



Finlàndia, la mejor calle de Barcelona según el proyecto de ciencia ciudadana Mercè. / GIANLUCA BATTISTA

El proyecto de ciencia ciudadana 'Mercè' apunta qué es y qué no es una vía habitable. Concluye que el 72% de las de la ciudad tiene calidad urbana

## Finlàndia, la mejor calle de Barcelona

CLARA BLANCHAR, **Barcelona**  
¿Cómo es una ciudad habitable? ¿Por qué consideramos mejor una calle que otra? ¿Se pueden objetivar percepciones subjetivas para ayudar a la planificación urbana? ¿Valoran los espacios de forma distinta las mujeres que los hombres? ¿Cuáles son las mejores de Barcelona? Pues, según el informe sobre un experimento de ciencia ciudadana que acaba de publicar la consultora en urbanismo y experta en el manejo de datos, 300.000 Km/s, la ganadora es la calle de Finlàndia, en el distrito de Sants-Montjuïc. Una calle tranquila, con un solo carril para coches, aceras medianas, edificios relativamente antiguos, abundantes viviendas en los bajos y árboles en los dos lados.

En el *top ten* figuran también, por orden, la rambla de Badal (Sants), la plaza de Can Dragó (Sant Andreu), las calles de Fusina (Born, Ciutat Vella), Larrard (La Salut, Gràcia), Marià Aguiló (Poblenou), Milà i Fontanals (Gràcia), Deu i Mata (Les Corts), rambla Guipúscoa (Sant Martí) y Girona (Eixample). En el extremo opuesto, las que peor nota sacan son en su mayoría autopistas urbanas: la B-10, las calles C, 50, L y 61 de la Zona Franca, la Via Trajana, la ronda Litoral, la Gran Vía de salida hacia el Maresme y la Via Augusta.

El proyecto, llamado Mercè,



La B-10 (Ronda Litoral), la calle peor valorada en el estudio. / G. B.

busca determinar cómo es una ciudad habitable gracias a la participación ciudadana y la utilización de algoritmos de inteligencia artificial. Vaya por delante que el trabajo da una buena nota a la ciudad, porque determina

que el 72% vive en calles habitables, con calidad urbana. El trabajo, que antes de la pandemia estaba previsto coincidiendo con la *Semana de la Arquitectura*, se realizó entre mayo y noviembre de 2020. Consistió en que los 1.300

participantes que respondieron a una llamada en redes y publicaciones, eligieran entre varios pares de fotografías (42.000 imágenes en total, tomadas de Google Street View) de 3.000 calles seleccionadas de la ciudad y las clasificaran según su percepción de habitabilidad. Las imágenes corresponden al punto medio del largo de la calle.

### Habitabilidad, el concepto

Aunque los participantes no lo sabían, previamente, a cada imagen, se habían asociado parámetros urbanísticos objetivos y que están cuantificados en registros públicos, como la densidad construida o superficie de verde, los usos, tamaño de calzadas o la antigüedad de los edificios. Así, con sus votos (evaluados como un algoritmo jerarquiza a los participantes en un videojuego), se entrenó a otro algoritmo, enseñándole ejemplos para que cuando viera una imagen pudiera leerla en función de los parámetros más relevantes a la hora de definir la habitabilidad.

Con los votos de los participantes, se extrapoló "un mapa de la habitabilidad de la ciudad que muestra, de acuerdo a cinco tipologías, cuáles son las calles más y menos habitables". "Las calles consideradas menos habitables son grandes infraestructuras y nudos viarios; y las más habitables, las que se caracterizan por tener espacio público con árboles, con pocos coches y edificios residenciales que aportan calidad", resume el informe.

"Un concepto como la habitabilidad tiene una connotación muy cultural y subjetiva, pero es objetivable si somos capaces de entender los patrones comunes del conjunto. Se pueden generar indicadores a partir de un consenso, y en un momento en el que las agendas urbanas toman protagonismo, tiene valor", defiende la arquitecta Mar Santamaría, de 300.000 Km/s.

Su colega y también arquitecto Pablo Martínez añade que el proyecto "es un intento de conciliar dos cuestiones como son las metodologías cuantitativas y cualitativas, y desde el rigor mostrar que a partir del consenso sí se puede hablar de calles más o menos habitables, más o menos buenas". "Es un instrumento que puede ayudar priorizar a la hora de rediseñar espacios urbanos", añade el arquitecto. "Al urbanismo le cuesta mucho comportarse como una ciencia", defiende Santamaría.

El proyecto constata que un 48% de los ciudadanos de Barcelona vive en calles que se consideran muy habitables. El porcentaje asciende al 72% si se suman las que tienen una buena habitabilidad. Y solo el 8% vive en calles poco o muy poco habitables. La mayoría de calles habitables se encuentran en el distrito del Eixample (un 64 de la longitud de las calles y el 69% en relación a la población). El distrito con mayor número de calles muy poco habitables resulta ser Sant Andreu (por los polígonos y nudos viarios). Y Ciutat Vella concentra el 24% de las calles consideradas poco habitables.

### Percepciones de hombres y mujeres

Del experimento también se desprende que las mujeres prefieren entornos más amables para caminar y con buena vegetación (como los del Eixample); y los hombres prefieren calles en tejidos históricos, más irregulares y con más coches. Los mayores prefieren también tejidos históricos; y los jóvenes, periféricos con calles como las tramas de los ensanches. También son distintas las percepciones de la población local (valoran el Eixample central y las tramas tupidas de Ciutat Vella, Sant Andreu o Poblenou); mientras los vecinos foráneos valoran más las calles del Eixample.

La consultora 300.000 Km/s, que creó y desarrolló el mismo experimento en Madrid en 2018, ha contado esta vez con la colaboración del Ministerio de Ciencia e Innovación y el apoyo del Ayuntamiento de Barcelona y el Colegio de Arquitectos, S+T+Arts Prize y Urban-Next.