



Ha llegado la hora de devolver a la infancia parte del espacio público para reforzar su desarrollo social, cognitivo y emocional. Hoy día, la mayor parte del espacio público está ocupado por los vehículos motorizados. El proyecto METAMORPHOSIS comienza a utilizar ese gran espacio potencial y lo transforma pensando en las necesidades de la infancia. Su lema es convertir el espacio para las máquinas en espacio para las personas.

Descripción del problema

Jan Gehl, el renombrado urbanista danés que asesora a ciudades de todo el mundo, ha repetido hasta la saciedad que el indicador más simple y fiable de la calidad de vida en una determinada ciudad es el número de niños y niñas que puede verse por sus calles y plazas. La presencia de mucha gente menuda en la calle demuestra que esa ciudad se ha planificado a una escala humana y para el ritmo de las personas – y no para los automóviles. Y cuando un barrio es amable para la infancia, también tiene un diseño adecuado para las demás personas.

El famoso “placemaker” David Engwicht afirma que el término “HOGAR” (“HOME”) no se refiere a un lugar, sino más bien a un sentimiento.

“Antiguamente, el significado de hogar no se limitaba únicamente a la casa donde uno vivía, sino que abarcaba el pueblo entero o toda la ciudad. A medida que los niños y niñas crecían, iban explorando su barrio en círculos cada vez más amplios, incorporando poco a poco a su percepción de lugar un área mayor. Sin embargo, la vida moderna ha supuesto una tremenda disminución del territorio que la gente considera su hogar”. La planificación urbana de los últimos cincuenta años ha estado muy centrada en el tráfico motorizado, lo cual ha tenido unos resultados desastrosos: diseño de la mayoría de las calles y plazas a una escala no humana, menor calidad de vida y mayor accidentalidad, ruido y contaminación... La UE ha puesto de manifiesto estos problemas y sus posibles soluciones en varios documentos estratégicos. Esto no significa que no haya diseños urbanos adecuados, si bien en gran parte se centran únicamente en los centros urbanos. Por ello, es obvio que casi todos los distritos y barrios de



Figura 1: Una de las más de 180 calles de convivencia de la ciudad de Friburgo (Alemania)

las ciudades europeas están todavía diseñados sobre todo para los coches, y en consecuencia hay pocos niños y niñas en la calle y menos vida en el espacio público.

Cómo funciona

El principal objetivo de Metamorphosis consiste en transformar barrios con predominio del co-

che en zonas amigas de la infancia, logrando un cambio de hábitos y una mayor calidad de vida. Este enfoque único e innovador del proyecto se basa en implicar a la infancia no sólo en ciertos aspectos, si no en darles, por primera vez, un papel importante durante todas las etapas del proceso.

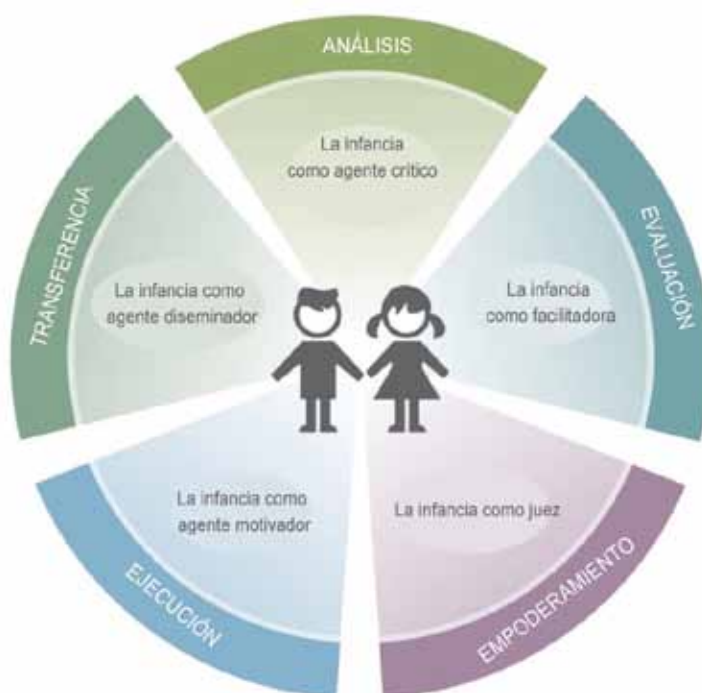


Figura 2: el rol de los niños y niñas en cada etapa metodológica del proyecto Metamorphosis

