

Estudio: Kaleak irekitzen

Un estudio sobre urbanismo táctico para posibles futuras intervenciones en Donostia



Gipuzkoako
Foru Aldundia
Diputación Foral
de Gipuzkoa

Índice

Índice	2
1. Introducción	3
1. Concepto urbanismo táctico	3
2.1. ¿Qué es exactamente "Urbanismo táctico"?	3
2.2. ¿Qué beneficios se pueden obtener mediante el urbanismo táctico?	4
2.3. ¿Cuáles son las posibles barreras o problemas del urbanismo táctico?	4
2.4. Perspectiva de género y visión 8-80	5
3. Tipos de actuaciones y ejemplos	6
3.1. Peatonalizaciones, Cierres parciales o totales al tráfico	6
3.2. Parklets	8
3.3. Cortes temporales	10
3.4. Cruces Seguros y Peatones Primero	12
3. 5. Bidegorris temporales	13
3.6. Filtros modales	16
3.7. Superbloques	18
3.8. Programas de urbanismo táctico	19
3.9. Entornos escolares seguros	21
3.10. Otras actuaciones	22
4. Metodología	23
4. 1. Análisis Inicial y Recopilación de Datos	23
4. 2. Diagnóstico de la Situación Actual	24
4. 3. Priorización de Zonas	24
4. 4. Consulta Pública y Participación Comunitaria	24
4. 5. Diseño de Intervenciones	25
4. 6. Implementación Piloto	25
4. 7. Escalamiento y Replicación	26
4. 8. Evaluación y ajustes	26
4. 10. Herramientas y Técnicas Útiles	26
5. Propuesta de posibles sitios en Donostia	26
6. Conclusiones	28
7. Fuentes	28

1. Introducción

Son muchas las ciudades por todo el mundo que ante los problemas que genera el tráfico de vehículos a motor (Uso del espacio público, contaminación, ruido, cambio climático, seguridad y un largo etc.) están poniendo en marcha medidas para recuperar el espacio excesivo dedicado (en torno al 60-70% en la mayoría de ciudades). Creando así entornos más agradables y seguros para el conjunto de la ciudadanía.

El urbanismo táctico se presenta como herramienta de gran interés para poder dar los primeros pasos, ya que permite una rápida implementación de bajo coste que permite experimentar. Además, su presencia genera sensibilización y conciencia crítica hacia el papel de los coches en las ciudades. Es de gran interés que Donostia se sume a esta tendencia.

El presente estudio pretende en primer lugar entender bien en qué consiste el urbanismo táctico, analizar las diversas fórmulas que existen para su implementación e identificar posibles lugares y medidas para implantar posibles medidas de urbanismo táctico en Donostia. Para conseguir esto se hará una identificación características generales que debe de tener el lugar, catálogo de posibles medidas, prácticas en otras ciudades, metodología de participación y posibles lugares de interés en Donostia.

El presente estudio ha sido elaborado por la oficina técnica de Kalapie con la financiación del departamento de sostenibilidad de la diputación de Gipuzkoa.

1. Concepto urbanismo táctico

2.1. ¿Qué es exactamente "Urbanismo táctico"?

El urbanismo táctico es una estrategia de planificación urbana que se centra en la implementación rápida y a pequeña escala de intervenciones en el espacio público con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y promover un entorno urbano más habitable, seguro y sostenible. Estas intervenciones suelen ser temporales y de bajo costo, y pueden incluir la creación de áreas peatonales, la instalación de mobiliario urbano como bancos o mesas, la creación de carriles para bicicletas, la implementación de zonas verdes temporales, entre otros.

El urbanismo táctico se caracteriza por ser experimental y flexible, permitiendo a las autoridades locales probar nuevas ideas y soluciones antes de implementar cambios a gran escala. A menudo, estas intervenciones se llevan a cabo en colaboración con la comunidad local y pueden servir como un medio para involucrar a los ciudadanos en el proceso de diseño y planificación urbana. Además, el urbanismo táctico puede generar beneficios económicos al revitalizar áreas urbanas subutilizadas y fomentar la actividad económica local.

2.2. ¿Qué beneficios se pueden obtener mediante el urbanismo táctico?

Existen varias razones por las cuales es necesario tomar medidas de urbanismo táctico:

1. **Rápida implementación de soluciones:** El urbanismo táctico permite implementar cambios de manera rápida y a bajo costo. Esto es especialmente útil para abordar problemas urgentes en el entorno urbano, como la seguridad vial, la congestión del tráfico o la falta de áreas verdes.
2. **Experimentación y prueba:** Antes de realizar cambios a gran escala en la infraestructura urbana, el urbanismo táctico permite probar soluciones de manera temporal y a pequeña escala. Esto proporciona información valiosa sobre la efectividad de las intervenciones antes de comprometer grandes recursos.
3. **Participación ciudadana:** El urbanismo táctico fomenta la participación ciudadana al involucrar a la comunidad en la planificación y diseño de espacios públicos. Al crear proyectos temporales, se puede recopilar retroalimentación de los residentes y ajustar las intervenciones según sus necesidades y preferencias.
4. **Mejora del entorno urbano y de la calidad de vida :** Las medidas de urbanismo táctico pueden mejorar la calidad de vida de los ciudadanos al crear entornos más seguros, accesibles y atractivos. Esto puede incluir la creación de áreas peatonales, la instalación de infraestructura para bicicletas o la introducción de zonas verdes temporales.
5. **Promoción de medios de movilidad sostenibles:** El urbanismo táctico puede contribuir a la promoción de prácticas urbanas sostenibles al fomentar el uso del transporte público, la bicicleta y los desplazamientos a pie, así como al reducir la dependencia del automóvil y la emisión de gases de efecto invernadero.

