

Mejorar la movilidad sin ser 'anticoche': el reto de #CallesCompletas



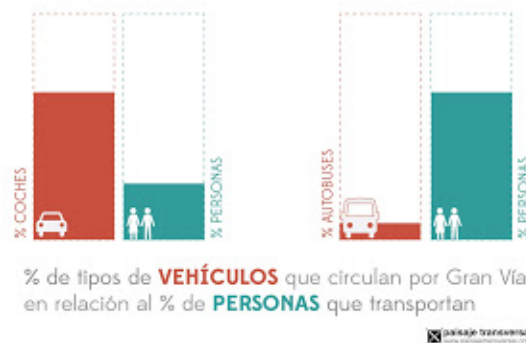
Son muchos los movimientos que reivindican alternativas a la actual movilidad en las ciudades, hechas por y para la circulación de vehículos y lastradas por la vieja mentalidad urbanística que ponía en el centro de todo al coche. **Los motivos también son muchos:** mejorar **la salud** de las personas, empezar a usar de forma más racional los **recursos económicos** a la hora de movernos, rebajar los niveles de **contaminación** (tanto la acústica como la atmosférica), e incluso la propia eficacia a la hora de **desplazarnos empleando el menor tiempo posible**. Sí, nos referimos a los eternos e inevitables atascos diarios que todos hemos sufrido.

Entonces, si todos son ventajas para todos los sectores, **¿por qué no tenemos ya implantado un sistema alternativo de movilidad en nuestras calles?** Hay muchas respuestas a esas preguntas. Empezando por la resistencia al cambio de parte de la ciudadanía, a la falta de priorizar este tema en los programas políticos, pasando porque no hay un modelo universal ni mágico que pudiera solucionar todos los problemas de golpe en todos los lugares. Superando estas barreras, podemos empezar por **analizar quién usa en la actualidad las calles, quiénes no y sus motivos**.



Para empezar, los trazados urbanísticos de grandes ciudades como Madrid desvelan como **el 70% del espacio público está usado por un medio de transporte, el coche, que solo llevan al 40% de los viajeros**. ¿Esto es sensato? La transformación hacia una ciudad más accesible y

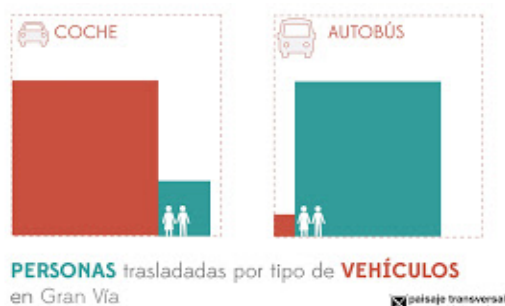
universal para todas las personas pasa por repartir el espacio equitativamente con **el objetivo último: que todo el mundo encuentre su espacio y nadie se sienta excluido de las calles.** Esto pasa, no por excluir al coche, como muchos cree que son las nuevas propuestas de viabilidad, si no por incluir a los que hasta ahora no estaban en el plano. Además de algunas formas de movilidad –como **las bicicletas**- también pasa por invitar a formar parte de nuestras calles a **la naturaleza**. Un desarrollo urbano sostenible nunca puede olvidarse de este elemento vital en la vida de las personas.



Todas estas reflexiones se encuentran en **el proyecto Calles Completas**. No es un término nuevo –hay experiencia previas como las Superilles y la Zona 30 Chamberí en España, o bien otras a nivel internacional como las 'Complete Streets' en países como EEUU, Canadá o ejemplos que se pueden encontrar por toda Latinoamérica- pero Paisaje Transversal y Hécate Ingeniería, en la alianza a través de #Churruca15, lo aterrizan a nuestros municipios con una idea: humanizar y llenar de vida el entorno urbano. Con la herramienta de la Triple Dimensión en el Espacio Público nos aseguramos que todas esas partes fundamentales de la diversidad urbana se incorporen y corrijan el desequilibrio existente:

- **Diversidad de usos y gestión.** Las calles deben estar pensadas para recorrerlas en transporte público, en vehículo privado, en bicicleta y... a pie. Sin olvidar otros modos de movilidad como la silla de ruedas, claro está. Muchas veces los peatones son infravalorados y no son incluidos como prioritarios en los planes, incluso aunque superen en número a los ciudadanos que se desplazan con otros medios. Por otro lado, las calles de las ciudades deben invitar a sus residentes a estar y esto puede conseguirse involucrando a la ciudadanía en la gestión de los espacios públicos.
- **Seguridad y confort.** Hay estudios –sobre todo de género- que demuestran que el diseño de algunas vías desincentivan a gran parte de la sociedad a usarlas. Muchas mujeres, personas mayores, aquellas con diversidad funcional o a los sectores infantiles de la población son expulsadas de la calle porque estas no reúnen las condiciones adecuadas a nivel de diseño o distribución del espacio: Puede ser la falta de luz, el angosto espacio de paso, la falta de comodidad por el exceso de ruido, la inseguridad por compartir espacio con otros transportes más agresivos, etc. No solamente desde el punto de vista de la movilidad, si no hay que tener en cuenta que las calles también son para 'estar', no solo para 'pasar'. Por eso habrá que ver si hay espacios de permanencia, si estos están adecuados al lugar (clima) y si resultan atractivos para ser realmente usados por las personas. Aquí entra en valor los elementos naturales que mejoran muchos otros aspectos.

- **Accesibilidad (universal) y conectividad.** ¿Si los peatones no quieren pasar por una calle por ser incómoda o desagradable podemos hablar realmente de que la ciudad está conectada? Entendemos que no, por eso hay que asegurarse de que todas las personas, independientemente de su condición (género, edad, físico, etc.) y de la forma en la que se desplacen, deberán tener opciones de movilidad y opciones para permanecer. Siempre de manera proporcional. Indudablemente el diseño del espacio público y la movilidad es una poderosa herramienta para garantizar la accesibilidad universal y la creación de espacios o calles más inclusivas.



Todas estas ideas confluyen en **el proyecto de Calles Completas que tiene como punto de partida el urbanismo táctico o de *placemaking***: intervenciones ágiles que vinculan movilidad, espacio público y participación, encaminadas a generar calles llenas de vida a través de prototipos evaluables. Este tipo de propuesta tiene numerosas ventajas, como su bajo coste, la temporalidad de las acciones, ser medidas ágiles, adaptativas a muchos espacios diferentes). Aunque como todo, tiene un gran peligro.

Lamentablemente, vemos como el urbanismo táctico puede ser tomado como un parche por parte de algunas corporaciones para evitar su responsabilidad de intervenir de forma integral y rigurosa en sus calles. Y es que el urbanismo táctico tiende a interpretarse como un fin en sí mismo, cuando realmente es un medio para conseguir cambios estructurales en la ciudad a través de la lógica del urbanismo en "**beta permanente**". De modo que este tipo de intervenciones tienen que estar siempre incorporadas en una estrategia más amplia y han de ser completadas con otro tipo de acciones así como un sistema de evaluación que nos permita avanzar hacia intervenciones óptimas y perdurables.

De todo esto y mucho más hablamos en **la conferencia de TEDx en Madrid**. Nuestro compañero de Paisaje Transversal Iñaki Romero explicó todos **los aspectos y profundizó en las fases en las que se debería llevar a cabo las Calles Completas** para resultar satisfactorias, tanto a nivel de movilidad como de redistribución del espacio público. Podéis ver su intervención completa en el siguiente vídeo.



Finalmente, os animamos a consultar los diferentes artículos que se han publicado recientemente sobre el tema en otros medios de comunicación:

¿Qué es una calle completa? (El País)
Calles completas enTEDxMadrid 2017 (ecomovilidad.net)

Créditos de imágenes

- 01- Comparativa del espacio usado por vehículos privados y transporte público y el número de viajeros que transportan (foto:Paisaje Transversal)
- 02- Ejemplo invertido del espacio necesario que necesitan diferentes transportes para mover al mismo número de personas (foto:Paisaje Transversal)
- 03- Porcentaje de tipos de vehículos que circulan por la Gran Vía de Madrid en relación al porcentaje de personas que transportan (foto:Paisaje Transversal)
- 04- Porporción de personas que se desplazan por la Gran Vía en relación al tipo de vehículo (foto:Paisaje Transversal)