El proyecto abarca a menores de 3 a 18 años, con especial atención a aquellos entre los 6 y los 16 años

1. Al inicio del proyecto, durante la etapa de diagnóstico, se incluye a la infancia en la construcción de una visión conjunta para la transformación de sus barrios. La transformación se consigue invitando a los usuarios finales -menores incluidos- y a los agentes implicados a participar en talleres en los que se utilizan metodologías como el viaje en el tiempo y la representación gráfica de escenarios. Los niños y niñas, especialmente los más pequeños, tienen la capacidad de cuestionar cualquier cosa.

Esa habilidad es muy útil para los estudios y análisis locales. Los colegios integran esa tarea en su proceso educativo formal, por ejemplo, en las clases de dibujo o de escritura.

2. Basándose en los resultados del análisis y en los escenarios obtenidos en la etapa de ejecución, los socios del proyecto definen, en colaboración con los menores, por ejemplo, planes para la transformación del espacio público por un tiempo determinado. Algunos ejemplos de estos cierres temporales son la “calle de las vacaciones” o la “calle del cumpleaños”, o intervenciones como habilitar plazas de aparcamiento para un

desayuno comunitario, etc. Durante esa etapa, los socios del proyecto ponen en práctica actuaciones como, por ejemplo, abrir temporalmente una calle para que los menores jueguen, o utilizar los alrededores del colegio como un laboratorio de innovación, para vivir la calle, para dar clases al aire libre o para jugar. Todo ello se lleva a cabo en colaboración con los docentes o con organizaciones infantiles. Otras veces, las propias asociaciones vecinales organizan y diseñan los talleres. Es de esperar también que los niños y niñas les cuenten a sus padres y madres en qué ha consistido la actividad.

3. La mayoría de los adultos considera una prioridad la seguridad y la protección de los niños y niñas en el espacio público. Por tanto, es de esperar que las medidas de Metamorphosis que persiguen aumentar su seguridad en la calle cuenten con la aprobación de los progenitores.
4. Durante la etapa de evaluación, los menores ejercen de jueces de las medidas aplicadas. Se les implica en “investigaciones” (conteos y observaciones) acerca del uso de la calle en una zona determinada antes de, durante y tras la intervención. Como parte de sus actividades escolares, también entrevistan a (adultos) residentes en la zona y recogen su opinión sobre las acciones realizadas, así como nuevas ideas que poner en práctica. El resultado de sus pesquisas y la experiencia sobre el cierre temporal de calles se debate en una sesión con niños y niñas moderada por un adulto, en la que trabajan sobre un listado de pros y contras habituales en los procesos de transformación y de ejecución de cambios.

5. Los niños y niñas ejercen un papel motivante a través de la adaptación de las intervenciones de manera que se puedan ritualizar o trasladar a otros barrios o localidades. Para lograrlo, se les empodera a través de varios programas formativos (talleres de reparación de bicicletas y entrenamiento ciclista) que refuerzan sus habilidades recién aprendidas. Al mismo tiempo, el proyecto desarrolla otras herramientas que mejoran los conocimientos que permiten empoderar a otros grupos de agentes interesados. De hecho, se crean herramientas para reforzar la innovación del programa, por ejemplo, planes de estudio y materiales didácticos que pueden utilizarse en otros centros educativos.
6. Durante la etapa de difusión, para dar a conocer las actuaciones, se divulgan hechos y cifras, y también relatos e imágenes llamativas recogidas durante el proceso y evaluados por los niños y niñas y por los socios del proyecto.