En resumen, el urbanismo táctico es una herramienta poderosa para abordar los desafíos urbanos de manera ágil, participativa y sostenible, con el objetivo de mejorar la calidad de vida en las ciudades y promover un desarrollo urbano más equitativo y resiliente.

2.3. ¿Cuáles son las posibles barreras o problemas del urbanismo táctico?

En una intervención de urbanismo táctico, pueden surgir varios problemas y barreras que es importante considerar:

1. **Falta de Definición de Objetivos:** Uno de los errores más comunes es la falta de claridad en los objetivos de la intervención. Esto puede llevar a que tanto el sector público como el privado malinterpreten el carácter temporal y de bajo costo de las intervenciones, comunicando sus resultados como mejoras permanentes, lo que puede crear una "falsa imagen" de que se están resolviendo los conflictos urbanos

2. **Limitaciones de Recursos:** Muchas intervenciones enfrentan limitaciones en cuanto a las capacidades, herramientas y recursos de las organizaciones involucradas. Esto puede dificultar la escalabilidad de las intervenciones y su capacidad para generar un impacto significativo en el espacio urbano.
3. **Degradación de las Intervenciones:** En contextos vulnerables, las intervenciones pueden perder justificación y eventualmente degradarse si no hay un adecuado seguimiento y planificación por parte de los promotores. Esto puede dejar a la comunidad sin un aporte tangible y disminuir la efectividad de la intervención.
4. **Resistencia de la Comunidad:** La falta de participación real de la comunidad a lo largo del proceso puede generar desconfianza y resistencia hacia las intervenciones. Es crucial que las acciones sean coconstruidas y consensuadas para asegurar la apropiación y el cuidado de los nuevos espacios.
5. **Desafíos en la Medición de Impacto:** La dificultad para medir el impacto y la incidencia de las intervenciones urbanas puede limitar la capacidad de evaluar su efectividad. Esto se debe a la falta de modelos de gestión y a la variabilidad de los contextos en los que se implementan.
6. **Normativa Inflexible:** La aplicación de normativas urbanas que no consideran las particularidades de cada barrio puede obstaculizar la implementación de soluciones específicas. Es fundamental que los planificadores urbanos tengan contacto directo con las intervenciones para entender las necesidades locales.

2.4. Perspectiva de género y visión 8-80

El urbanismo táctico juega un papel clave en la integración de la perspectiva de género y la visión 8-80, al ofrecer un enfoque ágil y participativo para transformar los espacios públicos de manera inclusiva y equitativa. Mediante intervenciones temporales y de bajo costo, este tipo de urbanismo permite experimentar soluciones urbanas que priorizan las necesidades de los grupos más vulnerables, como mujeres, niños, personas mayores y personas con discapacidades, adaptando el entorno a una diversidad de usos y experiencias cotidianas.

Desde la perspectiva de género, el urbanismo táctico facilita la creación de entornos más seguros y accesibles para las mujeres, quienes, en muchos casos, se enfrentan a desafíos relacionados con la inseguridad y la falta de infraestructura adecuada para su movilidad y bienestar en el espacio público. Intervenciones como mejorar la iluminación en áreas transitadas, rediseñar calles para reducir la velocidad vehicular o aumentar la visibilidad en espacios públicos pueden generar entornos más seguros y acogedores para las mujeres y otros grupos que suelen sentirse más vulnerables. Además, se pueden crear áreas de descanso accesibles y de uso múltiple que faciliten la movilidad de mujeres que cuidan de niños o realizan actividades cotidianas que involucran carga de compras o cuidado de otras personas.

Por su parte, la visión 8-80 promueve la idea de que si una ciudad es segura y cómoda tanto para un niño de 8 años como para una persona de 80, lo será para toda la población.

El urbanismo táctico responde a esta visión al crear espacios públicos que fomenten la interacción intergeneracional, como parques temporales, calles peatonales, ciclovías y áreas recreativas que sean accesibles para personas de todas las edades. Estas intervenciones, además de mejorar la calidad de vida, permiten probar y ajustar soluciones que luego pueden volverse permanentes, promoviendo una planificación urbana más inclusiva.

En conjunto, la perspectiva de género y la visión 8-80 encuentran en el urbanismo táctico una herramienta flexible y eficiente para abordar las desigualdades que existen en el acceso al espacio público. Al integrar ambos enfoques, las intervenciones urbanas tácticas no solo transforman físicamente las ciudades, sino que también cambian la forma en que las personas interactúan con el espacio, promoviendo ciudades más seguras, equitativas y accesibles para todos los grupos, sin importar su género, edad o capacidad.

3. Tipos de actuaciones y ejemplos

El urbanismo táctico se ha implementado en numerosas ciudades de todo el mundo como una forma de abordar diversos problemas urbanos y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Las tipologías de actuación también son significativas. A continuación hablaremos de las principales tipologías y algunas implementaciones que han tenido buena acogida

3.1. Peatonalizaciones, Cierres parciales o totales al tráfico

¿Qué es?

Utilizando mobiliario urbano (macetas, conglomerados u otros) realizar cierres totales o parciales de calle al tráfico motorizado.

