



Rotonda con esculturas de Eladio de Mora, dEmo, en el nuevo barrio de La Poza del Agua (Leganés), aún sin edificar. / SAMUEL SÁNCHEZ

## A vueltas con las rotondas

- ▶ Al menos 2.700 glorietas regulan el tráfico en la región
- ▶ Los Ayuntamientos tiran de historia, arte e imaginación para decorarlas

CHARO NOGUEIRA, Madrid

Adivinanza: ¿Qué tienen en común un avión y una locomotora?, ¿y un acueducto lejanamente segoviano con una torre de control? No, no vale que los primeros sirvan para el transporte y los segundos son edificios. Y además... ¿qué tienen que ver todos ellos con una *menina*, un olivo y una antorcha olímpica? Pista: una fuente.

Si usted es buen conocedor de la región —o ha empezado el re-

portaje por los títulos— habrá dado con la respuesta correcta: cualquiera de esos objetos puede estar en mitad del asfalto, a veces muy cerca de casa, y a menudo cuenta con algún surtidor. Se yergue sobre ese pedestal del paisaje urbano —y viario— llamado rotonda. Sí, esa que obliga a ralentizar la marcha a los conductores y da quebraderos de cabeza al peatón que quiere cruzarla. Esa que se reproduce como setas por la geografía y cuyo nombre popular suele coincidir con el del comer-

cio de uno de sus laterales, con la figura que representa una escultura o —en el peor de los casos— con el mote que inspira, a veces poco decoroso. Porque a las rotondas se las llama incluso por el ordinal y casi nunca por su nombre oficial —cuando lo tienen.

Tan poco *respeto* para una presencia tan rotunda. Las rotondas se han enseñoreado de las ciudades: de las poco más de 30 en 1988 (sobre todo en carreteras de la zona de Pozuelo) a las 2.700 que había en 2008, según el estu-

dio *Enmascarando la pobreza del paisaje urbano: rotondas y arte público* de las profesoras Elia Canosa y Ángela García Carballo, de la Universidad Autónoma. “Las rotondas surgieron para regular el tráfico. Son un invento de los franceses”, relata José Fariña, catedrático de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Escuela de Arquitectura de Madrid. Un buen ejemplo fue la parisiense plaza de l’Étoile, *la madre de todas las rotondas* para algunos. Y bien prolífica. PASA A LA PÁGINA 2

# Rodeados

Las rotondas facilitan que las ciudades se organicen en función del coche, no del peatón, según sus críticos

VIENE DE LA PÁGINA 1

“No es que haya una afición desmesurada a ponerlas. Es que son un sistema eficiente para templar el tráfico. Obligan a reducir la velocidad”, detalla Fariña. Pero no son siempre la panacea: “Si una rotonda se embotella es muy difícil que se vacíe”, advierte. Moraleja, para casos de mucho tránsito mejor pasos inferiores, tal como ha predicado el Gobierno regional. Pero son mucho más caros. La otra alternativa, el semáforo, suscita división de opiniones entre los expertos. Para unos sirve, para otros ralentiza demasiado la circulación. Claro que también existe la rotonda con semáforo. Y ojo con saltárselo pensando que vale con ceder el paso a la izquierda...

“Son un espacio de oportunidad para poner cosas”, dice el urbanista Fariña

“Menos mal que ya no caben más”, se consuela la geógrafa Canosa

Además, las nuevas glorietas ofrecen otras utilidades. “Tienen que servir como referencia al conductor y al peatón, facilitar la orientación”, prosigue el catedrático Fariña, partidario de que se empleen igualmente para “embellecer las ciudades e introducir la naturaleza en ellas”. Además de atemperar el tránsito, las glorietas sirven como sello de identidad, y los alcaldes lo saben. “Son un espacio de oportunidad para poner cosas”, resume este experto antes de advertir: todas esas ventajas también pueden ser inconvenientes.