Niños y niñas de 5 años y sus progenitores

Fuente: Hüttenmoser 2002

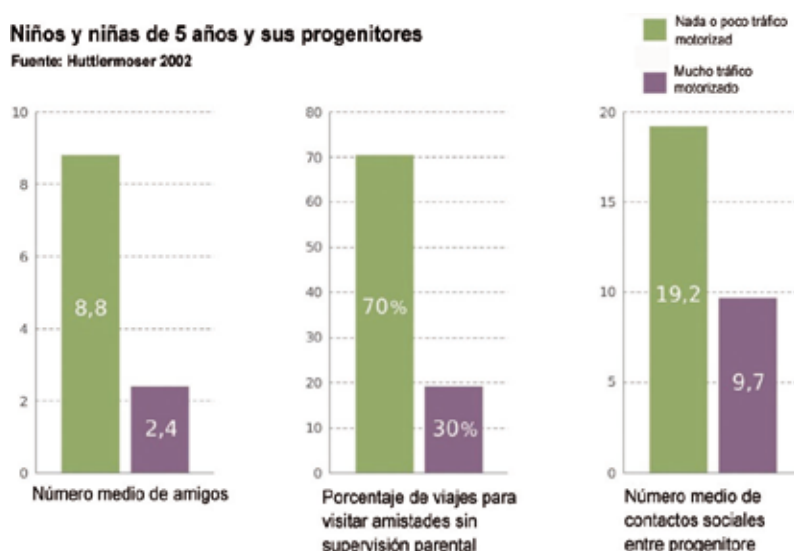


Figura 3: el tráfico motorizado influye en el número de amigos y de contactos sociales (Fuente: estudio de Hüttenmoser 2002)

Hüttenmoser, M., Sauter, D., *Bewegungsraum – Spielraum – Strassenraum*. In: Marie Meierhofer-Institut für das Kind (Hrsg.): *Und es bewegt sich noch! Und Kinder* Nr. 70 Zürich 2002

Ventajas; y para quién

El calmado del tráfico, las calles amables y el consecuente aumento de la movilidad activa, redundan en:

- Una población local más sana (dado que tienen mayor predisposición a ir a pie y en bici)
- Mejores aptitudes y habilidades de la infancia (físicas, emocionales y sociales)
- Un aumento del espacio personal para interactuar (especialmente para los niños y niñas) y, por tanto, mayor número de relaciones sociales (número de amistades y de visitas en el barrio)
- Un descenso de los viajes por ocio o compras, debido a que las condiciones para pasar el rato en el barrio han mejorado
- Un aumento de la seguridad y de su percepción
- Un barrio con un aire más limpio y menos ruidoso

El papel que los barrios juegan para la infancia y el papel que esta puede desempeñar en el barrio:

- La movilidad autónoma y segura es una condición previa importante para el sano desarrollo físico y mental de la infancia. Si no se garantiza esa autonomía y seguridad, su desarrollo, capacidades y comportamiento social pueden verse afectados.
- Los niños y niñas son un catalizador muy potente para las relaciones sociales y las redes de vecindad, y pueden romper con prejuicios y formas de pensar anticuadas.
- La infancia puede reforzar las emociones positivas del vecindario; y esta es una cuestión clave, ya que el comportamiento y las decisiones están determinados principalmente por las emociones, y en mucha menor medida por argumentos racionales como el de coste-beneficio. Así
- Los niños y niñas saben cómo enternecer a sus progenitores

- No está socialmente bien visto ir en contra de las necesidades y demandas de la infancia.

Desventajas, amenazas

La disminución del número de plazas de aparcamiento como resultado de medidas y acciones del proyecto Metamorfosis puede ser percibida como una desventaja, sobre todo por las personas que quieren aparcar muy cerca de su casa o en el barrio, a quienes les molesta tener que caminar cierta distancia, incluso cuando es similar a la que suelen recorrer los usuarios del transporte público desde o hasta las paradas. Sin embargo, más que una amenaza, representa una oportunidad, al mejorar la equidad entre los distintos modos de transporte, y reducir el espacio público dedicado a los coches, lo cual es uno de los objetivos perseguidos por el proyecto.

