20 buenas razones

la transformación urbana en los vecindarios

This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 723375

METAMORPHOSIS
www.metamorphosis-project.eu

Metamorphosis se basa en la transformación de nuestros vecindarios con el foco puesto en la infancia. El concepto comienza con la premisa que si hay niños en los espacios públicos de un vecindario, es un indicador de la sostenibilidad del mismo. La palabra sostenibilidad por si misma está directamente relacionada con la infancia, ya que implica el diseño para las futuras generaciones.

Datos de contacto para dudas o sugerencias:
Karl REITER
Tel.: ++43 316 81 04 51 13 23
E-Mail: reiter@fgm.at

(ES)
Marta PALACIOS RUFO
E-Mail: palacios@fgm.at

Desarrollo conceptual y elaboración:
Forschungsgesellschaft Mobilität FGM
Austrian Mobility Research AMOR
Karl Reiter, Susanne Wrighton, Sabine Oberrauter

Edición: Abril 2019

Gráfico de portada: © Harry Schiffer

El concepto de las calles tiene mucha historia, una mucho más extensa que la de los vehículos. En el pasado, el espacio entre las casas se ha utilizado para una gran variedad de actividades, desde laborales, hasta de entretenimiento o comunicación, como mercado o para el transporte. Y por supuesto, las calles han sido el lugar de los ninos para desarrollarse, para jugar, pelearse, reconciliarse, crecer y ser parte de la Sociedad. Este ha sido el caso durante cientos de años, pero la situación ha cambiado radicalmente en los últimos 60 años. La multifuncionalidad de las calles se transformó con la monocultura del coche y los vehículos de motor. El espacio dedicado a la vida de los ciudadanos, se dedica ahora a los motores y a la polución.

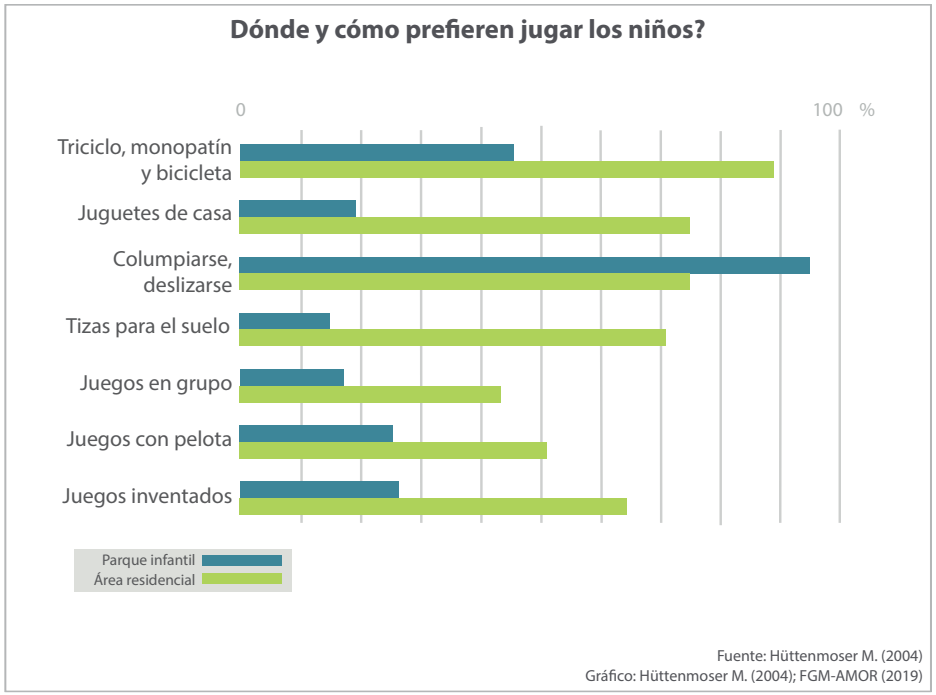
En esta transición, todo lo que implicase ralentizar el flujo de los vehículos, se evitó, y en este caso, los niños fueron relegados de las calles a espacios especiales para ellos, los denominados parques infantiles, ya que jugar en la calle no era possible.

La calle se ha convertido en un espacio hostil, lleno de peligros y así se ha mantenido en el tiempo. Los niños han recibido entrenamiento para sobrevivir en este nuevo ambiente peligroso, lo llamamos educación vial!

Sin embargo, hay pequeñas señales de esperanza que demuestran que la situación no puede seguir así. Poco a poco acciones como las “calles vivas” hacen posible el juego en la calle otra vez, los parklets (parkings en superficie transformados) hacen posible facilitar espacios de comunicación y crear zonas escolares libres de tráfico y dejarlas para el disfrute de los más pequeños.