Donde se implementa

1. **Centros urbanos y áreas comerciales:** Las zonas comerciales y los centros urbanos suelen ser lugares con alta densidad de personas y actividad, lo que los convierte en áreas propicias para la implementación de plazas peatonales temporales, la instalación de mobiliario urbano y la creación de espacios de encuentro y recreación.
2. **Áreas industriales y zonas en transición:** Las áreas industriales en desuso o zonas en proceso de revitalización pueden ser transformadas mediante intervenciones de urbanismo táctico para crear nuevos espacios públicos, promover actividades culturales y artísticas, y atraer a la comunidad local.
3. **Calles residenciales:** Las calles residenciales son lugares ideales para implementar medidas de urbanismo táctico para mejorar la seguridad vial, fomentar la interacción comunitaria y crear entornos más amigables para peatones y ciclistas

Ejemplos

Uno de los ejemplos más emblemáticos de urbanismo táctico en Nueva York es la transformación de **Times Square** en una plaza peatonal. En 2009, bajo la administración del alcalde Michael Bloomberg y con la dirección del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (NYC DOT), se implementó un proyecto para cerrar el tráfico en Broadway entre las calles 42 y 47, convirtiéndolo en una zona peatonal. En su fase inicial, la intervención fue completamente temporal, utilizando pintura en el pavimento y mobiliario urbano simple, como sillas plegables y conos de tráfico para delimitar el espacio.

El éxito de esta intervención, que mejoró la seguridad vial, redujo el tráfico y fomenta un mayor uso del espacio público por los peatones, llevó a que en 2014 la transformación se volviera permanente, con una renovación completa del área que incluyó pavimento nuevo, mobiliario urbano moderno y una reorganización del espacio.



Auckland, Nueva Zelanda



3.2. Parklets

¿Qué es?

Los parklets son espacios de estacionamiento transformados en áreas de uso público, generalmente dedicadas a actividades como zonas de descanso, jardines, mesas, o espacios para eventos. Se crean al retirar un par de plazas de aparcamiento para dar lugar a un entorno más amigable para peatones y ciclistas.

Esta estrategia busca revitalizar el espacio urbano, fomentar la socialización y mejorar la calidad de vida en las ciudades. Los parklets son parte de las iniciativas de urbanismo táctico, que promueven intervenciones rápidas y de bajo costo para hacer las ciudades más habitables.

Donde se implementa

Los parklets se implementan como extensiones de la acera que proporcionan más espacio y comodidades para las personas que utilizan la calle. Generalmente, se instalan en carriles de estacionamiento, transformando temporalmente estos espacios en áreas de socialización y recreación

Ejemplos

El programa de "Parklets" también es un buen ejemplo de urbanismo táctico en Nueva York. Inspirado en iniciativas similares en ciudades como San Francisco, la ciudad transformó estacionamientos en pequeñas áreas recreativas y de descanso para peatones, con jardineras, mesas, sillas y mobiliario temporal. Estas intervenciones han mejorado el entorno urbano en zonas densas y concurridas, proporcionando espacios verdes donde antes solo había vehículos estacionados.

New York



Logroño



London



San Francisco



Donostia



"PARK(ing) Day"

El "PARK(ing) Day" es un evento anual que se celebra en todo el mundo, donde los ciudadanos transforman espacios de estacionamiento en parques temporales. Este día fomenta la creatividad y la participación ciudadana en la mejora del espacio público, permitiendo a las personas experimentar cómo sería su ciudad si se prioriza el bienestar de los peatones y la comunidad sobre el tráfico vehicular. Los participantes crean instalaciones artísticas, áreas de juego, jardines y otros espacios recreativos en lugares que normalmente están dedicados a los automóviles, mostrando así el potencial de estos espacios para ser utilizados de manera más inclusiva y sostenible.



3.3. Cortes temporales

¿Qué es?

Se trata de iniciativas que durante un periodo limitado de tiempo que puede variar entre una sola mañana a una tarde entera realizan cortes temporales al tráfico para dedicarlo durante ese periodo de tiempo para ganarlo para el ocio y disfrute de la gente.

Donde se implementa

En cualquier calle o vía donde pueda haber un tránsito alto de gente o pueda ser interesante para el ocio

Ejemplos

Summer Streets (Nueva York, Estados Unidos)

Se celebra cada verano desde 2008. Durante ciertos días de agosto, varias calles principales de Manhattan, incluyendo Park Avenue, se cierran al tráfico vehicular y se abren exclusivamente para peatones, ciclistas y patinadores. Durante estos eventos, se colocan estaciones de descanso, áreas de juegos, arte callejero, música en vivo y puestos de comida, fomentando el uso activo del espacio público y la movilidad no motorizada.

Ciclovía (Bogotá, Colombia)

Es uno de los programas más antiguos y exitosos. Desde 1974, todos los domingos y días festivos, Bogotá cierra más de 120 kilómetros de calles principales al tráfico de vehículos para que los peatones, ciclistas y deportistas puedan utilizarlas. También se llevan a cabo actividades recreativas como aeróbicos y clases de baile.

Open Streets (Los Ángeles, EE. UU.)

El programa de Los Ángeles, conocido como CicLAvia, cierra varias calles de la ciudad para el disfrute peatonal y de ciclistas, promoviendo la interacción comunitaria y la movilidad no motorizada. Se organiza en diferentes áreas de la ciudad durante el año y atrae a miles de participantes.

Paseo Dominical Muévete en Bici (Ciudad de México, México)

Desde 2007, Ciudad de México cierra alrededor de 55 kilómetros de calles principales todos los domingos para el uso de ciclistas, peatones, corredores y patinadores. Se ofrecen actividades deportivas y culturales a lo largo de las rutas.

