

URBANISMO TÁCTICO

para la pacificación vial

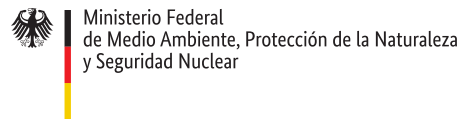
Desamparados - Belén - San José



Implementado por:



Por encargo de:



de la República Federal de Alemania

En cooperación con:





URBANISMO TÁCTICO

para la pacificación vial

INTRODUCCIÓN	06
PROCESO DE TRABAJO	07
METODOLOGÍA	08
CRONOGRAMA	09
DESAMPARADOS	12
UBICACIÓN	13
EQUIPO	14
TALLERES	15
TALLER DE VALIDACIÓN	16
URBANISMO TÁCTICO	18
RESULTADOS	19
PROPUESTA URBANA	23
BELÉN	26
UBICACIÓN	27
EQUIPO	28

CONTENIDOS

TALLERES	29
TALLER DE VALIDACIÓN	30
URBANISMO TÁCTICO	32
RESULTADOS	33
PROPUESTA URBANA	37
SAN JOSÉ	40
UBICACIÓN	41
EQUIPO	42
TALLERES	43
TALLER DE VALIDACIÓN	44
URBANISMO TÁCTICO	46
RESULTADOS	47
PROPUESTA URBANA	51
LECCIONES APRENDIDAS	55
RECOMENDACIONES	59



INTRODUCCIÓN

Este informe presenta la documentación y los resultados obtenidos durante el proceso de intervenciones de Urbanismo Táctico realizadas en los cantones de Desamparados, Belén y San José durante el mes de Noviembre del 2019, en el marco de la estrategia de fortalecimiento de capacidades en movilidad activa para contribuir a la mitigación de gases de efecto en el sector transporte, bajo un enfoque de movilidad urbana sostenible.

Estas actividades fueron lideradas por el proyecto MiTransporte, financiado por la Iniciativa Climática Internacional (IKI) del Ministerio Federal de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza y Seguridad Nuclear (BMU) del Gobierno de Alemania.

Las actividades desarrolladas en cada territorio fueron escogidas en base a un concurso abierto a gobiernos locales y ciudadanía, las cuales posteriormente desarrollaron un proceso de diseño participativo, concluyendo en las intervenciones y datos mostrados en este documento.

Adicionalmente, se incluyen una serie de lecciones aprendidas que son resultado de la reflexión de lo vivido por todos los actores que participaron en este proceso.

PROCESO DE TRABAJO

Las actividades realizadas en cada uno de los cantones se subdividieron en tres etapas: (1) el diseño participativo, (2) la validación de las propuestas desarrolladas y (3) la ejecución de las intervenciones de Urbanismo Táctico que se plantearon.

Todas las actividades de estas etapas se desarrollaron utilizando la metodología de Design Thinking, logrando dinámicas grupales altamente participativas y reflexivas.

El resultado, fueron intervenciones de alto impacto y de gran aprendizaje para las personas participantes (funcionarios municipales y representaciones de la sociedad civil).



9 Sesiones
Diseño Participativo



1 Sesión
Validación



3 Intervenciones
Espacio Público





Re-Pensar



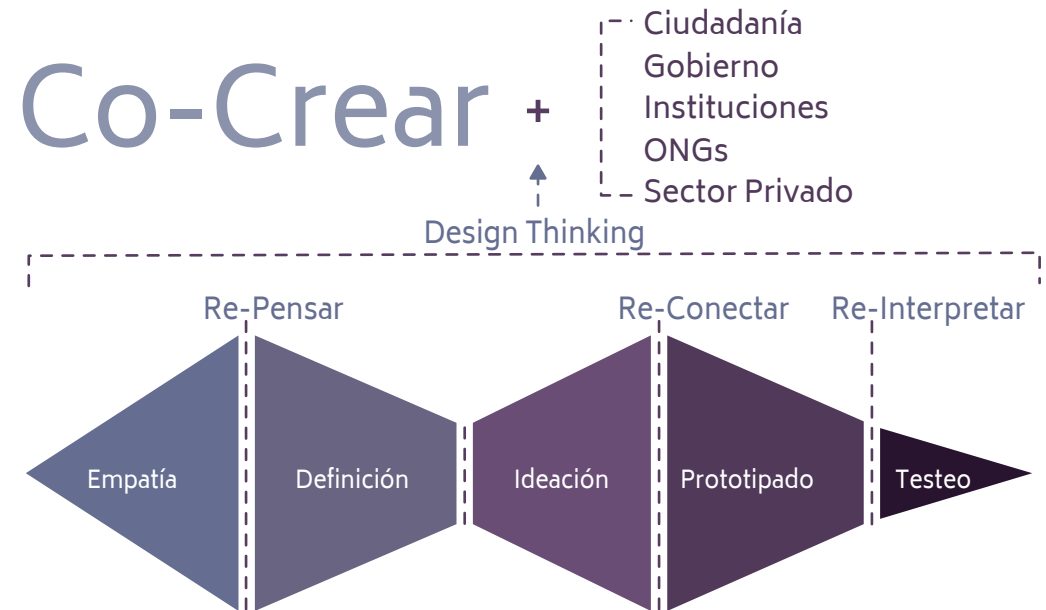
Re-Conectar



Re-Interpretar

METODOLOGÍA

El concepto de pacificación vial y sobre todo el objetivo de repensar la ciudad trae como desafío volver a establecer puentes de comunicación perdidos entre los diferentes actores de la ciudad. Por esta razón, las dinámicas establecidas durante el proyecto estaban basadas en el concepto de Co-Creación y un ambiente de participación horizontal. En donde ciudadanía, gobierno local, instituciones y demás participantes pudieran exponer sus ideas, aportar sus vivencias y construir nuevas alternativas a los retos identificados.



CRONOGRAMA

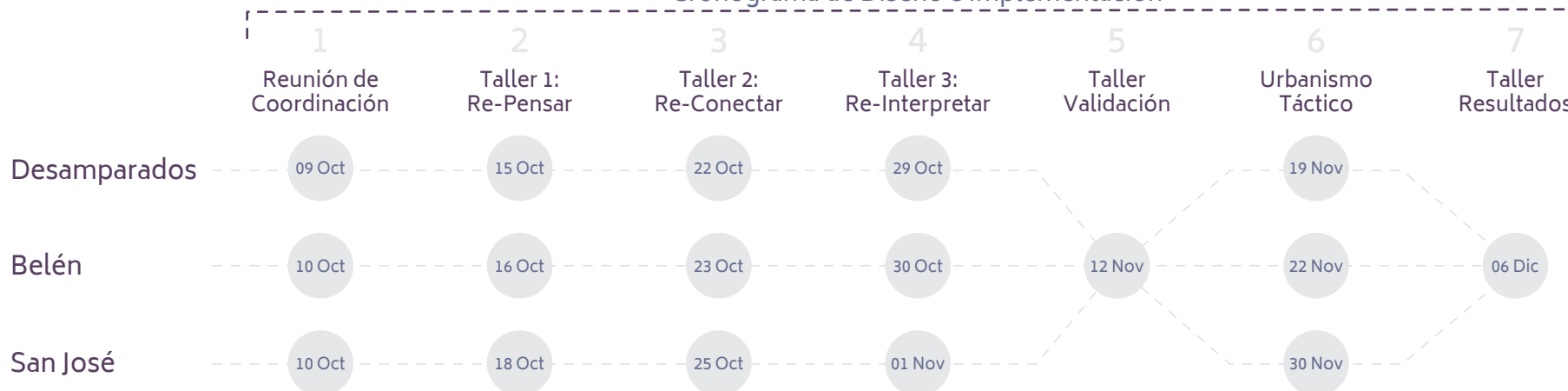
El tiempo de ejecución del proyecto se concentró en seis etapas. De ellas, la etapa de diseño e implementación de las intervenciones presuponía una gran cantidad de retos por el tiempo disponible para su realización y la cantidad de actividades a desarrollar, esta situación logró ser superada con éxito gracias a la participación de los equipos de cada cantón y a la gestión logística del proceso.