Estos son solo algunos ejemplos y en este prospecto encontrarán 20 buenas razones para devolver las calles a los ciudadanos y sobretodo a los niños.

P.d: se ha utilizado el másculino génerico, siguiendo las recomendaciones de la RAE para designar a todos los individuos.



01 Los niños no son versiones en miniatura de los adultos

Prefieres un tráfico adaptado a la infancia o una infancia adaptada al tráfico?

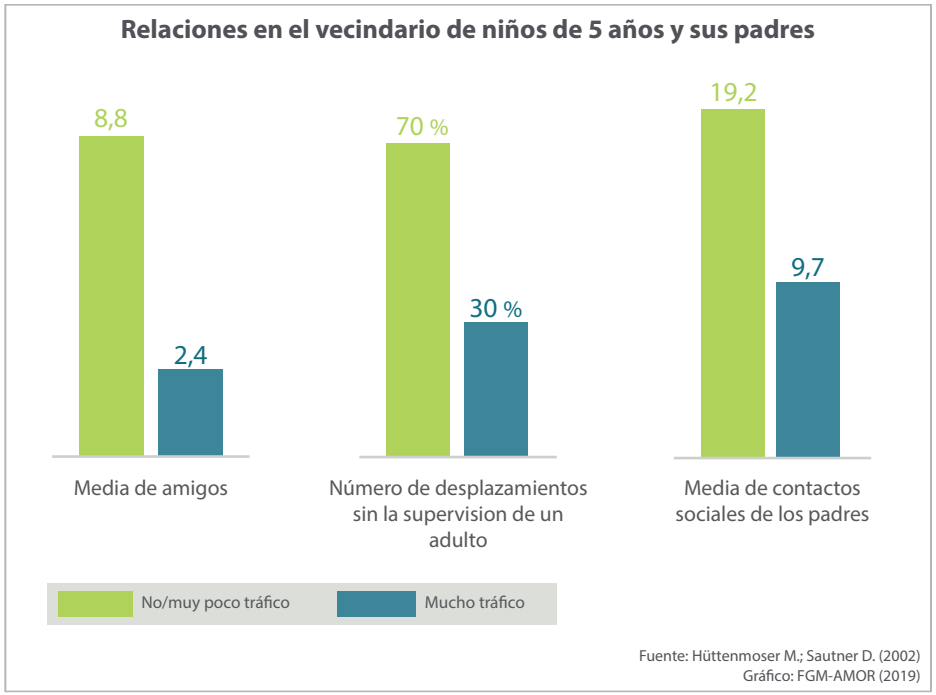
La percepción visual y las habilidades de los niños son diferentes de las de los adultos. Especialmente en el espacio público, donde hay mucho que ver, con muchas cosas diferentes que pasan al mismo tiempo y que los niños no son capaces de identificar y/o procesar. Diseñar espacios adaptados a la infancia implica ser conscientes de sus necesidades y de sus habilidades. Y ser capaces de ofrecer espacios abiertos, zonas de tráfico limitado, al igual que calles cerca del colegio o del vecindario para jugar, socializar, crecer y desarrollarse.