Sunday Streets (San Francisco, EE. UU.)

Inspirado en Bogotá, este programa cierra calles en diferentes barrios de San Francisco varias veces al año para crear espacios seguros donde los residentes puedan caminar, andar en bicicleta y participar en actividades al aire libre..

Paris Breathe (París, Francia)

Este programa implementado en París desde 1999, cierra ciertas calles y avenidas los fines de semana y días festivos para uso exclusivo de peatones, ciclistas y patinadores. Algunos eventos, como los cierres en los Campos Elíseos, son muy populares.

Summer Streets (Londres, Reino Unido)

Similar a Nueva York, Londres organiza eventos de calles abiertas durante el verano en áreas comerciales como Regent Street, cerrando el tráfico y ofreciendo actividades recreativas, culturales y educativas en el espacio público.

Streets Alive (Brisbane, Australia)

Este programa convierte calles de Brisbane en espacios libres de vehículos durante eventos especiales, promoviendo la actividad física y la interacción social. Los residentes pueden disfrutar de diversas actividades deportivas y culturales.

Ciclovía Recreativa (Santiago, Chile)

Similar a Bogotá, en Santiago se cierran algunas calles principales los domingos para permitir el acceso de ciclistas, peatones y patinadores. Se ofrecen también actividades gratuitas para la comunidad, como clases de yoga y aeróbicos.

Autoluw Sundays (Ámsterdam, Países Bajos)

Ámsterdam ha implementado días sin coches en algunos vecindarios, especialmente los domingos, donde las calles son cerradas al tráfico para incentivar que las personas caminen, anden en bicicleta o se reúnan en áreas públicas.

Open Streets Toronto (Toronto, Canadá)

Inspirado por Bogotá y Nueva York, Toronto organiza el programa Open Streets, donde las calles principales del centro son cerradas para peatones, ciclistas y deportistas. Se realizan también actividades comunitarias, recreativas y culturales.



La fête de la corniche (Iparralde)

Un día al año se corta la carretera que une Hendaya con Socoa para disfrute de paseantes y ciclistas

http://www.hendaye-paysbasque.com/cote_detente/fete_corniche_hendaye.php

3.4. Cruces Seguros y Peatones Primero

¿Qué es?

Intervenciones que buscan mejorar la seguridad, accesibilidad y comodidad en las intersecciones.

Donde se implementa

En cruces peligrosos

Ejemplos

El proyecto "Cruces Seguros" puesta en marcha en México forma parte de un esfuerzo para mejorar la seguridad vial, pintando cruces peatonales más visibles y expandiendo las esquinas mediante bolardos (pequeños postes) o mobiliario urbano temporal. Esto reduce la velocidad de los vehículos y otorga mayor seguridad a los peatones.



Salt lake city, Estados Unidos





Figure 8:
Tactical Improvements, Inglés, Bogotá
Source: Plazoletas Bogotá, 2019



Figure 9:
Crossing Facilities, New Jersey
Source: Street Plans, 2016



Figure 11:
Crossing Improvements, New Jersey
Source: Street Plans, 2016



Figure 13:
Intersection Improvement Bollards, Mumbai
Source: Hindustan Times, 2017

3. 5. Bidegorris temporales

¿Qué es?

Los carriles bici temporales son vías designadas para bicicletas que se implementan de manera provisional, a menudo mediante el uso de señalización, pintura o elementos físicos ligeros

Estos carriles permiten evaluar el impacto del ciclismo en la movilidad urbana y ofrecen una solución rápida para promover la movilidad en bicicleta.

Durante la pandemia de COVID-19, se implementaron ciclovías emergentes en avenidas clave, como Insurgentes, para fomentar el uso de la bicicleta como alternativa de transporte. Estas ciclovías eran inicialmente de carácter temporal, pero algunas han sido incorporadas de manera permanente, mostrando el éxito de este tipo de intervención.