Las “cosas” que los Ayuntamientos —a veces las constructoras— colocan encima de las rotondas conforman un muestrario va-

riado. Hay quien apuesta por reforzar la identidad local —y de paso añade el nombre del pueblo en grandes letras—, como Colmenar Viejo. Un par de canteros —maza y botijo incluidos— en una glorieta y otro de pastores con media docena de reses dan la bienvenida a la localidad. Cerceda, pocos kilómetros después, repite la primera idea, aunque con estilo menos figurativo y hierro en lugar de bronce. Es lo que tiene compartir tradiciones.

De eso sabe el alcalde de Brunete, Félix Gavilanes. Su colega de Navalcarnero le pisó la recreación de sus orígenes segovianos. “Iba a imitar los arcos del acueducto...”, relata el regidor. La arcada, en acero corten y con fuente, que alterna la historia con el arte conceptual: en una rotonda muestra el *Chrystal Garden*, obra del estadounidense Dennis Oppenheim. El conjunto salió por 600.000 euros y hay quien lo apoda *Kriptonita*. Otros Ayuntamientos han hecho dispendios similares.

La competencia es dura y el regidor de Brunete no se arredra. Mejor que tirar de la historia —de la más reciente, la batalla de la Guerra Civil, solo quiere acordarse como ejemplo de “lo que nunca debió ocurrir”—, Gavilanes recurre a la imaginación y a la actualidad. Eso explica la glorieta del Aeropuerto —con reproducción de la torre de control y una pequeña silueta de la T-4 de Barajas— y la Olímpica 2012, con una antorcha de 8,5 metros. La primera festeja la ampliación aeroportuaria y la segunda, el sueño deportivo de la capital. “Cuando se inauguraron se habló mucho de ellas”, dice Gavilanes, padre de estas “rotondas propagandísticas”. Para cuando prospere de nuevo la construcción, tiene preparada “una glorieta de La Prensa” y otra “de Ifema”.

Todo cabe sobre una rotonda. Desde las piezas de artistas consagrados como Manolo Valdés (Alcobendas) o Rafael Canogar (Leganés) hasta banderas de España (Pozuelo) pasando por una profu-



**Okupación festiva de una rotonda en Leganés, organizada por el colectivo Imayina, el pasado mes de junio.** / SANTI BURGOS

sión de motivos rurales (tinajas, olivos, carros, norias...) o de identidad local (aviones en un Getafe con base aérea o un barco para la vocación náutica de San Martín de Valdeiglesias). Así hasta llegar a los *pirulies* (Rivas) o los jardines japoneses.

Esta profusión, independiente del color político de los equipos de gobierno, también tiene sus críticos. “Las rotondas se han convertido en un negocio para las constructoras y en un medio de

autobombo para los políticos”, lamenta la geógrafa Elia Canosa. Considera que “la confluencia de intereses” de autoridades, constructores —hay quienes las ofrecen con adorno incluido—, medios de comunicación y artistas han acabado por convertirlas “en panacea de un paisaje que se estandariza y empobrece”. “Este tipo de arte urbano no está pensado para el ciudadano y no se integra en el paisaje. Además, solo puede verse desde el coche”, afirma esta crítica de “la rotunditis”, que define como “una plaga y un despilfarro”.

“Son un buen sitio. Las rotondas permiten sacar el arte a la calle y democratizarlo”, defiende un artista habituado a este terre-

no, Eladio de Mora, *dEmo*, autor del oso que campea en Boadilla o de la última rotonda de Leganés acabada ya en un barrio aún sin construir.

Con o sin arte, inaccesibles para los peatones, las glorietas componen el paisaje cotidiano de millones de madrileños. “Reflejan la ciudad hecha a la escala del coche”, reflexiona José Antonio Corraliza, catedrático de Psicología Ambiental de la Universidad Autónoma. Y lanza una propuesta: “Ya que no podemos vivir sin ellas, llenémoslas de referentes que nos ayuden a orientarnos, que nos cuenten algo y tengan nombre”.

“Menos mal que ya no caben más”, se consuela Canosa.

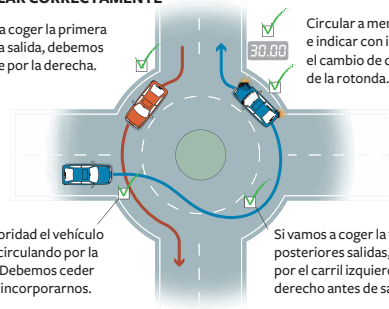


## Cómo circular en un rotonda

### ■ CIRCULAR CORRECTAMENTE

Si vamos a coger la primera o segunda salida, debemos ir siempre por la derecha.