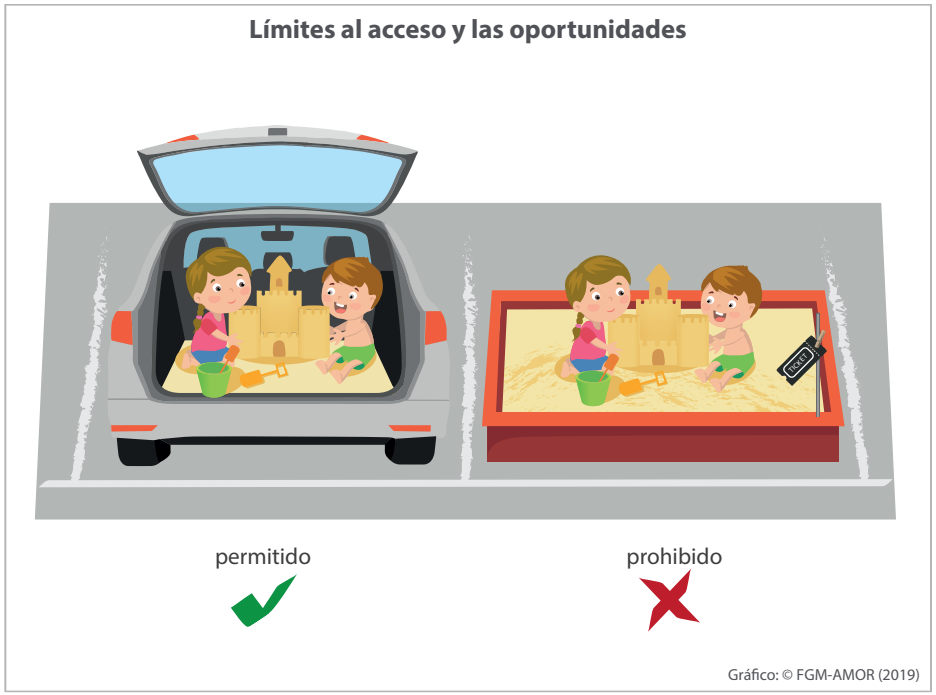
02 Ayudando al Desarrollo infantil

Los niños son más creativos cerca de su casa

Jugar es una parte escencial para el desarrollo infantil, pero el espacio para realizarlo debe estar accesible. Es crucial que los niños puedan explorar la zona que los rodea de forma independiente y sin vigilancia, para aprender a percibir y gestionar el riesgo. El foco debe estar en crear oportunidades para los niños donde sea posible moverse y jugar en las calles cercanas a su hogar, haciendo estas más seguras.

La ciudad de Friburgo (Alemania) es un ejemplo extraordinario, con el nombre de “calles más vivas “ y con la transformación de calles residenciales a calles de tráfico limitado.





03 Menos tráfico = más amigos

Limitar el tráfico tiene un efecto positivo en las conexiones sociales

Las últimas investigaciones han mostrado que los niños hoy en día permanecen dentro de las cuatro paredes de su casa porque sus padres están asustados de los posibles peligros del tráfico. En estos casos, los desplazamientos de forma independiente son escasos, con la consecuencia que las oportunidades de hacer nuevas amistades se ve limitada. Sin embargo la ampliación de zonas con el tráfico limitado incrementa el desarrollo de los niños hacia adultos independientes, y permite a los padres crear sus propias relaciones vecinales.

04 Es realmente público?

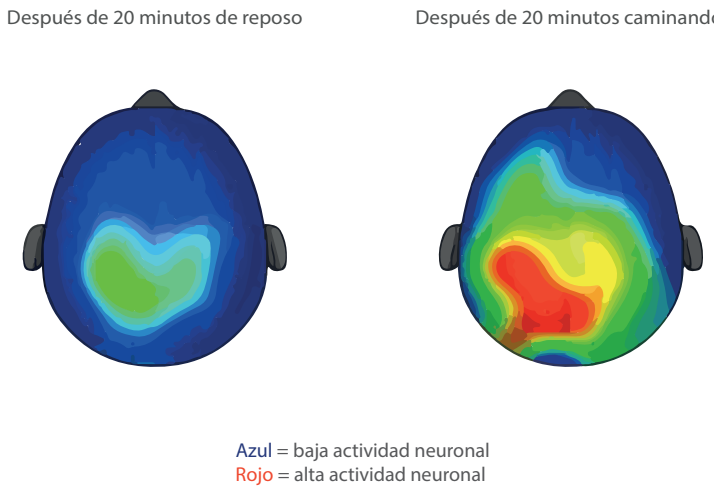
El espacio público debe estar abierto y ser accesible para todos

El espacio público debe ser un bien común que debe ser igualmente accesible para todos los residentes. Sin embargo, una gran parte del espacio público está dedicado a los vehículos motorizados. Y si hablamos de parking en superficie, el espacio está exclusivamente reservado a los vehículos. Actualmente, si un niño quisiese utilizar una plaza de aparcamiento para jugar, no sería posible, debería hacerlo dentro de un coche! El término de justicia espacial recupera esta idea de que el espacio público es público, por consiguiente de todos.
Dedicando los aparcamientos en superficie para otros usos, podemos hacerlos accesibles para todos.

Clases en la calle (Odense, Dinamarca)

Fuente/Gráfico: cycling-embassy.dk (2010)

Actividad cerebral durante un test



Fuente: VCÖ (2017), Eltis (2017)
Gráfico: activelivingresearch.org (2015), FGM-AMOR (2019)

05 Otras formas de aprender

Los espacios alrededor de los colegios y centros de educación pueden ser usados como una clase en el exterior

Para el beneficio de la infancia, las calles delante de los colegios y las guarderías podrían ser utilizadas como zonas adicionales de juego e incluso como clases. La ciudad de Odense, Dinamarca, cierra las calles que rodean a los colegios durante el horario escolar. Los estudiantes no solo se benefician de tener más espacio durante los recreos y pausas, si no también de poder realizar actividades físicas y juegos, como por ejemplo aprender mátematicas en movimiento. La ciudad austríaca de Bregenz está siguiendo este ejemplo y cerrando las calles escolares, siempre que sea posible, desde las 7:15 hasta las 17:00.