Los progenitores pueden percibir que es demasiado peligroso dejar que su prole juegue en la calle. Y es por ello que Metamorfosis proporciona, a través de instituciones educativas y colegios, material informativo sobre las ventajas de las medidas del proyecto.

Análisis de las partes interesadas: defensores y detractores

La infancia carece de poder y tampoco suele haber herramientas que les permita ser parte del diseño de las propuestas ni participar en la toma de decisiones. En algunas ciudades, las organizaciones de niños y niñas desempeñan un papel importante de apoyo a la infancia y a sus necesidades, mientras que en otras funcionan, incluso, parlamentos infantiles que permiten una forma más estructurada de participación infantil. Sin embargo, raramente incluyen en su agenda la transformación del espacio público desde un entorno por y para los automóviles hacia un lugar para los niños y niñas. Los docentes de educación infantil y de primaria y secundaria que suelen tener un especial interés en el buen desarrollo de los escolares, pueden impulsar actuaciones en las calles y su transformación.

Por otro lado, el lobby que defiende los privilegios del uso del automóvil sobre el espacio público es muy poderoso. En particular, los propietarios de comercios y sus asociaciones, como la cámara de comercio, a menudo consideran el conducir y aparcar como un “derecho humano”. Además, los medios de comunicación son, con frecuencia, partidarios de mantener los privilegios del uso del automóvil. A menudo están influidos por la enorme cantidad de dinero que la industria automovilística invierte en publicidad, que también puede dar lugar a artículos en su defensa, especialmente en los periódicos gratuitos.

A menudo se ve a la infancia como un grupo de población al que hay que entrenar y adiestrar para que respete las normas de tráfico y pueda moverse por la ciudad sin que su vida peligre. Muchas de las entidades dedicadas a la seguridad infantil no abordan precisamente la fuente del peligro, sino que tratan de educar a los niños y niñas para que no sean víctimas de accidentes. Siguiendo esta lógica, promueven equipos de seguridad como chalecos reflect-

antes o cascos para ciclistas, etc. La intención predominante de ese grupo de presión es que los privilegios del coche se mantengan, a la vez que resaltan que ellos y ellas son el segmento vulnerable de la población que debe adaptarse a las necesidades del transporte motorizado.

Investigadores como Marco Hüttenmoser, cuya especialidad se centra en el desarrollo saludable de la infancia, puede contribuir con hechos a modificar la actual escala de prioridades del uso del espacio urbano.

Los resultados de la investigación muestran que los niños y niñas que pueden jugar en la calle de su barrio tienen una mucho mayor capacidad emocional y cognitiva que los que se quedan en casa o son llevados de una actividad extraescolar a otra.

Hüttenmoser sugiere que cambiar el sistema que prima el coche por otro que reduce el privilegio de los conductores, ayudará a que nuestros hijos crezcan de una manera más saludable.



Marco legal

El investigador suizo Hüttenmoser afirma que „la ley suiza de bienestar animal estipula que se debe ofrecer a las gallinas un cierto espacio para moverse al aire libre. Carecemos, sin embargo, de disposiciones legales para nuestra infancia”.

En lo que respecta al marco legal, se puede hacer referencia a los derechos internacionales de los niños y niñas establecidos en la „Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño”, ratificada por la mayoría de los países del mundo, y a los códigos nacionales de circulación, que tratan principalmente el tema de los espacios públicos adaptados a la infancia.

Los derechos enunciados por la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño se agrupan en las conocidas „tres P”: Provisión, Protección y Participación.