Durante el proceso se tuvieron cerca de 42 horas de trabajo en talleres, intervención y reuniones con cada equipo. Los talleres en su totalidad lograron reunir a más de 50 personas vinculadas a municipalidades, instituciones, organizaciones comunales y colectivos urbanos presentes en las zonas de intervención.

Cronograma General



Cronograma de Diseño e Implementación



URBANISMO TÁCTICO

para la pacificación vial





MiTransporte
COSTA RICA

URBANISMO TÁCTICO
para la pacificación vial

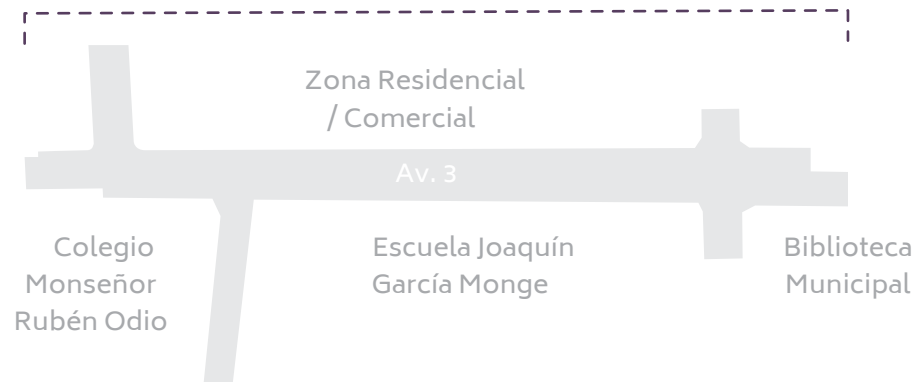


DESAMPARADOS

UBICACIÓN

El sector propuesto se ubica detrás de la escuela Joaquín García Monge, un nodo institucional, donde converge gran cantidad de personas durante los periodos de clases y con una alta transformación del uso de suelo que ha pasado de residencial a comercial en los últimos años.

El área comprende un derecho de vía muy amplio, cerca de 20 metros, el cual presenta deficiencias en la infraestructura peatonal y mantiene una gran cantidad de espacio en desuso. (El derecho de vía promedio en calles secundarias es de 14 metros.)





María Carrera Elizondo
Sarybette Cruz Carrera
Monserath Cruz Carrera
Marielos Arias Zavaleta
Julia María Pampillo R.
Patricia Gutiérrez M.
Víctor Julio Madías
Carlos E. Acuña Benamburg

ADI Los Dorados
ADI Los Dorados
ADI Los Dorados
ADI Los Dorados
ADI Los Dorados
ADI Los Dorados
ADI Los Dorados
ADI Los Dorados

EQUIPO PARTICIPANTE

El equipo que participó en el proceso de diseño e implementación en este cantón estuvo compuesto por una mayoría de personas de la sociedad civil vinculados a la Asociación de Desarrollo (ADI) del Barrio Los Dorados, así mismo se contó con la participación de una representante de la biblioteca pública y un equipo técnico de la municipalidad. Se intentó vincular a representantes del resto de las instituciones presentes en la zona pero sin un resultado positivo a pesar de múltiples comunicaciones.

Una de las grandes virtudes del grupo fue la constancia y la energía con que asumieron el proceso, lo cual potencializó los resultados de la intervención y aseguró la continuidad de procesos similares en el cantón.

Jorge L. Madrigal
Katthya Segura Sánchez
Ana Alicia Rojas Cordero
Pablo Masís Aguilar
Silvia Carballo G.
Pablo Brenes Azofeifa
Natalia Fallas Cordero

ADI Los Dorados
Biblioteca Munic.
Municipalidad
Municipalidad
Municipalidad
Municipalidad

TALLER 1

Re-Pensar

Esta fue la primera actividad grupal del proceso, por lo cual primero se dio un acercamiento al proyecto y posteriormente se realizó un ejercicio de percepciones sobre el cantón, la movilidad y la zona de intervención.



TALLER 2

Re-Conectar

Durante esta segunda actividad el grupo participante realizó una dinámica de sensibilización, en la zona de intervención, sobre los retos y oportunidades en diferentes estados u opciones de movilidad, logrando desarrollar un mapeo de todos los elementos encontrados.



TALLER 3

Re-Interpretar

Con todo el análisis desarrollado previamente, se creó una dinámica para generar propuestas de mejoras al espacio. Previo a esto, se realizó una presentación para explicar posibles alternativas de pacificaciones viales existentes y fortalecimiento de espacios públicos.



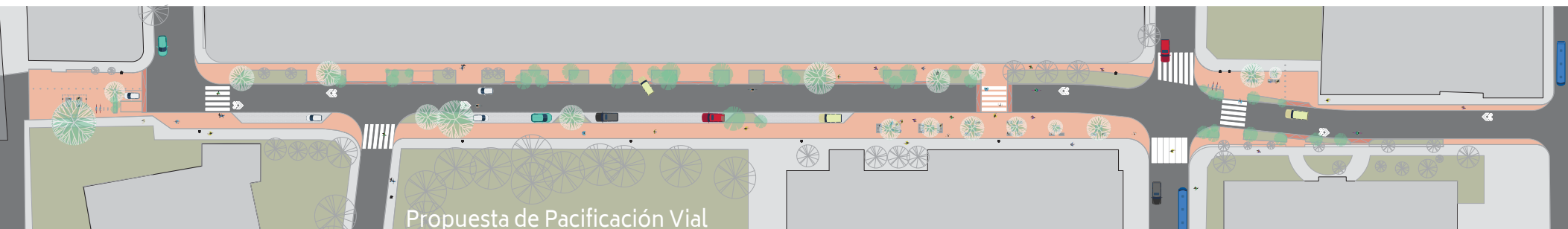
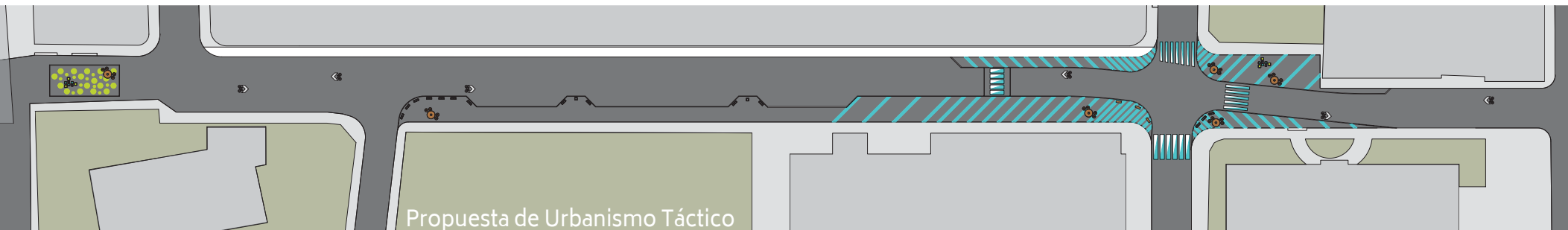


TALLER VALIDACIÓN

Esta sesión de trabajo se concentró en analizar y validar tanto la propuesta de urbanismo táctico, como la propuesta de intervención definitiva.

En el caso del cantón de Desamparados, se contó con la asistencia del señor alcalde Gilberth Jiménez, quién confirmó el apoyo para desarrollar una primera fase del proyecto en un corto plazo.

Así mismo, se realizó la presentación del proyecto a los otros equipos con el fin de compartir la experiencia y los resultados obtenidos.







INTERVENCIÓN URBANISMO TÁCTICO

La propuesta desarrollada a partir de los talleres participativos contemplaba la intervención de cerca de 250 metros lineales de calle, teniendo énfasis en la intersección cerca de la biblioteca pública y la zona comercial, detrás de la escuela, esto por el alto tránsito de peatones hacia las instituciones y hacia la parada de autobuses de la interlínea.

Para esto se planificó realizar el montaje de todos los elementos físicos un día antes, con el fin de garantizar que la intervención estuviera activa al menos 24 horas. Esto mejoraría la interacción de los usuarios, el análisis de resultados y contendría posibles imprevistos de la actividad.

El montaje se realizó el lunes 18 de Noviembre del 2019 a partir de las 8 a.m. con actividades de trazo y demarcación de líneas blancas, estas actividades fueron parte de las contrapartidas de la municipalidad al brindar equipo y personal para dichas tareas. Posteriormente, en horas de la tarde se inició con la aplicación de las franjas de color, instalación de luminarias y distribución de mobiliario.

Estas actividades fueron desarrolladas por parte del equipo de la municipalidad, miembros de la ADI de los Dorados, otros vecinos de la zona y un equipo técnico de apoyo para las actividades más especializadas.

El día martes 19 de noviembre inició la interacción con uno de los primeros actores claves que fueron los conductores de las busetas estudiantiles, quienes colaboraron inmediatamente con ubicarse de una forma más eficiente en el espacio. Así mismo, algunos comercios apoyaron la actividad aunque evidenciaron preocupación por la nueva dinámica y sus impactos en las ventas.

Durante el tiempo de instalación, se dieron gran cantidad de interacciones por parte de peatones, ciclistas y conductores.

Para el análisis de los resultados de la intervención se realizó un muestreo por medio de una encuesta para valorar la opinión de los usuarios. Este instrumento se aplicó una semana antes de la intervención con el fin de tener un punto de referencia.

ANÁLISIS DE RESULTADOS

1. Participación

Dentro de las encuestas aplicadas se obtuvo una mayor cantidad de respuestas de mujeres usuarias de la zona de intervención, así mismo se obtuvo una participación diversa según los rangos de edades.

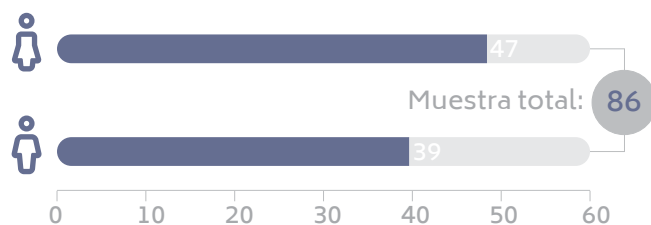


Gráfico #1: Cantidad de personas encuestadas según género.

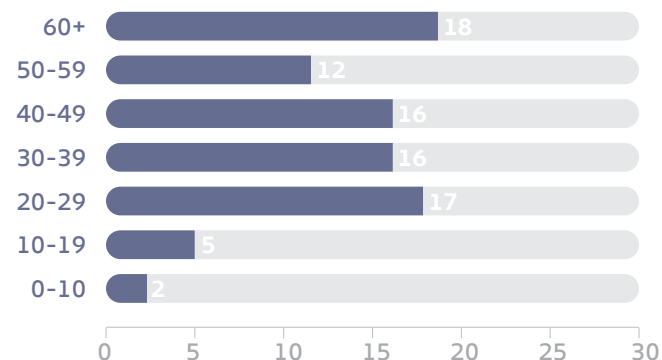


Gráfico #2: Distribución de personas según rango de edad.

2. Utilización del Espacio

Un 67% de las personas que participaron de las encuestas son usuarios de la zona de intervención que recorren el espacio muy a menudo, lo que significa un gran conocimiento de los retos presentes en el área.

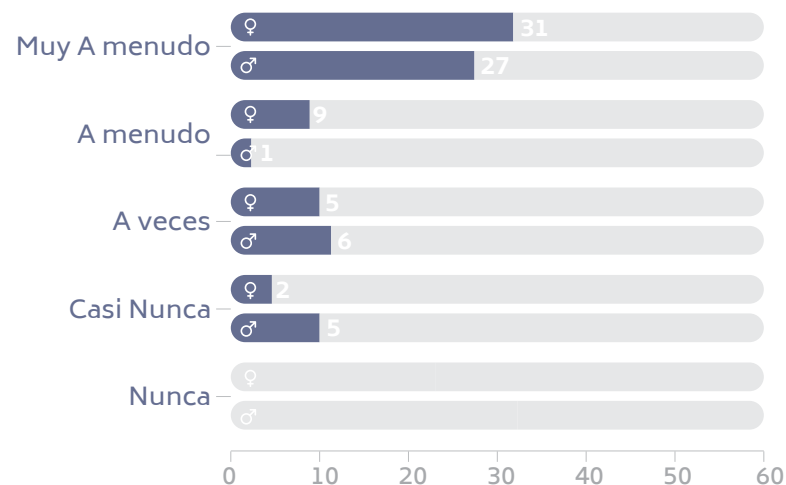
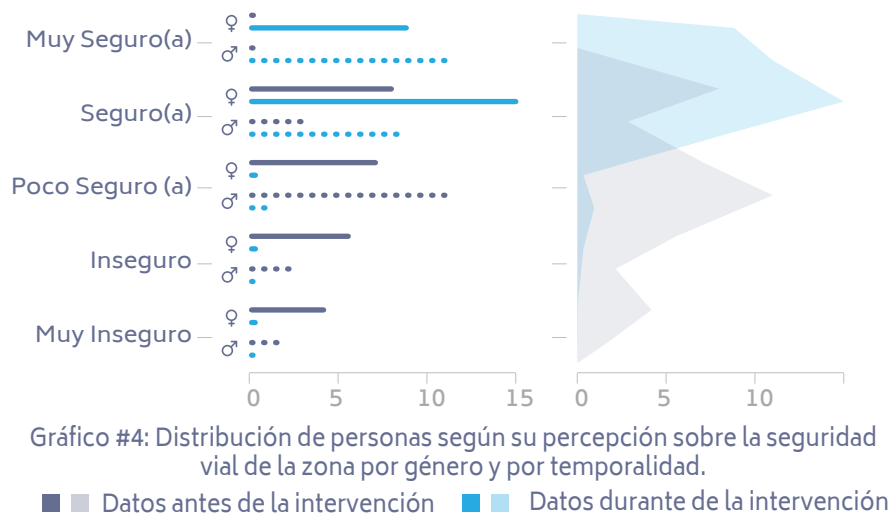


Gráfico #3: Distribución de personas encuestadas según la frecuencia en la utilización del espacio.

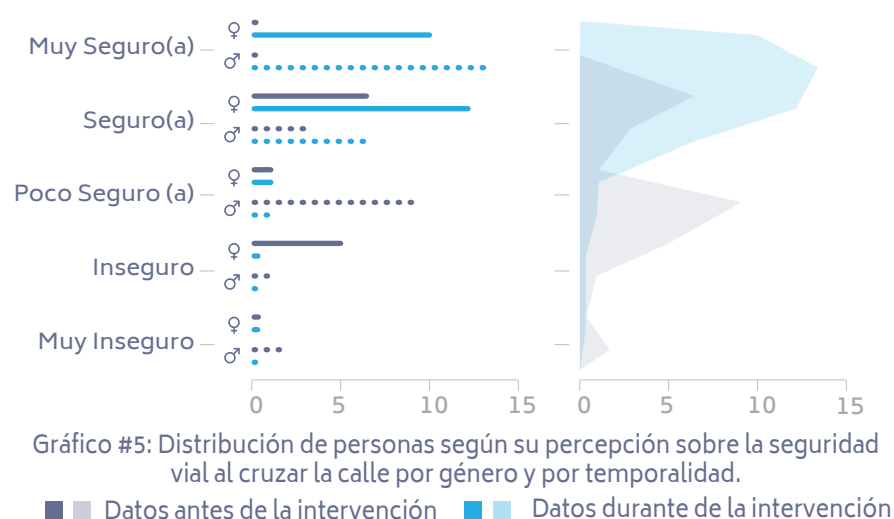
3. Percepción de seguridad vial en la zona

La percepción de los usuarios entrevistados cambio notablemente a partir del desarrollo de la intervención, antes de realizarse la actividad cerca de un 77% de las personas consideraban que la zona era entre muy insegura y poco seguro mientras que durante la intervención un 98% considero que la zona era segura o muy segura.



4. Percepción de seguridad vial al cruzar la calle

La tendencia anterior se mantiene similar para la percepción de seguridad al cruzar las calles en donde un 40% de las personas se sienten inseguras o poco seguras antes de realizar la transformación del espacio, contra un 95% que manifiestan sentirse seguras o muy seguras una vez realizadas las mejoras a la zona de trabajo.



5. Percepción sobre la velocidad de vehículos.

Al momento de consultarle a los usuarios si la velocidad de tránsito de los vehículos era la adecuada en la zona de trabajo, se mantuvo el criterio que era muy alta, a pesar de los cambios realizados.

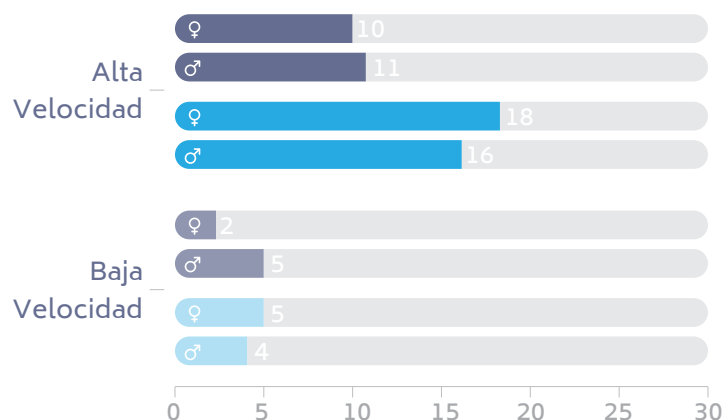


Gráfico #6: Distribución de personas según su percepción sobre la velocidad de los vehículos al transitar por la vía según género y temporalidad.

■ Datos antes de la intervención
■ Datos durante de la intervención

6. Percepción sobre proyectos de Pacificación Vial

En este apartado se identifica como positivo el desarrollo de proyectos que mejoren las condiciones físicas para peatones y ciclistas con un 91% de respuestas favorables de las personas entrevistadas.

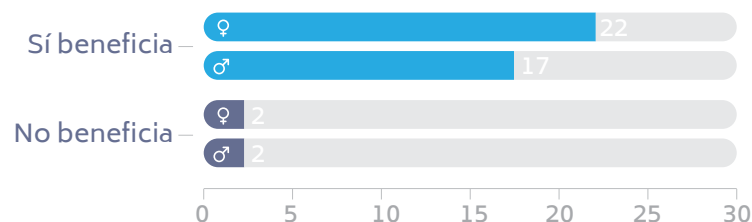


Gráfico #7: Distribución de personas según su percepción sobre el beneficio que podría generarle a la comunidad proyectos que mejoren las condiciones de caminar y andar en bicicleta por género.

7. Percepción sobre la intervención de Urbanismo Táctico realizada

Durante la realización de las actividades de urbanismo táctico un 95% de las opiniones recopiladas afirmaron que las transformaciones realizadas traen beneficios para la comunidad y al entorno.

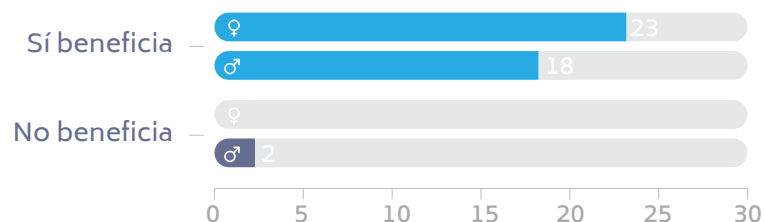


Gráfico #8: Distribución de personas, por género, según su percepción sobre el beneficio que genera la intervención a la comunidad.

8. Consideración sobre la permanencia de la intervención en el futuro

Por otro lado, cuando se realizó la consulta sobre la permanencia indefinida de las modificaciones realizadas en el espacio un 86% de las personas manifestaron estar de acuerdo con mantenerlas, por el contrario a 6 personas les pareció que la intervención debería ser solamente temporal.

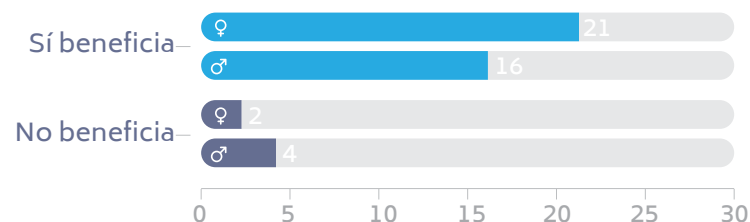
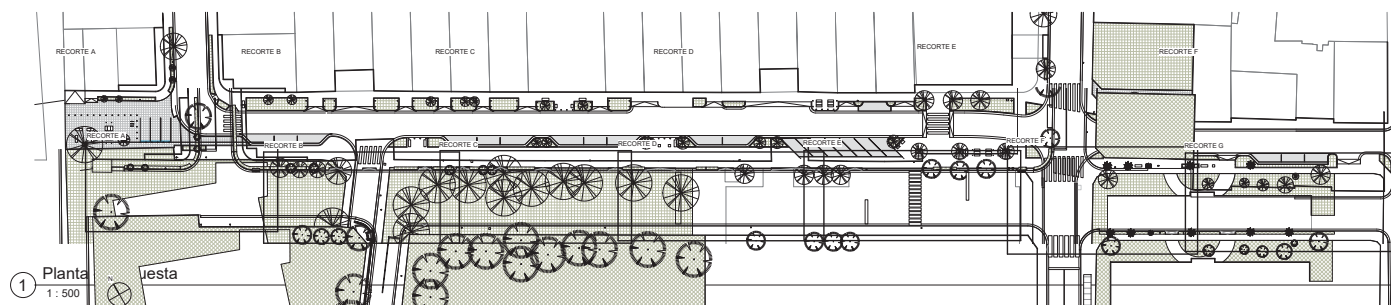


Gráfico #9: Distribución de personas, por género, según su consideración en la permanencia de la intervención en el espacio.

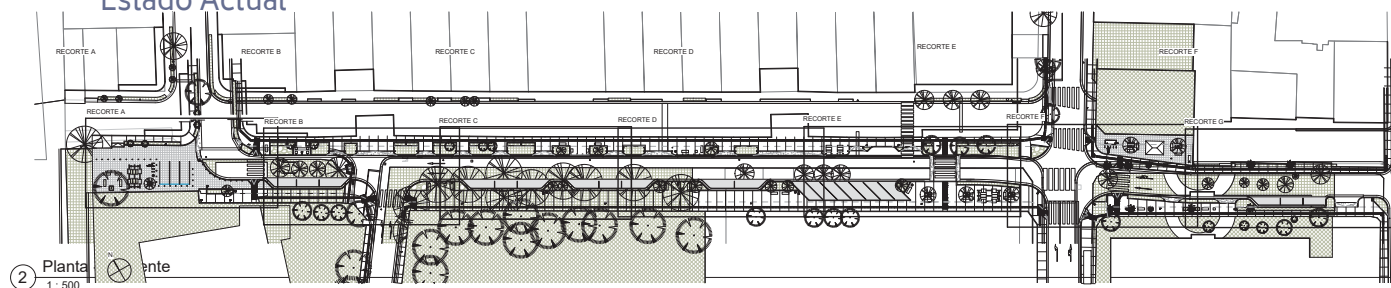
PROPUESTA URBANA A DESARROLLAR

A continuación se detalla la propuesta de pacificación vial para la zona de estudio. Esta propuesta incluye una serie de modificaciones resultado de las observaciones desarrolladas durante el ejercicio de Urbanismo Táctico y los análisis posteriores.

Los cambios al diseño fueron coordinados con el equipo técnico municipal para su implementación y como resultado de esta coordinación se validó gestionar una segmentación de la información para poder ejecutar el proyecto por fases.



Estado Actual*



Propuesta Desarrollada*

Principales ajustes realizados.

1. Considerar la vía con ambos carriles en dirección hacia el Este.
2. Considerar parqueo de microbuses en plaza compartida.
3. Delimitar curva en plaza compartida al final de la vía.
4. Delimitar parqueos a 45° y parqueos paralelos en cuadra de Escuela.
5. Mover cruce peatonal hacia el oeste debido a salida de parqueo privado.
6. Considerar parqueos paralelos al norte de la vía.
7. Aumentar el radio de giro en la esquina Noreste de la Biblioteca Pública.
8. Añadir parqueo paralelo en la cuadra de la Biblioteca.
9. Procurar incluir la propuesta al Plan de Movilidad Institucional de Desamparados.

* Propuesta completa en anexos.

URBANISMO TÁCTICO

para la pacificación vial





URBANISMO TÁCTICO

para la pacificación vial



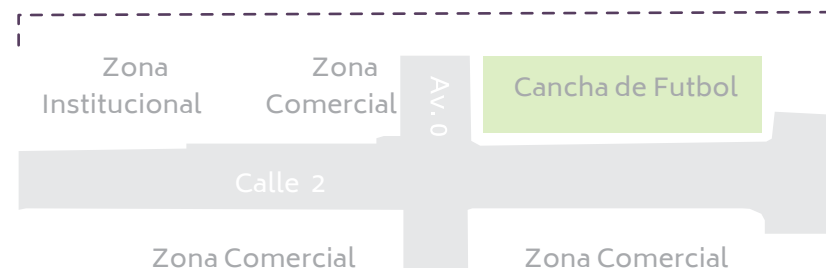
BELÉN

UBICACIÓN

La zona de intervención propuesta comprende dos cuadras de la calle dos, cruzando la avenida central del cantón. En esta calle se vincula el uso institucional (Casa del Cultura, Ebais) el uso comercial y el uso recreativo con la cancha central de futbol, provocando la necesidad de vincular a todos estos actores en la mesa de trabajo.

Por otro lado, la intersección de la Calle 2 con la avenida central es uno de los puntos más importantes, debido a que las avenidas del cantón son rutas de alto tránsito vehicular que provoca una gran segmentación entre las diferentes zonas del casco central.

Es importante mencionar que la Calle 2 ha sido previamente intervenida, para mejorar las aceras, rampas peatonales y vehiculares, proporcionando condiciones más adecuadas para la seguridad peatonal.





Enrique Cortés Bolaños
Carolina Villegas Caligara
Silva Caligara
Tony Fonseca Herrera
Lidiette Murillo
Gonzalo Barrantes
Juan Carlos Córdoba

Parroquia
Farmacia
Farmacia
Cambio Climático
Concejo Municipal
Autobuses Barrantes
CCDR Belén

EQUIPO PARTICIPANTE

El equipo de diseño e implementación estuvo conformado por representantes de diferentes grupos interesados, en donde se destacó la participación de la parroquia, la compañía de autobuses locales y comerciantes.

Aunque el grupo fue diverso, existía una tensión generalizada entre equipo municipal y otros actores, estos últimos identificándose como grupo afectado de los cierres viales que realiza la municipalidad para actividades culturales o recreativas.

Desde el inicio del proyecto se buscó mejorar el diálogo, pero la inconstante asistencia a los talleres provocaron que esto no llegara a suceder con total éxito. Solamente algunos pocos lograron integrarse al proyecto y aportar constructivamente al proceso.

De igual forma, el grupo logró desarrollar todas las dinámicas y gestionar con éxito la intervención de Urbanismo Táctico en los plazos acordados.

Ramsés Espinoza
Oscar Hernández
Dulcehé Jiménez
Ligia Franco
Sergio Trujillo
Wilberth Vargas

Clínica Privada
Municipalidad
Municipalidad
Municipalidad
Municipalidad
Municipalidad

TALLER 1

Re-Pensar

Esta fue la primera actividad grupal del proceso, por lo cual primero se dio un acercamiento al proyecto, se escucharon posiciones sobre actividades previas realizadas y posteriormente se realizó un ejercicio sobre el cantón, la movilidad y la zona de intervención.



TALLER 2

Re-Conectar

Durante esta segunda actividad el grupo participante realizó una dinámica de sensibilización, en la zona de intervención, sobre los retos y oportunidades en diferentes estados u opciones de movilidad, logrando desarrollar un mapeo de todos los elementos encontrados.



TALLER 3

Re-Interpretar

Con todo el análisis desarrollado previamente, se creó una dinámica para generar propuestas de mejoras al espacio. Previo a esto, se realizó una presentación para explicar posibles alternativas de pacificaciones viales existentes y fortalecimiento de espacios públicos.



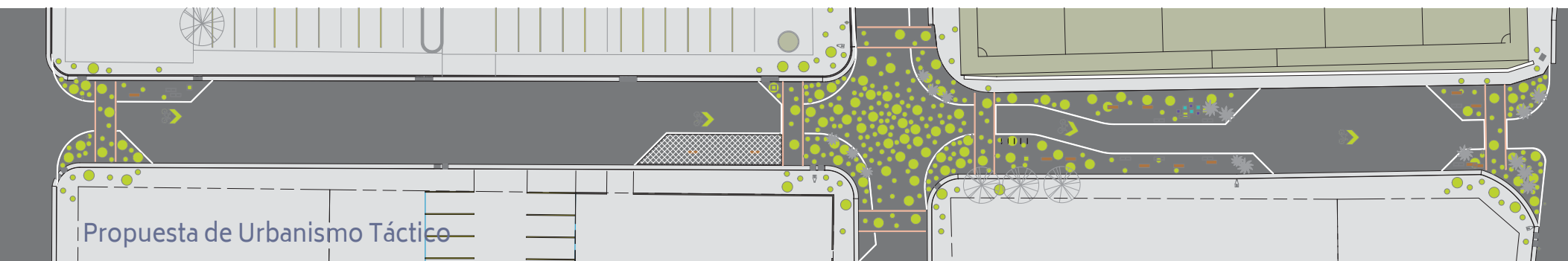


TALLER VALIDACIÓN

Esta sesión de trabajo se concentró en analizar y validar tanto la propuesta de urbanismo táctico, como la propuesta de intervención definitiva.

En este caso el equipo aprobó ambos diseños y formularon algunas recomendaciones para el diseño final de la propuesta de pacificación vial.

En la sesión estuvieron presentes representantes de los comercios, ciudadanía y municipalidad.







INTERVENCIÓN URBANISMO TÁCTICO

Las actividades planificadas para desarrollar la intervención, al igual que en Desamparados, se realizaron un día antes de la fecha acordada. Las labores iniciaron el jueves 21 de Noviembre a primera hora de la mañana, en donde el equipo de Policía de Tránsito Municipal, realizó los cierres respectivos para generar el trazado y la demarcación de las zonas.

Una vez ejecutadas estas actividades se inicio con el trazo de círculos, distribución de mobiliario y vegetación. Todos estos elementos se desarrollaron sin ningún inconveniente a excepción de algunos comentarios de comerciantes que adujeron tener afectación por el cierre temporal de las calles y la disminución de espacios de parqueo en los alrededores.

Por otro lado, el trazo y pintado de círculos en el cruce entre la avenida central y calle 2 era una actividad estratégica por el flujo de vehículos que

transitan sobre la avenida. Para esto se coordinó con la policía de tránsito para realizar un cierre nocturno una vez concluida la hora pico, cerca de las 7 p.m., para este momento se inició con la actividad hasta las 10 p.m.

Al día siguiente se iniciaron actividades, en donde el equipo municipal coordinó diferentes actividades de activación como Bici-Parqueos, pintacaritas, cimarrona y cine al aire libre. Estas actividades lograron fortalecer las dinámicas de aprovechamiento del espacio público de manera notable.

Es importante mencionar que al cierre de la actividad el señor alcalde solicitó la permanencia de toda la intervención para el fin de semana, ofreciendo la seguridad y el resguardo de los elementos, este ofrecimiento tuvo que rechazarse por procesos logísticos que eran difíciles de gestionar para otra fecha.

ANÁLISIS DE RESULTADOS

1. Participación

La distribución de entrevistados según su género mostró una mayor cantidad de hombres que aportaron información, mientras que en la distribución por rangos de edad un 50% de los entrevistados son adultos jóvenes.

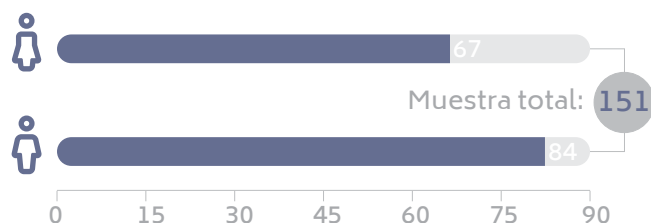


Gráfico #1: Cantidad de personas encuestadas según género.

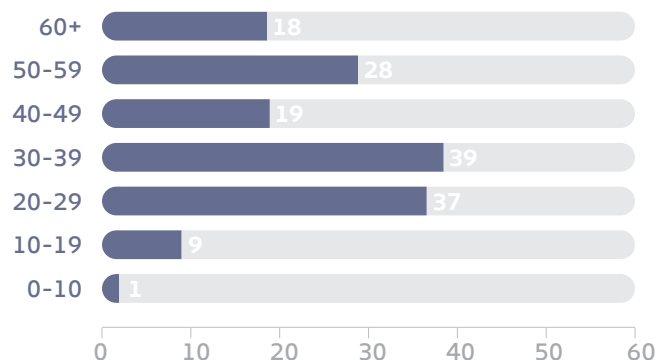


Gráfico #2: Distribución de personas según rango de edad.

2. Utilización del Espacio

El 70% de las personas que dieron información por medio de las encuestas realizadas son usuarios que transitan la zona de forma constante, logrando así tener información muy efectiva.

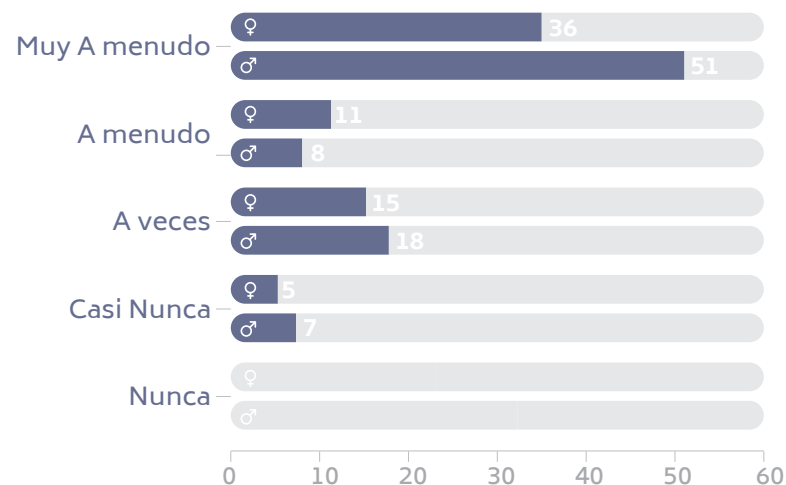


Gráfico #3: Distribución de personas encuestadas según la frecuencia en la utilización del espacio.

3. Percepción de seguridad vial en la zona

La percepción sobre la seguridad vial en la zona tuvo un cambio notable con el desarrollo de la intervención, en donde 51% de las personas manifestaban que se sentían poco seguras o inseguras, por el contrario durante la intervención un 90% de las personas mencionaron sentirse seguras o muy seguras.

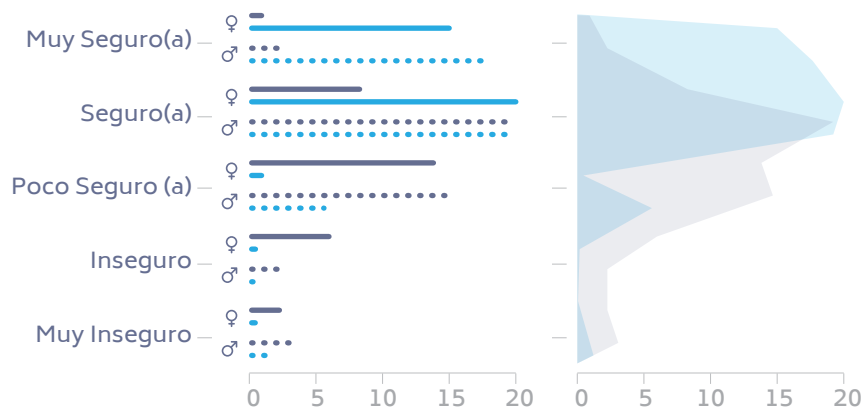


Gráfico #4: Distribución de personas según su percepción sobre la seguridad vial de la zona por género y por temporalidad.

■ Datos antes de la intervención ■ Datos durante de la intervención

4. Percepción de seguridad vial al cruzar la calle

La tendencia anterior tiene un comportamiento menos evidente en la percepción de seguridad al cruzar las calles, en donde un 78% de las personas se sienten poco seguras o seguras de cruzar y durante las actividades un 90% manifiesta que se sienten seguras o muy seguras.

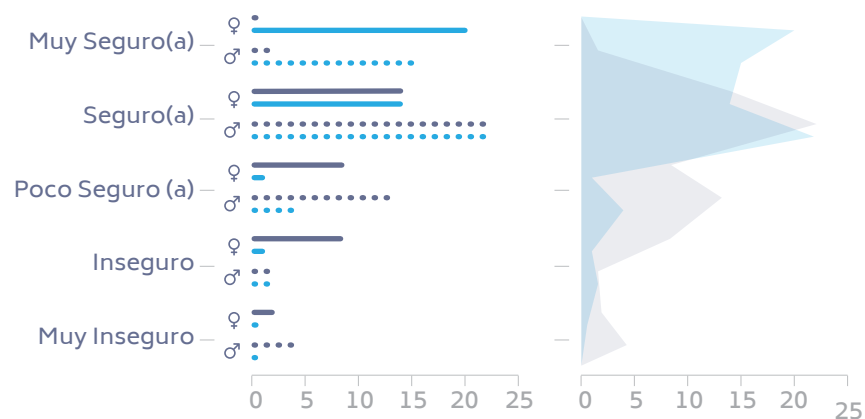


Gráfico #5: Distribución de personas según su percepción sobre la seguridad vial al cruzar la calle por género y por temporalidad.

■ Datos antes de la intervención ■ Datos durante de la intervención

5. Percepción sobre la velocidad de vehículos.

Al momento de consultarle a los usuarios si la velocidad de tránsito de los vehículos era la adecuada en la zona de trabajo, tuvo un pequeño aumento en el criterio que era muy alta, a pesar de los cambios realizados.

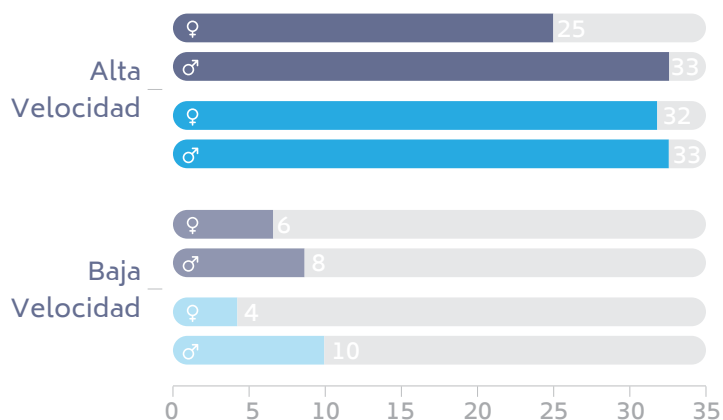


Gráfico #6: Distribución de personas según su percepción sobre la velocidad de los vehículos al transitar por la vía según género y temporalidad.

■ Datos antes de la intervención
■ Datos durante de la intervención

6. Percepción sobre proyectos de Pacificación Vial

En este cantón se obtuvo que un 99% de las personas entrevistadas ven positivo el desarrollo de proyectos que promuevan y mejoren las condiciones físicas para peatones y ciclistas.

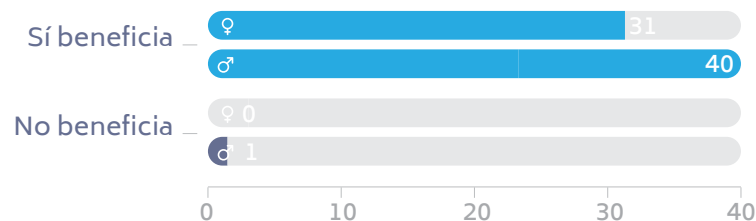


Gráfico #7: Distribución de personas según su percepción sobre el beneficio que podría generarle a la comunidad proyectos que mejoren las condiciones de caminar y andar en bicicleta por género.

7. Percepción sobre la intervención de Urbanismo Táctico realizada

Durante la realización de las actividades de urbanismo táctico un 92% de las opiniones recopiladas afirmaron que las transformaciones realizadas traen beneficios para la comunidad y al entorno.