06 Estar activos para activar el cerebro

Ir caminando o en bicicleta a la escuela mejora el rendimiento académico

Es de sobra conocido que la actividad física mejora el desarrollo cognitivo y la función cerebral. La experiencia de Bolzano (Italia) sugiere que una pequena inversión para cerrar las calles a las escuelas 15 minutos antes y después del comienzo y final de la jornada escolar, ha conseguido que aumente en un 80% de los niños que se desplazan andando o en bicicleta y un 45% los ninos que se desplazarob de forma activa y sin supervision. Como resultado, se notó una mejora general de su rendimiento en clase y una mejora general del estado de salud en el colegio.

Aspectos básicos del espacio para todos

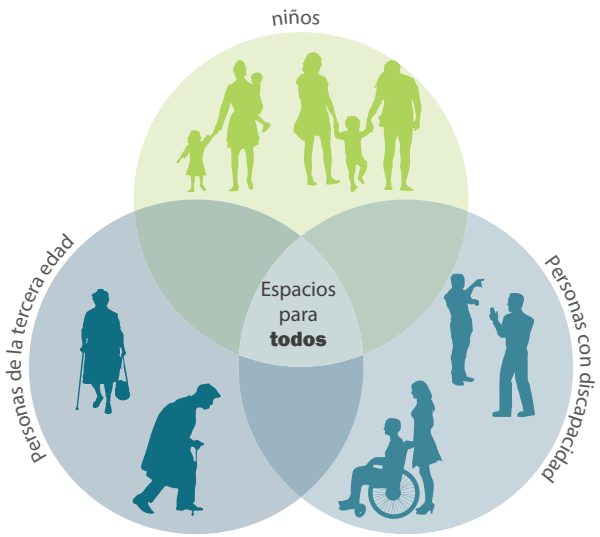


Gráfico: © FGM-AMOR (2019)

Vecindarios fuertes gracias a festivales callejeros (Seestadt Aspern, Austria)

Gráfico: © nikohavranek.com (2018)

07 La ciudad multifuncional

Las ciudades que se centran en elementos multifuncionales, ofrecen a sus residentes las mismas oportunidades para disfrutar la ciudad

Una ciudad que ofrece elementos atractivos y multifuncionales y suficientes oportunidades para quedarse y descansar, atrae los ciudadanos a las calles. Una mejora de la calidad de las calles contribuye a una mejora de las funciones sociales, especialmente para la infancia, las personas mayores y las personas con discapacidad. La ciudad alemana de Griesheim ofrece elementos urbanos que no solo son adecuados para sentarse y jugar, si no también como punto de encuentro y reunion, y un espacio de participación.

08 “Aperturas de calles” temporales

Cierres temporales al tráfico aumentan el área que los vecinos entienden como su “vecindario”

El concepto de “lugar” esta construido a través de relaciones interpersonales, la creación de una identidad común y la sensación de pertenencia, y espacios dedicados a los vecinos de forma que se sientan bienvenidos para desarrollar el vecindaro. Festivales, visitas guiadas, maratones o días sin coches pueden ayudar a desarrollar este sentimiento para utilizar el espacio público en su máximo potencial. En París, Bruselas o Copenhagen por ejemplo, las calles están abiertas al público durante los días sin coches. La ciudad de Bogotá se supera, declarando todos los domingos y festivos días sin coches, de 7 de la manaña 2 de la tarde.

Huertos y jardines comunitarios como “puntos de cristalización” (Graz, Austria)

Gráfico: © bergschaf / Lendwirbel (2018)

09 Puntos de cristalización

Los puntos de encuentro y reunión ofrecen muchas ventajas en el vecindario

Los “puntos de cristalización” suponen zonas comunes para aumentar el espíritu de comunidad y la confianza, apoyo e inversion en el espacio en común. Por ejemplo, los jardines comunitarios, no solo aportan vida al vecindario, si no que también aportan contacto con la naturaleza, una actividad física de forma regular y una disminución del estrés lo que es beneficioso para la salud de los residentes. Además, los jardínes y huertos comunitarios proveen a los vecinos la posibilidad de supercar las barreras sociales y conocer mejor a su vecindario.

Los “parklets” llenan de vida la calle

Gráfico: © Hinterland / Krongarten Wien (2013)

10 Diversión en el aparcamiento

Los “parklets” transforman la calle en un lugar de encuentro

Los aparcamientos en el espacio público pueden ser transformados en un espacio para los vecinos y así reactivar las calles y crear una vecindad más viva y así también, activar la actividad económica. Los “parklets” son transformadores de las plazas de aparcamiento públicas y se construyen creando una superficie como extensión de la calzada. Se puede completar con bancos, mesas, o plantas. Haciendo así del espacio público, un espacio para todos, accesible para cualquiera y mejorando así la calidad de vida del barrio.