Donde se implementa

En ejes estratégicos de la ciudad interesante para la movilidad en bicicleta

Ejemplos

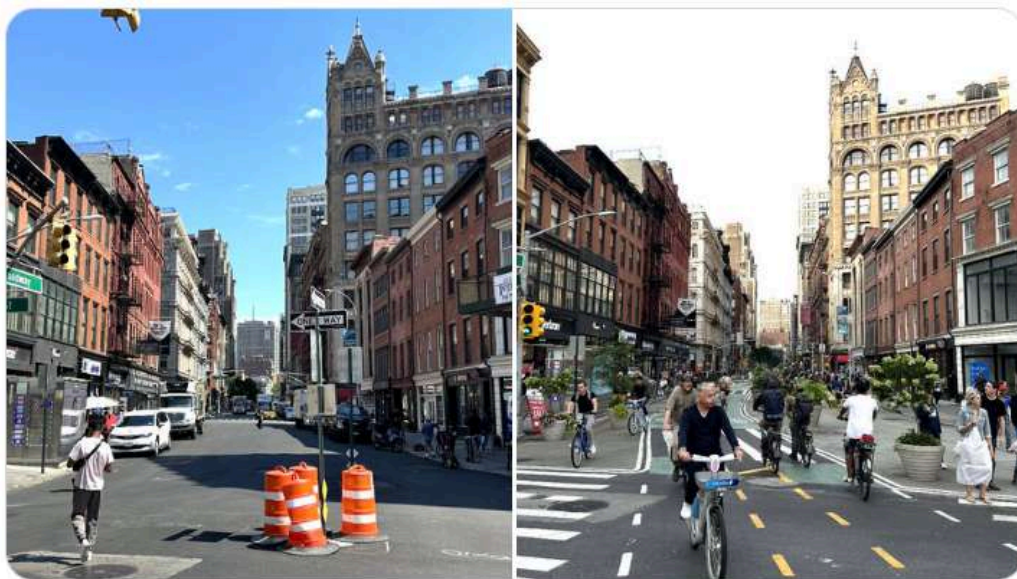
Antioquia, Turquía



Newcastle, Reino Unido



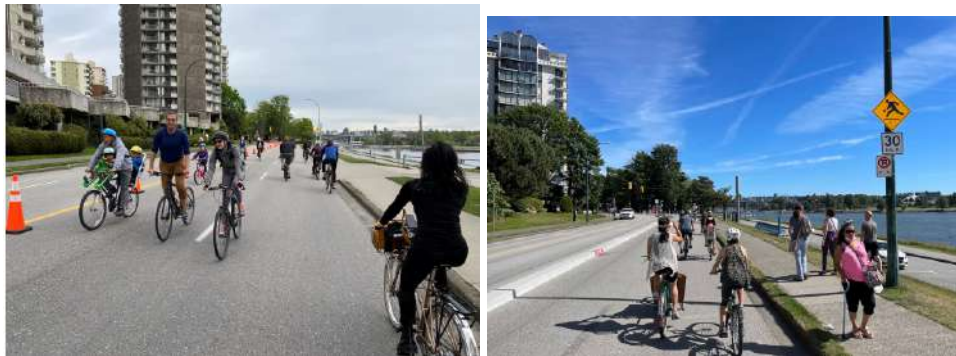
Manhattan



París, Francia, Corona Piste



Vancouver (2020 VS 2021)



Bruselas, Bélgica



Valencia, España



Munich, Alemania



Berlín, Alemania

En Berlín, las autoridades del distrito de Kreuzberg ya ensacharon los carriles bici en el mes de marzo de 2020, con el objetivo de que los ciclistas pudieran mantener la distancia social mientras pedaleaban. Al mismo tiempo han creado carriles de nuevo trazado, en transformar carriles convencionales en carriles bici con la instalación de marcas horizontales y bolardos amarillos en el suelo. El 10 de abril, en pleno pico de la pandemia, el ayuntamiento de Berlín declaró el proyecto piloto un éxito, y publicó un documento marco para ampliar la experiencia a otros distritos.



3.6. Filtros modales

¿Qué es?

Los filtros modales, también conocidos como puntos de cierre, son una estrategia de diseño vial que restringe el paso de ciertos tipos de vehículos en la red de transporte. Estos filtros se utilizan para mejorar la seguridad y el bienestar de los peatones y ciclistas al reducir el

volumen y la velocidad del tráfico motorizado en una calle. En resumen, un filtro modal es una medida que limita el paso de ciertos modos de transporte, permitiendo el acceso a otros, como bicicletas y autobuses, mientras restringe el tráfico de vehículos motorizados no autorizados

Donde se implementa

Los filtros modales se implementan en diversos puntos de la red vial para restringir el paso de ciertos tipos de vehículos, promoviendo así la seguridad y la accesibilidad en áreas residenciales y comerciales. Estas intervenciones pueden incluir:

1. Cierres de puntos: Restricciones en puntos específicos de la red vial para evitar el paso de vehículos motorizados, permitiendo solo el tránsito de peatones, ciclistas y otros modos de transporte no motorizados.
2. Carriles de un solo sentido: Convertir calles en un solo sentido para limitar el tráfico motorizado y facilitar el paso de peatones y ciclistas.
3. Entradas a áreas peatonales: Crear entradas controladas a zonas peatonales para restringir el acceso de vehículos motorizados.
4. Cruces escolares: Implementar medidas para proteger a los estudiantes al cruzar las calles, como la creación de cruces seguros y la reducción de la velocidad de los vehículos en áreas escolares.

Estas medidas buscan mejorar la seguridad, reducir la contaminación del aire y el ruido, y crear entornos más amigables para los peatones y ciclistas.

Ejemplos

Londres



Milán, Italia



Bâle, Suiza



Londres, Reino Unido



Melbourne, Australia



Francia



Londres



3.7. Superbloques

¿Qué es?

Los superbloques son una estrategia de urbanismo que busca transformar áreas urbanas mediante la reducción del tráfico vehicular y la creación de espacios más amigables para peatones y ciclistas. Esta intervención implica la peatonalización de calles y la creación de espacios públicos que fomenten la convivencia y la interacción social. Los superbloques se caracterizan por ser zonas donde se prioriza el uso del espacio público, permitiendo que los residentes disfruten de un entorno más saludable y accesible.

El concepto de superbloques ha sido implementado en varias ciudades, con el objetivo de mejorar la calidad de vida urbana, reducir la contaminación y promover un estilo de vida más sostenible. Estas intervenciones suelen incluir la creación de áreas verdes, mobiliario urbano y espacios recreativos, contribuyendo así a la revitalización de los barrios y al fortalecimiento de la comunidad.

Donde se implementa

Los superbloques se implementan en espacios urbanos que buscan transformar áreas específicas de la ciudad, generalmente en zonas donde se desea reducir el tráfico vehicular y fomentar el uso del espacio público. Estos espacios pueden incluir calles, plazas y áreas de estacionamiento que se convierten en zonas peatonales y recreativas, promoviendo la convivencia y la interacción social entre los residentes.