- **Provisión:** los niños y niñas tienen derecho a un nivel de vida adecuado, a la atención de la salud, a la educación y a los servicios, así como al juego y al ocio. Ello incluye una dieta equilibrada, una cama caliente donde dormir y poder ir al colegio.
- **Protección:** los niños y niñas tienen derecho a ser protegidos frente al abuso, el abandono, la explotación y la discriminación. Esto incluye el derecho a jugar en lugares seguros, a ser tratados criados de una manera constructiva y a que se reconozca la evolución de sus capacidades.
- **Participación:** los niños y niñas tienen derecho a participar en sus comunidades y a disponer de programas y servicios específicos para ellos. Esto incluye que la infancia participe en programas comunitarios, en actividades que le den voz a la juventud y en la toma de decisiones.

El derecho a disponer de lugares seguros para jugar y recrearse está relacionado con la reasignación del espacio viario como zonas de juego para la infancia

Los códigos nacionales de circulación

Los códigos de circulación de muchos países ofrecen la posibilidad de introducir zonas de convivencia, calles vivas y para jugar. Por lo general, en estas calles los niños y niñas pueden jugar, y los coches deben limitar su velocidad a la de los peatones. La ciudad alemana de Friburgo (230 000 habitantes) ofrece más de 180 zonas de convivencia para la infancia.

Algunos códigos de circulación permiten también zonas de encuentro o áreas de espacio compartido en las que la velocidad máxima para los vehículos motorizados es de 20 km/h y los peatones tienen prioridad.

En el ámbito del aparcamiento en la vía pública, el marco legal está muy fragmentado. A veces los ayuntamientos pueden regularlo, pero en otras ocasiones es competencia supramunicipal. Multitud de ciudades disponen de procedimientos que les permiten transformar el espacio para aparcamiento en espacios comerciales, como puestos móviles de café o zonas de venta al aire libre de las tiendas cercanas. Sin embargo, para otros usos no comerciales, el marco legal y los procedimientos de concesión de permisos están menos elaborados. Aún así, cada vez en más ciudades tiene una mejor acogida social la transformación temporal del espacio para el estacionamiento de coches en zonas de recreo. El Ayuntamiento de Viena incluso facilita instrucciones para quien quiera solicitar una de esas zonas de recreo y cede el espacio gratuitamente.

Algunos códigos de circulación, como el belga, observan la posibilidad de cerrar calles residenciales al tráfico durante dos semanas al año y, por ejemplo, las ciudades de Gante y Lovaina ya han hecho uso de esa opción legal. Véase también el apartado de buenas prácticas.

Alternativas estratégicas para la ciudad

Cada ciudad adherida a Metamorphosis elaborará un análisis del PMUS en vigor (o documento equivalente). Sobre la base de este análisis, se determinará hasta qué punto se podrá lograr esa integración.

De cara a la integración, se tendrán en cuenta dos elementos:

- Integración documental:

¿Cómo deben enunciarse las nuevas estrategias de Metamorphosis? ¿Qué extensión, en qué profundidad, en qué formato y qué datos es necesario reflejar?

- Aspectos estratégicos, procedimentales y administrativos de la integración:

¿Cómo articular las decisiones políticas de manera que se puedan lograr las modificaciones deseadas? ¿Qué pasos administrativos y de procedimiento son necesarios? ¿Cómo prever los recursos (humanos y económicos) necesarios, incluyendo las etapas de gestión, seguimiento y evaluación?

Cada ciudad adherida a Metamorphosis elaborará su propio plan para integrar estrategias nuevas e innovadoras en su PMUS.

¿Qué área (del ayuntamiento) debe hacerse cargo de ello?

En algunas ciudades es el área de asuntos sociales la que lidera la iniciativa y ofrece a la ciudadanía el servicio de cierre temporal de calles. Buenos ejemplos de ello son las ciudades alemanas de Griesheim, Frankfurt y Bremen. La ciudad austríaca de Viena también ofrece un programa de calles de convivencia e instrucciones sobre cómo solicitar el cierre temporal de una calle.