Sentirse en casa en la zona híbrida

Gráfico: © Hertha Hurnaus / feld72 Wien (2018)

11 Reactivar la planta baja

Orientar la ciudad hacia los peatones activa la ciudad

Las "zonas híbridas" son zonas donde el espacio público se encuentra con el privado, donde las familias, el trabajo, las compras y los edificios públicos, se unen con las calles, los parques y las plazas. Estas plantas bajas crean una imagen determinada de la ciudad, lo que vemos, y cumple una importante función social.
Estas son zonas donde descansamos, hacemos la compra y pasamos parte de nuestro tiempo libre. Un vecindario bien planeado, hace que estas zonas en la planta baja inteactúen con el espacio público que las rodean, ofreciendo un espacio para el uso diario de los vecinos.

Vigilancia natural (Copenhagen, Dinamarca)

Gráfico: © Stan Petersen (2017)

12 Ojos en la calle

Un centro urbano vivo hace que la gente se sienta segura y a salvo en el espacio público, aunque estén rodeados de un montón de completos desconocidos

La gente que camina por la ciudad, va en bici y pasa tiempo en el espacio público crea una sensación de seguridad, al haber muchos ojos en la calle. Sin embargo, para conseguir esto, es necesario encontrar el equilibro entre las necesidades de todos los habitantes. El diseño de las zonas bajas, de las áreas abiertas, la posibilidad de los vecinos para observer la vida en la calle, tanto como unas rutas y señalizaciones bien definidas y claras (tanto de día como de noche) aseguran la calidad del espacio público y la habilidad de atraer a la gente a la calle. Incentivar la actividad peatonal concretamente, mejora la actividad, las interacciones sociales y la vida en los espacios públicos debido a esta "vigilancia natural" y reduce el riesgo de delitos.

El Compromiso histórico de Zúrich (Suiza)

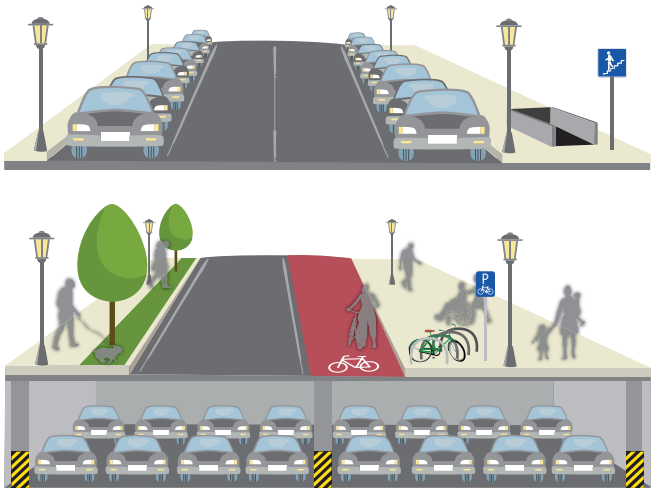


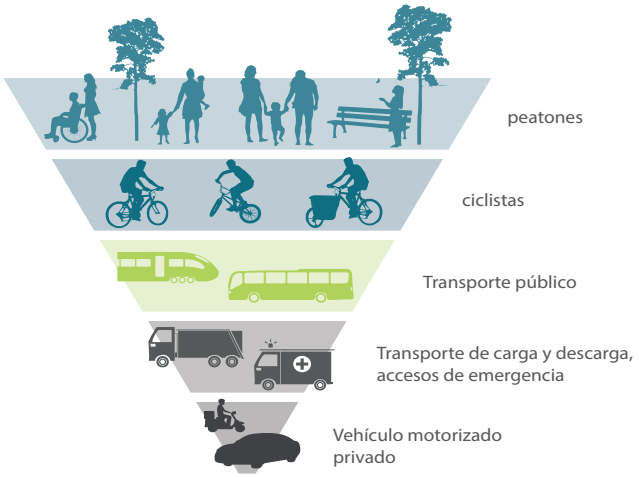
Gráfico: © FGM-AMOR (2019)

13 Haz más con menos!

Por cada plaza de parking en el subsuelo, la Ciudad de Zúrich transforma una a nivel de calle

En casi todas las ciudades hay una discusión permanente acerca de la escasez de plazas de aparcamiento. Sin embargo, contrariamente a lo que se piensa, contra más vías y más plazas de aparcamiento, más tráfico. La Ciudad de Zúrich ha demostrado que esto no es necesariamente el caso. La política del compromiso histórico define que el número de plazas de aparcamiento existentes se fijan en el número de plazas disponibles en 1990. En cuanto una plaza de aparcamiento se construye en el subsuelo, una plaza en superficie se elimina. Esta estrategia paso, a paso ha mejorado el espacio público dedicado a otro uso.