Además, los superbloques pueden ser parte de intervenciones más amplias que incluyen la creación de "plazas de bolsillo", que son espacios temporales diseñados para ser utilizados hasta que se desarrolle un proyecto definitivo. Estas plazas se caracterizan por el uso de

mobiliario táctico, vegetación y arte urbano, y son habilitadas en colaboración con las comunidades locales. En resumen, los superbloques se implementan en espacios públicos que buscan mejorar la calidad de vida urbana y fomentar la participación ciudadana.

Ejemplos

El ejemplo más conocido es el de Barcelona



3.8. Programas de urbanismo táctico

Paris, rue aux écoles

El programa "Rue aux Écoles" es una iniciativa implementada en París con el objetivo de mejorar la seguridad y la calidad del espacio público alrededor de las escuelas. Este programa se centra en la piétonización de las calles cercanas a los establecimientos educativos, lo que significa que estas calles se cierran al tráfico de vehículos motorizados durante las horas de entrada y salida de los estudiantes.

El objetivo principal es crear un entorno más seguro y tranquilo para los niños y sus padres, facilitando el acceso a las escuelas a pie, en bicicleta o con patinetas. Además, se busca reducir la contaminación y el ruido en las áreas escolares, promoviendo así una movilidad más sostenible y saludable.

Desde su implementación, París ha establecido más de 168 calles escolares, con un crecimiento significativo desde el verano de 2020 237. A pesar de su éxito general, el programa ha generado algunas críticas en ciertos barrios donde los residentes se han sentido afectados por los cambios en el uso del espacio público

Milán, Strade Aperte

El programa "Strade Aperte" de Milán es una iniciativa que busca reimaginar la movilidad y los espacios públicos para crear una ciudad más sostenible y habitable. Este programa se implementó en respuesta a la crisis de la COVID-19 y se centra en la creación de calles abiertas que prioricen a los peatones y ciclistas sobre los vehículos motorizados. Algunos de los elementos clave del programa incluyen:

1. Carriles bici temporales y de bajo costo: Se han creado 42 millas de carriles bici temporales protegidos en calles principales.
2. Aceras más amplias: Se han ampliado las aceras para proporcionar más espacio a los peatones.
3. Límites de velocidad reducidos: Se han establecido límites de velocidad de 30 km/h en muchas calles.
4. Prioridad para peatones y ciclistas: Las calles se han diseñado para dar prioridad a los peatones y ciclistas, reduciendo así el uso de automóviles.

El programa "Strade Aperte" es parte de una colaboración entre la municipalidad de Milán y la Agenzia Mobilità Ambiente Territorio (AMAT), y se ha implementado en fases para alterar 22 millas de calles¹¹. La iniciativa también incluye la creación de nuevas zonas peatonales frente a las escuelas, lo que se enmarca dentro del programa más amplio "Piazze Aperte"¹².

En resumen, "Strade Aperte" es una estrategia integral para transformar el espacio público de Milán, promoviendo la movilidad activa y reduciendo la dependencia de los vehículos motorizados, con el objetivo de crear una ciudad más segura, sostenible y amigable para los residentes.

Logroño, Calle abiertas

El programa "Logroño Calles Abiertas" es una estrategia impulsada por el Ayuntamiento de Logroño con el objetivo de adaptar el espacio público y la movilidad urbana de manera urgente, especialmente durante el alivio del confinamiento provocado por la crisis de la Covid-19. Esta iniciativa busca redistribuir el espacio público de manera más equitativa y justa, priorizando al peatón y fomentando la movilidad activa, como el uso de bicicletas y caminar.

El programa se compone de varias intervenciones ligeras y rápidas que buscan mejorar la calidad de vida en la ciudad, reducir la contaminación y luchar contra el cambio climático. Entre las medidas adoptadas se encuentran la creación de carriles bici, la ampliación de aceras y la reducción de la velocidad de los vehículos motorizados.

Además, el programa "Logroño Calles Abiertas" ha sido reconocido a nivel nacional como un ejemplo de cómo planificar ciudades más saludables y sostenibles.

Low traffic neighborhood

Los "Low Traffic Neighbourhoods" (LTNs) son áreas residenciales diseñadas para reducir el tráfico motorizado y mejorar la calidad de vida de los residentes. Estos esquemas se implementan mediante la introducción de medidas que desalientan el uso de automóviles y fomentan la movilidad activa, como caminar y andar en bicicleta. Los LTNs buscan crear entornos más tranquilos, seguros y saludables, reduciendo la contaminación del aire y el ruido.

Las medidas típicas que se implementan en los Low Traffic Neighbourhoods incluyen:

1. Cierres de calles: Bloquear el acceso a ciertas calles para el tráfico motorizado, permitiendo solo a los residentes y servicios esenciales.
2. Carriles bici: Crear o mejorar carriles bici para fomentar el uso de la bicicleta.
3. Aceras más amplias: Ampliar las aceras para proporcionar más espacio a los peatones.
4. Límites de velocidad reducidos: Implementar límites de velocidad más bajos para aumentar la seguridad y reducir el ruido.
5. Zonas de juego: Crear zonas de juego para niños, reduciendo así la necesidad de desplazamientos cortos en coche.

Los LTNs se han implementado en varias ciudades del Reino Unido y otros países, y han demostrado ser efectivos para reducir el tráfico y mejorar la calidad de vida en las áreas residenciales. Sin embargo, también han generado controversia en algunos casos, con residentes y comerciantes preocupados por el acceso y la pérdida de estacionamiento. Por lo tanto, la planificación y la comunicación con la comunidad son cruciales para el éxito de estos esquemas.

