

# **MEDIDAS PARA UN ESPACIO PÚBLICO EN TRANSFORMACIÓN**

## **Metodología para la evaluación de las actuaciones urbanas del programa La Ciudad Amable en Andalucía 2013/15**

**Marta Reina Jiménez**

Universidad de Sevilla

Codirectores de la investigación: Carlos García Vázquez – Gaia Redaelli

E-Mail: martareina@yahoo.com

### **RESUMEN**

Este artículo es parte de una tesis doctoral en proceso cuyo objetivo es evaluar la iniciativa sobre política de espacio público de la Junta de Andalucía llamada La Ciudad Amable. Este es un programa piloto que pretende sensibilizar, formar e intervenir en el espacio público y la movilidad urbana. A la vez, este programa propone un cambio en las políticas de espacio público actuando en la ciudad consolidada e incorporando en el debate cuestiones como la movilidad sostenible y la participación ciudadana. La metodología elegida para evaluar la eficiencia y eficacia de las 52 intervenciones llevadas a cabo dentro del programa La Ciudad Amable en su primera etapa piloto es la evaluación de procesos. Este tipo de evaluación permite identificar las medidas y procedimientos puestos en marcha en cada intervención así como desarrollar y comprender los elementos clave y las barreras que pueden afectar en su proceso de implementación.

**Palabras clave:** evaluación, políticas espacio público, movilidad, participación

### **ABSTRACT**

The following paper is part of a doctoral thesis still in progress whose aim is to evaluate the public space policy initiative of the Regional Government of Andalusia called The Friendly City. It is piloting program which seeks to raise awareness, deliver training and intervention in public spaces and urban mobility. This program proposes a change in the current public space policies by working in the already consolidated city and incorporating sustainable mobility and citizen participation in the urban debate. Process evaluation is the methodology chosen to assess the efficiency and effectiveness of the 52 interventions carried out by The Friendly City program in its initial piloting year. This type of evaluation allows us to identify the measures and procedures used in each intervention as well as to develop an understanding of the driving factors and the barriers affecting the overall success of their implementation.

**Key words:** evaluation, public space policies, mobility, participation

## 1. ANTECEDENTES

El programa La Ciudad Amable (en adelante LCA), es una iniciativa de la Consejería de Fomento y Vivienda, a través de la Dirección General de Rehabilitación y Arquitectura, en colaboración con la de Movilidad y la de Infraestructuras. Su objetivo general es el de generar, junto con ayuntamientos y agentes sociales, una nueva forma de intervenir en el espacio público.

Su estrategia es la de trabajar a la vez en la sensibilización y actuación en el entorno urbano consolidado con un enfoque post-desarrollista. Esto es, intervención en la ciudad existente vs consumo de territorio, medios activos de transporte (caminar y bicicleta) vs ciudad del automóvil, e implicación ciudadana vs políticas de arriba-abajo.

LCA se inicia en 2013 y se articula en torno a tres fases de desarrollo complementarias: Formación, Creación y Difusión.

La fase de Formación tuvo un primer ciclo de conferencias y talleres sobre movilidad, espacio público y participación en las ocho provincias andaluzas, y un segundo ciclo que proponía un debate en red entre ayuntamientos sobre sus situaciones particulares y el tipo de soluciones posibles. En esta fase se organizaron además conferencias en las tres Escuelas de Arquitectura de Andalucía y se estableció un acuerdo con la Consejería de Educación para desarrollar un programa piloto a nivel escolar. En esta fase participaron más de 700 personas.

Después de la fase formativa, se puso en marcha una segunda fase de Creación, que pretendía poner en práctica los principios de LCA mediante la intervención en el ámbito urbano. Tres categorías definen las tipologías de propuestas: la categoría *Islas ambientales* interviene sobre áreas urbanas, donde a través de la jerarquización del viario e intervenciones sobre la movilidad se puede reducir la presencia de tráfico motorizado. Promueve la movilidad peatonal y en última instancia la recuperación del paisaje urbano; *Espacios habitables* pretende intervenir sobre plazas o secuencias urbanas, privilegiando la creación de lugares de convivencia y relaciones sociales a través de la activación y mejora de la calidad ambiental y paisajística. Por último, *Vías Sostenibles* promueve la construcción de vías ciclistas para facilitar el uso cotidiano de la bicicleta a favor de un cambio hacia los medios activos de transporte.

En tercer lugar, en la fase de Divulgación, se pretende trasladar a la sociedad el debate sobre el espacio público, mediante la transferencia de conocimiento y la celebración de acciones urbanas temporales implicando a asociaciones y colectivos de defensa del espacio público y la movilidad sostenible. Otro de sus objetivos es la edición de un Manual de Buenas Prácticas y técnicas de intervención en el espacio público, para facilitar la acción en el espacio público a organizaciones ciudadanas, así como dar herramientas proyectuales a profesionales en cuestiones como permeabilidad del suelo, vegetación autóctona, uso de la sombra en el clima mediterráneo, materiales de construcción kilómetro cero y reciclado, etc. Por último, contempla la edición de un Manual de Calmado de Tráfico adaptado a la realidad andaluza.

En 2014 el programa LCA fue seleccionado por el Comité Hábitat Español del Ministerio de Fomento, como una de las seis mejores prácticas urbanas del país, dentro del programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat), pudiendo optar así al Premio Internacional de Mejores Prácticas para la Mejora de las Condiciones de Vida de Dubái 2014. Finalmente, quedó incluida en la Lista de Finalistas dentro de la categoría BEST. Más recientemente, en abril de 2016, ha resultado finalista en la XIII Bienal Española de Arquitectura y Urbanismo en la categoría de Investigación.

### **Oportunidad y objeto de esta línea de investigación**

En enero de 2015, después de una primera andadura del programa y finalizada la primera convocatoria de actuaciones en los municipios, los responsables del mismo celebraron un primer encuentro de autoevaluación. Ahí se concluyó la necesidad de una evaluación final del programa, una vez que los proyectos piloto de la fase de Creación estuvieran ejecutados o a punto de completarse.

Esta investigación, por tanto, se inserta en otra de mayores aspiraciones. De un lado, más teórico, pretende contribuir al conocimiento del proceso de evolución de la renovación del espacio público en Andalucía y, de otro, con un punto de vista práctico, pretende realizar una evaluación completa del programa LCA a modo

de caso de estudio. El objetivo final de esta evaluación es proponer medidas de mejora y ofrecer un resumen de herramientas útiles a la hora de intervenir en el espacio público.

Investigaciones previas de referencia, sobre el espacio público de Andalucía, son la de Paula Álvarez y José María Galán sobre nuevos modos de intervención en el espacio público y sus posibles aplicaciones al caso andaluz (ÁLVAREZ BENITEZ, P. y GALÁN CONDE, J.M, 2011) y el Atlas del Espacio Público de Andalucía elaborado en 2015 por el equipo Andalucía Transversal asociado a la Universidad de Sevilla (ANDALUCÍA TRANSVERSAL, 2015). Este mapa de Andalucía ubica las actuaciones de LCA por provincias, tanto las propuestas como las seleccionadas. Así mismo, la memoria de la investigación realiza una breve evaluación del programa.

Sobre políticas de espacio público, esta investigación sigue la línea marcada por el trabajo de Miquel Martí, de la Universidad Politécnica de Cataluña. Especialmente su análisis de la evolución del proceso de renovación del espacio público de Barcelona desde 1979 hasta 2003 (MARTÍ, M., 2004) y su investigación comparada sobre políticas de espacio público en nueve ciudades europeas, entre las que se encuentra Sevilla (MARTÍ, M. 2013).

## 2. ANÁLISIS DE ACTUACIONES URBANAS DE LA CIUDAD AMABLE 2013\_2015

### 2.1. Propuestas presentadas

Como se ha expuesto anteriormente, la fase de Creación de LCA supone la materialización de los objetivos del programa. Para esta fase, se invitó a los 776 municipios andaluces a presentar propuestas de intervención en el espacio público para su cofinanciación. En la primera convocatoria, realizada en julio de 2013 a modo de experiencia piloto, 204 municipios presentaron propuestas. Esto supone el 26 % del total de municipios andaluces y el 52% de los municipios adheridos al programa. La distribución por categorías es la siguiente: 58 Islas Ambientales, 96 Espacios Habitables y 50 Vías Sostenibles.

TIPO ACTUACIÓN	OBJETIVO	Frecuencia
<b>Islas ambientales</b>		
Peatonalizaciones y secuencias urbanas	Peatonalizaciones de calles de uso comercial intenso y/o tratamiento de la calidad espacial de secuencias urbanas	25
Islas ambientales	Medidas de calmado del tráfico, jerarquización del viario y eliminación del tráfico de paso en centros históricos y barriadas residenciales	11
Accesos a municipios	Tratamiento paisajístico y mejora de accesibilidad en las principales entradas de los municipios	5
Bordes urbanos	Relación del área urbana y su contexto: tránsito peatonal, permeabilidad y relación visual	3
Itinerarios peatonales	Acondicionamiento de rutas seguras para peatones	14
<b>Espacios habitables</b>		
Huertos urbanos	Huertos urbanos, que amplían los usos de espacios abandonados	10
Plazas sin uso	Tratamiento de plazas existentes pero con poco uso debido, generalmente, a la falta de accesibilidad o confort ambiental	25
Vacio urbano programado	Activación de espacios públicos programados en estado de abandono o desuso	17
Salón equipamiento	Tratamiento de los accesos a equipamientos urbanos mejorando su conexión con el espacio público y facilitar su accesibilidad	6
Calidad paisaje urbano	Intervenciones tácticas de mejora de la calidad del paisaje urbano respecto a la seguridad, confort y condiciones para el disfrute	16
Travesía	Tratamiento de travesías urbanas priorizando el tránsito peatonal y la escala humana	12
Pasarela peatonal	Conexión entre áreas residenciales y/o equipamientos a través de puentes o pasarelas peatonales	4
Camino escolar	Mejora de los entornos y accesos a los centros educativos	6
<b>Vías sostenibles</b>		
Carril bici unión núcleo y equipamientos	Vías ciclistas que conectan equipamientos con centros urbanos o con zonas residenciales	19
Carril bici unión núcleos urbanos	Vías ciclistas conectando núcleos urbanos dispersos	18
Carril bici urbano	Vías ciclistas de carácter urbano	13

Tabla 1. Número de actuaciones presentadas según tipos. Elaboración propia

La variedad de propuestas presentadas por los ayuntamientos es lógica si se tiene en cuenta la diversidad de situaciones (usos, localizaciones) y características (número de habitantes, objetivos) de cada municipio. Sin embargo, se aprecian tres tendencias dominantes:

1. Actuaciones cuyo objetivo principal es la mejora de la calidad del espacio público de ~~ambitos~~ en un abanico amplio de morfologías y situaciones urbanas (plazas, vacíos urbanos programados, secuencias urbanas...)
2. Peatonalizaciones en áreas comerciales consolidadas y céntricas, optando por eliminar completamente la presencia de coches en preferencia a otras opciones que promueven la convivencia entre vehículos y peatones (opción de Islas Ambientales, zonas 30, zonas 10, espacios compartidos...)
3. Vías ciclistas de conexión inter urbana entre núcleos residenciales dispersos o entre estos y áreas de actividad (polígonos industriales o equipamientos) que en los últimos tiempos se han ido situando a las afueras de los municipios.

Por último, resulta también destacable, por el número de veces que se repite y lo complejo de la situación, el tratamiento de travessías urbanas.

## 2.2. Propuestas seleccionadas

La Consejería de Fomento y Vivienda, a través de un comité de selección, escogió 52 propuestas para su cofinanciación. La inversión prevista para todas ellas ascendió a 11,11 millones de euros, con una media de 213.653 euros por actuación. El marco temporal para el desarrollo de estos proyectos fue de dos años.

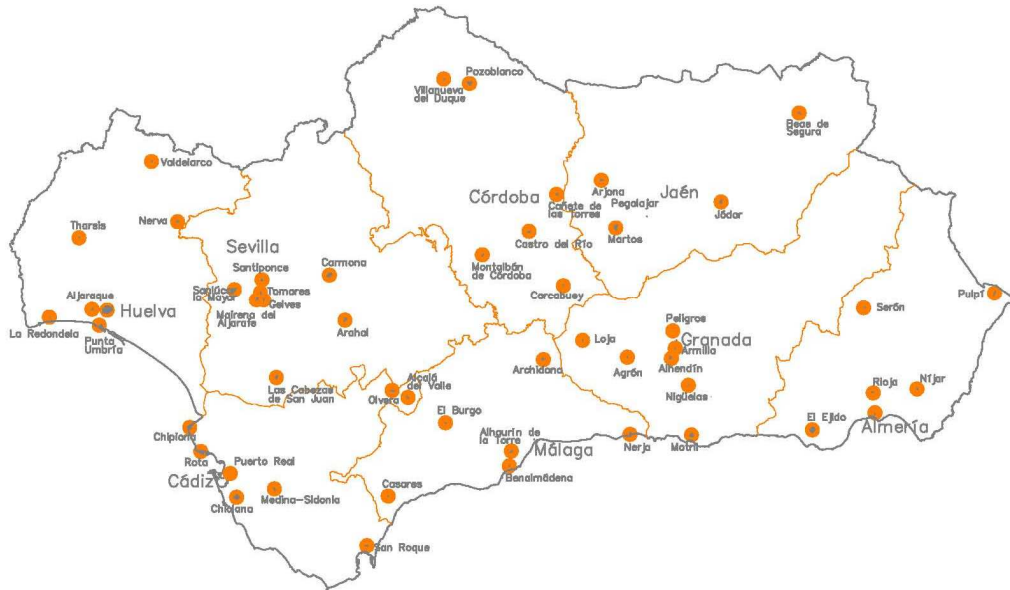


Figura 1. Mapa de Andalucía con la localización de las actuaciones seleccionadas. Elaboración propia a partir de datos aportados por el programa La Ciudad Amable.

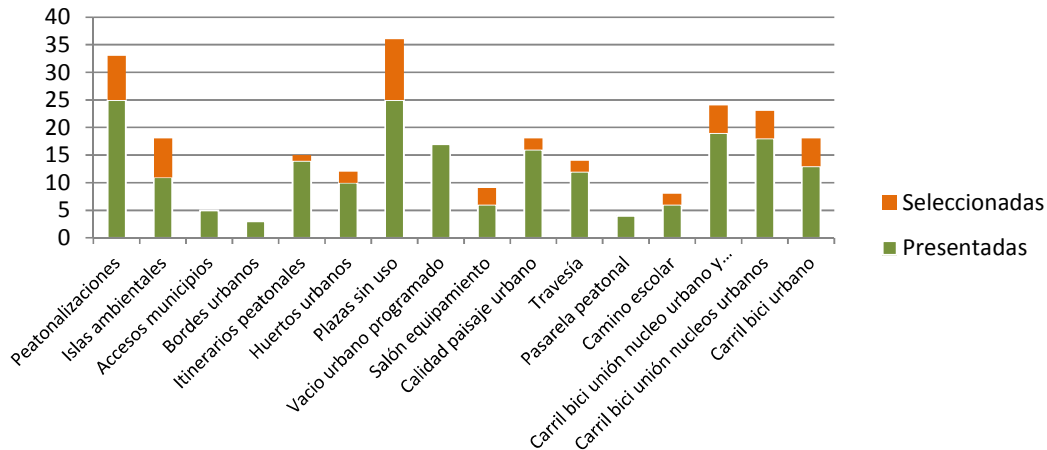


Tabla 2. Número de propuestas presentadas y seleccionadas, por categorías. Elaboración propia

Al analizar los datos, se observa un mayor número de propuestas seleccionadas en las tipologías más frecuentemente presentadas, aunque de entre las actuaciones en vacíos urbanos programados, de las que se presentan 17, no hay ninguna seleccionada. Tampoco hay, entre las elegidas, actuaciones en los accesos y bordes urbanos ni de pasarelas peatonales. La distribución geográfica es, en términos generales, equitativa no apreciándose tendencias de concentración destacables en provincias o áreas geográficas concretas.

### 3.OBJETIVO

En consonancia con el objetivo general de la tesis, el objetivo de este trabajo es el desarrollo de una metodología capaz de evaluar las actuaciones seleccionadas por LCA y que forman el resultado material del programa. A través del análisis de las estrategias, planteadas a lo largo de todo el proceso y en cada una de las actuaciones, se busca sistematizar la extracción de información relevante que nos permita:

1. Identificar qué medidas se han llevado a cabo en cada una de las actuaciones para cumplir con los objetivos establecidos por el programa
2. Valorar de entre estas medidas cuáles son las más acertadas
3. Detectar las barreras encontradas a lo largo del proceso para llevar a buen término estas medidas y, en el extremo opuesto, los elementos clave que han ayudado a su consecución

Es decir, adquirir los conocimientos latentes acumulados en las prácticas urbanas promovidas por LCA, establecer pautas de mejora para siguientes ediciones del propio programa y recopilar estrategias de éxito trasladables a otras experiencias.

El método de análisis es principalmente cualitativo, pero complementado con un análisis cuantitativo, diferenciando sucesivas fases de análisis que llevan a sintetizar y sistematizar la información útil y generar las primeras conclusiones relevantes para la investigación general en la que se enmarca.

### 4.CASOS DE ESTUDIO

Para la puesta en práctica de la metodología de evaluación, se ha centrado el estudio en tres de las actuaciones que, hasta la fecha, han llegado al final de su ejecución de forma que se puedan evaluar el proceso de forma completa. Además se han seleccionado tres tipologías diferentes dentro de las más frecuentes:



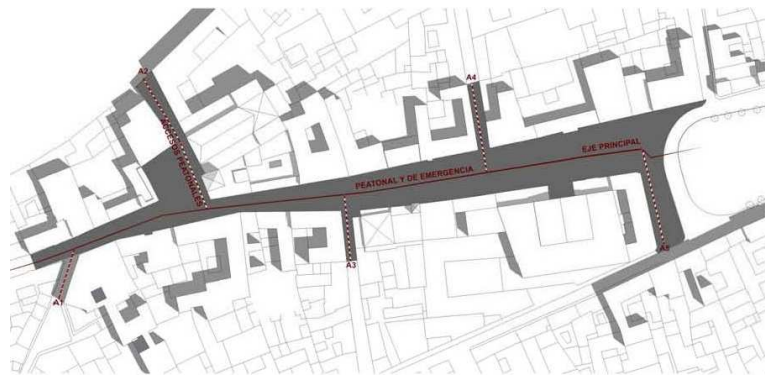


**Fotografías: Carlos de Paz**

localización: Almería  
 actuación: Recuperación de plaza Muñoz y su entorno  
 superficie: 1.504 m<sup>2</sup>  
 inversión: 241.125,9 €  
 redactor: Ramón de Torres  
 proyecto 2013 / construcción 2015

**Descripción ámbito de actuación:**  
 Plaza situada en el Conjunto Histórico de Almería generada por la dilatación de la calle La Reina, por la que discurría la muralla construida en el siglo X. Rodeada de edificios residenciales de distintas épocas y desigual valor arquitectónico. Con el paso del tiempo había quedado como un espacio residual, sin uso y de difícil acceso, rodeado de coches aparcados y contenedores de basura y con un mobiliario urbano escaso y poco confortable.

**Breve descripción de la actuación:**  
 Extensión del ámbito de actuación uniendo en plataforma única la plaza Muñoz con las calles Roma, Márquez, Pizarro y la Reina. Uso de la vegetación y el diseño del mobiliario urbano para crear un lugar de estancia y mejorar las condiciones de confort.



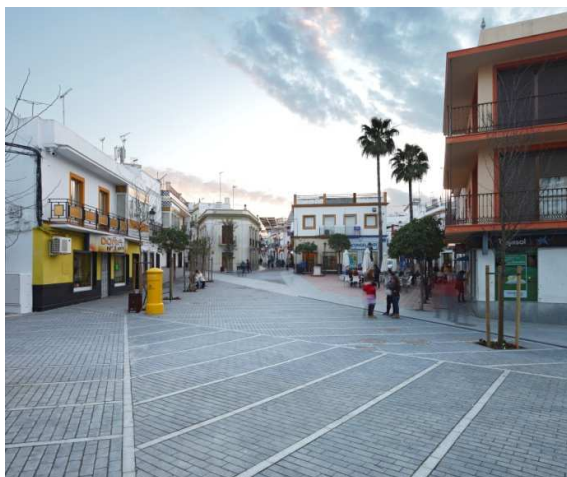
Plano y fotografías: José M. Calderón y Jesús Lucero

localización: Medina Sidonia  
actuación: Peatonalización de calle San Juan  
superficie: 2.361 m<sup>2</sup>  
inversión: 436.256 €  
redactor: José M. Calderón / Jesús Lucero  
proyecto 2013 / construcción 2015

Descripción ámbito de actuación:  
La calle San Juan es la vía que vertebra todo el centro del municipio. Conecta la Plaza de la Cruz con la Plaza de España. Además, conforma el núcleo de la actividad ciudadana del municipio por albergar hitos urbanos de especial relevancia. La estructura de la calle estaba compuesta por acera, calzada, acera, junto con el espacio destinado a aparcamiento de vehículos.

Breve descripción de la actuación:  
Peatonalización de la calle San Juan que se enmarca en una estrategia más ambiciosa de implantar un modelo que prioriza la movilidad peatonal frente a cualquier otro medio de transporte mecánico dentro de la zona centro de la localidad.





**Fotografías: Pablo Días-Fierros**

**Descripción ámbito de actuación:**  
 Secuencia urbana formada por la Plaza de los Mártires del Pueblo, la contigua Plaza de la Mujer Trabajadora y el inicio de la Calle Real (ahora Maestro Juan Marín de Vargas), presidida por la Ermita y la Plaza de San Roque.

**Breve descripción:**  
 Isla Ambiental compuesta por un eje peatonal comercial y de estancia, uniendo varias plazas entre sí y con el principal eje comercial y de servicios del municipio. Conexión espacial de secuencia urbana que estaba dividida por el continuo flujo de coches y el aparcamiento descontrolado. Mejora del confort climático que en verano.

**localización:** Las Cabezas de S. Juan  
**actuación:** Adecuación urbana del eje Plaza de los Mártires y calle Juan Marín de Vargas  
**superficie:** 2.300 m<sup>2</sup>  
**inversión:** 241.999,88 €  
**redactora:** Sara Tavares Costa  
**proyecto 2013 / construcción 2015**



## **5.HIPÓTESIS**

Las experiencias piloto, soluciones de pequeña escala con presupuestos ajustados, acumulan información susceptible de ser transferida como estrategias a otros contextos urbanos. Además, su análisis profundo puede aportar información útil para evaluar el propio programa donde se enmarcan.

Evaluar todo el proceso, diseño de la propuesta, implantación y estado final, permitirá conocer cómo y hasta qué punto se han alcanzado los objetivos perseguidos por LCA en cuanto a sostenibilidad, calidad espacial y gobernabilidad.

La evaluación de proceso permitirá conocer además, a través de la red de actores, los retos encontrados en el camino e identificar qué medidas se han llevado a cabo para enfrentarse a ellos. El análisis de esta base de datos puede aportar información valiosa sobre qué es lo que falla y como se puede mejorar.

## **6.METODOLOGÍA**

El programa LCA cuenta, como se ha visto con anterioridad, con gran variedad de experiencias de distinta naturaleza. Para esta situación se ha considerado como herramienta de análisis más adecuada la evaluación del proceso. La evaluación de proceso intenta cubrir todas las actividades que se llevan a cabo a lo largo del proyecto, los factores positivos y negativos que influyen en las medidas de implementación y aportar información para su mejora (Dziekan et al. 2013). Además, incluye la percepción de las personas implicadas en la actuación por lo que cuenta con elementos de contraste.

Se usa como modelo la metodología de evaluación desarrollada por el proyecto europeo CIVITAS, iniciativa co-financiada por la Comisión Europea, que introduce estrategias innovadoras para el paso a una movilidad sostenible en las ciudades. Esta iniciativa, que comenzó en 2002, lleva aparejado un proceso de evaluación continuo para identificar buenas prácticas y pautas transferibles. Se basa en analizar las medidas concretas llevadas a cabo en cada ciudad europea participante así como en la experiencia de los actores involucrados (Dziekan et al. 2013). Se trata, por tanto, de una situación equiparable por el objetivo último del programa, la variedad de actuaciones y por analizar también ciudades con realidades muy diferentes.

Siguiendo este modelo, el estudio se estructura sobre la siguiente secuencia:

1. Obtención de datos e información relevante a través de las siguientes técnicas: revisión de documentos, entrevistas, documentación técnica de los proyectos y análisis bibliográfico.
2. Identificación de las medidas empleadas en cada propuesta para cumplir con los objetivos de LCA y categorización de estas medidas en una base de datos que permita su análisis y comparación.
3. Identificación de barreras encontradas y elementos clave para la implementación de las medidas adoptadas a lo largo de todo el proceso: inicial, desarrollo y final.

Se recuerda aquí que, aunque en esta parte de la investigación la metodología propuesta se pone en práctica con 3 actuaciones, el objetivo general es aplicarla a todas las actuaciones seleccionadas.

## **7. IDENTIFICACION DE MEDIDAS PARA CUMPLIR LOS OBJETIVOS DE LA CIUDAD AMABLE**

### **7.1. Definición de objetivos**

Los objetivos que el programa de LCA se plantea para las actuaciones en el espacio público son : mejora de la calidad urbana y ambiental, activación del espacio público, innovación y creatividad, movilidad sostenible (accesibilidad y conectividad), eficiencia energética y sostenibilidad, posibilidades de reproducción del modelo, participación e integración social, fomento del empleo.

Estos objetivos vienen definidos en el Documento de Instrumentación General y son comunes para todos los proyectos.

ESTRATEGIA	OBJETIVO	DEFINICIÓN
CALIDAD URBANA Y AMBIENTAL	CU.1: Mejora calidad urbana y ambiental	Mejora del paisaje urbano, de la calidad arquitectónica y urbanística de la escena urbana. Puesta en valor de elementos patrimoniales. Mejora de la calidad ambiental, amortiguación de ruidos y de la incidencia solar directa en verano
	CU.2: Activación del espacio público	Fomento de usos revitalizadores, actividades colectivas, iniciativas públicas o privadas, etc.
	CU.3: Innovación y Creatividad	Propuesta de soluciones creativas o innovadoras en los espacios públicos y sectores urbanos, tanto en el proceso como en la solución adoptada
SOSTENIBILIDAD	SO.1: Movilidad sostenible. Accesibilidad y Conectividad	Medidas de potenciación de desplazamientos no motorizados (peatón y bicicleta). Mejora de la accesibilidad de espacios públicos y equipamientos. Fomento de la conexión entre los espacios públicos y de estos con el entorno
	SO.2: Eficiencia energética y sostenibilidad	Medidas de eficiencia energética en la construcción del espacio público, en su mantenimiento, así como en los servicios urbanos
GOBERNANZA	GO.1: Posibilidades de reproducción	Capacidad de poder extrapolar el modelo de intervención desarrollado a otras áreas de la ciudad
	GO.2: Participación e Integración social	Intervención de los usuarios en la valoración de los espacios existentes y en la toma de decisiones con respecto a su transformación
	GO.3: Fomento del empleo	Capacidad de movilizar empleo local en la construcción, mantenimiento y activación de los espacios públicos

Tabla 3. Objetivos de LCA para las actuaciones en el espacio público. Elaboración propia a partir del Documento de Instrumentación general de La Ciudad Amable

## 7.2. Medidas utilizadas. Visión general

El punto de partida del proceso de evaluación de las actuaciones es identificar las medidas más destacadas que ha adoptado cada proyecto para cumplir los objetivos definidos en el apartado anterior. Analizando esta base de datos se puede tener además una visión de conjunto que arroje luz sobre qué medidas son más comunes y cuáles, por el contrario, tienen un carácter más específico.

En este punto hay que hacer hincapie en que se toman en consideración las medidas que destacan en cada actuación, por lo que necesariamente, hay otras que quedan fuera del análisis. El criterio de selección viene definido por la relevancia que arquitectos redactores y técnicos municipales le conceden en la documentación del Proyecto de Ejecución, principalmente en la memoria y presupuesto, y en las entrevistas.

OBJETIVOS DE LCA	NÚMERO DE MEDIDAS
CU.1: Mejora calidad urbana y ambiental	7
CU.2: Activación del espacio público	5
CU.3: Innovación y Creatividad	5
SO.1: Movilidad sostenible. Accesibilidad y Conectividad	5
SO.2 Eficiencia energética y sostenibilidad	9
GO.1: Posibilidades de reproducción del modelo	2
GO.2: Participación e Integración social	3
GO.3: Fomento del empleo	2

Tabla 4. Número de medidas identificadas por objetivos. Fuente: Elaboración propia

En total, en las tres actuaciones analizadas, se han identificado 30 medidas diferentes. El mayor número de medidas, un total de nueve, tienen como objetivo la Eficiencia Energética y Sostenibilidad. En el extremo opuesto, para el objetivo de Reproducción del Modelo, solo se ha identificado una.

Las que más se repiten aplicándose simultáneamente en los 3 casos son: generar espacios para el descanso (CU.1.2), uso del pavimento continuo (CU.2.2), eliminación de aparcamientos (SO.1.2) y calmado del tráfico (SO.1.3). En dos casos se han peatonalizado calles (SO.1.4).

### 7.3. Medidas concretas. Identificación por objetivos

#### CU. MEDIDAS RELATIVAS A LA MEJORA DE LA CALIDAD URBANA Y AMBIENTAL DEL ESPACIO

##### CU.1: Mejora de la calidad urbana y ambiental

Para identificar las medidas correspondientes a este objetivo se han tomado de referencia las 12 Criterios de Calidad para el espacio público definidos por Jan Gehl (Gehl y Svarre, 2013). Estos criterios se agrupan como sigue:

1. Protección: contra el tráfico y accidentes, sensación de seguridad, y protección contra sensaciones desagradables tanto climáticas como de polución, ruido, etc.
2. Confort: posibilidades para pasear, de estancia, para sentarse, ver, escuchar y hablar, y realizar actividades de juego y ocio
3. Disfrute: escala humana, posibilidad de disfrutar de los aspectos positivos del clima y de tener sensaciones positivas a través de la calidad estética

PROYECTO / CIUDAD	MEDIDA N°	BREVE DESCRIPCIÓN
Recuperación de la plaza Muñoz y entorno / Almería	CU.1.1	Aumento de arbolado y zonas verdes
	CU.1.2	Espacios de descanso
	CU.1.3	Eliminación de obstáculos para el paseo
Adecuación del eje plaza de los Mártires y calle Juan Marín de Vargas / Las Cabezas de San Juan (Sevilla)	CU.1.2	Espacios de descanso
	CU.1.3	Eliminación de obstáculos para el paseo
	CU.1.4	Protección contra el sol a través de toldo
Peatonalización de calle San Juan / Medina Sidonia (Cádiz)	CU.1.2	Espacios de descanso
	CU.1.5	Espacios de estancia
	CU.1.6	Puesta en valor de elementos históricos. Marca en el pavimento para señalar los edificios destacados.
	CU.1.7	Puesta en valor de elementos históricos. Iluminación monumental

##### CU.2: Activación del espacio público

Siguiendo los 10 Principios Básicos para diseñar espacios flexibles de Mínguez, Vera y Meseguer (2013) donde se relaciona la flexibilidad del espacio público con su capacidad para acoger la diversidad urbana, entendida como la variedad de actividades económicas y sociales que se pueden generar en el entorno urbano. Se trata de medidas relativas a la eliminación de obstáculos y favorecer la actividad y el uso.

PROYECTO / CIUDAD	MEDIDA N°	BREVE DESCRIPCIÓN
Recuperación de la plaza Muñoz y entorno / Almería	CU.2.1	Conexión directa con los accesos a las viviendas
	CU.2.2	Pavimento continuo
Adecuación eje plaza de los Mártires y c/ Juan Marín de Vargas / Las Cabezas de San Juan (Sevilla)	CU.2.3	Focos de atracción
	CU.2.4	Conexión directa de la plaza con los accesos a las viviendas, comercios y edificios singulares
	CU.2.2	Pavimento continuo
Peatonalización de calle San Juan / Medina Sidonia (Cádiz)	CU.2.2	Pavimento continuo
	CU.2.4	Bandas funcionales: acceso comercios y viviendas, estancia, paseo
	CU.2.5	Elementos urbanos multifuncionales: escalinata - banco

### CU-3: Innovación y Creatividad

Basado en el estudio de Manuel Fernández sobre Creatividad Urbana (Fernández, 2015)

PROYECTO / CIUDAD	MEDIDA N°	BREVE DESCRIPCIÓN
Recuperación de la plaza Muñoz y entorno / Almería	CU.3.1	Pedagogía urbana: cambio de pavimento para señalar toda el área histórica que comprende la actuación
	CU.3.2	Inteligencia colectiva: incorporar la memoria colectiva para delimitar el ámbito de actuación
	CU.3.3	Gestión social del hábitat
Adecuación del eje plaza de los Mártires y calle Juan Marín de Vargas / Las Cabezas de San Juan (Sevilla)	CU.3.4	Experimentación con el diseño
	CU.3.5	Interpretación de la componente histórica del lugar



Medina Sidonia. Encuentro calle San Juan con plaza La Cruz. Elemento multifuncional: escalones que sirven para sentarse. Proyecto: José M. Calderón y Jesús Lucero. Foto: Marta Reina



Las Cabezas de San Juan. Plaza de los Mártires. El toldo recrea la función de puerta urbana desde la ronda hacia el centro histórico. Proyecto: Sara Tavares Costa. Foto: Marta Reina

## SO. MEDIDAS RELATIVAS A LA SOSTENIBILIDAD

### SO.1: Movilidad sostenible. Accesibilidad y Conectividad

Referidas a las recomendaciones de Alfonso Sanz para calmado del tráfico (Sanz, 2008).

PROYECTO / CIUDAD	MEDIDA N°	BREVE DESCRIPCIÓN
Recuperación de la plaza Muñoz y entorno / Almería	SO.1.1	Plataforma única
	SO.1.2	Eliminación aparcamientos
	SO.1.3	Calmado del tráfico con señalización y cambio de pavimento
Adecuación del eje plaza de los Mártires y calle Juan Marín de Vargas / Las Cabezas de San Juan (Sevilla)	SO.1.4	Peatonalización del inicio de la secuencia urbana donde se sitúan la mayoría de comercios de restauración
	SO.1.2	Eliminación aparcamientos
	SO.1.3	Calmado del tráfico
Peatonalización de calle San Juan / Medina Sidonia (Cádiz)	SO.1.4	Peatonalización
	SO.1.5	Eliminación aparcamientos

### SO.2: Eficiencia energética y sostenibilidad



Según el listado de recomendaciones de ahorro y eficiencia energética publicadas en *Sostenibilidad urbana y transición energética: Un desafío institucional* (Páez García, 2009)

PROYECTO / CIUDAD	MEDIDA N°	BREVE DESCRIPCIÓN
Recuperación de la plaza Muñoz y entorno / Almería	SO.2.1	Materiales constructivos de bajo consumo producidos en la región
	SO.2.2	Estudio previo de materiales locales
	SO.2.3	Reciclado de chatarra para mobiliario urbano
	SO.2.4	Reutilización de mobiliario urbano existente
Adecuación del eje plaza de los Mártires y calle Juan Marín de Vargas / Las Cabezas de San Juan (Sevilla)	SO.2.5	Luminarias con intensidad controlable
	SO.2.6	Luminarias de bajo consumo
	SO.2.7	Reciclaje de agua a través de colector propio de pluviales
	SO.2.8	Aumento arbolado y zonas verdes
	SO.2.9	Reutilización de acerado existente nivelando la calzada con nuevo relleno para conseguir la plataforma única
Peatonalización de calle San Juan / Medina Sidonia (Cádiz)	SO.2.6	Luminarias de bajo consumo



Plaza Muñoz de Almería. Detalle de pavimento reciclado de canteras locales. Proyecto: Ramón de Torres. Foto: Santiago Copado

Las Cabezas de S. Juan. Calle Juan Martín de Vargas. Peatonalización en plataforma única manteniendo acerado existente. Proyecto: Sara Tavares Costa. Foto: Pablo Díaz-Fierros

## GO. MEDIDAS RELATIVAS A LA MEJORA DE LA GOBERNANZA

### GO.1: Posibilidades de reproducción del modelo

Hace referencia al objetivo más general del programa LCA de promover actuaciones piloto que los propios ayuntamientos puedan llevar a cabo sin depender económicamente de otras instituciones y que encajen en las estrategias municipales sobre espacio público.

PROYECTO / CIUDAD	MEDIDA N°	BREVE DESCRIPCIÓN
Recuperación de la plaza Muñoz y entorno / Almería	GO.3.1	Propuesta piloto con potencial desarrollo en otros casos similares
Adecuación del eje plaza de los Mártires y calle Juan Marín de Vargas / Las Cabezas de San Juan (Sevilla)	GO.3.2	Propuesta piloto que forma parte de una secuencia urbana mayor
Peatonalización de calle San Juan / Medina Sidonia (Cádiz)	GO.3.2	Propuesta piloto que forma parte de una secuencia urbana mayor

### GO.2: Participación e Integración social

Basado en la Escalera de la Participación Ciudadana de Arnstein y el esquema del proceso participativo adaptado a La Ciudad Amable por Luisa Saavedra (Saavedra, 2014)

PROYECTO / CIUDAD	MEDIDA N°	BREVE DESCRIPCIÓN
Recuperación de la plaza Muñoz y entorno / Almería	GO.1.1	Proceso participativo completo desde la identificación y diagnóstico hasta la evaluación
Peatonalización de calle San Juan / Medina Sidonia (Cádiz)	GO.1.2	Edición de videos y trípticos explicando la actuación y el plan de movilidad más general donde se inserta
	GO.1.3	Medidas previas de corte temporal del tráfico en fines de semana y verano

### GO.3: Fomento del empleo

Medidas que incentivan fórmulas de colaboración público-privada, de autogestión y de cesión de uso como se apunta en el punto 5 del Decálogo del Urbanismo a la Ciudadanía (Junta de Andalucía, 2013).

PROYECTO / CIUDAD	MEDIDA N°	BREVE DESCRIPCIÓN
Recuperación de la plaza Muñoz y entorno / Almería	GO.3.1	Ejecución con “mano de obra” local
Adecuación del eje plaza de los Mártires y calle Juan Marín de Vargas / Las Cabezas de San Juan (Sevilla)	GO.3.2	Conexión directa con zona comercial
Peatonalización de calle San Juan / Medina Sidonia (Cádiz)	GO.3.2	Conexión directa con zona comercial

El análisis del cumplimiento de objetivos de LCA revela que la actuación de Almería es la única que contempla, en mayor o menor medida, todos los aspectos sobre los que quiere incidir el programa. Las Cabezas de San Juan y Medina Sidonia, si bien son actuaciones que asumen medidas correspondientes a casi todas las campos no tomas ninguna medida respecto a Participación e Integración Social, la primera, mientras que la segunda no presenta medidas destacables en Innovación y Creatividad.

OBJETIVOS	Almería	Las Cabezas de San Juan (Sevilla)	Medina Sidonia (Cádiz)
CU-1: Mejora calidad urbana y ambiental	✓	✓	✓
CU-2: Activación del espacio público	✓	✓	✓
CU-3: Innovación y Creatividad	✓	✓	✗
S0-1: Movilidad sostenible. Accesibilidad y Conectividad	✓	✓	✓
S0-2: Eficiencia energética y sostenibilidad	✓	✓	✓
S0-3: Posibilidades de reproducción del modelo	✓	✓	✓
G0-1: Participación e Integración social	✓	✗	✓
G0-2: Fomento del empleo	✓	✓	✓

Tabla 5. Resumen de los objetivos de LCA conseguidos en cada caso de estudio. Elaboración propia

## 8. EVALUACIÓN DEL PROCESO: BARRERAS Y ELEMENTOS CLAVE

### 8.1. Antecedentes y metodología

El segundo objetivo de esta metodología es encontrar los hechos que han facilitado que las medidas adoptadas se lleven a término con éxito y qué estrategias se han utilizado para resolver posibles problemas o barreras encontradas. Para ello, el análisis se centra en detectar cuáles son esas barreras y los elementos clave identificados por los actores participantes. Como señala el informe CIVITAS POINTER, estas barreras y elementos clave pueden variar a lo largo de las etapas del proceso. Por tanto, se distinguen las siguientes fases:

1. Fase inicial o de preparación: las medidas se desarrollan en detalle en la redacción de los proyectos básicos y de ejecución, se firman los convenios entre administraciones y se firman los contratos de obra, donde todas las decisiones y permisos están preparados para empezar la fase de implementación.
2. Fase de desarrollo o proceso: las medidas se implementan y materializan en la vida real. Al final de esta fase la actuación empieza a ser usada por la población.
3. Fase final o de operación: los espacios intervenidos y las medidas llevadas a cabo están abiertas al público.

La información proviene principalmente de los cuestionarios enviados, al menos, a los arquitectos redactores de los proyectos y los técnicos de los ayuntamientos que han hecho el seguimiento. Las respuestas se catalogan en 7 campos diferentes: político / estratégico, institucional, cultural, planeamiento, comunicación, compromiso y financiero. La naturaleza de estas categorías es como sigue:

<b>BARRERAS</b>	
<b>Político / estratégica</b>	oposición de actores clave basada en motivos políticos o estratégicos. Falta de plan o estrategia global en línea con la actuación. Conflicto entre actores clave debido a la divergencia de puntos de vista
<b>Institucional</b>	Obstáculos por la estructura administrativa, procesos o rutinas, leyes, normativas y su aplicación. Obstáculos por la propia estructura del programa
<b>Cultural</b>	Obstáculos por las circunstancias culturales o el modelo de estilo de vida
<b>Planeamiento</b>	Insuficiente planeamiento o análisis de los requisitos para implantar la medida
<b>Comunicación</b>	Carencia de proceso participativo o insuficiente comunicación sobre las medidas
<b>Compromiso</b>	Insuficiente implicación o nivel de conciencia de los actores implicados
<b>Financiera</b>	Carencia de recursos económicos o dependencia excesiva de fondos externos

<b>ELEMENTOS CLAVE</b>	
<b>Político / estratégica</b>	Compromiso de actores clave basado en motivos políticos o estratégicos o en un plan o estrategia global en línea con la actuación. Impacto positivo de la coalición entre actores clave debido a la convergencia en la toma de decisiones.
<b>Institucional</b>	Facilidades por la estructura administrativa, procesos o rutinas, leyes, normativas y su aplicación. Facilidades por la propia estructura del programa
<b>Cultural</b>	Facilidades por las circunstancias culturales o el modelo de estilo de vida
<b>Planeamiento</b>	Correcto planeamiento o análisis de los requisitos para implantar la medida
<b>Comunicación</b>	Constructivo proceso participativo o abierta comunicación sobre las medidas
<b>Compromiso</b>	Positiva implicación o nivel de conciencia de los actores implicados
<b>Financiera</b>	Disponibilidad de recursos económicos o fácil acceso a fondos externos

Tabla 6. Ejemplos de Barreras y Elementos clave. Elaboración propia

## 8.2. Resultados obtenidos

Se envió el cuestionario, basado en la estructura para entrevistar a actores involucrados en actuaciones urbanas de Laura Pheifer (Pheifer, 2013), a los arquitectos y técnicos municipales de las tres actuaciones. Hasta el momento han contestado todos los arquitectos redactores y un técnico municipal. Además, el alcalde y el concejal de urbanismo de uno de los municipios respondieron a las mismas cuestiones en entrevistas personales. En total se cuenta para esta investigación con 6 testimonios. Los resultados obtenidos se resumen a continuación.

<b>CAMPOS</b>	<b>BARRERAS</b>			<b>ELEMENTOS CLAVE</b>		
	<b>INICIO</b>	<b>IMPLEMENTACIÓN</b>	<b>FINAL</b>	<b>INICIO</b>	<b>IMPLEMENTACIÓN</b>	<b>FINAL</b>
POLITICO /ESTRATÉGICO	16%	5%	27%	31%	6%	0%
INSTITUCIONAL	5%	0%	0%	0%	0%	0%
CULTURAL	0%	0%	5%	6%	6%	6%
PLANEAMIENTO	0%	0%	0%	6%	0%	0%
COMUNICACIÓN	5%	5%	5%	0%	0%	0%
COMPROMISO	0%	0%	11%	25%	12%	0%
FINANCIERO	0%	0%	5%	0%	0%	0%

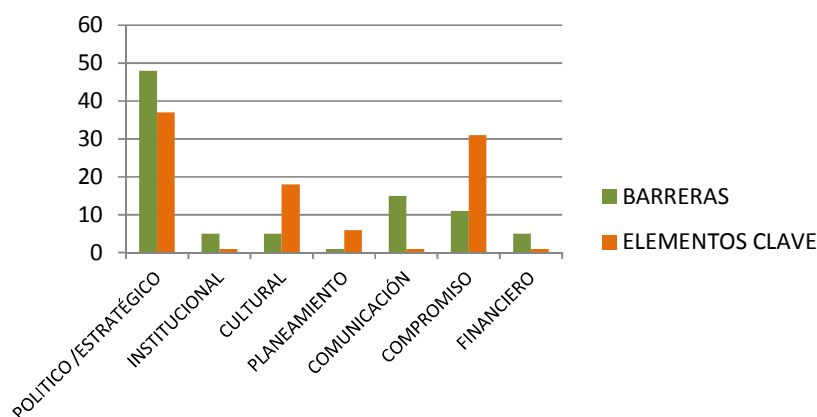


Tabla 7. Barreras y Elementos clave encontrados por porcentaje

La acción política se identifica claramente como el campo que puede dificultar más el que algunas medidas se lleven a cabo, pero, a la misma vez, se señala como un factor clave para que las actuaciones sean exitosas. El segundo elemento clave para el éxito de una medida es el compromiso por parte de los actores implicados. Los participantes señalan los problemas de comunicación como barrera para la implantación de las medidas y los factores culturales como elementos positivos.

Se detallan a continuación cuáles son las medidas que han encontrado más barreras y en qué campos se han localizado. Posteriormente se muestran las pautas que se identifican como claves facilitadoras para la implantación de las medidas.

### 8.3. Barreras

Se han identificado 18 barreras que han afectado a 7 de las 30 medidas adoptadas en los tres casos de estudio.

OBJETIVO	Medida	Tipo de barrera	Frecuencia
CU.1. Mejora calidad urbana y ambiental	CU.1.1. Aumento de arbolado y zonas verdes	Institucional / Compromiso / Político / Estratégico	4
	CU.1.6. Puesta en valor de elementos históricos	Político / Estratégico	1
SO.1. Movilidad sostenible. Accesibilidad y conectividad	SO.1.4. Peatonalización	Político / Estratégico / Comunicación	4
CO.1. Posibilidades de reproducción del modelo	GO.1.2. Propuesta piloto que forma parte de una actuación mayor	Compromiso / Financiero	2
GO.2. Participación ciudadana	GO.2.1. Proceso participativo completo	Político / Estratégico	4
	GO.2.2. Difusión de material explicativo sobre la actuación y la estrategia donde se inserta	Comunicación	2
GO.3. Fomento del empleo	GO.3.1. Ejecución con "mano de obra" local	Institucional	1

### SOBRE EL USO DE VEGETACIÓN EN EL ESPACIO PÚBLICO

Algunos arquitectos señalan discrepancias con el gobierno local en la elección de especies y número de arbolado u otro tipo de vegetación debido, aparentemente, a las dificultades que encuentran los ayuntamientos en asegurar su mantenimiento.

*"Desde el ayuntamiento no querían plantar árboles frondosos y de hoja caduca porque están acostumbrados a los naranjos y palmeras. Yo habría puesto más árboles en el proyecto. Quería crear una especie de pulmón verde en el centro del municipio."*

*"Como práctica generalizada los Ayuntamientos han externalizado, mediante concesiones administrativas, la gestión de las infraestructuras urbanas y el mantenimiento de la jardinería".*



## SOBRE LA PEATONALIZACIÓN DE CALLES

La peatonalización de calles no parece generar oposiciones a priori, es decir, en las fases de toma de decisiones y diseño del proyecto. Sin embargo, una vez finalizada la actuación, pueden aparecer amenazas que compliquen el uso peatonal y comunitario para el que fueron planteadas. El cambio de mentalidad sobre la idea de lo común y no tanto la cultura del automóvil se señalan como la principal causa. La determinación política se reconoce clave en este asunto.

*"Al final se han conseguido cosas más allá de los objetivos iniciales. Por ejemplo, hasta el último minuto (el ayuntamiento) no tomó la decisión de cerrar totalmente el paso a los coches"*

*"Esas resistencias (de los comerciantes a no ocupar el espacio público) ahora es cuando están renaciendo con más fuerza. El límite del espacio privado (del comercio) y el público es la raíz de la discusión"*

*"Para culminar dicho objetivo, hace falta una buena gestión posterior por parte del ayuntamiento para no claudicar a las presiones de los comercios, principalmente bares, que esta calle tiene desde el punto de vista de la ocupación privada del espacio, mediante los veladores de las terrazas y la carga y descarga"*

## SOBRE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La falta de sincronía temporal entre los procesos participativos y el desarrollo de las actuaciones, así como la necesidad de recursos humanos especializados, son las principales barreras identificadas.

*"El Ayuntamiento y la CFV (Consejería de Fomento y Vivienda) deberían fomentar la participación ciudadana programando con antelación suficiente los recursos humanos y económicos necesarios para que los actores intervinientes puedan incidir en la toma de decisiones del proceso de transformación del espacio público. No es una buena práctica confiar la participación al compromiso personal que pueda tener el arquitecto redactor del proyecto"*

*"Muchas de las cosas que plantea el proyecto, bien explicadas de antemano hubieran sido más efectivas o generado menos conflictos"*

### 8.4. Elementos clave

Se identifican 16 elementos clave que han sido fundamentales para el buen desarrollo de 9 medidas.

OBJETIVO	Medida	Tipo elemento clave	Frecuencia
CU.1. Mejora calidad urbana y ambiental	CU.1.4. Protección contra el sol a través de toldo	Político / Estratégico / Comunicación	2
	CU.1.6. Puesta en valor de elementos históricos	Compromiso	1
CU.2. Activación del espacio público	CU.2.2. Pavimento continuo	Compromiso	1
	CU.2.4. Bandas funcionales	Compromiso	1
CU. 3. Innovación y creatividad	CU.3.5. Puesta en valor de elementos históricos	Compromiso / Político / Estratégico	2
SO.1. Movilidad sostenible. Accesibilidad	SO.1.4. Peatonalización	Político / Estratégico / Cultural / Planeamiento	5
SO.2. Eficiencia energética y sostenibilidad	SO.2.1. Uso de materiales constructivos de bajo consumo producido en la región	Compromiso	2
	SO.2.8. Reusar pavimento existente nivelando la calzada con la acera existente para conseguir la plataforma única	Político / Estratégico	1
GO.2. Participación ciudadana	GO.2.1. Proceso participativo completo	Político / Estratégico	1

## SOBRE EL USO DE TOLDOS PARA LA PROTECCIÓN SOLAR

Se apunta al compromiso de los actores involucrados, basado en sus propios motivos políticos, profesionales o estratégicos, y al diálogo como los elementos clave para converger en una solución que satisfaga a todas las partes.

*"Al principio yo no quería usar un toldo porque pensaba que con los árboles se solucionaba mejor el tema de la sombra. Sin embargo, desde el ayuntamiento tenían muy claro que su intención era usar un gran toldo. Después de mucho hablar llegamos a un acuerdo. Finalmente estoy muy satisfecha con el resultado final"*

## SOBRE LA PUESTA EN VALOR DE LA COMPONENTE HISTÓRICA DEL LUGAR

El compromiso de los actores intervinientes se refleja en su interés por hacer emerger la conciencia histórica del lugar a través de los procesos participativos.

*"En las reuniones mantenidas se ha considerado que la recuperación de la plaza Muñoz es una oportunidad única para incluir en su ámbito de intervención el tramo de la calle La Reina que se extiende desde la Puerta de las Carretas hasta la plaza, así como la peatonalización de la calle Pizarro. Todo ello como reflejo de que la ciudadanía tiene la posibilidad de construir colectivamente saberes y soluciones vinculantes en la toma de decisiones del proceso de transformación del espacio público"*

## SOBRE LA PEATONALIZACIÓN DE CALLES

La cuestión cultural, es decir, la interpretación del contexto histórico del espacio o la relación con la forma de vida de sus habitantes es un elemento de apoyo para la toma de medidas que implican un cambio de modelo de movilidad. También, que haya determinación política y una estrategia global y a largo plazo, así como una correcta comunicación con los vecinos.

*"Lo que se ha hecho es devolver a la calle lo que la calle era (...) Era el lugar de reunión de la gente del pueblo y eso se le ha devuelto. Por eso la gente ha asumido la peatonalización tranquilamente"*

*"Estuvimos cuatro años cortado el tráfico (en fines de semana y verano) y vimos que el centro se repoblaba"*

*"Ha permitido dinamizar el negocio de los bares y otros establecimientos, así como ha dignificado los edificios históricos. Todo ello sin comprometer el tráfico de vehículos, ya que el Ayuntamiento ha procedido posteriormente a una reordenación del mismo, con recorridos alternativos y accesos restringidos a los usos necesarios."*

*"Yo creo que si no hubiese sido por la participación ciudadana habría habido más problemas"*

## SOBRE EL USO DE MATERIALES CONSTRUCTIVOS LOCALES

El uso de materiales locales ha sido posible por el compromiso del redactor del proyecto en la única actuación que se han utilizado así como por su conocimiento sobre los procesos constructivos.

*"Como cuestión que trascendía el encargo del proyecto se planteó el trabajo de investigación previo (...) que fue determinante para el proceso de selección de materiales como base fundamental para incidir económica y técnicamente en la reducción del impacto medioambiental"*

## 9. CONCLUSIONES

A la primera convocatoria del programa La Ciudad Amable para la cofinanciación de actuaciones piloto en Andalucía se presentaron 204 propuestas. Por tipologías, las más demandadas fueron: peatonalizaciones, mejora de la calidad urbana de plazas sin uso, carriles bici interurbanos y tratamiento de travesías. De las 52 seleccionadas, la mayoría corresponden a estas tipologías más demandadas y a islas ambientales en áreas residenciales o centros urbanos.

Los 8 objetivos de LCA para las actuaciones urbanas se pueden agrupar en tres áreas: calidad urbana y ambiental (mejora de la calidad urbana y ambiental, activación del espacio público, innovación y creatividad), sostenibilidad (movilidad sostenible, eficiencia energética) y gobernanza (posibilidades de reproducción del modelo, participación ciudadana, fomento del empleo).

La metodología de evaluación desarrollada se basa en la evaluación de procesos, concretamente en el modelo propuesto por el proyecto europeo CIVITAS. A pesar de que este modelo se desarrolló para la aplicación de medidas de mejora en la sostenibilidad del transporte, es posible su adaptación para evaluar medidas aplicadas al espacio público. Para la posterior evaluación del programa de LCA, que es el objetivo principal de la investigación con formato de tesis doctoral donde se enmarca este estudio, se evaluarán las 52 actuaciones piloto de LCA.

Para el estudio que se presenta aquí se han seleccionado 3 actuaciones que han servido para testear la metodología propuesta. En el análisis de la documentación técnica y las entrevistas a los actores involucrados, se identifican hasta 30 medidas adoptadas para cumplir con los objetivos de LCA. La mayoría de ellas se dirigen a cumplir con los objetivos de eficiencia energética y sostenibilidad y de mejora de la calidad urbana y ambiental. Concretamente, las medidas más frecuentes son: generación de espacios de descanso, uso de pavimento continuo, eliminación de aparcamientos, calmado del tráfico y peatonalizaciones.

Las medidas que más barreras o dificultades han encontrado para su implementación son el aumento de arbolado y zonas verdes, las peatonalizaciones y la incorporación de procesos participativos completos. Estas barreras son principalmente de tipo político y/o estratégico. Al mismo tiempo, una actitud positiva desde la acción política y el sólido compromiso de los actores implicados se identifica como una condición necesaria para la correcta implementación de la mayoría de las medidas. Esto señala a la acción política y administrativa como un elemento fundamental en la ejecución de las actuaciones urbanas de LCA. Esta conclusión coincide con la reflexión final expuesta por Miquel Martí en su análisis comparativo de políticas de espacio público en ciudades europeas, donde apunta al liderazgo público y la voluntad de las administraciones municipales como factores clave en el proceso de renovación del espacio público (MARTÍ, 2013).

En relación a la metodología utilizada, se han utilizado como referencia para clasificar las medidas dentro de los objetivos de LCA, los trabajos de autores especializados en cada uno de los campos. Sin embargo, los 12 Criterios de Calidad para el espacio público definidos por Jan Gehl no son del todo apropiados como referencia para el objetivo de Calidad Urbana y Espacial debido a su carácter transversal, de forma que algunos de esos 12 criterios podrían perfectamente incluirse en algunos de los otros objetivos. Para continuar con la investigación sería conveniente afinar más esta categorización, teniendo en cuenta el trabajo sobre los elementos de calidad del espacio público de Florencio Zoido (ZOIDO, 2012).

## 10. BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ BENITEZ, P. y GALÁN CONDE, J.M (2011). *Nuevos modelos de intervención en el espacio público*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Junta de Andalucía. Sevilla.

ANDALUCÍA TRANSVERSAL. (2015). *Sistema de información activa de los Espacios Públicos en Andalucía*. Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía. Sevilla.

CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA, JUNTA DE ANDALUCÍA (2013). *La Ciudad Amable. Instrumentación general*.

DZIEKAN, Katrin, RIEDEL, Veronique, MÜLLER, Stephanie, ABRAHAM, Michael, KETTNER, Stefanie and DAUBI, Stephan: *Evaluation Matters: A Practitioners' Guide to Sound Evaluation for Urban Mobility Measures*. Munster, Waxmann Verlag, 2013. p.42

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte (2013). *How to study public life*. Island Press. 2013. p.168

MARTÍ, Miquel (2004). *A la recerca de la civitas contemporània. Cap a una cultura urbana de l'espai públic: l'experiència de Barcelona*. DUOT. UPC (Tesis Doctoral).

MARTÍ, Miquel (2013). *Políticas de espacio público en ciudades europeas*. QRU: Quaderns de reserca en urbanisme. Barcelona. num. 1, p. 174-193

PFEIFER, Laura (2013). *Tactical urbanism and the role of planners*. McGill University School of Urban Planning. Annex.

ROCA, E. y MARTÍ, M. (2013). Sobre espacio público y su proyecto urbano. QRU: Quaderns de reserca en urbanisme. Barcelona. num. 1, p. 16-33

VERDAGUER, Carlos (2005). *Evaluación del espacio público. Indicadores experimentales para la fase de proyecto*. Dpto. de Urbanística y Ordenación del Territorio. ETSAM, pp. 44-47

ZOIDO NARANJO, Florencio. Paisaje urbano (2012). *Aportaciones para la definición de un marco teórico, conceptual y metodológico*. Ciudades y paisajes urbanos en el siglo XXI. Santander, Ediciones Estudio.

#### **Fuentes electrónicas**

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana et al. (2013). *Civitas evaluation handbook*.  
[http://www.civitas.eu/sites/default/files/d12\\_1\\_evaluationplan.pdf](http://www.civitas.eu/sites/default/files/d12_1_evaluationplan.pdf) (Consulta: 12/11/2015)

DIRK, Engels et al. (2009). *Mobilizing citizens for vital cities. Final evaluation plan*.  
[http://www.civitas.eu/sites/default/files/d\\_10\\_11\\_final\\_evaluation\\_report\\_civitas\\_elan.pdf](http://www.civitas.eu/sites/default/files/d_10_11_final_evaluation_report_civitas_elan.pdf) (Consulta: 12/11/2015)

JUNTA DE ANDALUCÍA (2013). *Decálogo del urbanismo a la ciudadanía*.  
<http://www.laciudadviva.org/recursos/documentos/Decalogo.pdf> (Consulta: 2/02/2016)

FERNÁNDEZ, Manuel (2015). *City making: creatividad en el espacio colectivo*.  
<http://www.ciudadesaescalahumana.org/2010/07/sostenibilidad-urbana-creativa.html> (Consulta: 18/01/2016)

MÍNGUEZ, Enrique; VERA, María; MESEGUER, Diego. *Nuevo Contexto Urbano, Espacios Públicos Flexibles: 10 principios básicos*. 2013. <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-308620/nuevo-contexto-urbano-espacios-publicos-flexibles-10-principios-basicos> (Consulta: 18/01/2016)

ONU HABITAT FOR A BETTER URBAN FUTURE. Best practices (2014)  
[http://mirror.unhabitat.org/bp/bp.list.details.aspx?bp\\_id=4738](http://mirror.unhabitat.org/bp/bp.list.details.aspx?bp_id=4738) (Consulta: 07/07/2014)

PÁEZ GARCIA, Armando (2009). *Sostenibilidad urbana y transición energética: un desafío institucional*. (Tesis doctoral). <http://habitat.aq.upm.es/suyte/oc.pdf> (Consulta: 12/05/2014)

SAAVEDRA, Luisa (2014). *Claves metodológicas para los procesos de participación en la transformación del espacio público. Conferencia La Ciudad Amable, 2014*. <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=24786> (Consulta: 15/12/2015).

XIII BIENAL ESPAÑOLA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO (2016). Muestra de PFC e Investigación.  
<http://www.bienalesdearquitectura.es/index.php/es/muestra-de-pfc-e-investigacion/resultados-i-convocatoria-de-investigacion-investigacion/5981-investigacion-xiii-beau-investigacion-la-ciudad-amable> (Consulta: 10/04/2016)