Prioridades en el planeamiento



Fuente: Schnaitl E. (fairkehr); Tschinder S. (Stadt Salzburg) (2013)
Gráfico: © FGM-AMOR (2019)

14 Priorizar el espacio entre edificios

Mejorar la calidad de vida através de un planeamiento inteligente

La distribución del espacio entre edificios debe ser otorgado a los ciudadanos. Con esto queremos decir que durante el proceso de renovación de las calles, surge la oportunidad de repensar el espacio para crear calles en las que merezca la pena vivir. La prioridad máxima deben ser las personas y un diseño más atractivo del medio físico que les rodea. Esto no solo crea espacio suficiente si no un espacio que sea un “placer a la vista” en lugar de calles tristes y grises.

Rediseñando la calle principal Slovenska (Liubliana, Eslovenia)

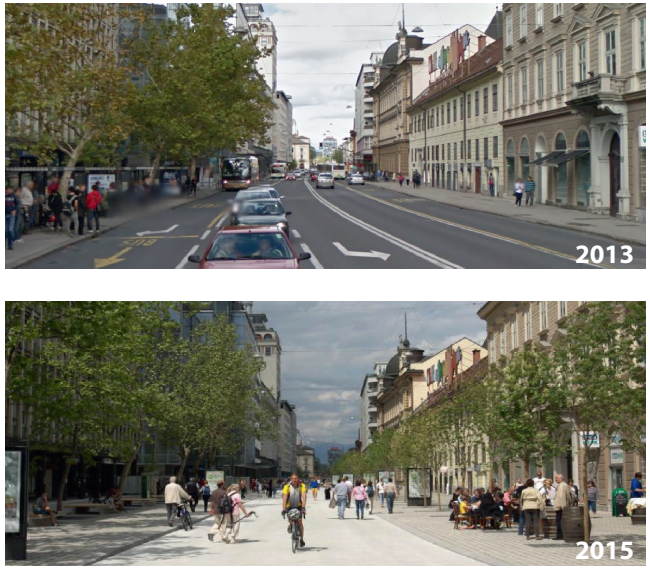


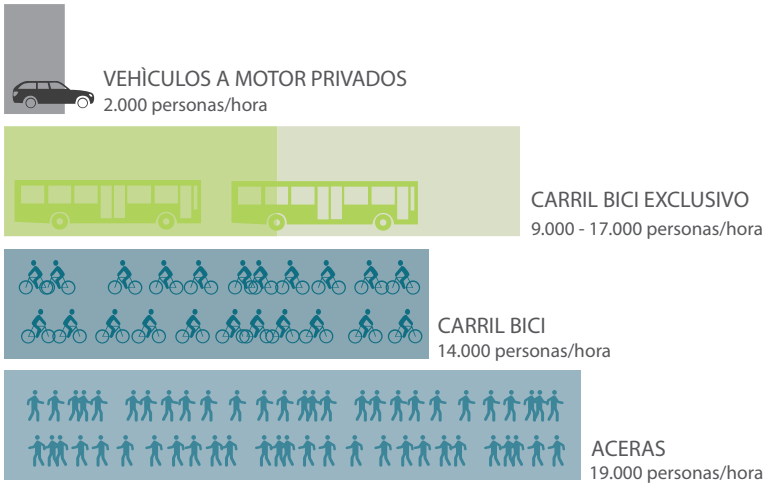
Gráfico: urb-i.com - Urban Ideas / google streetview (2013); planet.si (2015)

15 Piensa en grande

Tener el coraje para actuar y dejar los viejos hábitos, creando espacios para nuevas posibilidades

Adaptar las nuevas formas de pensamiento, ayudan a mejorar la calidad de vida de la ciudad. Una reducción de las emisiones y la liberación de la congestión del tráfico, al igual que el aumento de las zonas para pasear e ir en bici son alguna de las consecuencias. Por ejemplo la calle principal Slovenska, en Liubliana, era con 4 carriles, una reliquial del pasado adaptado al tráfico. Ahora ha cambiado para ser un espacio que da la prioridad a los peatones, a los ciclistas y al transporte público. La vegetación y la ausencia de tráfico privado de vehículos definen ahora la calle, con la consecuente mejora del ambiente para los habitantes y el apoyo a la teoría de que una ciudad sin coches es posible.