3.9. Entornos escolares seguros

¿Qué es?

Implementación de medidas para mejorar la seguridad peatonal de los estudiantes en su trayecto hacia la escuela, como la instalación de cruces peatonales elevados, señalización clara y visible, y la reducción de la velocidad del tráfico en las zonas escolares. Creación de zonas de recreo temporales en los patios escolares, que pueden incluir áreas verdes, juegos pintados en el suelo, mesas de picnic y zonas de descanso para estudiantes y personal.

Donde se implementa

En las calles colindantes a colegios

Ejemplos

París



Valencia



Donostia, Orixe eskola



3.10. Otras actuaciones

Plazas de lectura al aire libre

Creación de espacios de lectura temporales en áreas exteriores de la biblioteca, con la instalación de bancos, sombrillas, plantas y áreas verdes para fomentar la lectura y el encuentro social.

Actividades culturales

Organización de eventos culturales y artísticos en los alrededores de la biblioteca, como conciertos al aire libre, proyecciones de películas o exposiciones de arte, para atraer a la comunidad local y promover el uso del espacio público.

Carriles para caminar y correr en polideportivos:

Implementación de carriles temporales para caminar o correr alrededor de las instalaciones deportivas, proporcionando a los usuarios un espacio seguro y dedicado para la actividad física. o instalar zonas de estiramiento y calentamiento: Instalación de áreas temporales equipadas con bancos y estructuras para estirar y calentar antes de realizar actividades deportivas, promoviendo la salud y la prevención de lesiones.

Rocodromos en paredes



Jardines Comestibles Urbanos

En algunas colonias de la ciudad se han promovido huertos urbanos temporales, utilizando terrenos baldíos o espacios infrautilizados. Estos huertos no solo embellecen la ciudad, sino que también promueven la agricultura urbana y la participación comunitaria.

Arte en las calles

Algunas intervenciones de urbanismo táctico sirven para crear murales de arte en el suelo.



4. Metodología

La implantación de medidas de urbanismo táctico generalmente sigue una metodología flexible y adaptativa que involucra varios pasos. A continuación, se explica una metodología básica que se puede utilizar para la implantación de medidas de urbanismo táctico:

4.1. Análisis Inicial y Recopilación de Datos

- Recopilación de Datos Secundarios:
 - Información Geográfica: Utilizar mapas y sistemas de información geográfica (GIS) para obtener datos sobre la infraestructura existente, el uso del suelo, la densidad de población y los patrones de tráfico
 - Datos de Tráfico: Recopilar datos sobre el flujo de tráfico, 包括车辆和行人流
 - Datos de Seguridad Vial: Obtener información sobre accidentes de tráfico y zonas de alto riesgo.

- Recopila información existente sobre la ciudad, incluyendo mapas, estudios de movilidad, datos de accidentes de tráfico, densidad de población, uso del suelo y similares
- Observación Directa:
 - Visitas de Campo: Realizar visitas de campo para observar directamente las condiciones actuales de las zonas potenciales.
 - Fotografías y Videos: Tomar fotografías y videos para documentar las condiciones existentes.

4.2. Diagnóstico de la Situación Actual

- Identificación de Problemas:
 - Mapeo de Problemas: Utilizar los datos recopilados para mapear los problemas más críticos, como intersecciones peligrosas, aceras estrechas, falta de espacios verdes, alta congestión vehicular, calles poco seguras para peatones o usuarios de la bicicleta
 - Análisis de Patrones: Identificar patrones y tendencias en los datos de tráfico, seguridad vial y tendencias en el comportamiento urbano.
- Identificación de Oportunidades:
 - Espacios Subutilizados: Identificar espacios vacíos o subutilizados que podrían ser transformados.
 - Áreas con Potencial: Identificar áreas con alto potencial para mejoras, como zonas con alta densidad de peatones y ciclistas.

4.3. Priorización de Zonas

- Establecimiento de Criterios:
 - Gravedad de los Problemas: Priorizar las zonas con problemas más graves.
 - Impacto Potencial: Evaluar el impacto potencial de las intervenciones.
 - Viabilidad Técnica y Económica: Considerar la viabilidad técnica y económica de las posibles intervenciones.
 - Participación Comunitaria: Valorar la capacidad y disposición de la comunidad para participar.
- Análisis de Viabilidad:
 - Evaluación de Recursos: Evaluar la disponibilidad de recursos y la necesidad de permisos.
 - Capacidad de Mantenimiento: Considerar la capacidad de la comunidad para mantener las mejoras.

4.4. Consulta Pública y Participación Comunitaria

- Talleres y Reuniones Públicas:
 - Presentación de Hallazgos: Organizar talleres y reuniones públicas para presentar los hallazgos y obtener retroalimentación.
 - Discusión Abierta: Fomentar la discusión abierta y la participación activa de la comunidad.
- Encuestas y Grupos Focales:
 - Encuestas: Realizar encuestas para recopilar opiniones y sugerencias.
 - Grupos Focales: Organizar grupos focales para discutir ideas y propuestas.

- Colaboración con Stakeholders:
 - Involucramiento de Stakeholders: Involucrar a gobiernos municipales, organizaciones comunitarias, empresas y otros stakeholders en el proceso.
- Visitas de campo
 - a las áreas identificadas para evaluar su situación en el terreno. Observa el comportamiento de los usuarios, identifica puntos críticos y áreas de conflicto, y evalúa el potencial de intervención en el espacio público.
- Análisis de oportunidades y desafíos:
 - Identifica las oportunidades y desafíos asociados con cada área seleccionada, considerando factores como la disponibilidad de espacio, la infraestructura existente, la presencia de actores clave y la aceptación social de las intervenciones propuestas.