Generalmente, es el departamento de carreteras el que emite el permiso para cerrar al tráfico una calle. Pero también puede ser la concejalía de eventos y festejos la que dé el permiso, o la de transportes si el cierre temporal de la calle afecta al recorrido del transporte público. Los ayuntamientos que están realmente interesados en facilitar a su ciudadanía el traspaso del espacio público para coches a zonas de juego para la infancia, suelen habilitar una Oficina de la Movilidad, que simplifique el trámite. Esto implica que la persona interesada sólo tiene que acudir a esa oficina y realizar la solicitud de cierre de

una calle o de transformación de aparcamientos como zona de juego, recibiendo la respuesta desde esa dependencia. Los trámites pertinentes desde las diversas concejalías se llevan a cabo internamente –coordinadas por la oficina-, ahorrándole tiempo y burocracia a la persona solicitante.

Buenas y malas prácticas (ejemplos breves)

Ciudad del Juego (“Bespielbare Stadt”), Griesheim (Alemania, 27 000 habitantes)

La ciudad de Griesheim ha rediseñado sus calles para que las pueda utilizar la infancia. El Ayuntamiento ha instalado unos 100 elementos y esculturas en los itinerarios a los colegios, para darles a los escolares la oportunidad de explorar y de experimentar nuevas sensaciones de camino al cole. Esos elementos han sido diseñados para que los menores se relajen, jueguen, trepen o como hitos que hagan más fácil recordar el recorrido.

En Griesheim, cualquiera puede solicitar fácilmente el cierre temporal de una calle: basta con ir a la concejalía de asuntos sociales y rellenar un formulario. Solo hay un requisito: el solicitante debe informar a la vecindad de esa calle y, de nuevo, el Ayuntamiento se lo pone fácil y aporta un modelo de carta para ello.



Las Calles para Jugar de Viena



La infancia tiene total prioridad en las “calles para jugar” de Viena. Para que los niños y niñas jueguen se han seleccionado varios tramos de calles en distintos distritos de Viena. Estas calles permiten a la infancia hacer uso y explorar el espacio público de muchas formas diferentes, así como jugar en un entorno seguro.

Las calles para jugar son gestionadas conjuntamente por la concejalía de educación y actividades extraescolares (Ma13) y la de desarrollo y planeamiento urbano (Ma18).

La Calle Escolar de Odense (Dinamarca, 180 000 habitantes)

A fin de convertirse en una ciudad promotora de lo saludable, así como para estimular a la

ciudadanía a hacer deporte, el Ayuntamiento de Odense decidió en 2010 crear nuevos espacios urbanos acordes con el lema “jugar es vivir”. La calle Roars vej está justo al lado de un colegio, que tenía dos problemas: primero, a la entrada del cole cada mañana se formaba un gran caos de coches descargando escolares; segundo, el patio del colegio era muy pequeño y los niños y niñas no podían jugar a gusto durante el recreo.

Roars Vej se convirtió así en la primera calle transformada en “calle para jugar” de Odense. Ahora permite a los escolares dar clase al aire libre, además de hacer deporte y jugar libremente. La calle permanece cerrada al tráfico durante el horario escolar.



La “calle vivida” (Leefstraat) de Gante (Bélgica): el verano sin coches
www.leefstraat.be



La “Leefstraat”, en español “calle vivida”, de la ciudad belga de Gante es un verdadero lugar de encuentro. En Gante, la ciudadanía puede

convertir hasta dos meses seguidos sus calles en zonas sin coches. Los coches se estacionan en garajes públicos durante este tiempo.



Los residentes hacen uso de la zona libre de coches. Colocan macetas y bancos y despliegan una moqueta de césped artificial, dejan sitio para aparcar bicicletas y crean amplios espacios para que los niños y niñas puedan jugar a las puertas de casa. Hay disponible un video sobre la Leefstraat en Youtube:

<https://www.leefstraat.be/video-terugblik-op-4-jaar-experimenteren>

Plazos

El plazo para variar las condiciones municipales y para que la ciudadanía convierta fácilmente sus calles en calles de convivencia debería ser de entre seis meses y un año, si el ayuntamiento realmente cree en el proyecto. Generalmente es necesario reordenar los procesos y adaptar el procedimiento de gestión y reorganizar algunos recursos de la administración local. Una vez afianzado el procedimiento administrativo, lo ideal es que los solicitantes reciban el permiso como tarde en 2-6 semanas.

