana de la Movilidad con el cierre al tráfico de la calle de la Palma, una marcha en bici por la Dehesa de la Villa o la Fiesta de la Moto.

"Participa en los Planes de Movilidad de tu ciudad: ¡muévete en la buena dirección!" es el lema de la Ciudad de Madrid con el que suma a la Semana Europea de la Movilidad (SEM) 2012, que se celebra del 16 al 22 de septiembre. Esta edición quiere incidir en la importancia de la planificación integral en este ámbito. Además se han organizado actividades para concienciar sobre la movilidad sostenible.

Plan de Movilidad de Ribera del Loira y Parque Crystalia. La Semana comienza con la presentación del I Plan de Movilidad de un área de actividad empresarial de la Ciudad de Madrid. En el PMUS de Ribera del Loira han colaborado 84 empresas de la zona, además del Consorcio Regional de Transportes y el IDAE.

Planifica la movilidad en tu ciudad y en tu empresa. El Ayuntamiento y Garrigues Medio Ambiente colaboran, un año más, en el desarrollo de una jornada para destacar las experiencias urbanas y empresariales en las políticas de movilidad sostenible.

Premios Muévete Verde. El miércoles 19 de septiembre se conocerán las mejores iniciativas que, desde la sociedad civil, contribuyen a mejorar la movilidad en la ciudad. Los Muévete Verde cumplen seis ediciones reconociendo la labor de todo aquel que aporta valor a los retos del transporte en Madrid, empresas, ciudadanos, medios de comunicación, etcétera.

Prueba de vehículos eléctricos. También el miércoles es el día elegido para explicar los avances realizados en materia de movilidad eléctrica, incluida la entrega de dos automóviles eléctricos de SEAT, que permitirán, por un lado, al Ayuntamiento probar durante tres meses su comportamiento en distintos servicios urbanos y, por otro, a la marca desarrollar el producto final.

Carga y descarga en la Zona de Bajas Emisiones. El jueves 20 de septiembre es el día de los vehículos de reparto de mercancías desarrollados en el Centro de Innovación para la Logística y el Transporte por Carretera (CITET). La experiencia ya está implantada en alguno de sus socios para la distribución de mercancías en proximidad con bicicletas asistidas con motor eléctrico.

La educación para la movilidad sostenible será la protagonista de la presentación de las conclusiones del proyecto "Madrid a Pie, Camino Seguro al Cole". Una oportunidad para conocer cómo celebran la Semana de la Movilidad los alumnos, padres y profesores de un centro escolar y cómo han trabajado en el cambio de hábitos de transporte.

Marcha en Bicicleta y Fiesta de la Moto. En el Día sin Coches, el sábado 22 de septiembre, tendrá lugar la

sexta Marcha en Bici Dehesa de la Villa y la Fiesta de la Moto, que celebra su quinta edición durante el fin de semana en el paseo de Camoens.

De Palma a Conde Duque. La cultura tiene cabida a través de la iniciativa propuesta para la calle de la Palma durante la Semana de la Movilidad. Desde el lunes permanecerán cortados al tráfico los tramos entre Fuencarral y Corredera Alta de San Pablo y entre las calles Norte y San Bernardo, sin comprometer el paso de emergencias, carga y descarga y acceso a garajes. Algunas de las plazas de aparcamiento se transformarán en espacios para el peatón, devolviéndole todo el protagonismo en detrimento del coche. Comercios de la zona y vecinos convertirán la calle en un espacio de convivencia. Ecomovilidad.net

La acción permanente del Ayuntamiento: peatonalización temporal de la Calle de la Palma



Los municipios que participan en la Semana Europea de la Movilidad tienen que incluir, en su programa de actividades, **una medida permanente en favor de la movilidad sostenible**. El Ayuntamiento de Madrid había realizado algunas acciones notables (como la peatonalización de Montera) pero el historial reciente era bastante desolador: páginas web, oficinas virtuales o **el sistema de bicicleta pública** que nunca llegó.