4.5. Diseño de Intervenciones

- Realiza un análisis detallado de las condiciones actuales del área seleccionada y de los problemas específicos que se desean abordar. Considera factores como el flujo de tráfico, la densidad peatonal, la disponibilidad de espacio público y las necesidades de la comunidad local.
- Propuestas de Diseño:
 - Desarrollo de Propuestas: Desarrollar propuestas de diseño basadas en las necesidades y preferencias de la comunidad.
 - Modelado 3D: Utilizar software de modelado 3D para visualizar las propuestas.
- Simulaciones y Modelos:
 - Simulaciones de Tráfico: Realizar simulaciones de tráfico para predecir el impacto de las intervenciones.
 - Modelos de Impacto: Crear modelos para evaluar el impacto potencial de las intervenciones.
- Involucra a la comunidad local en el proceso de diseño de las intervenciones de urbanismo táctico. Organiza reuniones comunitarias, talleres de diseño participativo o encuestas para recopilar ideas, sugerencias y preocupaciones de los residentes y usuarios del área.
- Planificación y logística:
 - Elabora un plan detallado que incluya la ubicación, el diseño y la logística de las intervenciones seleccionadas. Define los materiales necesarios, el presupuesto disponible, el cronograma de implementación y los permisos requeridos por las autoridades locales.

4.6. Implementación Piloto

- Proyectos Piloto:
 - Implementación de Pilotos: Implementar proyectos piloto en una o más zonas seleccionadas.
 - Monitoreo y Evaluación: Monitorear y evaluar los proyectos piloto para medir su impacto y hacer ajustes según sea necesario.
 -

4.7. Escalamiento y Replicación

- Escalamiento:
 - Expansión de Intervenciones: Escalar las intervenciones exitosas a otras áreas de la ciudad.
- Replicación:
 - Replicación en Otras Ciudades: Replicar las intervenciones en otras ciudades o regiones con problemas similares.

4.8. Evaluación y ajustes

- Evaluación
 - Una vez que las intervenciones estén en su lugar, realiza una evaluación continua de su impacto y efectividad.
 - Recopila datos sobre el uso del espacio, la percepción de los usuarios y los resultados obtenidos en términos de seguridad vial, movilidad urbana y calidad de vida.
- Ajustar futuras intervenciones
 - A partir de esta evaluación, ajusta las intervenciones según sea necesario para mejorar su funcionamiento y satisfacer las necesidades de la comunidad.

4.10. Herramientas y Técnicas Útiles

- Sistemas de Información Geográfica (GIS):
 - Mapas y Datos Espaciales: Utilizar GIS para mapear datos y identificar patrones.
- Fotografías y Videos:
 - Documentación Visual: Utilizar fotografías y videos para documentar condiciones actuales y cambios después de las intervenciones.
- Software de Modelado 3D:
 - Visualización de Propuestas: Utilizar software de modelado 3D para visualizar propuestas de diseño.
- Simulaciones de Tráfico:
 - Predicción de Impacto: Realizar simulaciones de tráfico para predecir el impacto de las intervenciones.

5. Propuesta de posibles sitios en Donostia

A modo de un primer planteamiento y analizando posibles lugares que cumplen los criterios de identificación marcados se hace un primer planteamiento de posibles lugares donde implementar medidas de urbanismo táctico. Se han identificado dos posibles tipos de intervenciones.

1. Cierres de calles (Marcadas en verde)
2. Parklets o recuperar espacio de aparcamiento (En azul)

Zentro - Gros



Antiguo- Igara



Amara-Loiola



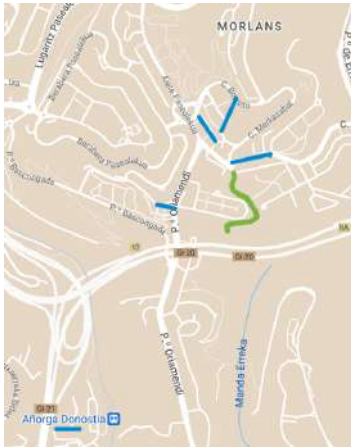
Martutene



Hiri ekialdea



Aiete-Añorga



Mapa completo de Donostia



Para consulta el mapa en línea: [Mapa](#)

6. Conclusiones

Son muchas las opciones de intervención que existen y se ha observado que también hay lugares posibles para realizar estas intervenciones. Sin embargo resulta esencial involucrar a la comunidad para que estas actuaciones puedan ser exitosas.

7. Fuentes

[DENONTZAKO KALEAK: GUÍA PARA ACTUACIONES DE MEJORA PEATONAL Y CICLISTA NOVEDOSAS Y/O DE COSTE REDUCIDO](#)

Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change" de Mike Lydon y Anthony Garcia

"Urbanismo táctico: Acciones para transformar la ciudad" de Juan Arnau.

Logroño calles abierta

[Adventures in Paris' 12th Arrondissement: School Streets, Car-Free Spaces & More Green Plazas](#)

[Urbanismo táctico, "Las niñas y los niños Vamos Primero"](#)

Tactical Urbanism Strategy for Auckland City Centre

<https://street-plans.com/>

<https://www.thenewbarcelonapost.com/urbanismo-tactico-en-tiempos-de-pandemia-mas-alla-del-rifirrafe-politico/>