Capacidad máxima en un carril



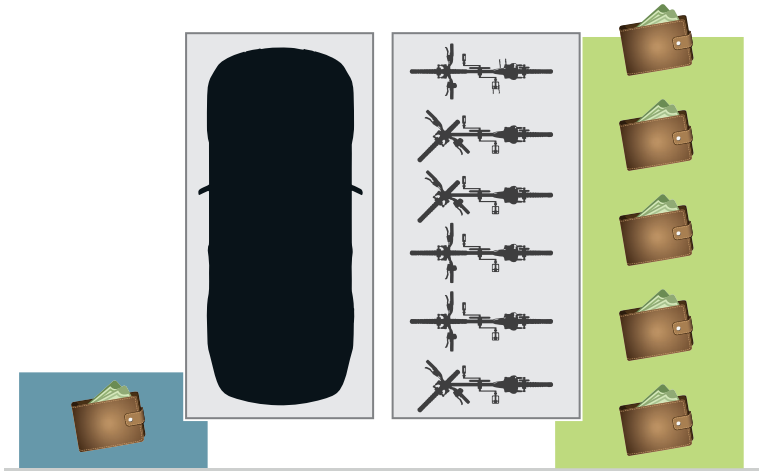
Fuente: FSV, RVS 03.04.12; SUP u.a. (2008); UITP (2015), GIZ, TU Delft
Gráfico: © UITP 2015, GIZ, TU Delft; FGM-AMOR (2019)

16 La dieta de la calle para un espacio eficiente

Incrementar la capacidad total de la calle creando espacios específicos para los modelos de movilidad más activos y eficientes

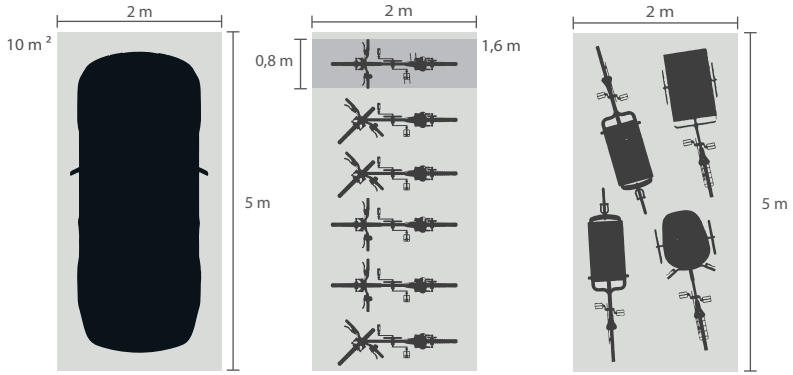
Nuestros sistemas de trafico están expuestos a un extrés enorme, especialmente durante la hora punta por las mañanas. Los ciudadanos quieren ir a trabajar o llevar sus hijos al colegio o guarderías. Pero hay costes enormes detrás. Como ejemplo, la congestion externa del tráfico en Londres tiene un coste estimado de 7.9 billones de libras al año (INRIX 2018) y este reto seguirá creciendo junto al incremento de ciudadanos viviendo en la ciudad. Sin embargo, inversiones en la infraestructura para caminar e ir en bici alienta a los ciudadanos a hacer un cambio en su modo de vida y a elegir otras formas de transporte más activas en lugar de estar sentado en los atascos día tras día.

El espacio utilizado por bicicletas lleva a más beneficios por metro cuadrado



Fuente: BMLF 2010, tfl.gov.uk (2018)
Gráfico: © FGM-AMOR (2019)

1 coche = 6 bicicletas



Los valores dependenden de las características especiales del área

Fuente: BMVIT (2018), Stadtentwicklung Wien (2018)
Graph: FGM-AMOR (2019)