Para este año, la medida ha resultado bastante lógica: peatonalizar la Calle de la Palma, uno de los ejes claves del barrio de Malasaña. Lo malo... que será **sólo hasta el sábado**. ¿Es una medida temporal de cara a la galería? En **I Love Bicis**, el blog de ciclismo urbano de El País, se recogen las impresiones que ha provocado esta medida permanente de 7 días.

Si conoces el programa de actividades de tu localidad y quieres que difundamos actividades en las que puedan participar nuestros lectores, escríbenos a madrid@ecomovilidad.net, en twitter ([@ecomovilidadMAD](https://twitter.com/ecomovilidadMAD)) o en **Facebook** y lo incluiremos en nuestro calendario.

La calle La Palma se transforma en una vía dedicada al peatón

MADRID, 16 Sep. (EUROPA PRESS) -

La calle La Palma, en Malasaña, se transformará en una vía dedicada al peatón dentro de la Semana Europea de la Movilidad, que se celebrará desde este domingo y hasta el 22 de septiembre y en la que participa el Ayuntamiento de Madrid.

'Participa en los Planes de Movilidad de tu ciudad: ¡muévete en la buena dirección!' es el lema de la capital con la que se suma a la Semana.

El Ayuntamiento de la capital también participará en el Día sin Coches el lunes 22 de septiembre, para promover la colaboración y la participación en la búsqueda de soluciones a uno de los principales retos de las urbes.

Entre las propuestas para esta especial semana figura la transformación de la calle de La Palma en una calle para el peatón. Desde el lunes permanecerán cortados al tráfico los tramos entre Fuencarral y Corredera Alta de San Pablo y entre las calles Norte y San Bernardo, sin comprometer el paso de emergencias, carga y descarga y acceso a garajes.

Algunas de las plazas de aparcamiento se transformarán en espacios para el peatón, devolviéndole todo el protagonismo en detrimento del coche. Comercios de la zona y vecinos convertirán la calle en un espacio de convivencia.

Pero no será la única iniciativa ya que hay que destacar la presentación del primer plan de movilidad de un área de actividad empresarial de Madrid, Ribera del Loira-Parque Cristalia, en el que colaborarán 84 empresas de la zona, además del Consorcio Regional de Transportes y el IDAE.

El Ayuntamiento y Garrigues Medio Ambiente colaborarán un año más en el desarrollo de una jornada para destacar las experiencias urbanas y empresariales en las políticas de movilidad sostenible.

También se celebrará una nueva edición de los Premios Muévete Verde. El miércoles 19 de septiembre se conocerán las mejores iniciativas que desde la sociedad civil contribuyen a mejorar la movilidad en la ciudad.

Este año cumplen su sexta edición en su labor de reconocimiento a la labor de todo aquel que aporta valor a los retos del transporte en Madrid, empresas, ciudadanos, medios de comunicación...

También el miércoles es el día elegido para explicar los avances realizados en materia de movilidad eléctrica, incluida la entrega de dos automóviles eléctricos de SEAT, que permitirán al Ayuntamiento probar durante tres meses su comportamiento en distintos servicios urbanos y a la marca desarrollar el producto final.

Un día después, el jueves 20 de septiembre, será el día de los vehículos de reparto de mercancías desarrolladas en el Centro de Innovación para la Logística y el Transporte por Carretera (CITET). La experiencia ya está implantada de alguno de sus socios para la distribución de mercancías en proximidad con bicicletas asistidas con motor eléctrico.

La educación para la movilidad sostenible será la protagonista de la presentación de las conclusiones del proyecto 'Madrid a Pie, Camino Seguro al Cole'. Es una oportunidad para conocer cómo celebran la Semana de la Movilidad los alumnos, padres y profesores de un centro escolar y cómo han trabajado en el cambio de hábitos de transporte.

En el Día sin Coches, el sábado 22 de septiembre, tendrá lugar la sexta Marcha en Bici Dehesa de la Villa y el inicio de la Fiesta de la Moto, que celebra su quinta edición durante el fin de semana en el paseo de Camoens.