Circular a menos de 50 km/h e indicar con intermitentes el cambio de carril o salida de la rotonda.



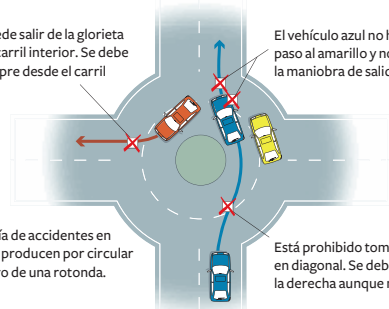
Tiene prioridad el vehículo que está circulando por la rotonda. Debemos ceder el paso al incorporarnos.

Si vamos a coger la tercera o posteriores salidas, podemos ir por el carril izquierdo y cambiar al derecho antes de salir de la rotonda.

### ■ CIRCULAR INCORRECTAMENTE

No se puede salir de la glorieta desde el carril interior. Se debe salir siempre desde el carril derecho.

El vehículo azul no ha cedido el paso al amarillo y no ha señalado la maniobra de salida.



La mayoría de accidentes en ciudad se producen por circular mal dentro de una rotonda.

Está prohibido tomar las rotondas en diagonal. Se debe circular por la derecha aunque no haya nadie.

Fuente: DGT.

MARIANO ZAFRA / EL PAÍS

## El 9,6% de los accidentes

Para la Dirección General de Tráfico (DGT), la rotonda es un buen invento. El año pasado, de los 4.064 siniestros con víctimas en la región, 392 (el 9,6%) ocurrieron en las rotondas, según la DGT. Dos personas perdieron la vida. El Ayuntamiento de Madrid también defiende la baja accidentalidad en las rotondas.

Conducir por ellas tiene sus reglas. Se debe reducir la velocidad —a menos de 50 kilómetros por hora en ciudad— antes de entrar. Al acceder, la prioridad la tiene quien viene por la izquierda. Para cambiar de carril, se debe señalar. Se debe abandonar siempre desde el carril derecho.

## ‘Okupas’ en las glorietas de Leganés

CH. N., Madrid

Leganés quiere ser capital de la escultura. “En 1984 nos planteamos la necesidad de cambiar una ciudad de aluvión, maltratada urbanísticamente. Una de las líneas para humanizarla fue llenarla de esculturas, llevar la cultura a la calle”, relata el director del área artística del Ayuntamiento, Luis Arencibia.

Las rotondas se convirtieron en un lugar privilegiado. De las 70 glorietas de Leganés, 36 sirven de pedestal para una escultura. Representan desde los dere-

chos humanos hasta personajes históricos de la localidad. Son obra de artistas como Fernando Bellver, Esperanza D’ Ors o José Noja. “Además, vimos que colocar una escultura era mucho más económico que una fuente. “En 1984 una escultura nos salía por cuatro millones de pesetas (24.000 euros) y una fuente, por 20 (120.000)”, añade Arencibia. “Al principio hubo cierta reacción en contra porque eran piezas abstractas. Luego se produjo un proceso de identificación”.

En esta populosa ciudad del Sur (186.066 habitantes) hay in-

cluso *performances* en las rotondas, organizadas por el Colectivo Imapina. “La idea es compartir con los ciudadanos ese espacio prohibido al peatón, dar un mensaje optimista sobre la ciudad y destacar su parte monumental”, dice uno de sus miembros, David Prieto.

Desde el 23 de abril, los *okupas* han leído, sesteado, merendado y bronceado en las distintas glorietas leganenses. Llamen “rondismo” a sus acciones. Ahora preparan una exposición y nuevas *performances*, incluida una con *break dance*.



**BARAJAS EN BRUNETE.** El alcalde de este municipio apuesta por las “rotondas propagandísticas”. En la imagen, una reproducción de la torre de control del aeropuerto. / s. Sánchez