17 El mismo espacio, más clientes

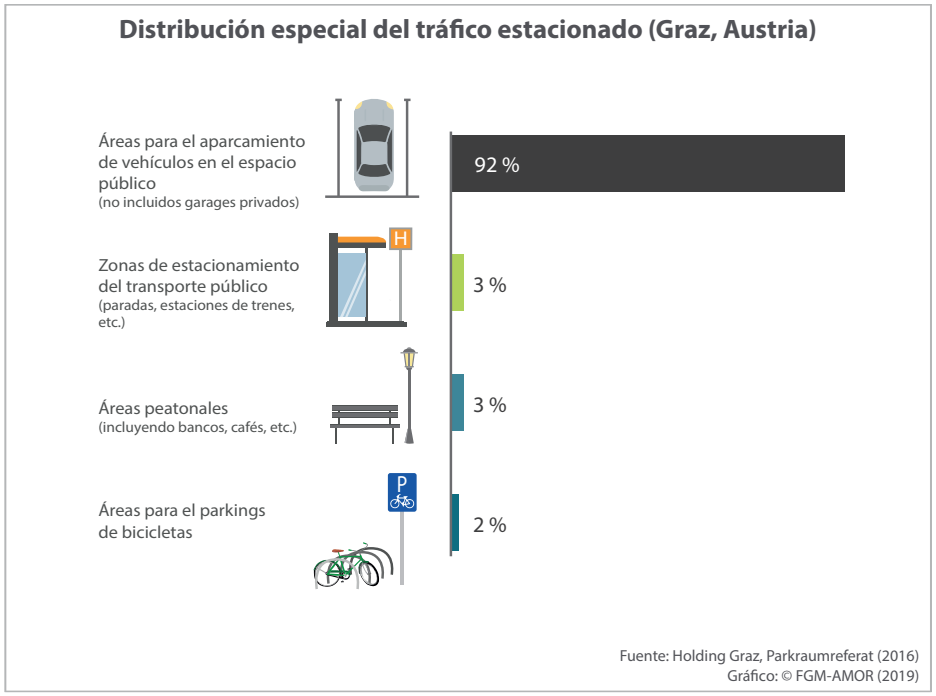
La "cartera" de un conductor necesita el mismo espacio que 5 "carteras" de ciclistas

En un área concreta, los comerciantes pueden aumentar sus beneficios con los clientes a pie o en bicicleta en mayor medida que con los conductores. ¿Cómo es esto posible? Investigaciones recientes muestran que las personas que van en bicicleta o a pie son consumidores más activos en tiendas cercanas al centro. Duarante el año, gastan un 40% más que los clientes en coche. Esto significa no solo que son mejores clientes, si no que el poder de compra se mantiene en la zona local. Mejoras del espacio público para ciclistas, peatones y el transporte público puede llevar a un incremento de los beneficios de hasta un 30%.

18 Utiliza el potencial completo del espacio

Los coches están malgastando el espacio, donde hay un coche podría haber hasta 9 bicicletas

Los vehículos necesitan mucho espacio y además aumentan la polución y el tráfico congestionado. Además, las zonas de aparcamiento son caras. Una Bicicleta ocupa mucho menos espacio que un coche. Además hay sistemas disponibles para el almacenamiento en altura. Dependiendo del área, entre 6 y 9 bicicletas puede aparcar en una única plaza de aparcamiento. Incluso con bicicletas más grandes, el espacio necesario para aparcar permitiría colocar entre 3 y 4 bicis de carga.



19 ¿Es justo?

Los coches reciben el tratamiento especial en el espacio público

En muchas ciudades, la planificación y el diseño se hace para y por los vehículos. Pero los coches necesitan espacios, no solo para desplazarse, si no para aparcar. Mucha gente percibe que la posesión de un coche les da inmediatamente derecho a una plaza de aparcamineto en el espacio público. Sin embargo, de media, un coche permanece aparcado 162 horas a la semana y solo 6 en uso. Esto no es justo, y por ello una reducción del espacio dedicado al estacionamiento puede influir en las decisiones de transporte a largo plazo, pero también crear espacios para que todo el que quiera pueda utilizar el espacio público de forma más efectiva, por ejemplo para socializar, descansar o jugar.

20 Calles para todos

Las ciudades no solo tienen que ser funcionales si no también vivibles

Finalmente, los espacios públicos nos proporcionan la oportunidad para conocer a otra gente. El desafío está en transformar las calles en espacios vivibles, abiertos y con espacios variados para todos. Con la iniciativa "los árboles caminantes" la ciudad de Munich es un ejemplo de como enverdecer la ciudad con árboles móviles de forma temporal. Por lo tanto, la incorporación de shared spaces, de zonas vecinales o calles escolares, contribuyen a la distribución más equilibrada del espacio urbano. Intervenciones temporales, o probadas en distintas zonas de la ciudad, abre para nuestras calles un sin fin de posibles usos y ofrece a los habitantes la posibilidad de redescubrir su vecindaro, y hacer nuestras calles dignas para vivir en ellas.

Creado como parte del Proyecto de la UE "Metamorphosis" con financiación de la Comisión Europea.

El contenido de la presente publicación no refleja necesariamente la opinión oficial de la Unión Europea. La información y los puntos de vista de esta publicación son responsabilidad exclusiva de los autores.
Ni la EACI, ni la CEE ni la Comisión Europea son responsables del uso que pudiera hacerse de la información contenida en esta publicación.

2020
CiViTAS
Cleaner and better transport in cities

THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION