

# URBANISME TÀCTIC

EXEMPLES I APRENENTATGES ARREU DEL MÓN

*Desembre 2020*



# ÍNDEX

**3** *Resum Executiu*

*Introducció a  
l'urbanisme tàctic.  
Història i pràctica* **5**

**10** *Identificació d'exemples  
rellevants. Casos d'ús*

*Comparativa* **54**

**57** *Proposta d'aplicació al cas de  
Barcelona*

*Conclusions* **62**

**64** *Bibliografia*



# RESUM EXECUTIU

**E**n aquestes dues primeres dècades del s. XXI, les ciutats europees avancen amb els desafiaments que plantegen nous reptes globals, i els vells mecanismes de transformació, com la zonificació i classificació del sòl, pensats per a regular càrregues urbanístiques i edificabilitats, esdevenen anacrònics.

Això és degut a diversos motius.

El primer és que les ciutats europees, majoritàriament, ja no estan en una fase d'expansió i creixement desfermat, i per tant, l'urbanisme pensat per a transformar sòl és aplicable només en contextos molt concrets: àrees urbanes i sectors en municipis metropolitans que, excepcionalment, transformaran sòl rural en sòl urbà per a encabir-hi creixements. En canvi, l'activitat urbanística a la majoria de centres urbans se centrarà a densificar, regenerar o rehabilitar sòls urbans existents.

En segon lloc, perquè una part molt significativa de les emissions contaminants provenen d'una mobilitat originada pels vells principis de zonificació, en vials que estaven dissenyats per a facilitar l'ús del cotxe.

La metròpoli de Barcelona és plena de carreteres i vials que van articular l'explosió de la ciutat durant les dècades dels 60 i els 70, que han acompanyat un procés extensiu, i la instal·lació de grans superfícies a les perifèries, amb uns teixits urbans de baixa densitat que condemnen els seus habitants a la dependència excessiva del cotxe, perquè tot plegat es va fer sense les pertinents dotacions en transport públic.

En ple s.XXI, totes les ciutats denses europees, i especialment els nuclis urbans amb una densitat i massa crítica suficient, es proposen el repte d'anar a peu i circular només amb mitjans sostenibles. Però fer obres a tota la xarxa de carrers és molt car, i aixeca moltes suspicàcies.

Aquests dos motius impulsen l'urbanisme tàctic o l'urbanisme de baix cost per a, amb poca inversió, modificar les seccions de carrers i treure carrils als cotxes.

Reptes com el canvi climàtic, les crisis migratòries, els problemes de contaminació, l'ampliació de l'escletxa social, l'adaptació a les noves tecnologies, els moviments de població de zones rurals cap als grans nuclis urbans, afegits a la crisi sanitària que la pandèmia ha produït l'any 2020, són realitats que moltes ciutats estan afrontant de cop, i en un context de poc creixement.

L'urbanisme tàctic permet una implementació lleugera, ràpida i econòmica de projectes que aborden qüestions de seguretat, problemes d'equitat i manques en les infraestructures relacionats amb les comunitats.

Si bé no existeix una definició canònica del què és l'urbanisme tàctic (com tampoc no existeix una sola manera de fer urbanisme de zonificació o creixements en forma d'Eixamples, per exemple), hi ha consens per anomenar així les actuacions "toves" i reversibles en espais públics, teòricament amb una significativa contribució dels residents i associacions.

Així, es podria afirmar que l'urbanisme tàctic consisteix en una sèrie de tècniques d'implementació de projectes ràpids i de baix cost que tenen com a objectiu provar i mostrar noves idees, millorar l'àmbit públic i crear resultats positius a llarg termini.

Els projectes d'urbanisme tàctic poden incloure carrils bici emergents, pavimentacions temporals, tancaments de carrers i altres tipus de projectes creatius. Aquests projectes poden tenir una durada de poques hores a dies, i de vegades es poden convertir en projectes permanents.

Ciutats de tot el món han utilitzat projectes d'urbanisme tàctic per tornar a imaginar l'aspecte, la funció i el paper dels espais públics aplicant ràpidament els principis de disseny de carrers de bones pràctiques a situacions del món real, sobretot a partir de l'exemple de Gehl Architects a l'Avinguda Broadway de Nova York, que va ser un dels projectes estrella de l'Alcalde Bloomberg i ha arribat a pacificar el trànsit a Times Square.

El present estudi pretén fer un estudi general de l'urbanisme tàctic i respon a l'objectiu de l'Àrea Metropolitana de Barcelona de generar coneixements sobre l'urbanisme tàctic a nivell internacional, a través de casos d'ús portats a terme en altres ciutats.

El document s'ha confeccionat durant l'últim període del l'any 2020, en el context de pandèmia global de la COVID-19 i encara amb un futur immediat poc previsible i inestable. Això ha donat la oportunitat de valorar l'urbanisme tàctic també des d'aquest context de fragilitat en la salut pública de les ciutats i de la població mundial, i per tant, poder observar les diferents estratègies i mesures que han adoptat les diferents administracions per abordar aquesta situació en els darrers mesos.

L'informe ha estat elaborat per Mediaurban, l'Agència de Creació de Continguts Urbans del grup Mediapro, que ofereix serveis en els camps de les Smart Cities, Estratègia Urbana, City Branding i Experiència Digital. Ens apassiona la tecnologia que ajuda a donar poder a les persones i treballem per convertir les ciutats en centres motors de la transformació digital, catalitzadores de la economia local, creant ocupació i dissenyant espais urbans vibrants.

La missió de Mediaurban és ajudar ciutats, governs regionals i nacionals, empreses i organitzacions de tot el món a resoldre els reptes urbans contemporanis i millorar el benestar i la qualitat de vida de les persones.

El document s'estructura en cinc blocs i els continguts s'han elaborat mitjançant memòries escrites, definicions detallades dels principals conceptes, gràfics que representen dades, esquemes i els documents de referència per la seva elaboració. En el primer bloc, s'explica el concepte d'urbanisme tàctic i els seus orígens. En el segon bloc, s'identifiquen una sèrie de casos d'ús internacionals de diferents naturaleses. En el tercer bloc, s'analitzen aquests exemples. En el quart bloc es fa una proposta per aplicar diferents estratègies en el nostre context de metròpolis i finalment, l'apartat de conclusions aporta una síntesi del tema tractat.

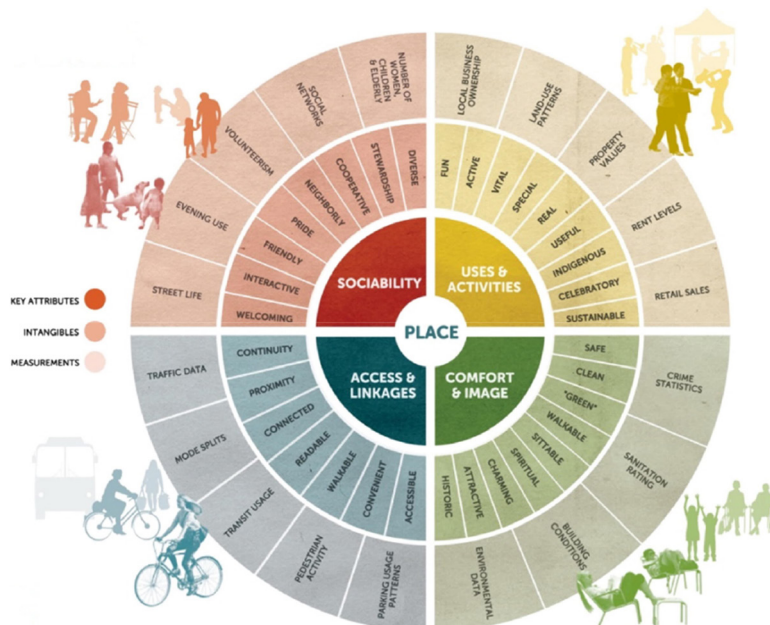


Diagrama d'espais desenvolupat per Project for Public Spaces. Font: PPS





# INTRODUCCIÓ A L'URBANISME TÀCTIC HISTÒRIA I PRÀCTICA

**URBANISME TÀCTIC**





Intervenció Calle Consciente. Rionegro, Colòmbia. Fotografia: Alejandro Arango

## HISTÒRIA

En les darreres dècades i principis del segle XXI, ciutats d'arreu del món han hagut d'innovar, i sobretot agilitzar i repensar els mecanismes d'intervenció en entorns urbans consolidats per a fer front a un entorn volàtil i canviant, amb processos disruptius i inèdits com les migracions, la situació econòmica inestable, el ràpid creixement de la tecnologia i el canvi climàtic. Aquestes disruptcions han impactat també els Departaments d'Urbanisme d'arreu del món, que han hagut d'anar aprenent sobre la marxa dels encerts i els fracassos de ciutats homòlogues en d'intervencions ràpides i temporals, basades en la comunitat, escalables i creatives per intentar millorar la condició de les ciutats, tant a curt com a llarg termini.

En el context de les ciutats, l'urbanisme tàctic està definit per Mike Lydon i Anthony Garcia al segon volum del seu llibre *Tactical Urbanism: short-term action for long-term change*, com "un enfocament a la construcció i activació de barris mitjançant intervencions i polítiques a llarg termini, de baix cost i escalables".

Els autors insisteixen que, en origen, eren "intervencions que inclouen iniciatives il·legals, no aprovades, de baix a dalt, així com programes i polítiques formals dirigits per la ciutat".

En altres paraules, l'urbanisme tàctic pot ser utilitzat per diversos actors o impulsors, que van des del governamental i institucional, de dalt a baix, fins a l'individu o grup de ciutadans, de baix a dalt. Ben entès, l'urbanisme tàctic podria ser una eina transformadora capaç de superar la bretxa entre els dos pols, creant un entorn positiu per a moviments i associacions, i institucions.

## BENEFICIS DE L'URBANISME TÀCTIC

L'ús temporal de l'espai, a diverses escales, d'una manera lleugera i factible són les tres qualitats destacades que configuren l'expressió de l'urbanisme tàctic i es consideren les respostes més eficaces a les necessitats humanes bàsiques, en un intent de millorar l'habitabilitat, l'economia i el capital social.

Les accions de la tàctica poden ser molt variables i poden



anar des de la micro-escala fins a la macro-escala així com a la planificació urbana. Des d'una paret en blanc fins a un carrer massa ample, l'oportunitat d'aplicar tàctiques està disponible a una infinitat de llocs a la ciutat.

Les xarxes, els carrers i els edificis presenten l'enfocament a escala macro de l'urbanisme tàctic dins d'una ciutat, que podria afectar positivament el desenvolupament de l'entorn construït aplicant diferents activitats tàctiques. En el cas de les tàctiques de micro-escala, com el comerç, les arts i la recreació, responen a les necessitats del carrer urbà mitjançant activitats més enfocades. L'urbanisme tàctic també pot servir per a la planificació a escala urbana.

En aquest sentit, intervencions aparentment reversibles i de baix cost han estat transformadores durant els successius confinaments d'aquest any: les iniciatives d'obrir carrers als vianants i treure'n els cotxes durant una jornada han tingut un gran impacte,

després de la seva realització.

Però perquè aquest punt sigui cert, cal fer un seguiment exhaustiu de la implementació durant els dies de prova, i corregir tot allò que no hagi evolucionat com esperat. Els prototips, serveixen precisament per a això.

## ESTALVI I IMPACTE

L'urbanisme tàctic, arreu del món, es basa en la reorganització d'espais viaris existents o en la creació de noves dinàmiques de circulació. Basant-se en la convivència d'aquests llocs, aquest enfocament se centra en el concepte i procés d'un disseny urbà existent, on l'usuari defineix la qualitat necessària i participa en solucions de disseny urbà, també els ciutadans solen treballar en la implementació d'aquests nous espais, enlloc de contractar treballadors, i els materials utilitzats solen ser objectes preexistents susceptibles de reutilització. Tot això hauria de suposar un

L'urbanisme tàctic està definit per Mike Lydon i Anthony Garcia com *“un enfocament a la construcció i activació de barris mitjançant intervencions i polítiques a llarg termini, de baix cost i escalables”*

Per tant, fins i tot si l'urbanisme tàctic es centra principalment en l'àmbit local, com ara carrers i blocs, té un paper important en termes de nivell a escala macro i l'evolució de la ciutat, però no ofereix una solució uniforme per a totes les escales, sinó respostes flexibles i voluntàries.

## DURABILITAT I PERMANÈNCIA

L'urbanisme temporal es pot considerar com un sinònim de l'enfocament de l'urbanisme tàctic i s'ha demostrat que les intervencions a curt termini són una eina eficaç d'implementació. L'urbanisme tàctic pot consistir en intervencions a curt termini en forma de proves d'una idea en temps real, dins d'una ciutat que actua com un laboratori. Ben aplicat, pot promoure un prototip a escala humana, on l'oportunitat de provar i informar es pot fer fàcilment i amb precisió, mentre s'implementa. Ofereix l'oportunitat d'imaginar i crear diferents conceptes nous i ajudar a la presa de decisions abans d'implementar desenvolupaments a gran escala, costosos i de llarga durada, que potser no assegurin el seu èxit ni acaben assolint els resultats desitjats

gran estalvi en la planificació i implementació mitjançant la tàctica creativa que genera les intervencions de baix cost.

## PRÀCTIQUES I PRACTICANTS DE L'URBANISME TÀCTIC

Quan es tracta d'equitat, l'urbanisme tàctic és una oportunitat oberta a tothom, que permet a tot tipus de persones participar en el procés de presa de decisions. L'única qualificació requerida que els dona dret a participar és el seu compromís d'actuar amb responsabilitat cívica i poder compartir el seu temps lliure en la participació. Aquestes persones van des d'individus, grups de ciutadans, planificadors i desenvolupadors fins als nivells organitzatius i de govern de la ciutat.

## QUI IMPULSA L'URBANISME TÀCTIC?

Sempre hi ha motius que ajuden a implementar mesures valentes i disruptives. Una anàlisi de les motivacions que han impulsat actuacions tàctiques arreu del món inclouen arguments com:

- A. que les normatives municipals són sovint abundants i molt garantistes i això fa que els projectes triguin molt a tramitar-se.
- B. que les normatives estan obsoletes.
- C. simplement una situació insatisfactòria: el desencant i el malestar amb una situació per a la qual no es preveuen canvis ni inversions municipals assegurades, i per tant, cal tirar pel dret amb accions tàctiques.

Es podria dir que els motius pels quals les ciutats i les institucions s'avenen a l'assaig de l'urbanisme tàctic és perquè en un context de governances més horitzontals, i de més coresponsabilitat i col·laboració ciutadana, els ciutadans que exerceixen el seu dret a la ciutat, i les institucions ho faciliten.

Per exemple: el moviment internacional de "Chair Bombing", la coneguda intervenció tàctica iniciada pels ciutadans, treballa en la reutilització de palets de construcció per la fabricació de cadires. Aquestes cadires s'han col·locat com a mobiliari urbà, per visibilitzar la manca de seients dins del teixit urbà als centres urbans, i han estat un revulsiu perquè han aconseguit sensibilitzar sobre el propòsit de la seva acció amb mínims recursos, convertint-se així en un moviment global i de tendència internacional des del 2011.

## EINA DE GOVERN MUNICIPAL I DESENVOLUPADORS PER A LA PARTICIPACIÓ PÚBLICA

Alguns departaments dins d'ajuntaments o governs metropolitans o suprametropolitans, estan adonant-se del potencial de l'urbanisme tàctic per implicar els ciutadans i els dissenyadors de la ciutat dins del procés de desenvolupament urbà, per tal d'afrontar la por al canvi que emeten els ciutadans. Per exemple: a Massachusetts, EUA, la ciutat estava desenvolupant un pla de paisatge urbà que sempre era atacat per les parts interessades del barri, de manera que la ciutat va decidir practicar l'urbanisme tàctic amb els ciutadans, aportant els conceptes de planificació als ciutadans pràcticament en lloc de discutir-los, mitjançant el desenvolupament de disseny de barris temporalment, de manera que els ciutadans s'adonessin de l'oportunitat

que tenien. Gràcies a de la participació de diversos grups de persones, es van polir arestes i es van convenir en solucions d'impacte, assumint riscos que només permeten els grans consensos

## IMPLEMENTACIÓ DE LA "FASE 0"

Quan els planificadors i els ciutadans col·laboren amb la ciutat, es garanteixen resultats futurs gratificants. Sempre comença temporalment, mitjançant instal·lacions temporals, i sovint comporta beneficis immediats. Aquests resultats ajuden en els processos de planificació de la iniciació permanent del projecte, especialment per a nous projectes. En cas que aquests resultats no assolissin els objectius desitjats, el projecte es pot redissenyar o finalitzar sense pèrdues greus relacionades del pressupost.

## COM POT L'URBANISME TÀCTIC AFAVORIR LES CIUTATS DELS 15 MINUTS?

Les prohibicions (com la del tabac o de les begudes alcohòliques), i en especial les restriccions a l'ús del cotxe, han estat tradicionalment mesures complicadíssimes pels seus impulsors. L'Alcalde que va implementar la "Congestion Charge" a Londres, Ken Livigstone, va perdre les següents eleccions. El referèndum per la Diagonal va suposar un daltabaix per a l'Alcalde Hereu.

En canvi, l'urbanisme tàctic no prohibeix, sinó que proposa un ús millor de l'espai viari. Aquest caràcter positiu i engrescador enforteix els líders polítics que l'impulsen, que sempre poden presentar els guanys que la transformació genera front a les inquietuds dels conductors recalitrants.

## RESISTÈNCIA AL CANVI

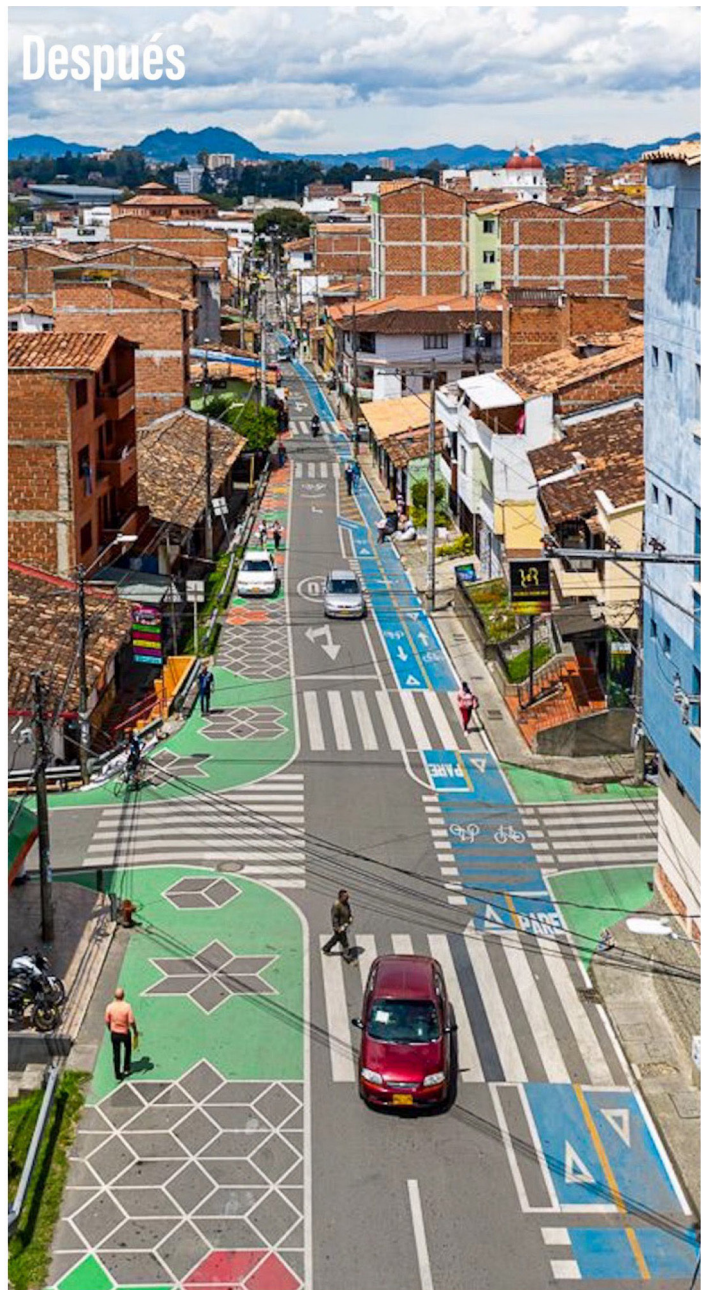
Com que diferents grups de ciutadans poden oposar-se al desplaçament de la mobilitat orientada a la prioritat de vianants, implementada pel govern o els municipis oficials, l'urbanisme tàctic treballa activament per a la vinculació dels ciutadans i els dissenyadors de la ciutat dins del procés de desenvolupament urbà.

Per tant, l'urbanisme tàctic treballa en la solució del conflicte que es pot produir entre l'enfocament de dalt a baix i de baix a dalt, buscant els beneficis compartits. A més, les tàctiques donen als ciutadans l'espai per a exercir el seu propi dret a la ciutat, i empoderant-los per a alçar la seva veu i experiència davant tota mena de resistències al canvi.





Practicants del Chair Bombing fent ús de l'espai públic. Font: Pop Up Infrastructure



Calles Conscientes y Seguras. Abans i després Carretera 48. Fotografia: Alejandro Arango

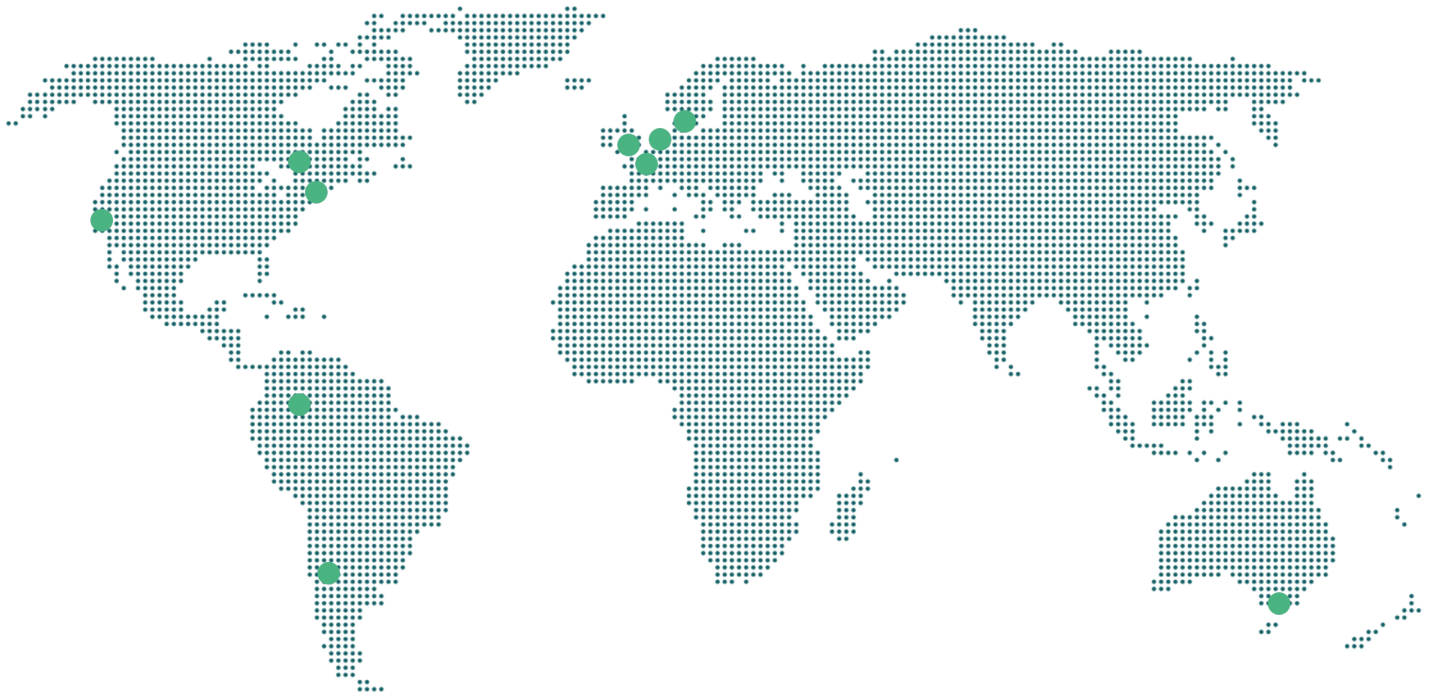


A photograph of a man with a backpack walking across a city street. The man is in the foreground, walking from left to right. He is wearing a dark jacket and pants. In the background, there is a city street with a bus and a car. The bus is orange and black, and the car is black. The street has white and red markings. The buildings are multi-story and have many windows. The sky is overcast.

# IDENTIFICACIÓ D'EXEMPLES RELLEVANTS CASOS D'ÚS

URBANISME TÀCTIC





**E**l que caracteritza l'aplicació de l'urbanisme tàctic, és que ens trobem amb múltiples casos d'estudi arreu del món i molt variats tant en la seva influència, la seva superfície, les parts implicades, els contextos socials aplicats, etc. De totes maneres, generalment els exemples es poden organitzar per temàtiques.

Així, ens trobem casos en matèria de mobilitat urbana, que engloben iniciatives per a crear noves vies per bicicletes, estacionaments per bicis, peatonalització de carrers, aprofitament de places de pàrquing o zones en desús. Iniciatives sempre que tenen per objectiu comú la promoció de l'ús de la ciutat per part dels vehicles sense motor i els vianants.

Altres iniciatives s'emmarquen en l'àmbit del desenvolupament econòmic i social local, amb l'objectiu d'activar llocs en desús. És el cas de activació de comerços locals i activitat econòmica, activació de l'espai públic amb mobiliari mòbil, pràctica que s'ha dut a terme a multitud de ciutats amb cultures diferents, com Estats Units, Xile o arreu d'Europa. Aquests llocs tenen les condicions per oferir oportunitats de desenvolupament econòmic a baix cost, i al mateix temps produeixen una transició d'un lloc inactiu a un totalment redissenyat i re-programat.

L'activació de grans espais públics en desús és un altre dels marcs que l'urbanisme tàctic ha potenciat, a fi de desplegar equipaments o serveis en un lloc per solucionar la seva carència, i activant de pas l'espai públic. Poden tractar-se de cinemes a la fresca, biblioteques mòbils, street art, recorreguts culturals, activitat física per al ciutadà, performances, activitats d'informació ciutadana, etc.

El medi ambient és un altre dels temes estretament relacionats amb l'urbanisme tàctic, i lògicament també s'han fet iniciatives en aquest sentit. Són iniciatives com ara la recuperació de llocs contaminats per transformar-los en espais públics, mitjançant festivals populars, voluntariats o programes governamentals. Altres iniciatives són la reutilització de deixalles per crear nous elements urbans o la promoció de l'agricultura urbana, reutilitzant espais públics.

S'han analitzat els següents deu casos d'ús a mode de ventall de projectes exitosos, o de selecció de mostres reeixides. Tenint en compte que son ciutats una població considerable, per a poder-ho comparar amb el context metropolità barceloní.



La mostra de casos d'ús no s'ha limitat a Europa, sinó que s'ha volgut tenir una visió ampla a nivell mundial, ja que l'urbanisme tàctic és una pràctica estesa per tot el planeta, en alguns casos amb un anàlisi, metodologia o execució que han tingut molt d'èxit, i es precisament per això que és interessant tenir-los en compte.

Si bé tots aquests casos presenten unes realitats particulars diferents, podem trobar trets característics que bé es poden aplicar a la nostra realitat i el nostre entorn immediat.



Via Roma, Torí





## COVID-19, UN PROBLEMA COMÚ A TOT EL PLANETA

La pandèmia mundial COVID-19 ha canviat dràsticament la forma en què la gent utilitza els espais públics i viatja a les ciutats. Els governs i institucions de salut pública de tot el món han recomanat diverses pràctiques per minimitzar la possibilitat de contagiar-se del virus, incloent el distanciament físic, que consisteix a evitar aglomeracions i mantenir almenys dos metres d'espai entre si. A més de les recomanacions de distanciament físic, les ciutats de tot el món han reutilitzat temporalment els carrils d'aparcament i de circulació per crear més espais perquè les persones puguin moure's amb seguretat i utilitzar els exteriors.

En resposta a COVID-19, la Federació de Municipis Canadencs (FCM) ha publicat una Guia de reequilibri del carrer COVID-19 per proporcionar a les ciutats orientacions a nivell nacional per al disseny de carrers, incloses mesures temporals i provisionals. La guia FCM es pot utilitzar per implementar un projecte significatiu a curt termini, considerant també com aquests projectes temporals poden passar de la provisionalitat a projectes permanents en el futur.

# COPENHAGUE

## NORDHAVN GREEN LOOP

### DESCRIPCIÓ BREU

Nou desenvolupament del districte portuari encarregat als arquitectes i enginyers danesos Cobe, Sleth Modernism, Polyform i Ramboll. El nou districte es desenvoluparà durant els propers 40 anys. Quan estigui completament desenvolupat, el lloc comptarà amb edificis amb una superfície total de fins a quatre milions de metres quadrats.

### UBICACIÓ

Nordhavnen , o Nordhavn , és una zona portuària a la costa de l' Oresund , fundada a finals del segle XIX a Copenhaguen , Dinamarca . Cobreix una superfície de més de 2 km<sup>2</sup>. Avui en dia, la majoria de les activitats tradicionals del port de Copenhaguen es troben a Nordhavn, incloses les terminals dels ferrys, una terminal de contenidors, un port esportiu i empreses industrials.

### METODOLOGIA

El concepte estructural principal de l'esquema Nordhavnen és tallar l'espai portuari amb canals i conques que es creuen, dividint així la zona en un nombre de petits illots. Aquesta disposició respecta i interpreta el passat de Nordhavnen, en què les zones de terres recuperades van crear una estructura racional fàcilment reconeixible. El nou districte de la ciutat de Copenhaguen, doncs, estarà envoltat i entrecreuat de superfícies d'aigua, cosa que donarà al districte de Nordhavnen un caràcter distintiu i el subdividirà en districtes locals.

### MIDA DE LA CIUTAT

Copenhague té 600.000 habitants i 88 km<sup>2</sup> de superfície, l'àrea metropolitana té 1,350.000 habitants i el nou districte preveu tenir 40.000 residents i 40.000 llocs de treball.

### TRETS RELLEVANTS

Els illots actuen com a unitats de creació d'identitat que són fàcils de manipular i asseguren la proximitat a l'aigua a tot arreu, de la mateixa manera que ofereixen experiències espacials variades a causa de les diferents amplades de canal. Els illots també interactuen entre si a través de connexions a través de conques, i comparteixen espais verds davant del mar. 'La ciutat de cinc minuts' és una referència al temps que es triga a caminar quatre-cents metres, i el concepte és promoure modes de transport sostenibles a Nordhavnen. L'ambició és, com a mínim, estar a l'altura de l'objectiu de la ciutat de Copenhaguen d'obtenir la següent distribució: almenys un terç de tot el trànsit de la zona ha de ser ciclista, almenys un terç ha de ser el transport públic, i el trànsit de cotxes ha de representar no més d'un terç. A Nordhavnen, hauria de ser més fàcil caminar, anar en bicicleta o utilitzar el transport públic que viatjar en cotxe. És per això que la zona s'estableix constantment sobre la base del principi de ciutat de cinc minuts, afavorint les distàncies curtes entre habitatge i lloc de treball.

#### IMPULSOR

Copenhagen City and Port Development

#### DATA

Al 2008 es convoca el concurs, i la previsió és que es desenvolupi en els propers 40 anys.

#### COST

DKK 8-10 milions

#### PARTICIPACIÓ

El projecte es va iniciar convocant un concurs internacional d'idees obert. Des de llavors, s'han organitzat diverses reunions públiques, actes de portes obertes i exposicions per involucrar els residents locals.





Render de la zona del projecte de Nordhavn

**N**ordhavn serà una ciutat d'illots i canals connectats directament a l'aigua. Les funcions mixtes i les petites parcel·les edificables afegeixen la perspectiva humana a la extensa zona. Nordhavn té un fort enfocament en la mobilitat verda amb prioritat per a bicicletes, vianants i transport públic. Com a projecte de desenvolupament urbà, Nordhavn lidera els esforços per abordar els canvis climàtics i millorar la qualitat de vida i el benestar de la ciutat. La visió de Nordhavn és el barri urbà sostenible del futur a Copenhaguen, no només pel que fa a la responsabilitat mediambiental, sinó també pel que fa a la generació de riquesa i diversitat social.

Nordhavn és un districte urbà verd i blau, amb les seves conques, canals i costes, té com a veïna l'aigua. Sempre hi ha una zona verda a la cantonada: des de parcs de butxaca locals, passeigs marítims i espais urbans verds fins a obrir extensions costaneres, platges i grans zones escèniques.

Els canals i les conques creen diferents experiències espacials i proporcionen un escenari per a multitud d'activitats. El contacte directe amb l'aigua és important, especialment a les zones orientades al sud. L'accés a l'aigua es farà mitjançant escales, passeigs baixos, platges, molls, etc. Els espais d'aigua s'integraran amb instal·lacions adjacents a terra, i això desplegarà les qualitats especials d'una ciutat a la vora del mar.



Render d'un dels futurs canals de Nordhavn. Font: Cobe



El bucle verd és l'element altament unificador i de creació d'identitat a Nordhavnen i un element clau en l'estratègia de cinc minuts de ciutat. El bucle té múltiples propòsits i funciona en diverses escales. Com a figura, el bucle connecta els diferents barris de Nordhavnen entre si i amb la resta de Copenhague. Aquest bucle conté els sistemes de transport públic de Nordhavnen: una línia elevada de metro o algun altre tipus de transport públic d'alta classe. A més, hi haurà un 'super carril bici' que permetrà als ciclistes arribar als seus destins de forma ràpida i eficient. Fins a dos terços de totes les persones que entrin o surtin del districte de la ciutat en el futur es mouran al llarg del bucle verd; la resta creuarà el bucle en el seu camí a través de Nordhavnen.

L'estructura verda de Nordhavnen es presenta com un

cinturó ininterromput que s'entrellaça amb l'estructura blava. Hi ha transicions suaus entre els diferents tipus de paisatges naturals i es creen llocs especials i noves oportunitats per a experiències especials. Els illots individuals disposaran de parcs de butxaca locals, parcs infantils i petites zones verdes. El bucle verd és una part integral d'aquesta estructura verda, que garanteix que Nordhavnen se senti com un districte de ciutat verda per a les persones que s'hi desplacen.

La proximitat dels paisatges naturals condueix a una vida exterior rica, variada i activa per als residents i visitants de Nordhavnen. Els canals i les conques s'utilitzaran per a la vela i altres esports aquàtics, i les zones verdes ofereixen moltes oportunitats per fer exercici físic.



Connexions dels illots. Font: Cobe



Plànol amb la ubicació del Green Loop. Font: Cobe



Imatge aèria actual de la zona. Font: Cobe



# LONDRES

## LOW TRAFFIC NEIGHBOURHOODS (LTN)

### DESCRIPCIÓ BREU

Transport for London és l'autoritat responsable del transport integrat a Londres, i té per objectiu aconseguir que el 80% dels trajectes es facin a peu, en bici o en transport públic l'any 2041.

L'any 2018, el president del Transport of London anuncia un paquet de finançament a aquelles comunitats que es presenten com a possibles candidats a fer un barri amb menys tràfic de cotxes.

Es tracta d'una proposta que el que busca és alinear-se amb els diferents municipis i impulsar una mobilitat activa i la reducció de la contaminació del cotxe als barris residencials de les afores de Londres.

### UBICACIÓ

Els barris presenten una candidatura per al concurs del projecte. El barri guanyador resulta finançat amb 30 milions de lliures.

### METODOLOGIA

El projecte consisteix en diverses fases:

1. Fase d'adjudicació del lloc. Mitjançant unes guies explicatives d'implementació, el barri presenta una proposta temporal de reforma del barri que s'efectuarà durant 6 mesos. La implementació dels canvis es faran mitjançant tècniques d'urbanisme tàctic i entra en un període de prova de 6 mesos amb consulta participativa.
2. Formalització de la proposta: Es fa una consulta oberta durant 6 mesos més per preguntar si les propostes haurien de ser permanents.
3. Programa d'implantació.
4. Entrevistes.

### MIDA DE LA CIUTAT

Londres té 8,7 milions d'habitants i la seva projecció de futur és de 10,5 milions al 2041.

### TRETS RELLEVANTS

Durant la crisi sanitària de la Covid-19 s'han impulsat molts LTN com a mesura d'emergència per proporcionar entorns més segurs per caminar i anar amb bicicleta i desincentivar l'ús del cotxe, atenint-se a les restriccions d'accessibilitat del transport públic.

### IMPULSOR

Transport for London / Mayor of London

### DATA

Programa Mini-hollands:  
del 2013 al 2014 - 2020 al 2021  
Actualment, el programa s'ha alineat amb els objectius de la *Healthy street approach* (2017) per aglutinar el programa amb un sistema de vida més saludable (LTN).

### COST

100 milions de lliures per invertir en LTN

### PARTICIPACIÓ

S'han preparat una sèrie de guies específiques sobre els passos a seguir per poder fer un *Low Traffic Neighbourhood*, juntament amb unes campanyes de sensibilització i execució del pla, a més d'entrevistes.

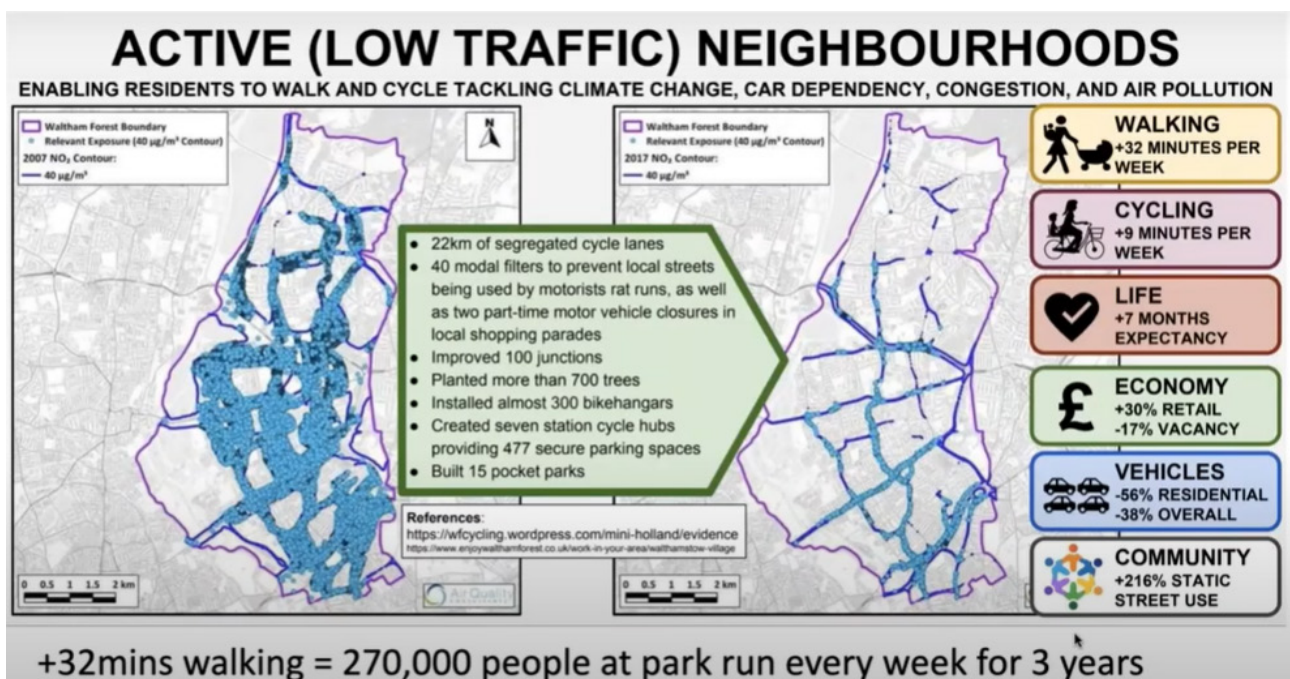


Elements dissuasius a un carrer de Londres. Font: London Living Streets

**L**TN és un terme utilitzat majoritàriament per l'eliminació o pacificació del trànsit a les zones residencials. El transit es situa a les vies principals i la idea és posar dificultats per al pas dels cotxes a la resta del barri. Els cotxes tenen accessibilitat als aparcaments de les seves residències però el carrer prioritza la mobilitat a peu i amb bicicleta. El terme també s'associa a un canvi de mode de vida, per tenir més salut i aprofitar els viatges.

Mètodes de pacificació: La *London Living Streets* i *Healthy streets* presenten unes guies detallades per a la creació d'aquests barris.

Això es pot fer de diverses maneres: amb jardineres, pilons o altres mobles urbans que bloquegen físicament la carretera (els serveis d'emergència poden tenir accés a les pilones que es puguin bloquejar), mitjançant "portes" aplicades per càmera (sense restriccions físiques, sovint els



Infografia Low Traffic Neighbourhoods

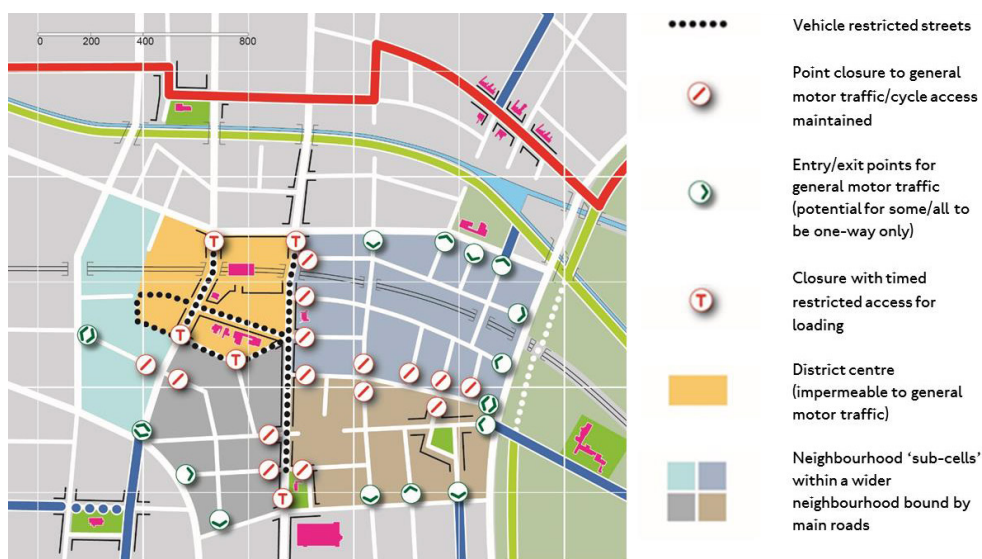


autobusos poden passar-hi, però es poden imposar multes per ús il·legítim) o oposar-se a trams curts de carrer de sentit únic amb contracorrents de bicicletes, destinats a tenir un efecte similar (menys popular ara, però existeixen alguns esquemes més antics).

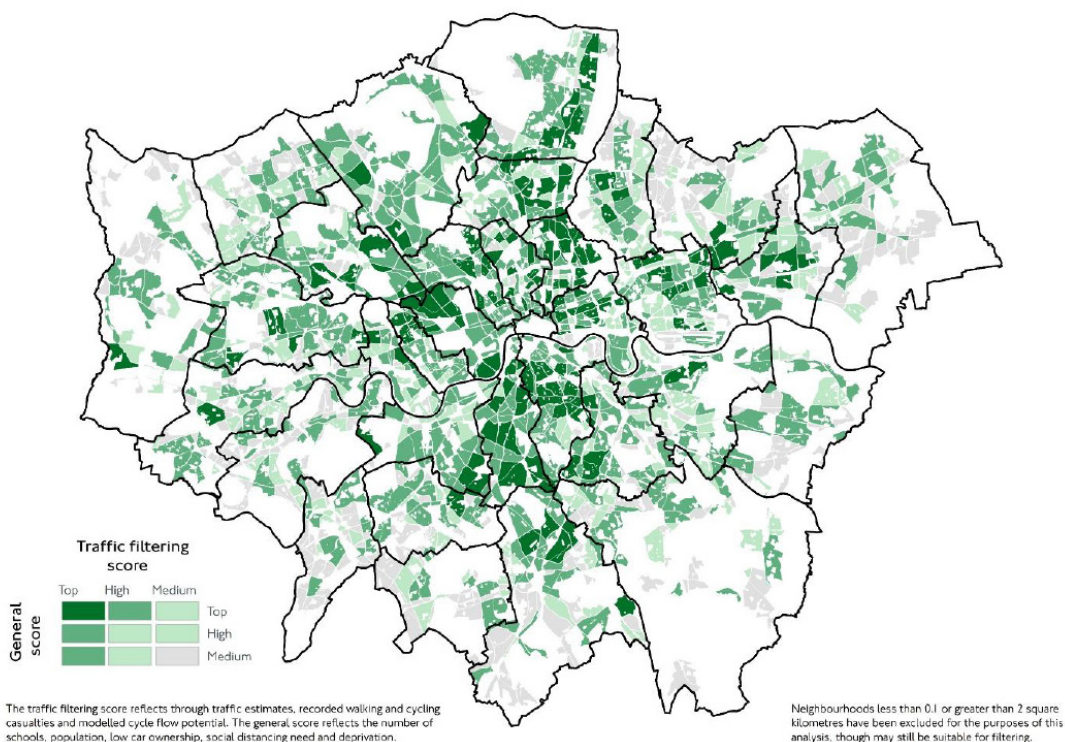
Aquest fenomen es coneix com a evaporació del trànsit i ha estat documentat per la Comissió Europea com a resultat dels plans de reassignació de l'espai viari a tot Europa. Es produeix quan els conductors responen als canvis de la xarxa de carreteres, i alguns decideixen no fer un viatge o fer-lo per un altre mode de transport, en lloc de conduir simplement una ruta diferent.

Els programes de Mini-Holland s'associen amb una major probabilitat de complir tant l'objectiu de viatge actiu de Transport for London (140 minuts/setmana) com amb l'objectiu de l'OMS d'obtenir almenys mitja hora d'activitat física (de qualsevol font) en almenys 5 dies.

Les LTN temporals són mesures eventuales que s'introdueixen a gran velocitat durant la pandèmia del coronavirus per ajudar a facilitar el distanciament social als carrers i, fer-los més segurs per caminar i anar en bicicleta, una opció més atractiva per als recorreguts que abans es feien en transport públic. Les LTN temporals s'autoritzen mitjançant procediments existents, que no requereixen consulta pública.



LTN aconseguit mitjançant una sèrie d'intervencions complementàries. Font: TfL



Mapa general de l'anàlisi de la mobilitat dels barris estratègics. Font: TfL





Detall dels elements de barrera a l'entrada d'un carrer. Font: London Living Streets

**MH & LN BOROUGHES**

**Enfield**

**Mini-Holland**  
Segregated cycle track on the A105 from Palmers Green to Enfield town and the A1010 project from Edmonton to Fryerwater.  
TRL funding: £30m

**LN Phase Two**  
Segregated cycle tracks, improved links for pedestrians and revitalised parks in Enfield Town Centre.  
TRL funding: £8.9m

**Waltham Forest**

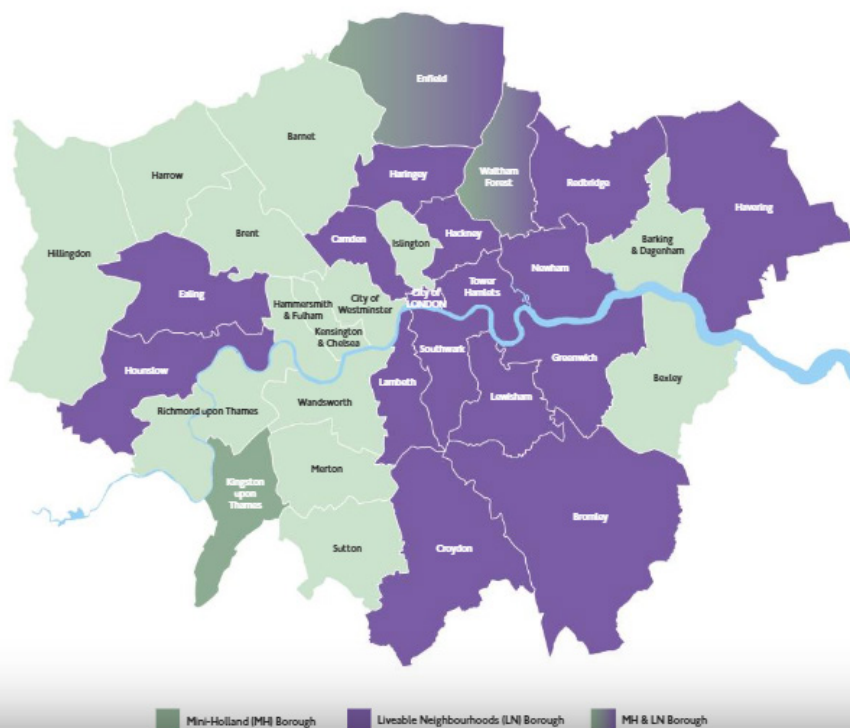
**Mini-Holland**  
Schemes at Walthamstow Village, Blackhorse Road Village, Hoe Street Village and Wood Street.  
Segregated cycle track on Lea Bridge Rd and new junction at former Whipps Cross roundabout.  
TRL funding: £29.6m

**LN Phase One**  
Improved routes for walking and cycling in the Coppemill area.  
TRL funding: £2.3m

**MINI-HOLLAND**

**Kingston upon Thames**  
Nine projects across the borough including Portsmouth Rd, Kingston High Street and cycle lanes from Sutton to Kingston and from New Malden to Baynes Park.  
TRL funding: £32.7m

MINI-HOLLAND & LIVEABLE NEIGHBOURHOODS BOROUGHES



**LIVEABLE NEIGHBOURHOOD BOROUGHES**

**Phase One**

- West Ealing, Ealing Funding: £8.7m
- Greenwich town centre, Greenwich Funding: £5.4m
- Hackney Central, Hackney Funding: £11.4m
- Crouch End, Haringey Funding: £5.8m
- Romford Town Centre, Havering Funding: £7.1m
- Deptford Parks, Lewisham Funding: £7m

**Phase Two**

- Shortlands, Bromley Funding: £5m
- Holborn, Camden Funding: £12.6m
- Croydon Old Town, Croydon Funding: £17.3m
- South Chiswick, Hounslow Funding: £3.3m
- Brixton, Lambeth Funding: £9.9m
- Freemasons Road, Newham Funding: £4.9m
- South Bermondsey, Southwark Funding: £4.4m
- Bow, Tower Hamlets Funding: £5.1m
- Iford, Redbridge Funding: £5.3m
- City Cluster, City of London Funding: £15.6m

Mapa de situació de Mini-hollands & Liveable Neighbourhoods Boroughs. Font: TfL



# MELBOURNE

## 20-MINUTE NEIGHBOURHOODS

### DESCRIPCIÓ BREU

La proposta s'estructura a partir del Pla Melbourne 2017-2050, un full de ruta a llarg termini per donar cabuda al futur creixement demogràfic de Melbourne. L'estratègia es guia pel principi de "viure localment - barris de 20 minuts". El principi dona suport a un nou enfocament de la planificació, que busca oferir barris més inclusius, vibrants i sans.

### UBICACIÓ

Projectat als diferents barris i pobles urbans de Melbourne, i amb tres proves pilot ja en funcionament (Croydon South, Strathmore i Sunshine West)

### METODOLOGIA

El barri de 20 minuts ofereix a la gent la possibilitat de satisfer la majoria de les seves necessitats diàries a 20 minuts a peu de casa, amb bicicletes segures i opcions de transport local. Aquestes necessitats diàries inclouen escoles locals, serveis, parcs i menjar fresc.

El *Melbourne Five-Year Implementation Plan* estableix accions per impulsar Melbourne com una ciutat sostenible, competitiva i habitable.

El Departament de Medi Ambient, Territori, Aigua i Planificació (DELWP) és l'agència que lidera el lliurament de *Action 75: Whole-of-government approach to 20-minute neighbourhoods*, un document que vol fixar el concepte de barri de 20 minuts com a objectiu clau a tot el govern. Els passos fonamentals són:

- identificar i emprendre projectes veïnals de 20 minuts amb les regions metropolitanes i el sector privat per centrar la tasca de planificació i implementació.
- proporcionar orientació al govern local per incorporar el concepte de barri de 20 minuts als plans de planificació local.
- construir associacions comunitàries per ajudar a oferir barris de 20 minuts.

- millorar la informació i la investigació per compartir amb el govern local.

### MIDA DE LA CIUTAT

5 milions de persones a l'àrea de Melbourne, amb una estimació de 9 milions al 2056.

### TRETS RELLEVANTS

Al gener de 2018 es va posar en marxa el programa pilot de 20 minuts de veïnatge per comprovar el compliment del principi a Croydon South, Strathmore i Sunshine West. Els projectes pilot en barris establerts van permetre provar el principi en diferents contextos metropolitans. Els projectes van ser coordinats pel govern victorià i amb el suport de Maroondah, Moonee Valley i l'Ajuntament de Brimbank. Els ajuntaments van desenvolupar associacions comunitàries i van identificar oportunitats per oferir pràcticament barris de 20 minuts basats en el coneixement local.

#### IMPULSOR

Victoria State Government, que administra l'estat australià de Victòria

#### DATA

Es presenta al 2017 i el seu plà de treball abarca fins al 2050.

#### COST

No especificat

#### PARTICIPACIÓ

Per a l'èxit dels projectes pilot, va ser fonamental el desenvolupament d'associacions amb la comunitat mitjançant diverses iniciatives de compromís.





Federation Square, Melbourne. Austràlia

**E**l principi del barri de 20 minuts es basa en la construcció de llocs compactes per caminar. Reconeix que els llocs habitables es construeixen a escala humana, principalment per a les persones, que afavoreixen caminar en lloc d'utilitzar cotxes.

La investigació suggereix que aquest enfocament de la planificació té múltiples avantatges, inclosa la millora de la salut pública (mental i física), una major seguretat i connexions socials més fortes. També redueix les emissions, redueix els costos de les llars i augmenta la sostenibilitat ambiental, econòmica i social.

S'estima que, si hi hagués barris de 20 minuts a tota Melbourne, podrien reduir els viatges en nou milions de quilòmetres de passatgers i reduir l'emissió diària de gasos d'efecte hivernacle en més de 370.000 tones.

Els barris de 20 minuts són la manera de pensar i actuar localment per resoldre reptes globals, com ara reduir les emissions i crear formes de vida més sostenibles. Les indicacions i les polítiques tal com es descriuen al pla Melbourne relacionades amb barris de 20 minuts són mesures pràctiques per complir els objectius de desenvolupament sostenible de les Nacions Unides i la nova agenda urbana.



Beneficis d'un barri passejable. Font: Victoria State Government



Els trets distintius esbossen que un barri de 20 minuts ha de:

- ser segur, accessible i ben connectat per a vianants i ciclistes per optimitzar el transport actiu.
- oferir àmbits públics i espais oberts d'alta qualitat.
- proporcionar serveis i destinacions que donin suport a la vida local.
- facilitar l'accés a un transport públic de qualitat que connecti les persones amb llocs de treball i serveis d'ordre superior.
- oferir habitatge a densitats que facin viables els serveis i el transport locals.
- facilitar economies locals pròsperes.

La investigació mostra que 20 minuts és el temps màxim que la gent està disposada a caminar per satisfer les seves necessitats diàries a nivell local. Aquestes edicions diàries poden incloure l'accés a serveis, centres sanitaris locals, escoles locals i centres comercials locals.

Aquest trajecte de 20 minuts representa una caminada de 800 m des de casa fins a una destinació i la tornada.

Tot i que la bicicleta i el transport local ofereixen a la gent opcions alternatives de viatges actius per caminar, aquests modes no s'estenen pels barris ni per accedir a les funcions veïnals de 20 minuts més enllà de les captacions de 800 m.





Il·lustració de la portada 20-Minute Neighbourhoods. Font: Victoria State Government



Característiques d'un barri de 20 minuts. Font: Victoria State Government



# NOVA YORK

## PACIFICACIÓ DE LES PLACES

### DESCRIPCIÓ BREU

Els arquitectes realitzen una sèrie d'entrevistes i enquestes sobre l'estat actual de la ciutat i examinar la relació entre l'entorn construït i la qualitat de vida de les persones. Amb els resultats obtinguts, formulen bona part de l'estratègia que utilitzaran per a les millores dels carrers i els espais públics.

### UBICACIÓ

Construint comunitats a través de les places de Broadway.

### METODOLOGIA

El 2007-2008 Gehl va fer una anàlisi de la vida pública i els espais públics de la ciutat de Nova York a través de llocs seleccionats de 5 barris. Aquesta anàlisi va informar bona part de l'estratègia de la ciutat per millorar els carrers com a espais públics i, en última instància, va aprofitar la creació del Programa de Plaça Pública de Nova York.

Al llarg de 18 mesos d'investigació, J. Max Bond Center (JMBC) i Gehl van preguntar: qui se sent convidat als nous espais públics, qui no i com s'utilitzaven les places? Combinant el mètode d'etnografia de disseny i els valors de "Just City" de JMBC, podien explorar les connexions entre el disseny de l'espai públic i la justícia social i espacial. L'avaluació va dir que aquestes places són actius locals importants. Hi havia una quantitat important de barreja social a les places i la gent mostrava un fort sentit de propietat sobre les seves places en ubicacions que es trobaven als barris exteriors.

El programa de places també va portar persones de baixos ingressos a barris nous, sorprenentment les places eren sovint més diverses que els barris dels voltants. Fins ara, algunes de les recomanacions han contribuït al suport de l'administració Bill de Blasio per a crear una nova línia de

pressupost de la ciutat per al manteniment de les places dels barris que necessiten suport.

### MIDA DE LA CIUTAT

1,6 milions d'habitants a Manhattan, 8,5 milions a Nova York, i 18 milions a l'àrea metropolitana.

### TRETS RELLEVANTS

L'estudi de Gehl Architects a qui se'n carrega l'anàlisi és una prestigiosa consultoria d'investigació i disseny urbà nascuda l'any 2000 a Copenhaguen. Han fet estudis i projectes per a més de 250 ciutats al món, i estan especialitzats en millorar la qualitat de la vida urbana, enfocant el disseny de la ciutat caps als vianants i ciclistes. Els seus objectius són desenvolupar ciutats equitatives, saludables i sostenibles per a tothom.

#### IMPULSOR

NYCDOT, New York City Department of Transportation

#### DATA

Al 2007 es contracta despatx Gehl Architects per realitzar uns estudis sobre la vida pública urbana en unes zones estratègiques de la ciutat.

#### COST

200.000\$ per al primer projecte i 1,5 milions \$ per l'adaptació de les 5 places de Broadway

#### PARTICIPACIÓ

Si, a partir d'estudis previs i entrevistes.





Remodelació de Times Square. Font: Snaohetta

L'estudi de Gehl Architects va suggerir que el màxim volum per a un moviment de vianants confortable era de 12 persones per minut per iarda (91 cm) d'ample de carrer, considerant superpoblació qualsevol xifra per sobre d'aquest nivell.

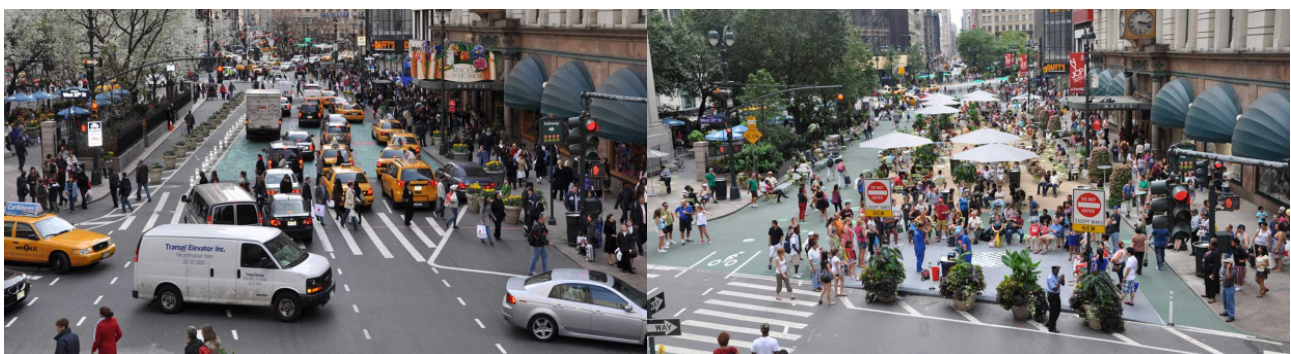
Tot i que l'ample dels carrers de Nova York és generós, les seccions claus simplement no s'acomodaven al volum de vianants i els vianants competien per obtenir una mica d'espai entre les nombroses parades i objectes en les vores. Això era, a més de perjudicial per al comerç i la seguretat viària, un obstacle per a les persones amb mobilitat reduïda.

D'altra banda, els carrers de la 'city' reflectien una insuficiència de seients, molta superfície destinada a bastides i falta d'oportunitats per seure i descansar. Es va analitzar

també com l'augment de zones de terrasses i cafeteries suposarien efectes molt positius en l'àmbit públic i en la vitalitat econòmica de la ciutat. Resultava il·lustratiu que en un recorregut de gairebé 5 km per Broadway, una de les principals i més transitades vies de la ciutat, es trobessin tan sols 6 terrasses a l'exterior.

Les conclusions extremes van demostrar que la majoria d'espais públics de la ciutat no interactuaven amb els carrers i edificis adjacents. Les entrevistes indicaven que els novaiorquesos trobaven a faltar llocs d'aturada, d'esbarjo, enmig de la circulació frenètica de la ciutat.

A causa d'això, es veien forçats a realitzar una decisió deliberada per arribar a una illa d'espai públic i per accedir a aquesta illa normalment havien de bregar amb complicats i concorreguts creuaments. A més, les activitats d'interior



Herald Square abans i després. Font: Snaohetta



no podien traslladar-se a l'àmbit públic perquè molt pocs espais públics envoltaven els edificis on tenia lloc aquesta activitat. L'estudi clamava una autèntica campanya de peatonalització.

La estratègia clau és re-imaginar la ciutat des de l'àmbit públic i desenvolupar un entorn urbà que sigui amable amb la població. Apostar en una primera etapa per unes intervencions econòmicament viables i d'implementació ràpida que donin la oportunitat de començar a pensar els carrers i places de la ciutat de forma diferent. Un dels objectius centrals és assegurar que cada novaïorquès visqui a menys de 10 minuts d'un espai públic obert. Per aconseguir aquest

objectiu, el 2008 el YCDOT va llançar el *NYC Public Plaza Program* per qualsevol ciutat que es comprometia a la creació o millora d'una plaça pública a cada comunitat. Aquell mateix any es crearia el projecte conegut com *Broadway Boulevard: Green Light for Midtown*, creant una cinta d'espais temporals de congregació per a vianants des del carrer 42 a la 35. La resposta positiva dels novaïorquesos va ser instantània, i van acudir en massa als nous espais. El nou disseny va transformar Broadway, visualment i conceptualment. Es va començar a concebre el carrer no només com l'espai físic en el que transitar, sinó com un lloc en el que observar el món circumdant.

VOLUMES ON FLUSHING MAIN STREET



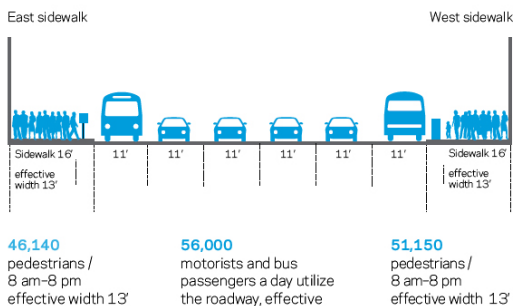
*In cases such as Flushing Main St, the number of pedestrians is nearly twice that of vehicle passengers, yet pedestrians are provided less than one third the space.*

SPACE ON FLUSHING MAIN STREET



■ Pedestrians  
■ Vehicular passengers

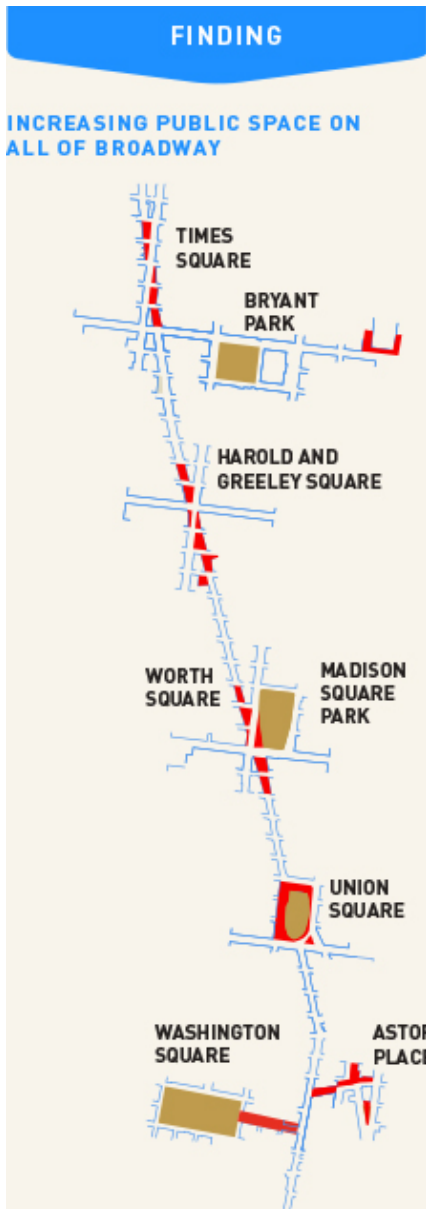
FLUSHING MAIN STREET, QUEENS BETWEEN ROOSEVELT AND 41ST ST AVE



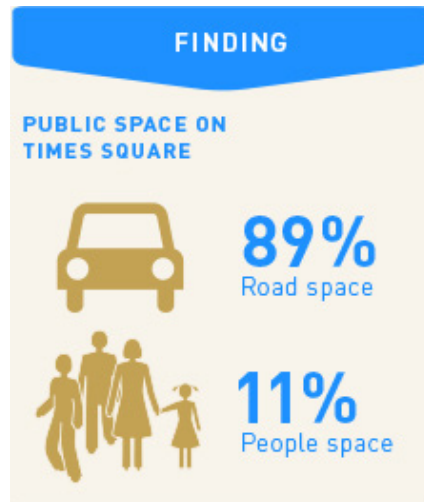
Estudi de fluxos en un carrer principal. Font: Gehl



Times Square abans. Font: Sjøhetta



Estudis del projecte. Font: Gehl



Times Square després. Font: Snaohetta



# OTTAWA

## OFFICIAL PLAN. 5 BIG MOVES

### DESCRIPCIÓ BREU

La ciutat d'Ottawa és una ciutat amb un gran desenvolupament urbanístic en els últims anys. Ara, la ciutat es replanteja el seu pla general en un nou pla, un document estratègic que descriu com creixerà la ciutat amb el pas del temps.

### UBICACIÓ

Ciutat de Ottawa, ciutat de Gatineau i municipis circumdants d'Ontario i Quebec

### METODOLOGIA

El pla s'estructura a partir de cinc grans àrees:

- **Creixement:** Aconseguir, al final del període de planificació del pla, més creixement per intensificació que per desenvolupament del sòl. Aquest creixement proporcionarà comunitats completes i una varietat d'opcions d'habitatge assequible.
- **Mobilitat:** El 2046, la majoria dels viatges a la ciutat de Ottawa es realitzaran mitjançant un transport sostenible (a peu, amb bicicleta i transport públic).
- **Disseny urbà:** Millorar la sofisticació urbana i el disseny comunitari i posar aquest coneixement al servei d'un bon urbanisme a totes les escales, des de la més gran fins a la més petita.
- **Resiliència:** Impregnar la planificació urbanística de noves necessitats com la salut pública, el medi ambient, el clima i la resiliència energètica.
- **Economia:** Incorporar el desenvolupament econòmic al marc de les polítiques de planificació.

### MIDA DE LA CIUTAT

1 milió i mig d'habitants

### TRETS RELLEVANTS

Una quarta part dels residents d'Ottawa són de fora de Canadà. El darrer any la població del centre de la ciutat ha superat el milió d'habitants. Tot i ser una economia estable i tenir una base sòlida per construir el futur, l'administració pateix la preocupació de que la ciutat sigui capaç d'adaptar-se a un ritme creixent de canvis, ja sigui en el context de la crisi climàtica, les interrupcions econòmiques, les tecnologies emergents o els canvis demogràfics.

### IMPULSOR

Iniciativa de l'Ajuntament d'Ottawa

### DATA

2019, amb una visió del futur creixement de la ciutat i un marc de polítiques per guiar el desenvolupament físic de la ciutat fins a l'any 2031.

### COST

No especificat

### PARTICIPACIÓ

Hi ha un període d'esborrany del document, en que es demana informació als residents d'Ottawa sobre les principals mesures polítiques que es consideraran per al proper Pla Oficial. Els comentaris sobre aquest document ajudaran a desenvolupar un conjunt d'orientacions polítiques completes.



**E**l document estratègic descriu com creixerà la ciutat amb el pas del temps, on col·locaran grans infraestructures i quines polítiques s'aplicaran per donar suport al creixement econòmic i orientar el desenvolupament i l'evolució de les comunitats. L'objectiu d'aquesta revisió és permetre a Ottawa a ser flexible, resistent i, sobretot, una ciutat on la gent vol viure, treballar i jugar. Aquest pla pretén preparar l'escenari perquè la ciutat i la regió arribin a una població de dos a tres milions de persones.

L'anterior pla estratègic data del 2003. El nou Pla oficial és un document que descriu com creixerà la ciutat i té com a objectiu ser la ciutat mitjana més habitable d'Amèrica del Nord. Per assolir aquest objectiu, es van adoptar Five Big Moves per emmarcar un nou pla oficial, inclòs el concepte de barris de 15 minuts, que altres ciutats també han utilitzat.

El nou pla oficial proporciona una estratègia i un marc de polítiques per orientar el desenvolupament i el creixement durant un període de 28 anys, des del juliol del 2018 fins al juliol del 2046. Durant aquest període, es preveu que Ottawa creixi en unes 402.000 persones, arribant a una població de la ciutat de més d'1,4 milions de persones.

Aquest creixement requerirà de l'ordre de 195.000 habitatges nous. L'estratègia i el marc polític per donar cabuda a aquest creixement i al desenvolupament d'aquestes habitatges s'ha d'establert mitjançant les noves orientacions

polítiques del Pla oficial.

Les directrius preliminars són idees polítiques detallades per al nou pla oficial, basades en els 5 grans moviments.

El primer gran moviment aposta per una gestió del creixement basada en la intensificació. Tradicionalment, les ciutats canadenques havien crescut per dos mecanismes: per extensió i consumint més sòl o bé densificant sòls ja transformats. El nou *City's Official Plan* reconeix que, per ser més ecològicament econòmica i socialment sostenible, la majoria dels futurs creixements han de ser intensificacions d'usos sobre terrenys ja existents.

El Pla també requereix combinar el creixement assequible amb la mobilitat assequible. L'avantatge competitiu d'Ottawa per seguir atraient residents rau en la seva capacitat per acollir demanda en habitatges assequibles, comparant-ho amb d'altres ciutats canadenques o nord-americanes. Però l'assequibilitat no depèn només del cost de l'habitatge, sinó que també inclou el cost del transport. El *City's Official Plan* aspira a vincular els usos del sòl amb la planificació de la mobilitat de manera que es garanteixin més habitatges assequibles en localitzacions on hi hagi una diversitat de transport.

Per tant, si l'expansió és necessària, ha de ser assequible i facilitadora dels objectius de gestió del creixement. Dit d'una



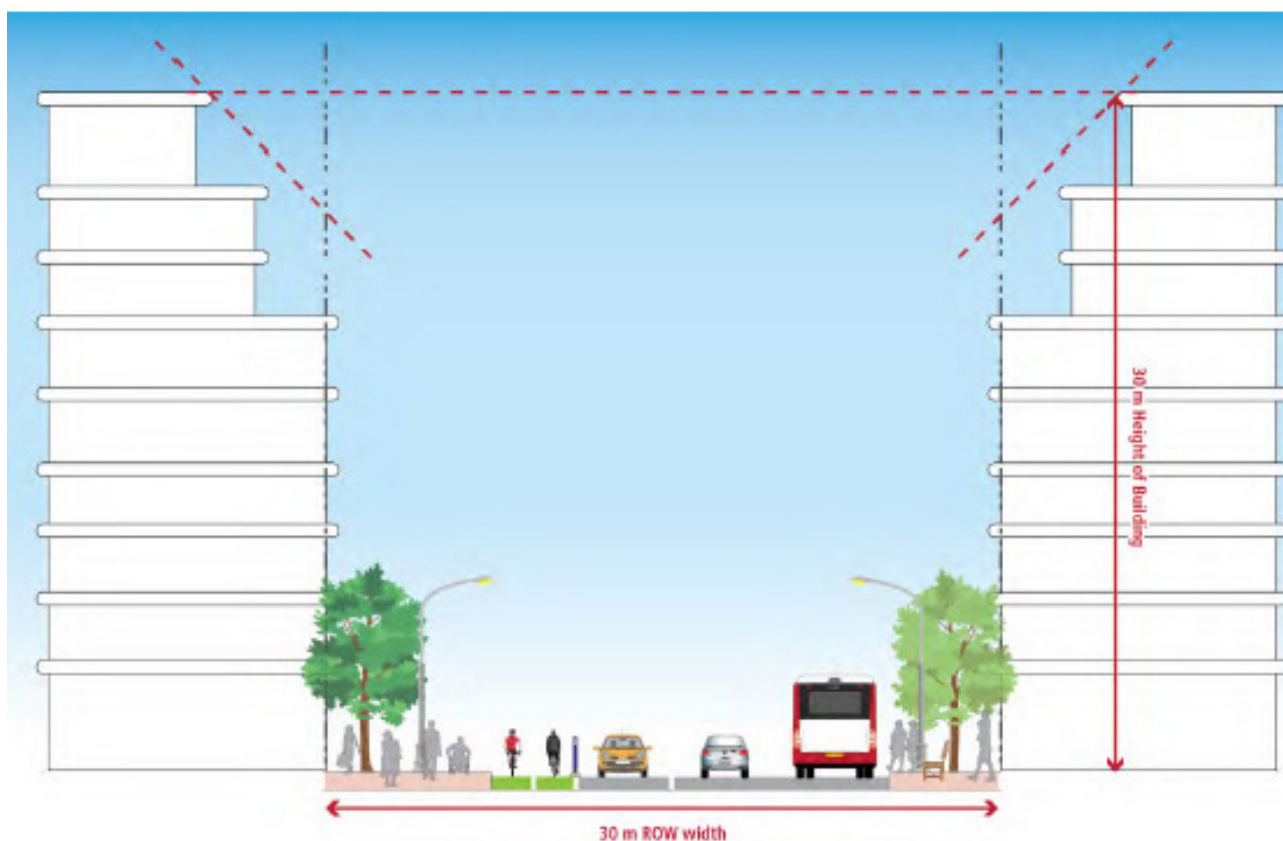
altra manera, si l'expansió urbana és necessària, les àrees urbanes s'han de situar en indrets que promoguin l'ús més eficient del sòl, d'infraestructures amb capacitat i àrees ben servides de dotacions i serveis, i evitar emplaçaments que requereixin grans inversions de capital o costos operacionals molt alts a mig i llarg termini. S'identifiquen els corredors de les estacions de l'O-Train (Light Rail Transit, LRT) i la xarxa Transitway (Bus Rapid Transit, BRT) com a àmbits preferents per a la transformació amb densitats més adequades. També es demana vincular la Gestió del creixement a la reducció de les emissions i pel què fa al disseny: més flexibilitat en la tipologia d'habitatges, més sensibilitat per a la construcció de nous edificis integrats als contextos urbans i promoure els usos mixtes.

El segon eix del Pla té a veure amb la Mobilitat i té per objectiu millorar la coordinació entre els usos del sòl i la planificació de la mobilitat. El pla obre vies per a explorar nous mecanismes financers per a entorns d'inversió canviants i per donar un suport efectiu a la implementació d'una nova infraestructura de transport més sostenible. Un aspecte interessant és que el Pla preveu treballar amb els actors industrials per a millorar el moviment dels béns dins d'Ottawa. I explícitament, preveu implementar trens intermunicipals, trens d'alta velocitat i una xarxa de busos regionals més eficients.

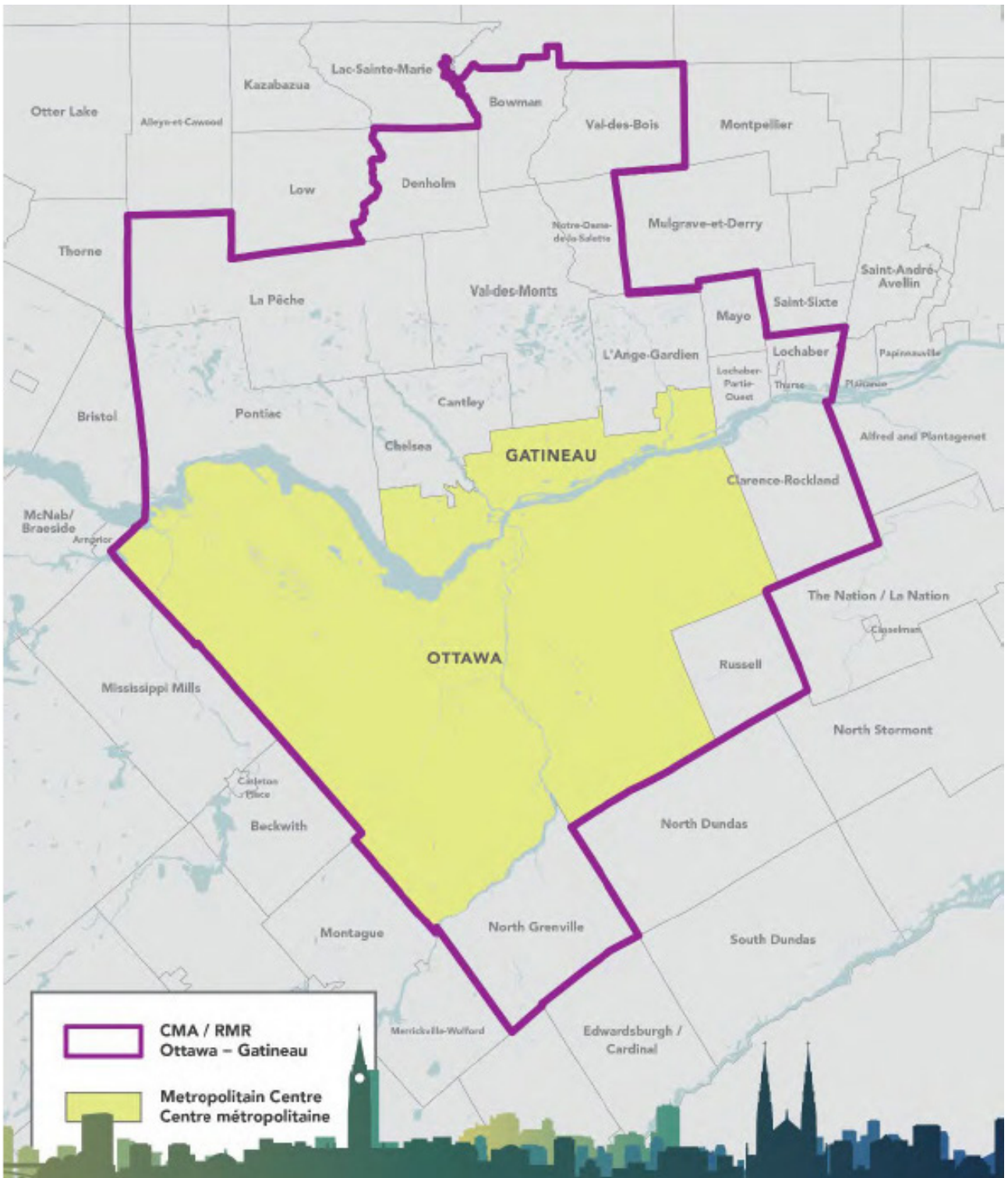
El tercer eix apunta al Disseny Urbà: reconèixer la importància d'Ottawa com a ciutat capital i impulsar un nou "city branding". Inclou conceptes com la necessitat de projectar les vistes i els "skylines", i protegir tot allò que tingui caràcter històric. També la necessitat de concebre de manera integrada els espais construïts i l'espai públic.

El quart capítol fa referència al clima, l'energia i la salut pública, que recull els conceptes del disseny inclusiu, per a tots els gèneres i edats, així com la ciutat caminable dels "15 minuts". Preveu cuidar i ampliar els àmbits forestals i consolidar el "rural natural heritage System". Com d'altres ciutats, inclou la necessitat de projectar barris resilents i reduir els efectes de les illes de calor, així com generar l'energia localment, prop d'allà on s'ha de consumir.

El cinquè capítol integra el desenvolupament econòmic dins dels plans urbanístics, creant una estratègia per a localitzar llocs de treball, ("Employment land policies"), fomentant el vincle amb l'aeroport, exigint integrar el sector primari i l'economia dels entorns rurals d'Ottawa i vetllant per la sobirania alimentària, així com del cinturó verd.



Estudi de la secció de carrers. Font: New Official Plan Ottawa



Centre Metropolità i Regió Metropolitàna. Font: New Official Plan Ottawa



# PARÍS

## LA VILLE DU QUART D'HEURE

### DESCRIPCIÓ BREU

La proposta s'emmarca dins del programa electoral de l'equip de l'Alcaldesa Hidalgo, en la seva candidatura Paris en commun, reelegida a les eleccions a l'ajuntament de París al juny del 2020 pels pròxims 6 anys.

### UBICACIÓ

A la ciutat de París, dins del Periphérique.

### METODOLOGIA

És un programa polític a desenvolupar en els propers anys, i consta d'un seguit de mesures: un important pressupost en manteniment de carrers, multes pels infractors, formació d'agents de policia destinats a complir les normes de la vida quotidiana, creació d'un codi de carrer, impuls a la cultura, foment de l'esport social, infraestructures per acolliment de persones sense llar, suport a la economia local i obertura de patis escolars als residents el cap de setmana.

### MIDA DE LA CIUTAT

2.100.000 habitants.

### TRETS RELLEVANTS

La idea és una aposta disruptiva de futur d'una de les ciutats més importants d'Europa. L'objectiu és que es conegui París com a "La Ville du Quart d'Heure" arreu del món.

El principi és que un ciutadà pugui accedir en menys de 15 minuts a les seves necessitats essencials i destins diaris, afavorint l'ús de la bicicleta i el desplaçament a peu. La transformació dels espais públics per fomentar el seu ús i la eliminació de places d'aparcament per crear espais verds són altres de les característiques de la proposta.



### IMPULSOR

Ville de Paris  
Anne Hidalgo - alcaldessa  
Carlos Moreno - urbanista

### DATA

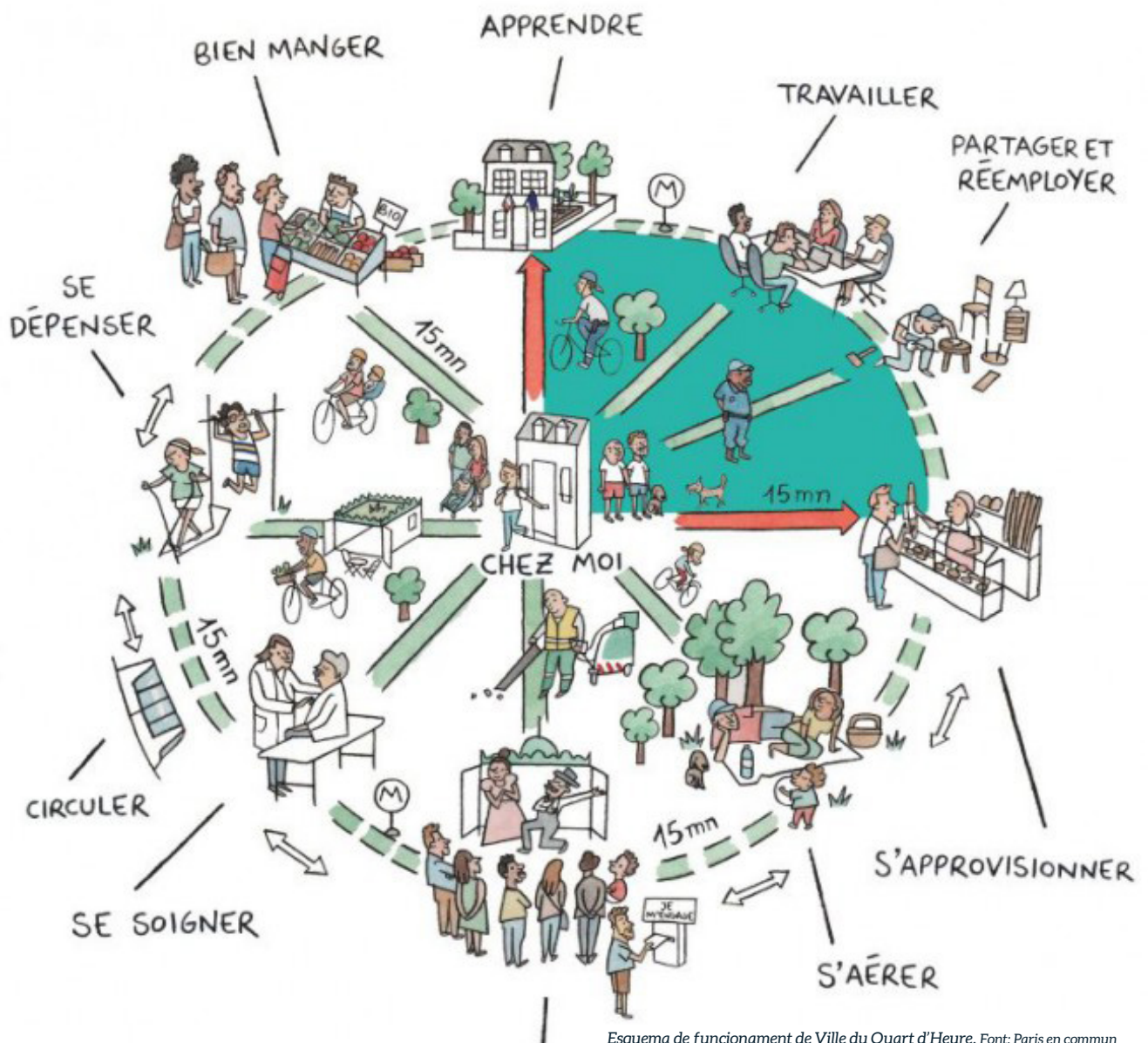
Proposta de la candidatura  
Paris en commun (2020-2026)

### COST

1.000 milions d'euros anuals

### PARTICIPACIÓ

Tenen el compromís perquè el 25% del pressupost d'inversió sigui construït de manera participativa, a més de fer referèndums periòdics, organització de consells ciutadans municipals, i co-decisió de normes de trànsit per part dels parisencs i jurats d'arquitectura oberts al públic.



Esquema de funcionament de Ville du Quart d'Heure. Font: Paris en commun

La proposta presenta la idea del Cronourbanisme, la Cronotopia i la Topofilia, tres conceptes que es posen sobre la taula entorn a les grans metròpolis.

Basada en una tesi de Jane Jacobs (1960). La idea és abordar el temps que perden els ciutadans en els fluxos pendulars per anar a treballar, fer esport, vida social, etc..

“Cronourbanisme” fa referència a la necessitat que el ritme de la ciutat segueixi a les necessitats de les persones, i no als vehicles. “Cronotopia” indica que els metres quadrats (construccions en genèric) han de servir per a moltes funcions diferents. I “Topofilia” té a veure amb el desig d’estimar el barri i l’arrelament, que els residents s’hi sentin a gust.



Exemple de carrer abans i després. Font: Paris en commun



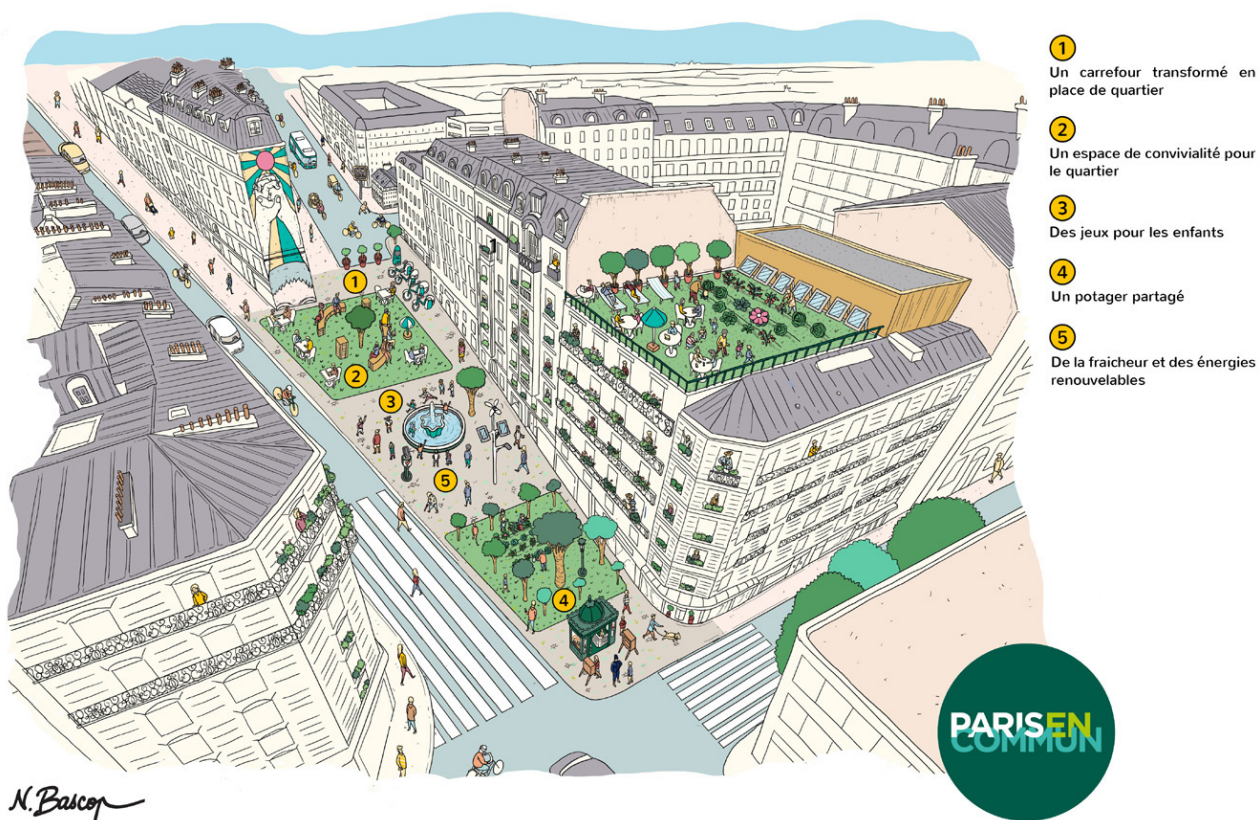
El resultat és una ciutat de proximitat, on es pot tenir tot el necessari per viure a 15 minuts a peu o en bicicleta i generant ciutats més resilients.

La ciutat de París, una de les ciutats més compactes d'Europa, presenta una tesi ideal per a fomentar aquesta necessària proximitat. En el fons, es un lema revulsiu contra els principis de l'especialització funcional de teixits i la zonificació. La ciutat dels 15 minuts recupera els valors de les grans ciutats antigues, des de Grècia a Babilònia, on la gent podia anar caminant a tot i omplir la nevera amb productes de proximitat.

Les propostes concretes d'aquesta iniciativa es tradueixen, segons el seu promotor, Carlos Moreno, investigador de la Càtedra ETI de la Sorbona:

*La "ciutat de 15 minuts" a París comença per fer que els carrers més importants siguin inaccessibles per a vehicles de motor; convertint les interseccions actualment obstruïdes pel*

*trànsit en places de vianants i creant "carrers per a nens" al voltant de les escoles. Els carrers de vianants o amb trànsit reduït amb vegetació i disseny per estar-s'hi, els carrers per a nens, sense trànsit de motor per perllongar les àrees de joc sense perill i afavorir l'activitat i la trobada física. L'escola pública, un element estructurant de la República francesa, serà la capital de barri, com a vector de transformació. Obrir les escoles els caps de setmana per transformar el seu ús, la creació de quioscos ciutadans de proximitat com a referents de la presència municipal, els platós artístics, que poden ser fixos o mòbils per integrar la cultura urbana de proximitat, obrir l'alcaldia amb sales obertes com a lloc d'estudi i trobada, complementàries dels horaris de biblioteques, l'acompanyament a les persones de tercera i quarta edat per millorar les seves condicions de vida, els centres socials "Sport Club" barrejant vida social i esportiva, el suport als comerços de barri amb la creació d'un establiment municipal gestionant el seu cadastre i propietat, un servei municipal de policia sense armes letals, amb paritat de gènere i formació per a intervenir i estar present...*



Il·lustració del funcionament d'una plaça. Font: Paris en commun







# SAN FRANCISCO

## PARK(ING) DAY



Ús del parc durant la celebració anual. Font: SV Johnson

### DESCRIPCIÓ BREU

El projecte PARK(ing) Day és una celebració anual i global en què artistes, dissenyadors i ciutadans comuns col·laboren per transformar temporalment estacionaments amb parquímetre en espais de petits parcs o àrees verdes públiques temporals

### UBICACIÓ

Es va iniciar a San Francisco amb el primer parc, i al 2011 ja es contaven fins a 975 parcs creats a 162 ciutats de 35 estats.

### METODOLOGIA

L'acte es va pensar com una manifestació en contra de la prevalença dels espais d'estacionament per sobre dels espais destinats als ciutadans, que en algunes ciutats arriba al 30% de l'espai públic. Des d'aquell primer any, la celebració del PARK(ing) Day s'ha transformat en una celebració urbana mundial, en la qual per un sol dia un espai d'estacionament estàndard (2,5 x 5 metres) es transforma en un espai públic temporal, amb l'únic requisit de pagar el valor de parquímetre. És un projecte obert a la participació de tothom amb la intenció de promoure la creativitat,

compromís cívic, pensament crític, relacions socials no planificades, generositat i el joc.

### MIDA DE LA CIUTAT

San Francisco té 880.000 habitants. L'any 2001 hi havia quasi un milió de cotxes registrats, i al 2017 la xifra havia baixat a 456.000 unitats.

### TRETS RELLEVANTS

Un lloc d'aparcament al centre de San Francisco es va transformar durant dues hores el dia 16 de novembre del 2005 en un espai públic. A l'estacionament es va pagar el parquímetre, però en lloc de deixar-hi un cotxe, els activistes-dissenyadors del grup REBAR van utilitzar aquests 12 metres quadrats per aparcar un parc. Van col·locar un tapis de gespa, un banc i un arbre.

### IMPULSOR

Activistes del grup REBAR, estudi interdisciplinari que combina art, disseny i l'activisme

### DATA

El 16 de novembre de 2005 es crea el primer parc. A Barcelona la iniciativa va començar al 2013.

### COST

Sense dades oficials

### PARTICIPACIÓ

Orígens en el moviment activista. Posteriorment, ho adopten associacions i també administracions.



Un dels parcs del Park (ing) Day que es van crear a San Francisco durant la primera edició oficial de l'esdeveniment (2006). Font: Rebar

Una singular i modesta acció activista, un parc temporal creat a San Francisco, es va convertir en el fenomen global de PARK(ing) Day. Aquest esdeveniment d'urbanisme tàctic no només es va expandir per celebrar-se anualment a milers d'aparcaments de tot el món, sinó que es va convertir en una inspiració per a la planificació urbana i els canvis de política.

L'atractiu de projectes urbans temporals és el magnetisme d'allò experimental i pioner, a més de l'exploració i ocupació física de llocs infrautilitzats, abandonats i marginals. Els llocs infrautilitzats del teixit urbà no són necessàriament perifèrics, poden fugir de la nostra vista i imaginació a causa de l'estancament, els hàbits, les normes socials i els "patrons habituals" de comportament.

Aquest patró es pot reconèixer dins de l'assignació d'espai i ús als carrers urbans, així com de les proporcions en l'àrea assignada per a vianants, cotxes, bicicletes i altres modes de transport.

Els activistes del grup Rebar van abordar un lloc d'estacionament, però "la combinació de la imatge icònica d'aparcament com a parc i el seu nom descriptiu adjunt va crear una idea "enganxosa" que es transmetia fàcilment a través de les xarxes socials. En el 2006, aquesta efímera instal·lació es va convertir en un moviment anomenat "Park (ing) Day" que tenia com a objectiu específic l'atenció sobre la manca d'espai verd a la zona centre de San Francisco i amb una mirada més ampla, debat sobre l'apropiació de l'espai urbà. L'esdeveniment es va convertir ràpidament en un esforç amb suport oficial; L'alcalde de San Francisco, Gavin Newsom,

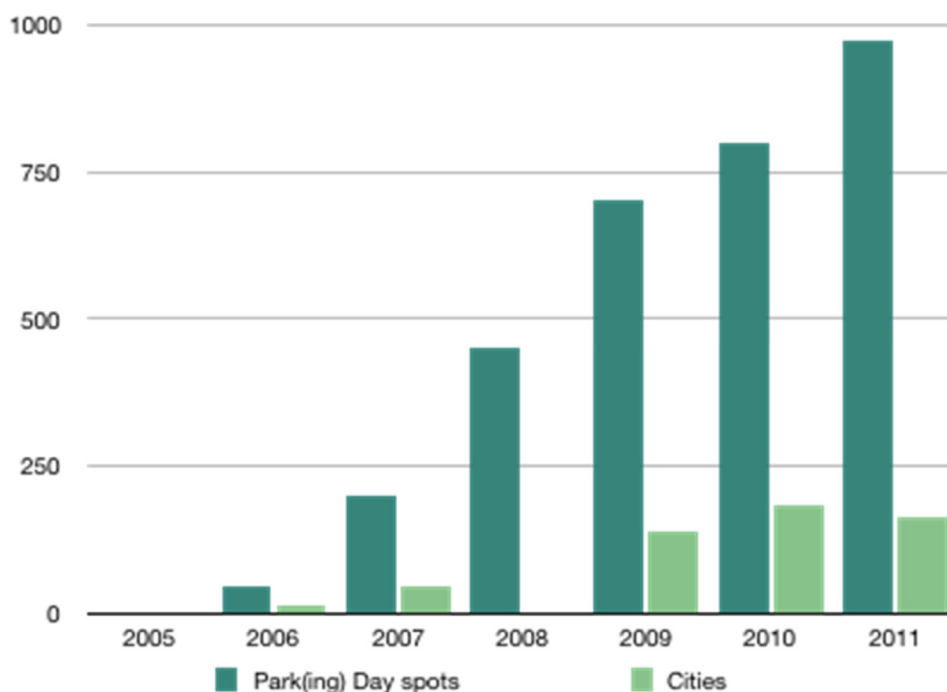


Parc instal·lat a Barcelona en un aparcament de la zona blava. Font: Parkingdaybcn



va permetre als activistes fer-se càrrec del seu aparcament privat.

Una altra acció directa no violenta de base, global i reeixida, és la *Critical Mass*, descrita com un "embús de bicicletes" iniciada el 1992 al centre de San Francisco. *Critical Mass* posa de manifest el desequilibri que hi ha entre les bicicletes i els cotxes pel que fa a la seguretat i l'accés, i en aquest dia les bicicletes tenen prioritat i recuperen el carrer del trànsit de vehicles a motor. També ha obtingut un reconeixement significatiu a nivell mundial amb més de cent ciutats implicades després de només vuit anys funcionant.



Gràfica amb el creixement dels parcs i les ciutats de celebració. Font: Land



Ciutadans fent ús del parc instal·lat a l'aparcament de cotxes. Font: Land





Visió general d'un carrer el dia de la celebració del Park(ing) day. Font: Land



Usuaris fent una sessió de yoga en el dia del Park(ing) day. Font: Land



# UTRECHT

## APARCAMENT DE BICICLETES STATIONSPLEIN UTRECHT

### DESCRIPCIÓ BREU

Construcció d'un equipament integrat a l'estació de ferrocarril per aparcar bicicletes, anomenat Stationsplein Utrecht, amb 12.500 places d'aparcament. En total unes 22.000 places d'aparcament de bicicletes d'alta qualitat s'han construït al'intercanviador de transport més gran dels Països Baixos.

A la nova zona de l'estació central de Utrecht, prop de la terminal de transport públic, aquestes places de pàrquing es divideixen en cinc grans aparcaments per bicicletes situats als dos laterals de la estació, on els ciclistes aparquen les seves bicis en les millors ubicacions properes a les entrades de l'estació.

### UBICACIÓ

Estació de ferrocarril Utrecht Centraal, que integra aparcaments de bicicletes, dues estacions d'autobusos, dues parades de tramvia i l'estació de ferrocarril central de la ciutat d'Utrecht.

### METODOLOGIA

El temps de construcció va ser de gairebé 5 anys. La instal·lació és una part integral de la nova estació d'Utrecht. El temps de construcció va ser tan llarg perquè l'estació continuava funcionant. Per això, tot, inclòs aquest aparcament, s'havia de construir per etapes.

La primera part es va obrir l'agost del 2017. En aquell moment hi havia 6.000 places. A l'octubre del 2017, aquest número es va incrementar fins a 7.500 places. La part final, amb un retard de 8 mesos, es va finalitzar al 2019.

### MIDA DE LA CIUTAT

La ciutat te 1,3 milions d'habitants. I es comptabilitzen 125.000 desplaçaments diaris en bici.

### TRETS RELLEVANTS

L'aparcament compta actualment amb 12.500 places i és l'estacionament de bicicletes més gran de món.

Aquesta instal·lació és tan gran (fa 350 metres de llargada) que va ser dissenyada per fer ciclisme en sala. També es pot circular amb bicicleta per l'edifici si no es vol aparcar. A la planta baixa es permet utilitzar el aparcament com a dreuera, es triga gairebé un minut a creuar-lo.

### IMPULSOR

Municipis de Utrecht, ProRail i NS (Dutch Rail)

### DATA

Inici del projecte al 2011, inauguració agost 2019.

### COST

30 milions d'euros. Va ser finançat per l'empresa ferroviària (Prorail, gestió d'infraestructures, (60%), la ciutat d'Utrecht (20%) i el Ministeri de Transports (20%). Nederlandse Spoorwegen (gestió ferroviària de passatgers) i la Unió Europea, a través del CEF (Connecting Europe Facility), també hi van contribuir.

### PARTICIPACIÓ

No consta



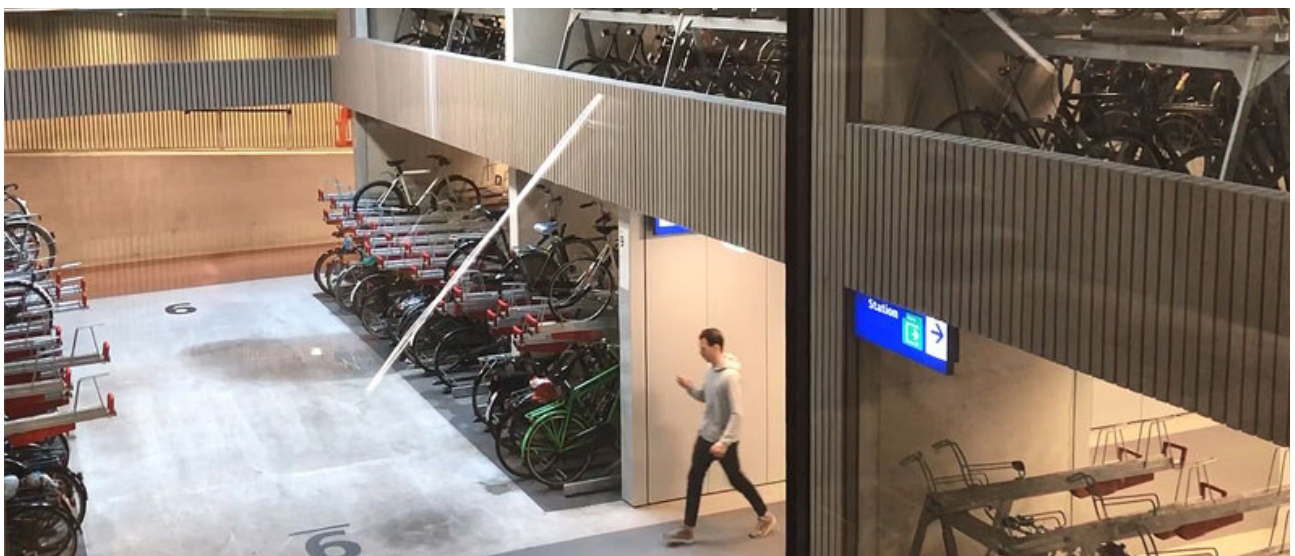
Usuari estacionant la seva bicicleta. Font: Gemeente Utrecht

**L**a instal·lació va ser dissenyada per Ector Hoogstad Architects i va guanyar un concurs el 2011. És una part integral de la renovada estació de ferrocarril. Els aparcaments de bicicletes a les estacions dels Països Baixos han evolucionat lentament cap a aquestes solucions, integrar els estacionaments als interiors de les estacions.

Els municipis i les administracions de ferrocarrils han intervingut per fomentar aquest model i els edificis dedicats a les bicicletes s'han anat apropant cada cop més a les estacions, fins a formar part d'elles i esdevenir un servei més que ofereix el transport ferroviari.

Tant a la ciutat de Groningen com a Arnhem, trobem dos exemples on els estacionaments de bicicletes van arribar al límit, i després de la reconstrucció de moltes estacions centrals, l'aparcament de bicicletes es va convertir en una part integral de l'estació.

A Utrecht, sumant totes les instal·lacions combinades, actualment hi ha espai per aparcar unes 33.000 bicicletes a la zona de l'estació central, de les quals aproximadament 22.000 places són públiques i gratuïtes durant les primeres 24 hores. Això compleix la tasca promesa per a les parts implicades, però no vol dir que sigui suficient per al futur.



Vista d'una zona de doble alçada de l'aparcament. Font: Gemeente Utrecht



El creixement del nombre de viatgers ferroviaris va ser del 4,6% durant la primera meitat del 2019, mentre que només s'esperava l'1,9%. Com que el 53% dels viatgers arriben a l'estació d'Utrecht amb bicicleta, l'aparcament al voltant d'Utrecht Centraal estarà ple l'any 2025 o potser abans. La ciutat ja està treballant en noves solucions per al futur.

Algunes dades destacades són:

- » Places d'aparcament de bicicletes a prop de l'estació central d'Utrecht: 22.000
- » 12 aparcaments de bicicletes tripulats i vigilats i 5 aparcaments emergents.
- » El 60% va al centre de la ciutat en bicicleta.
- » 33.000 ciclistes per la ruta amb bicicleta més concorreguda del centre de la ciutat cada dia.
- » El 49% de tots els viatges de menys de 7,5 km es fa amb bicicleta.
- » Carrils bici de 245 km en total i 18 Km. De carrers per bicicletes a Utrecht.

Aquesta nova millora de l'estació a Utrecht, s'emmarca dins d'un pla de mobilitat sostenible per mantenir l'escala humana a tota la ciutat i dona pas a modes de transport més eficients en termes d'espai públic, prioritzant els vianants, els ciclistes i el transport públic.

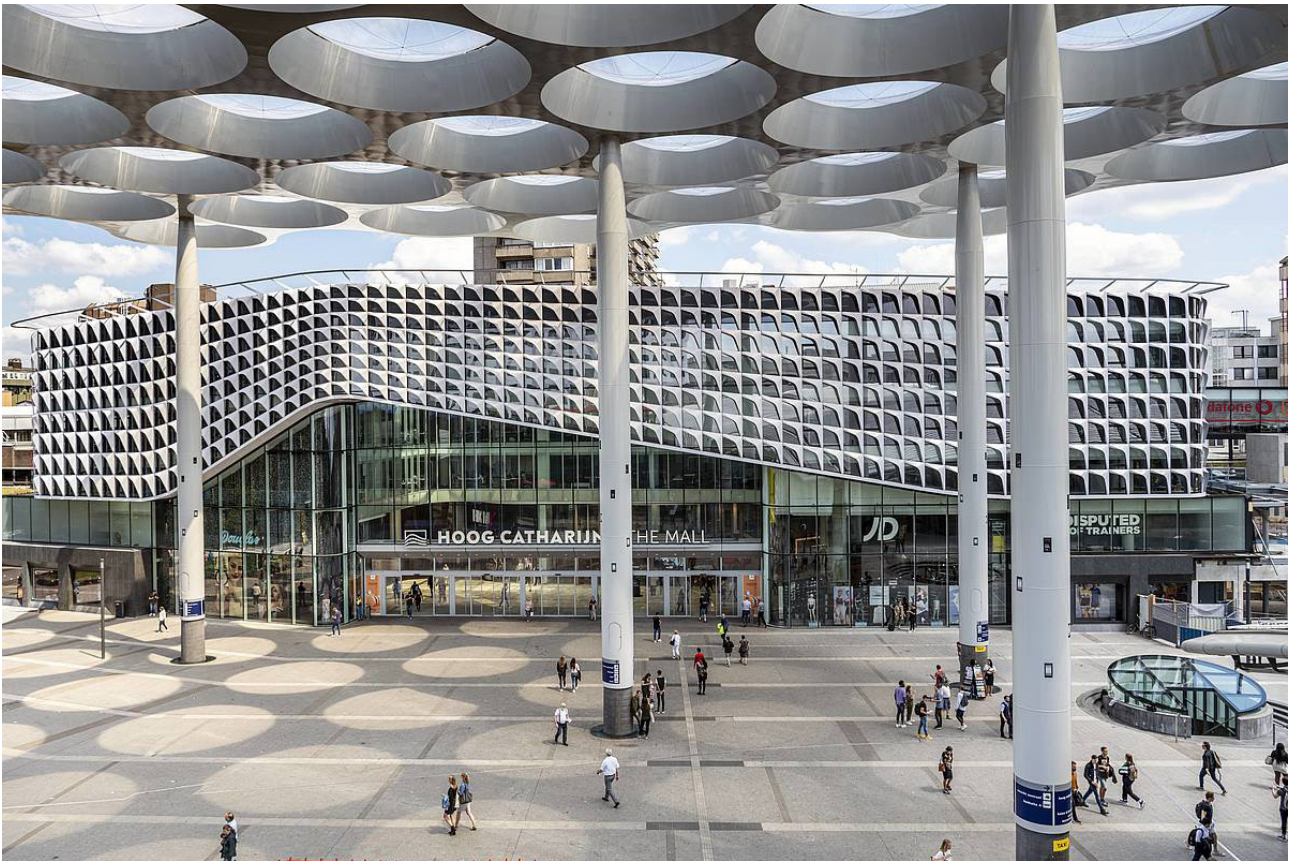
Aquesta transició es va traduir en una infraestructura per a bicicletes ben desenvolupada i esdevenint el primer d'una sèrie de passos per un desenvolupament urbà adaptat a les bicicletes, com són:

- construir solucions d'espai compartit en carrers i espais concorreguts.
- reduir l'espai d'aparcament a menys de 0,3 cotxes per casa fins a impulsar la transició de la propietat del cotxe a la mobilitat com a servei.
- restablir l'atractiu de l'espai públic a la zona que envolta el nucli ferroviari més gran del país.
- ampliar la capacitat de les rutes (regionals) de bicicletes i aparcaments per augmentar el percentatge d'anar a treballar en bicicleta i en tren.

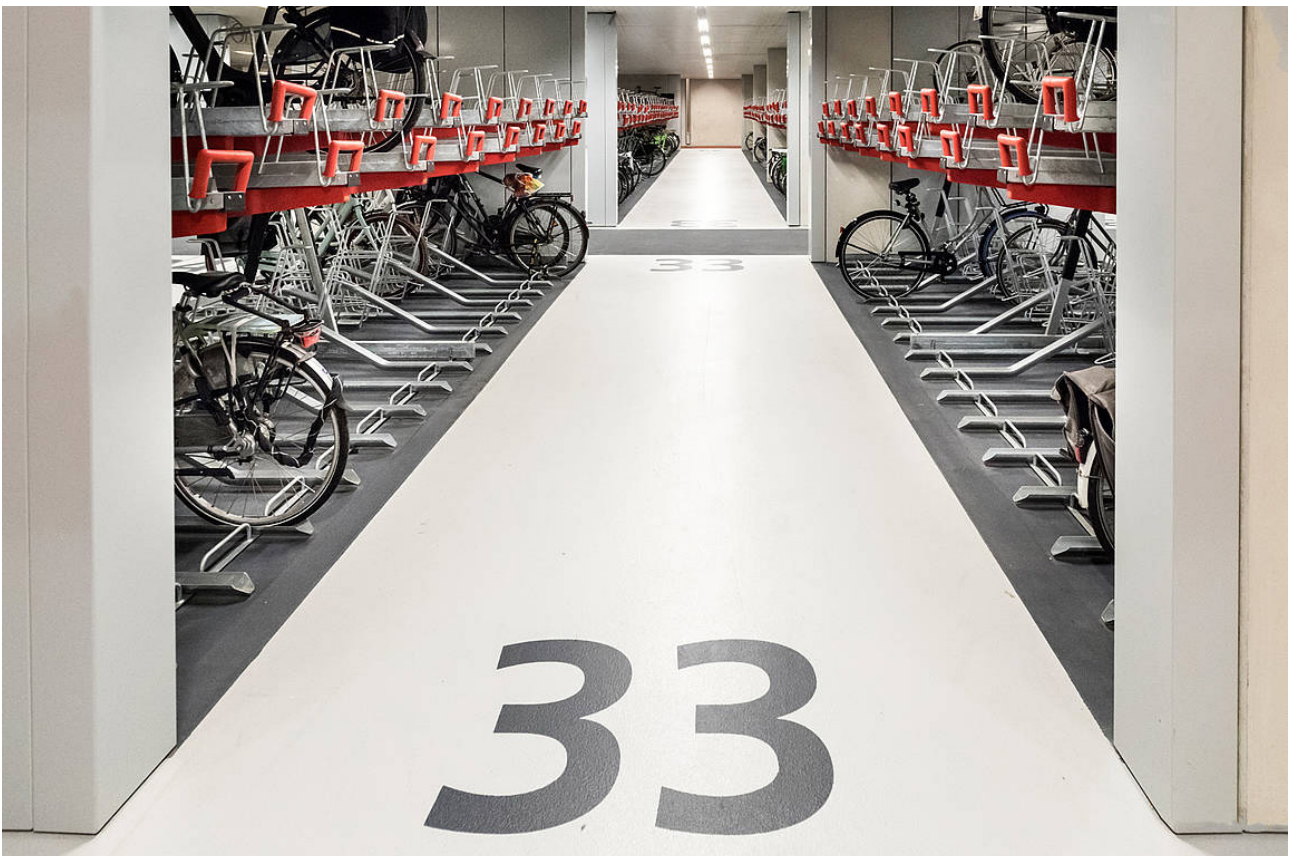


Carril bici que atravessa l'interior de l'estació. Font: Gemeente Utrecht





Plaça d'entrada a l'estació. Font: Gemeente Utrecht



Zona d'estacionament de bicicletes. Font: Gemeente Utrecht



# BOGOTÀ

## CICLOVÍA BOGOTANA



Ciclistes i corredors utilitzant la ciclovia. Font: IDRDR

### DESCRIPCIÓ BREU

L'objectiu és posar a disposició dels habitants d'aquesta ciutat vies per les quals normalment transiten vehicles a motor, per tal de ser utilitzades per bicicletes, patins, persones corrents o simplement passejant. La ciutat de Bogotà és pionera en aquest model de recreació denominat ciclovia i és també la ciutat amb la xarxa de carrils bici més gran d'Amèrica Llatina.

### UBICACIÓ

Son 127 km de recorregut en total. El circuit de la ciclovia es troba dividit en deu corredors entre tres zones, on cada un d'ells cobreix aproximadament 12 quilòmetres: Zona Nord, Zona Centre i Zona Sud. Al mateix temps, aquests deu corredors es divideixen en trams de 1,2 quilòmetres que són lliurats a la supervisió d'un vigilant.

### METODOLOGIA

La *Ciclovia de Bogota* ofereix el seu servei de 7 del matí a les 2 de la tarda tots els diumenges i festius de l'any per les principals vies de la ciutat que estan interconnectades en un circuit de 127 quilòmetres d'extensió, dels quals 7.05 km són de cicloruta.

Des del 1995 el programa s'ha vingut estructurant fins a constituir la seva actual fisonomia i convertir-se en l'exemple a seguir de les *Cicloviàs Recreatives de America*

Llatina. De mitjana un milió i mig d'usuaris gaudeixen d'aquest espai d'esbarjo-esportiu conegut actualment com el parc lineal més gran de món.

### MIDA DE LA CIUTAT

7,5 milions d'habitants.

### TRETS RELLEVANTS

El programa *Ciclovia de Bogotà* va ser distingit en el marc de l'II Concurs Internacional Ciutats Actives, ciutats Saludables 2005, gràcies a la seva contribució al desenvolupament d'una activitat física alternativa i eficient en la ciutat, sent a més part de la *Red de Cicloviàs Unidas de les Amèriques (CUA)*, xarxa que està conformada per diversos organismes i entitats governamentals de diferents països.

### IMPULSOR

Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) de la Alcaldía Mayor de Bogotá

### DATA

Neix al 1974, amb amb bicicletes turístiques en vies habilitades transitòriament, i a partir de l'any 1995 n'assumeix l'organització la IDRDR

### COST

El cost econòmic derivat del tancament de les infraestructures i el desviament dels vehicles.

### PARTICIPACIÓ

En el seu origen, iniciativa d'una organització independent sense ànim de lucre anomenada "Pro-cicla" i el Departament Administratiu de Trànsit i Transport.



Usuaris de la ciclovia en un tram de doble sentit de circulació. Font: IDRD

**C**icloviás Recreativas, conegut com a *Open Streets* en anglès, és un moviment internacional que promou l'habilitació de carrers lliures de vehicles motoritzats, principalment els diumenges i dies festius, per permetre als habitants d'aquestes ciutats fer una passejada segura amb bicicleta, a peu, en patins o en qualsevol mitjà de transport no contaminant.

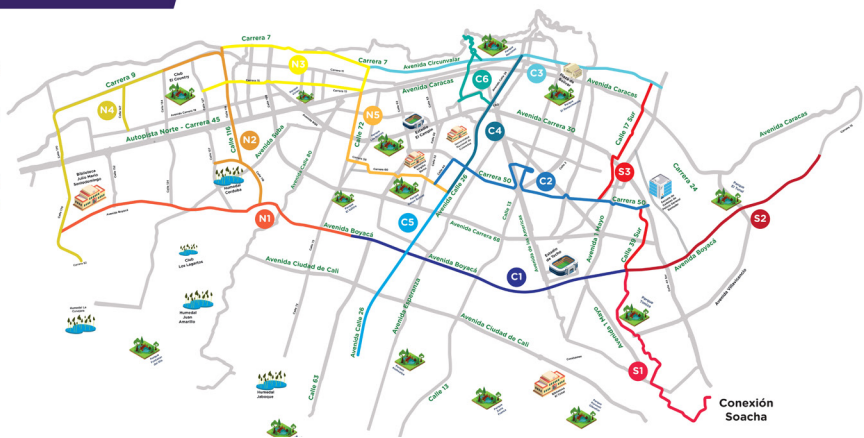
Aquesta tàctica urbana, a més d'incentivar l'ús de la bicicleta i suplir la manca d'espais públics i recreatius amb mitjans de transport lleugers o no motoritzats, també permet un altre gran benefici a la comunitat: la interacció social entre els habitants.

Diumenge a diumenge, aquesta activitat és desenvolupada per milers de persones de totes les edats, ocupacions, religions i races, estenent l'ús que diàriament li donen a la seva ciutat, i augmentant la sensació de pertinença, la comprensió i el respecte per l'altre. Al comptar amb la validació ciutadana, es crea un major suport polític per avaluar una possible habilitació posterior i més permanent de la via, així com també per aconseguir millores en l'accés dels discapacitats.

D'aquesta manera, les *Cicloviás Recreativas* són una eina per a la creació de capital social i polític, i al mateix temps generen impactes econòmics summament tangibles al llarg de la ruta triada per a ser adaptada.

## Mapa rutas Ciclovia por corredores

N1	Norte 1 Boyacá Norte	10,21 km
N2	Norte 2 Av. Pepe Sierra y Av. Cordoba	8,82 km
N3	Norte 3 Carrera 7 y carrera 15	11,36 km
N4	Norte 4 Carrera 9, Calle 147 y Calle 170	11,5 km
N5	Norte 5 Carrera 60 y Calle 72	5,46 km
C1	Centro 1 Boyacá Sur	10,75 km
C2	Centro 2 Carrera 50	10,72 km
C3	Centro 3 Carrera 7 Sur	10,1 km
C4	Centro 4 Calle 26 Oriental	7,76 km
C5	Centro 5 Calle 26 Occidental	10,4 km
C6	Centro 6 Parway y Parque Nacional	4,7 km
S1	Sur 1 Bosa conexión Soacha	8,74 km
S2	Sur 2 Yomasa	9,41 km
S3	Sur 3 Calle 17 Sur y Calle 39 Sur	7,77 km



Mapa dels 127 Kms de routes per bicicletes. Font: IDRD



A la *Ciclovía Bogotana*, trobem en diferents punts del seu recorregut, amb llocs destinats a la realització de la *Recreovía*, espais especialment habilitats per a realitzar activitat física, que permeten la participació de diferents grups poblacionals de la ciutat.

L'any 2003 arrel de la experiència a Bogotà, un grup de ciutadans de la capital de Xile es va organitzar per emular el seu parell colombià i va intentar recuperar l'espai públic per a les persones. L'objectiu era conformar una gegantesca ruta de passeig per constituir en el principal espai de lleure i activitat física de la ciutat de Santiago i de les principals ciutats de Xile. Així va néixer la primera *ciclocreovía* a Xile.

Actualment, *ciclocreovía* es desenvolupa en 8 comunitats de Santiago, sumant més de 17 quilòmetres de circuit exclusiu, a més dels més de 6 quilòmetres disponibles al Parc Metropolità Turó Sant Cristóbal, principal àrea verda de San Jaime. Al 2013, després d'un canvi d'administració en els governs locals, es va inaugurar l'esperada *ciclocreovía* a la comuna de Providencia. Aquesta proveeix a la ciutadania d'un circuit en xarxa que promet ser la punta de llança

d'una nova generació de ciclocreovía a Santiago, deixant enrere la ruta aïllada i donant pas a una xarxa entre les comunitats.

Per la seva banda, Rosario és la primera ciutat a Argentina en implementar un circuit recreatiu permanent, lliure de cotxes i motos. *La Calle Recreativa*, com és coneguda en aquest país, posseeix un circuit de 30 quilòmetres que recorre els carrers més emblemàtics d'aquesta ciutat.

Derivat d'aquestes accions, des de fa anys, a nombroses ciutats del món, amb periodicitat, es realitzen recorreguts en bicicletes, autoritzats o no, que generalment pretenen visualitzar la possibilitat de conveniència del transport diari a través d'aquest mitjà. D'aquesta manera han aconseguit cridar l'atenció de les autoritats i de l'opinió pública en general, fet que fa que comencin a ser percebuts com a part del paisatge natural de la ciutat. Coincideixen en ressaltar que no són una organització sinó un moviment espontani amb un cap que els uneix: anar en bici. Tal com diu una de les màximes de *Critical Mass*: ells no bloquegen el trànsit, sinó que són el trànsit.



Imatge històrica amb la primera vegada que les bicicletes utilitzaven els espais destinats als cotxes. Font: IDR D



Usuarios de la ciclovía Bogotána. Font: IDRD



Usuarios de la ciclovía Bogotána. Font: IDRD



# SANTIAGO DE XILE

## MALÓN URBANO



Veïns en El Gran Malón. Font: Ciudad Emergente

### DESCRIPCIÓ BREU

Aquestes festes populars són una tàctica d'innovació social basada en la coproducció de l'espai públic. L'objectiu és convidar als veïns a treure les seves taules al carrer, compartir un dinar amb una típica tradició com és un *malón*, juntament amb el debat sobre aspectes integrals de llarg termini que influeixen en la qualitat de vida de les persones.

### UBICACIÓ

S'ha implementat en diferents ciutats de Xile. Els primers es van realitzar al barri Bellavista de Santiago. Posteriorment s'ha expandit a altres països de Amèrica Llatina, adaptant-ho amb altres noms que responen a la cultura de cada país o al menjar que s'ofereix.

### METODOLOGIA

Es posen al abast dels ciutadans unes eines per tal de auto-organitzar un *Malón Urbano*. S'ha redactat una guia amb 10 passos per tal d'assegurar un bon funcionament dels esdeveniments. També hi ha disponible una sèrie de elements gràfics per tal de promoure, comunicar i convocar la comunitat, amb la finalitat de facilitar la organització a les entitats que convoquen les reunions.

### MIDA DE LA CIUTAT

Santiago de Xile té una població de 5,5 milions d'habitants.

### TRETS RELLEVANTS

El terme '*malón*' és una paraula d'origen maputxe. Té dues accepcions possibles:

Per una banda, tracta d'una antiga tàctica utilitzada per diversos pobles originaris, entre ells els Mapuches, per intervenir ràpidament, de manera àgil i coordinada els campaments militars dels conqueridors espanyols. Aquestes es coneixien per ser estratègies molt efectives pel seu caràcter sorprenent. D'altra banda, *Malón* es concep popularment com una típica reunió o festa xilena on cada convidat porta alguna cosa per compartir un dinar.

### IMPULSOR

Ciudad Emergente (CEM) en col·laboració amb diferents organitzacions ciutadanes

### DATA

Al 2012 es van realitzar els primers *malones urbanos* al barri Bellavista de Santiago, en conjunt amb l'organització Ciutat Viva i juntes de veïns locals

### COST

El cost econòmic derivat de la organització de la festa, a càrrec dels veïns i entitats cíviques

### PARTICIPACIÓ

Iniciativa plenament ciutadana, organitzacions cíviques i juntes veïnals





Celebració d'un Malón Urbano amb una taula al carrer. Font: Ciudad Emergente

**A** Santiago de Xile més de la meitat dels seus habitants no té relació amb els seus veïns del barri més enllà d'un gest o salutació amb la mà. Això influeix en la vida comunitària, ja que al no conèixer-se, no hi ha confiança per generar llaços socials.

*Malón Urbano* és una acció de curt termini que busca fer un canvi a llarg termini en la percepció i la forma d'habitar un barri. L'objectiu és convidar als veïns a compartir un dinar amb una típica tradició com és un malón i conèixer, informar i debatre sobre agendes i aspectes integrals de llarg termini que influeixen en la qualitat de vida de les persones.

Una tàctica urbana, lleugera, ràpida i barata, per intervenir l'espai públic i també el de convivència social per enfortir el capital social i la confiança dels veïns.

A Santiago de Xile, gràcies a la organització d'aquestes convocatòries, s'han comptabilitzat 11900 m2 de carrers reactivats, 1950 veïns inscrits, 1326 peticions recollides i la elaboració de 11 mapejos col·lectius.

Realitzat any rere any, els *Malones Urbanos* es van anar expandint fins a esdevenir una festa nacional el 2017 sota el nom d'*El Gran Malón*. La seva versió al 2018 va convocar a centenars de persones en 29 comunes de 10 regions del



Cartell de una convocatòria de El Gran Malón a l'abril del 2017. Font: Ciudad Emergente



país.

El Gran Malón s'ha replicat en altres localitats, canviant el seu nom però conservant el seu esperit. Així, s'ha desenvolupat a Salamanca, Regió de Coquimbo, al nord de Xile, on s'anomena *La Gran Mateada*, ja que recull la tradició de compartir mate de manera col·laborativa.

També s'ha implementat en el marc del projecte Ciutats Compartides, a Ciutat de Guatemala, on va rebre el nom de *Convivio de Traje*. Aquesta tàctica es va realitzar com una

invitació als veïns a reunir-se i compartir un dinar, amb l'objectiu de facilitar la trobada pacífica entre individus i promoure la cohesió. Per garantir la tranquil·litat i gaudi dels assistents, es va desenvolupar, en conjunt amb l'oficina d'arquitectes Torus, un pla de seguretat que va comptar amb el suport de la policia nacional.

A Mèxic, per la seva banda, es va replicar amb el nom de *Guateque*, denominació local a les festes de ball, gresca i tiberis.



Cartell de promoció d'El Gran Matón. Font: Ciudad Emergente





*Celebració d'un Mañón Urbano en un carrer tallat al trànsit. Font: Ciudad Emergente*



*Convocatòria multitudinària d'un Malón Urbano. Font: Ciudad Emergente*





# COMPARATIVA

**URBANISME TÀCTIC**





Transformació d'una intersecció a Salt Lake City, EUA. Fotografia: Bike Utah

Aquest document rescata una varietat d'exemples d'intervencions amb urbanisme tàctic de diferents naturaleses, que han sorgit per solucionar problemes de mobilitat urbana, impulsar la cura del medi ambient, fomentar el desenvolupament local o promoure la iniciativa ciutadana en la intervenció a la ciutat.

És important aprendre dels casos d'èxit i fomentar la transferència de coneixements entre les diferents cultures i ciutats, ja que moltes pràctiques estudiades poden ser adaptades a qualsevol altre ciutat.

Analitzant els casos, veiem que independentment de si la estratègia és una macro-intervenció o una micro-intervenció, els beneficis són immediats. Trobem alguns casos on fins i tot si la inversió econòmica és baixa, els beneficis socials o ecològics són molt alts. Cosa que difícilment passa en la re-urbanització dels espais públics amb els pressupostos i estàndards tradicionals. Són coneguts grans exemples d'inversions caríssimes que han tingut poc impacte social a nivell dels barris.

Tot i que els casos d'urbanisme tàctic són diversos, i pel seu origen arrelat a cada context són necessàriament

heterogenis, tots tenen uns trets comuns: a grans trets, el foment de la mobilitat sostenible pel mètode de la implementació pràctica, el foment d'espais verds, la conscienciació social i l'orientació cap a fomentar economia local.

En el primer cas estudiat, la reflexió sobre el plantejament per al nou districte de Nordhanven, ens regala un bon model de com ciutats exemplars en sostenibilitat i mobilitat estan treballant en nous horitzons de futur sense renunciar al creixement de la ciutat.

El cas dels *Low Traffic Neighbourhood* de Londres ens dona la visió de com una de les ciutats més importants i influents del món aplica les claus per fomentar la iniciativa als barris, impulsant el transport sostenible com a prioritari alhora d'estructurar la mobilitat.

L'administració de Victoria State a Melbourne ens deixa uns dels fulls de ruta més ambiciosos i de llarg recorregut (2050) en matèria de sostenibilitat i desenvolupament. Amb la bona pràctica de crear uns programes pilots per verificar el bon funcionament dels plantejaments.



A New York trobem un dels exemples d'urbanisme tàctic més populars i que més han ajudat a donar a conèixer el moviment de l'urbanisme tàctic. L'èxit en la pacificació de les places de Broadway ha estat exemple per al centre de la ciutat de molts altres indrets densificats i envaïts pel trànsit rodat.

El pla oficial d'Ottawa, en un context de gran expansió de la ciutat, és un altre dels plans generals a llarg termini i amb una estratègia global centrada en impulsar la ciutat en diferents àmbits, que és referència important pel que fa als objectius de habitatge, mobilitat, disseny, sostenibilitat i economia.

A París trobem una proposta de pla general interessant, degut a la proximitat i semblances amb el nostre entorn. La candidatura guanyadora va fer una aposta interessant i valenta per la futura transformació d'una de les ciutats amb més història i personalitat pròpies, i fer la evolució cap al segle XXI tornant a ser un referent. Al ser un programa de candidatura política recent, serà interessant veure la progressió en la implantació d'aquestes propostes a la ciutat durant el següent mandat.

L'any 2005 a San Francisco ens trobem amb aquest moviment popular, el Park(ing) Day, exemple signficatiu d'iniciativa popular, que s'ha anat expandint en altres ciutats formant un esdeveniment anual, testimoni dels brots del que serà identificat com a urbanisme tàctic posteriorment, i que es un bon exemple de l'adopció de polítiques públiques que s'inicien a partir dels actes dels ciutadans.

L'aparcament de bicicletes a Utrecht segurament sigui la punta del iceberg del sistema de mobilitat que ha imperat als Països Baixos des de fa dècades. Un país capdavanter pel que fa a les polítiques ambientals, no només en el tema de mobilitat, i que ha sabut fer del transport en bicicleta un símbol que ja estan imitant altres ciutats del món.

La primera organització de la ciclovia de Bogotà és el preludi d'iniciatives que s'estan duen a terme en moltes ciutats casi 50 anys després, i 25 anys des de que l'administració de Bogotà n'assumís la organització. Avui en dia ja trobem moltes ciutats amb carrers tallats al trànsit de motor temporalment els caps de setmana, i degut a la pandèmia, s'ha estès també a la ampliació de les zones peatonals en carrers transitats.

La organització de *Malones Urbanos* a la ciutat de Santiago de Chile és un bon exemple de com una tàctica d'innovació social s'inicia en un país i es pot estendre per tota una regió, com ha passat a l'Amèrica Llatina, amb resultats molt interessants i d'iniciativa exclusivament ciutadana.

Veiem que ens els últims anys, les administracions han afegit l'urbanisme tàctic en els seus plans estratègics, i no només això, sinó que algunes planificacions tenen com a pilar fonamental l'urbanisme tàctic, com podem veure ens els exemples de París o Melbourne.

En grau o menor mesura, les iniciatives d'urbanisme tàctic tendeixen a esdevenir definitives, ja sigui perquè s'aconsegueix l'acceptació ciutadana immediata o bé perquè la implementació permet els re-ajustos necessaris per assegurar l'èxit, gràcies en part a la participació proactiva de les entitats i associacions.

La col·laboració oberta és una poderosa eina de transformació urbana. Les iniciatives recopilades cobreixen diverses temàtiques, són iniciades per una varietat d'actors i intervenen en diferents escales territorials, però totes reuneixen una característica en comú: la col·laboració. Aquestes estratègies demostren que la ciutat es construeix mitjançant un procés col·laboratiu en el qual s'entrecreuen tant les visions de ciutadans i organitzacions locals com les d'autoritats de govern.

En aquest sentit, per part de les administracions, s'observa també la importància de fomentar iniciatives promogudes pel ciutadà, ja sigui a través d'associacions, d'entitats privades, voluntariat o tercer sector, fent que l'administració no adopti el rol d'obstacle sinó de suport.

Al marge del resultat final de la iniciativa, la importància que el ciutadà tingui la percepció que les mesures son per fomentar uns valors universals és clau, ja que també van alineats amb els valors dels habitants i els seus interessos. En aquest sentit, les eines de comunicació esdevenen fonamentals, per tal de transmetre tant les intencions com els projectes, així com els resultats.

L'urbanisme tàctic també fomenta el sentit de pertinença a la ciutat per tal de tots els individus, com veiem en l'últim exemple. Es pot donar també a través d'associacions, col·lectius, institucions, famílies o interpel·lant directament l'individu.



Intervenció Calle Consciente. Rionegro, Colòmbia. Fotografia: Alejandro Arango





# PROPOSTA D'APLICACIÓ AL CAS DE BARCELONA

**URBANISME TÀCTIC**





Iniciativa "Obrim Carrers" al carrer Aragó de Barcelona. Font: Ajuntament de Barcelona

**L**'Àrea Metropolitana de Barcelona treballa en una proposta d'acord metropolità amb tots els ajuntaments per planificar la nova mobilitat metropolitana després del coronavirus.

El document La mobilitat després de la COVID-19 a la metròpolis de Barcelona, destaca 21 mesures prioritàries, que es plantegen en 4 eixos d'actuació.

- » acord per una metròpolis amb més bicicletes i vianants
- » acord per la recuperació del transport públic com a servei essencial
- » acord per una nova mobilitat en l'entorn laboral
- » acord metropolità per preservar un aire net i saludable

L'AMB en el desenvolupament del pla director urbanístic metropolità, està duent a terme diferents tipus d'accions participatives, enfocats als àmbits polític, tècnic i ciutadà. Paral·lelament, ha llençat el concurs "Nusos i cruïlles" sobre

les grans avingudes metropolitanes que han de permetre transformar velles autovies i carreteres en corredors de transport públic d'alta capacitat i eixos ciclables, per tal que els grans eixos territorials que van del Llobregat al Besòs, passant per la B-30, esdevinguin avingudes que garanteixin accessibilitat en transport públic i transports no contaminants.

Com a referència, podem trobar la recent consulta internacional "Les Routes du futur du Grand Paris", promogut per diverses administracions i organismes públics francesos, on es realitza un estudi prospectiu i una sèrie de propostes amb la participació de quatre equips multidisciplinaris que cerquen adaptar mil quilòmetres de xarxes de transport als nous objectius pels horitzons de 2030 i 2050. Aquestes iniciatives plantegen solucions basades en urbanisme tàctic, amb un pla de treball on la consulta a la ciutadania i l'exposició de projectes està ben identificat. Les propostes tenen uns punts clau que busquen millorar el funcionament de la xarxa de vehicles, reduir el molèsties del trànsit d'autopistes, avançar a autopistes més ben integrades al territori i arribar a solucionar econòmicament sostenibles.



En aquesta referència es veuen mètodes que bé es podrien aplicar al nostre territori, com és el de generar un concurs internacional per debatre les qüestions de mobilitat de importants infraestructures com són les autopistes, el consens entre diferents administracions públiques per tal de generar aquest debat, la programació de fases i el procés participatiu per tal de comunicar i implicar la ciutadania, el punt de mira a llarg termini com és plantejar-se solucions per als objectius del 2050, i l'audàcia per replantejar-se una xarxa de transport arrelada al territori i que afecta a mil quilometres de recorregut.

En l'àmbit que ens ocupa, atès que es tracta de projectes d'una dimensió molt significativa, que requeriran importants inversions pressupostàries i una massa crítica suficient per a fer que els nous transports siguin viables, caldrà, segur, pensar en fer la transformació per fases, amb algunes intervencions tàctiques que permetin situar l'abast del canvi plantejar al llarg dels municipis metropolitans.

És una bona oportunitat per incorporar estratègies d'urbanisme tàctic a nivell metropolità, amb una visió més global del territori del que els ajuntaments tenen, al marge que les administracions municipals segueixin amb les iniciatives pròpies.

En aquest sentit, l'ús de l'urbanisme tàctic per fomentar els nous centres metropolitans esdevé interessant. Exemples com la ciutat dels 20-minuts, la Ville du Quart d'Heure o altres iniciatives de ciutats importants poden ser un camí a seguir, a la fi d'evitar els desplaçaments que es produeixen diàriament a les nostres carreteres i el col·lapse del territori, desincentivant la centralització de la regió, a fi d'afavorir tant l'activitat local com els desplaçaments curts i sostenibles. Esdevé clau per realitzar-ho, afavorir l'economia local i relació entre poblacions veïnes. Es podria incentivar proposant activitats basades en urbanisme tàctic que s'uessin alternant en els nous centres metropolitans, per tal que la ciutadania els percebi com a pols d'atracció del territori veí.



Avingudes Metropolitanes. Font: AMB. Il·lustració: Ibarz



En relació a aquests nous centres metropolitans, l'estructura de les avingudes metropolitanes recorren tot el territori i esdevindran els principals eixos estructuradors. Per tal de posar en valor aquests eixos, iniciatives com hem vist al cas de Bogotà, o altres casos de ciclovies tant a Amèrica Llatina com a Europa, són bons exemples de com fomentar una gran xarxa de connexions amb vehicles lleugers al llarg del territori, amb les avantatges associades que hem observat com ara el foment de l'esport i la interrelació social.

El foment de la bicicleta pública compartida és quelcom que ja s'està donant en el nostre territori, però cal donar un pas endavant en aquest sentit. Si bé, ens els últims anys, ens hem adonat de la importància de tenir una xarxa de transport públic intermunicipal, sigui amb autobusos, carrils segregats, xarxa de tren o estacions intermodals. Aquest pas s'ha de donar també en el cas de la bicicleta compartida. Actualment els serveis de bicicleta pública responen a un servei municipal, limitant el seu ús al límit estrictament administratiu. Igual que la xarxa de carrils bici ja l'estem entenent a nivell metropolità, i el conseqüent ús privat de la bicicleta, aquest servei s'hauria

d'entendre també com un servei metropolità. Trobem exemples a Holanda, territori que fa anys que té la cultura de la bicicleta, on els serveis de bicicleta pública compartida estan integrats a un abonament territorial.

Un altre dels casos d'estudi interessants de factible aplicació el trobem a l'estratègia de participació ciutadana en el cas de la pacificació de les places de Nova York, dut a terme per l'estudi Gehl architects. Per a convèncer l'alcalde Bloomberg, es van proveir no només de dades de mobilitat preses in situ i comptatges a peu de carrer, sinó també dels impactes econòmics, canvis censals o laborals. Van fer una feina exhaustiva realitzant entrevistes en profunditat a tots els residents i persones treballadores del carrer per tal de detectar-ne les necessitats, preferències, gustos i pors. Tot plegat els va permetre afinar el pla i garantir que durant la implementació de la prova pilot els espais conquerits estarien completament farcits de gent gaudint-los. L'alcalde els va exigir una apropiació ciutadana real dels espais guanyats a la circulació, i la seva efectivitat va ser clau per a fer callar les veus dels usuaris dels cotxes que no tenien cap altre argument que la seva pròpia renúncia.



Visió 2050 de la via A4 transformada. Les routes du Futur du Grand Paris. Crèdits: SUN - Shared Utility Networks





Iniciativa "Obrim Carrers" a Via Laietana. Font: Ajuntament de Barcelona



Festa de la Bicicleta en el seu pas per Plaça Espanya



# CONCLUSIONS

Sovint s'associa l'urbanisme tàctic a les pintures (grogues, en el cas de Barcelona) o al mobiliari col·locat en llocs inesperats. Però no és la forma el que qualifica l'urbanisme tàctic, sinó el pensament i la implementació que l'han generat. Es diu tàctic perquè és un urbanisme no reglat, no contemplat a cap pla general metropolitana i no previst a cap manual urbanístic. No és exactament una tècnica i tampoc no és un mètode, sinó que és més aviat una actitud. És tàctic en la mesura que se salta els mètodes tradicionals de l'obra pública (no requereix grans licitacions ni projectes executius signats per tècnics), i és aquí on rau el seu interès. És una nova manera de canviar els processos administratius i agilitzar els resultats que busca la ciutadania compromesa i que està disposada a participar dels canvis.

Tota nova manera de fer, comporta noves adaptacions. Per tal que es pugui establir aquest nou mètode, caldrà també que les institucions públiques i administracions s'adaptin a les noves formes de fer ciutat, i reformin les seves estructures per tal d'encabir aquesta nova metodologia. En aquest sentit, totes les disciplines han de treballar per un mateix objectiu i s'han de combinar esforços per arribar a un resultat satisfactori que afronti la complexitat dels projectes urbanístics. És important que en aquesta nova realitat, els departaments d'urbanisme i de mobilitat treballin coordinadament, per tal d'aproximar-se a l'urbanisme tàctic cal entendre totes les dificultats de manera integral, a fi de trobar solucions transversals.

El següent pas de l'urbanisme tàctic hauria de ser traspasar les fronteres administratives per entendre la ciutat com un sistema conjunt. És necessari donar una visió metropolitana a l'urbanisme tàctic. Entendre que si l'urbanisme tàctic es restringeix exclusivament a l'àmbit municipal, perd el seu gran potencial. El potencial d'aplicar l'urbanisme tàctic a escala metropolitana rau en què es pot superar la barrera pressupostària que malauradament els municipis pateixen, fent que l'èxit de la proposta tingui millors garanties. De

totes maneres, aquesta visió més global d'aplicació de l'urbanisme tàctic requereix un fort lideratge dels municipis i alcaldes, ja que ells tenen una visió de primera mà del que els seus ciutadans necessiten, i a més són la administració més propera amb la que tracten els ciutadans. Aquest tipus de lideratge s'hauria d'entendre no com a una imposició, sinó com una oportunitat per impulsar la participació, col·laboració i posada en comú de propostes.

Tot i que com hem analitzat, les solucions als reptes són heterogènies i cadascuna gaudeix de les seves particularitats, podem establir una sèrie de principis que tot projecte d'urbanisme tàctic ha de considerar:

- **Implementació de projectes lleugera, ràpida i econòmica**, potenciant un espai fent ús de materials temporals, econòmics i de ràpida posada en marxa.
- **Resolució dels problemes identificats i els buits en les infraestructures**, gràcies l'actuació de les comunitats i la resposta ràpida, es permet la implementació de les solucions pertinents a les necessitats que l'urbanisme tradicional no ha resolt.
- **Participació dels membres de la comunitat**, l'urbanisme tàctic permet ser una eina per la interacció de la ciutadania, amb la oportunitat de relacionar-se amb la resta de la comunitat, així com amb les administracions, recollint els comentaris i amb el retorn del feedback de les seves accions.
- **Crear un marc de confiança política i cívica**, on les institucions i els ajuntaments actuïn com a "facilitadors" dels canvis tàctics que la ciutadania vol assajar, proposar o impulsar. Aquí esdevé clau un lideratge entès com a col·laboració i no com a imposició d'un model pre-concebut des dels despatxos, encara que siguin els despatxos dels departaments dels organismes públics.
- **Flexibilitat en la utilització de l'espai urbà**, l'urbanisme tàctic té mecanismes per reconèixer quins dissennys actuals en alguns espais públics no són els adequats per



un bon funcionament, sigui per un mal plantejament inicial del projecte o per les noves necessitats de l'entorn, i ofereix les eines per replantejar i redistribuir aquest espai.

- **Suport a les iniciatives de base veïnal**, sovint els usuaris són els que saben el que necessiten, tot i no tenir les eines adequades o la capacitat comunicativa. Es en aquest cas quan l'urbanisme tàctic dona la oportunitat de tenir un lideratge des de baix cap a dalt, per manipular els espais i convertir-los en els entorns desitjats pels usuaris.
- **Igualar les oportunitats per tots els barris**, molts cops les comunitats més deprimides són les més beneficiades per l'urbanisme tàctic, ja que dona la possibilitat de noves solucions sense una planificació desmesurada ni una inversió econòmica important.
- **Voluntat intencionada de canvi gradual**, els projectes resultants de les pràctiques d'urbanisme tàctic solen ser arriscats i disruptius, projectes que les administracions no podrien proposar, i ni tan sols els concursos públics oberts hi arriben, ja que les seves idees es queden en un registre teòric.
- **Baix risc amb l'opció de grans resultats**, que l'urbanisme tàctic el defineixin la execució de projectes sense

gran inversió, no significa que els resultats assolits no puguin superar els que un planejament convencional pot oferir, i a més, molt són un canvi de paradigma en la concepció dels espais de la ciutat.

- **Compromís a curt termini i objectius reals**, la qual cosa permet un retorn immediat dels resultats. Tothom que camina pels espais públics transformats per l'urbanisme tàctic comprèn de manera immediata els beneficis o els errors dels projectes, i per tant es pot recollir "feedback" immediat.

Per acabar, doncs cal insistir que la mobilitat sostenible és sens dubte un dels grans reptes de les ciutats al segle XXI.

Aquest breu informe, encarregat per l'Àrea de Relacions Internacionals de l'AMB, ha de permetre conèixer les iniciatives més rellevants en matèria de projectes urbans amb capacitat transformadora cap a una nova mobilitat, i alhora emmarcar els propis projectes de l'AMB dins d'aquestes noves maneres d'aproximar-se a les intervencions a l'espai públic arreu del món. Sens dubte, l'urbanisme tàctic pot ser un aliat pel desenvolupament del PDU metropolità i en particular, per tot el que té a veure amb el projecte en curs de les avingudes metropolitanes, nusos i cruïlles.





# BIBLIOGRAFIA

STREETPLANS (2016). *Tactical Urbanist's Guide*

<http://tacticalurbanismguide.com/>

TRANS LINK (2020). *Tactical Urbanism Toolkit*

<https://new.translink.ca/-/media/translink/documents/rider-guide/travelsmart/tactical-urbanism-toolkit.pdf>

SMARTCITIESDIVE (2020). *Death of the downtown: How cities can rebuild using 'tactical urbanism'*

<https://www.smartcitiesdive.com/news/death-of-the-downtown-how-cities-can-rebuild-using-tactical-urbanism/587291/>

GONZÁLEZ DOMINGO, David (2012). *Evaluación de las Zonas 30 en Europa y definición de una Zona 30 revisada*. Testina d'Espécialitat. Departament Infraestructura del Transporte y del Territorio. UPC

SCIENCEDIRECT (2019). *Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism*

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1110016819300110#f0005>

MCRIT. *Interventions of tactical urbanism in the cities of Ríonegro and Montería, Colombia*

<http://www.mcrit.com/interventions-of-tactical-urbanism-in-the-cities-of-rionegro-and-monteria-colombia/>

ESPACIO LÚDICO (2018). *Placemaking Latinoamérica. La reconquista del espacio público*. Santiago de Chile. ISBN: 978-956-09223-0-4

MIKE LYDON. STREET PLANS (2020). *Tactical Urbanism. From Covid-19 Response to Recovery*. Universidad de Aveiro.

HAMILTON/BURLINGTON SOCIETY OF ARCHITECTS (2013). *Tactical Urbanism. Short-Term Action // Long-Term Change*. Ontario: Ontario Association Architects.

ARTS & PLANNING TOOLKIT. *Tactical Urbanism*

<https://artsandplanning.mapc.org/tactical-urbanism/>

BIKEUTAH. *Toolkit: Tactical Urbanism*

<https://www.bikeutah.org/tactical-urbanism>

MAIRIE DE PARIS. *Comparaison des coûts, temps de trajet et pollution émise selon le mode de transport utilisé*.

<https://www.paris.fr/pages/comparaison-des-couts-temps-de-trajet-et-pollution-emise-selon-le-mode-de-transport-utilise-4449>



OBSERVATORIO METROPOLITANO (2020). *París, ciudad de 15 minutos ¡Llega el Crono-urbanismo!*

<http://www.observatorioamba.org/noticias-y-agenda/noticia/paris-ciudad-de-15-minutos-llega-el-crono-urbanismo>

LA NETWORK (2020). *Proximidad urbana y amor por los lugares: Crono-urbanismo, Cronotopía y Topofilia.*

<https://la.network/proximidad-urbana-y-amor-por-los-lugares-crono-urbanismo-cronotopia-y-topofilia/>

CARLOS MORENO (2019). *La ville du ¼ d'heure : pour un nouveau chrono urbanisme!*

<http://www.moreno-web.net/la-ville-du-%C2%BC-dheure-pour-un-nouveau-chrono-urbanisme%E2%80%AF-pr-carlos-moreno/>

PARIS EN COMMUN. *Ville du 1/4h*

<https://annehidalgo2020.com/thematique/ville-du-1-4h/>

APUNTES SOBRE LA CIUDAD (2020). *La ciudad de los 15'*

<https://apuntessobrelaciudad.wordpress.com/2020/08/06/la-ciudad-de-los-15/>

CARLOS MORENO (2020). *Pourquoi il est temps de passer à la ville du quart d'heure?*

<http://www.moreno-web.net/wordpress/wp-content/uploads/2020/05/horssite-urbanisme.pdf>

CITY HALL OTTAWA. *The New Official Plan*

<https://engage.ottawa.ca/the-new-official-plan>

CITY HALL OTTAWA. *Official Plan*

<https://ottawa.ca/en/planning-development-and-construction/official-plan-and-master-plans/official-plan>

ECOLOGY OTAWWA. *The People's Official Plan and responding to the climate emergency*

<https://ecologyottawa.ca/2019/08/29/the-peoples-official-plan-and-responding-to-the-climate-emergency/>

RACHEL ALDRED (2020). *Low Traffic Neighbourhoods: what is the evidence from the mini-Holland interventions?*

<http://rachelaldred.org/research/low-traffic-neighbourhoods-evidence/>

RACHEL ALDRED, ANNA GOODMAN (2020). *Low Traffic Neighbourhoods, Car Use, and Active Travel: evidence from the People and Places survey of Outer London active travel interventions*

<https://osf.io/preprints/socarxiv/ebj89/>

SHOWCASE SUSTRANS. *Low Traffic Neighbourhoods – an introduction*

<https://www.showcase-sustrans.org.uk/news/introduction-to-low-traffic-neighbourhoods/?cn-reloaded=1>

SPICE SPOTLIGHT (2020). *Low traffic neighbourhoods*

<https://spice-spotlight.scot/2020/10/07/low-traffic-neighbourhoods/>

SHOWCASE SUSTRANS. *Re-imagining public spaces after Covid-19*

<https://www.showcase-sustrans.org.uk/news/reimagine-spaces-knowledge-sharing/>

LONDON LIVING STREETS (2018). *A guide to low traffic neighbourhoods.*

<https://londonlivingstreets.files.wordpress.com/2018/09/lcc021-low-traffic-neighbourhoods-detail-v9.pdf>

UK GOVERNEMENT (2020). *London Mini Hollands*

<https://www.gov.uk/government/case-studies/london-mini-hollands>

UK GOVERNEMENT (2020). *Case studies: Real-life examples of government activity*

<https://www.gov.uk/government/case-studies>

CENTRE FOR LONDON (2020). *The London conference 2020*

<https://www.centreforlondon.org/conference/london-conference-2020/>

TRANSPORT OF LONDON (2019). *Liveable Neighbourhoods*. London: Landor Links

<https://issuu.com/landorlinks/docs/liveableneighbourhoodspdf>

TRANSPORT OF LONDON (2019). *Liveable Neighbourhoods Programme Guidance*

<http://content.tfl.gov.uk/tfl-liveable-neighbourhood-guidance.pdf>

GEHL STUDIO (2016). *Action-Oriented Planning Tools*

[https://issuu.com/gehlarchitects/docs/action\\_oriented\\_planning\\_february\\_0/33](https://issuu.com/gehlarchitects/docs/action_oriented_planning_february_0/33)

PLATAFORMA URBANA (2009). *Cambios en New York: Cuando Broadway se hizo peatonal*

<https://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/08/17/peatonalizacion-de-broadway-nueva-york-entrevista-a-jeff-risom-gehl-architects/>

GEHL STUDIO. *Unrolling a welcome mat or the people of New York*.

<https://gehlpeople.com/projects/new-york-usa/>

GEHL STUDIO. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION NEW YORK (2014). *World Class Streets: Remaking New York City's Public Realm*

[https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issuu\\_561\\_new\\_york\\_world\\_class\\_stre](https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issuu_561_new_york_world_class_stre)

GEMA GENÉ. JORDI FERRE (2014). *Peatonalización de Nueva York*

<https://www.paisea.com/wp-content/uploads/PAISEA-29-ART-2a.pdf>

DANSK ARKITEKTUR CENTER (2010). *Loop City*

<https://www.youtube.com/watch?v=oxGFa7ddPKU>

RITA JUSTESEN (2011). *Nordhavnen – a city district at the water. Copenhagen: Portus Plus*

[http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus\\_plus/1\\_2011/Contribuciones/02\\_RitaJustesen.pdf](http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus_plus/1_2011/Contribuciones/02_RitaJustesen.pdf)

STATE OF GREEN. *Nordhavnen – Green Urban Development Copenhagen*

<https://stateofgreen.com/en/partners/cobe/solutions/nordhavnen-green-urban-development-and-mobility-in-copenhagen/>

VICTORIA STATE GOVERNMENT. *20-minute neighbourhoods*

<https://www.planning.vic.gov.au/policy-and-strategy/planning-for-melbourne/plan-melbourne/20-minute-neighbourhoods>

VICTORIA STATE GOVERNMENT. *Plan Melbourne 2017 - 2050*

<https://www.planning.vic.gov.au/policy-and-strategy/planning-for-melbourne/plan-melbourne>

LIVING ORGANIC NEWS. *Una ciudad de 20 minutos suena bien, pero convertirse en una es un gran desafío*.

<https://es.livingorganicnews.com/20-minute-city-sounds-good-becoming-one-is-huge-challenge-786049>

MPDI (2020). *From Tactical Urbanism Action to Institutionalised Urban Planning and Educational Tool: The Evolution of Park(ing) Day*

<https://www.mdpi.com/2073-445X/9/7/217/htm>

ESPAI AMBIENTAL COOPERATIVA. *Park(ing)Day Barcelona*

<https://parkingdaybcn.org/>

PLATAFORMA URBANA (2009). *¿Qué es el PARK(ing) Day?*

<https://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/11/01/%C2%BFque-es-el-parkingday/>



SMART CITIES DIVE. *REBAR Promotes Public Space With Surrealism*

<https://www.smartcitiesdive.com/ex/sustainablecitiescollective/interview-rebar-makes-simple-yet-powerful-statements-about-how-and-why-city-design/27344/>

CITY OF UTRECHT. *Bicycle parking Stationsplein*

<https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/>

CITY OF UTRECHT. *Cycling*

<https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/>

CENTRE FOR PUBLIC IMPACT (2019). *The rise of cycling in the urban areas of The Netherlands*

<https://www.centreforpublicimpact.org/case-study/focusing-bicycles-transport-urban-netherlands/>

BICYCLE DUTCH (2019). *Finally fully open: Utrecht's huge bicycle parking garage*

<https://bicycledutch.wordpress.com/2019/08/20/finally-fully-open-utrechts-huge-bicycle-parking-garage/>

CIUDAD EMERGENTE, STREET PLANS (2013). *Urbanismo Táctico 3. Casos Latinoamericanos.*

[https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/ut\\_vol3\\_2013\\_0528\\_17](https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/ut_vol3_2013_0528_17)

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. *Ciclovía Bogotana.*

<https://www.idrd.gov.co/ciclovía-bogotana>

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. *Historia Ciclovía Bogotana.*

<https://www.idrd.gov.co/historia-ciclovía-bogotana>

MALON URBANO. *Cabildos en malones*

<http://www.malonurbano.org/>

CIUDAD EMERGENTE. *Malón Urbano*

<https://ciudademergente.org/construir-tacticas/malon-urbano>

CIUDAD EMERGENTE. *La Mateada*

<https://ciudademergente.org/construir-tacticas/la-mateada>

EL GRAN MALÓN

<https://www.elgranmalon.cl/>

ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA (2020). *La mobilitat després de la COVID-19 a la metròpolis de Barcelona*

# URBANISME TÀCTIC

## EXEMPLES I APRENTATGES ARREU DEL MÓN

DESEMBRE 2020

ENCARREGAT PER:



ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

ELABORAT PER:



MEDIAURBAN