Lograr que la transformación de calles sea algo cotidiano o crear cambios permanentes puede llevar más tiempo, sobre todo si es necesario realizar cambios en el viario que requieren obras (de uno a tres años).

Costes

El coste de variar los procesos administrativos internos es moderado. En caso de que no sea posible reorganizar al personal existente (tanto respecto a las tareas como a los horarios), hará falta contratar a una persona a media jornada que gestione los permisos de las solicitudes ciudadanas.

Si el ayuntamiento ofrece también elementos que la gente pueda utilizar para cerrar tramos de calle, el coste se estima en entre 1000 y 5000 € por calle. A ello cabe añadir 100-200 € diarios si además se ofrece un servicio de animación o monitoraje de las actividades.

Para los cambios de infraestructura, se aplican los costes normales de rediseño y ejecución, a los que hay que añadir más elementos de mobiliario urbano.

Cuestiones pendientes

Una cuestión pendiente es cómo jerarquizar ciertos valores sociales/públicos que evalúen el derecho de la infancia a crecer saludablemente por encima del derecho de los conductores a utilizar el espacio público en toda su extensión y en cualquier momento.

Posible evolución a futuro

Friburgo posee una larga experiencia en abrir calles de convivencia por toda la ciudad. La creación de zonas de juego para los niños y niñas, cercanas a sus hogares, forma parte de una estrategia a largo plazo. En Friburgo, el ratio de viajes en coche descendió del 39% en 1982 al 21% en 2016, pasando por el 32% de 1999, a la par que la tasa de desplazamientos de movilidad activa se iba incrementando. Por tanto, puede deducirse que la evolución positiva de los hábitos de movilidad, y el consiguiente incremento de la calidad de vida se deben en parte a la paulatina asimilación social de la movilidad activa. En este sentido, Friburgo ha hecho una buena inversión a futuro y ya ha empezado a recolectar sus frutos.

Friburgo representa, sin duda, un ejemplo para muchas otras ciudades que quieren invertir esfuerzos y recursos en la calidad de vida de sus habitantes.

Cómo y dónde encaja en un PMUS

La Metamorphosis desde el espacio para las máquinas hacia lugares para la infancia encaja muy bien con la esencia de un PMUS. Por un lado, reduce poco a poco el atractivo del coche a medida que aumentan las distancias a pie hasta las zonas de aparcamiento. Por el otro, estimula a la ciudadanía a participar en la toma de decisiones en relación al uso del espacio público.

La práctica de transformar las calles refuerza la línea del PMUS, particularmente en lo que respecta a la participación ciudadana, el menor uso del coche y los hábitos de movilidad activa.

Adenda

Todavía no han podido ponerse a prueba todas las etapas del proceso, dado que Metamorphosis, que ha recibido evaluaciones muy positivas por parte de la Comisión Europea, solo lleva en marcha 10 meses y acaba de iniciar su primera fase.

Referencia

www.metamorphosis-project.eu

Autores

Susanne Wrighton y Karl Reiter

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM-AMOR
– Austrian Mobility Research

Schönaugasse 8a; 8010 Graz, Austria

wrighton@fgm.at y reiter@fgm.at

www.sump-network.eu

AVISO LEGAL: los autores son los únicos responsables del contenido de esta publicación. No refleja necesariamente la opinión de la Unión Europea. La Comisión Europea no se hace responsable del uso que pueda hacerse de la información contenida en ella. Todas las imágenes han sido facilitadas por los respectivos socios (a menos que se indique lo contrario) y su reproducción en esta publicación ha sido debidamente autorizada.



CIVITAS PROSPERITY ha recibido fondos del programa de investigación e innovación Horizonte 2020 de la Unión Europea en virtud del acuerdo de financiación nº 690636.