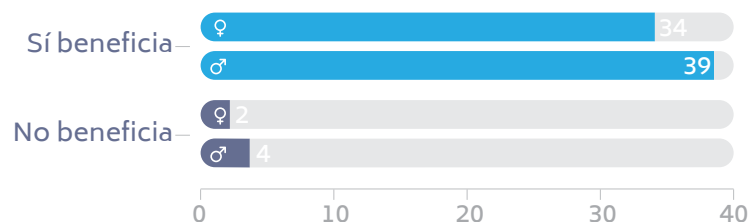


Gráfico #8: Distribución de personas, por género, según su percepción sobre el beneficio que genera la intervención a la comunidad.

8. Consideración sobre la permanencia de la intervención en el futuro

En el caso de la permanencia indefinida de las modificaciones realizadas un 82% de las personas manifestaron estar de acuerdo con mantenerlas, mientras que 14 personas indicaron que debía de retirarse y volver al estado original.

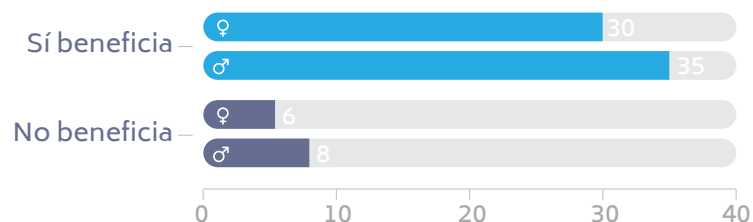
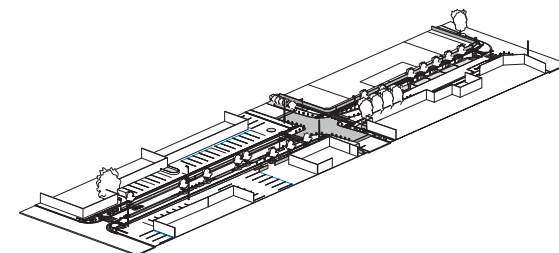


Gráfico #9: Distribución de personas, por género, según su consideración en la permanencia de la intervención en el espacio.

PROPUESTA URBANA A DESARROLLAR

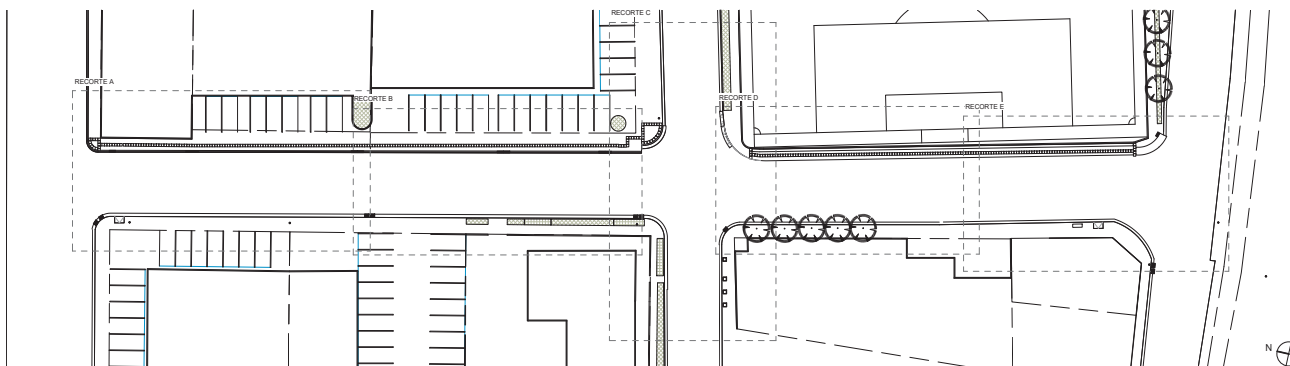
A continuación se detalla la propuesta de pacificación vial para la zona de estudio. Esta propuesta incluye una serie de modificaciones resultado de las observaciones desarrolladas durante el ejercicio de Urbanismo Táctico y los análisis posteriores.

Los cambios al diseño fueron coordinados con el equipo técnico municipal para su implementación en un mediano plazo.

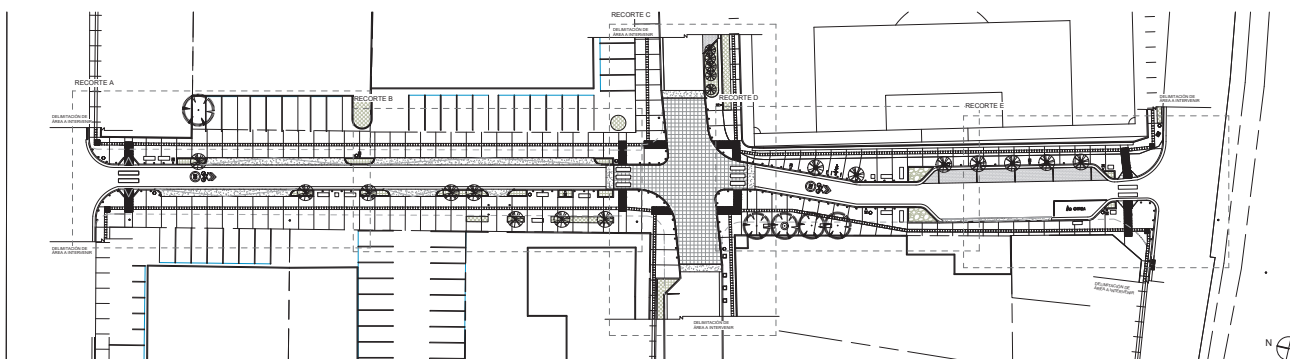


Principales ajustes realizados.

1. Implementación del proyecto en el Plan Regulador como zona 30.
2. Mantener radios de giro cerrado para limitar el giro según planteamiento de la propuesta.
3. Consideración del presupuesto del proyecto en etapas de construcción
4. Corroborar parada de bus en cuadra
5. Arborización en plazoleta creada frente a plaza.



Estado Actual*



Propuesta Desarrollada*

* Propuesta completa en anexos.

URBANISMO TÁCTICO

para la pacificación vial





MiTransporte
COSTA RICA

URBANISMO TÁCTICO

para la pacificación vial



SAN JOSÉ

UBICACIÓN

El proyecto de pacificación vial se desarrolló en la zona de Botica Solera, en el distrito Merced del casco central de San José, específicamente, sobre la calle 8 entre avenidas 7 y 11.

Esta zona vincula la estación de autobuses 7-10, el centro cultural Botica Solera y en general a la comunidad de Barrio México. Así mismo, sería la continuación de la ruta peatonizada de la calle 8, que conecta el mercado central y la vía peatonal de la avenida 1.

Por otro lado, esta zona se encuentra rodeada por rutas de travesía con un alto flujo vehicular que son administradas por el MOPT. Lo anterior, generó la necesidad de una mayor coordinación, al vincular una mayor cantidad de actores institucionales en la gestión de las actividades planificadas.





Sofía Suárez
Brenda Zumbado
Manuel Morales
Randolph Von Breyman
Roy León Rodríguez
Ilse Lucke
Sofía Trujillo
Sonia Barrientos
Maykel Gutiérrez

Asoc. Semillas
Asoc. Semillas
LACITE_ARQ
LACITE_ARQ
Pausa Urbana
Pausa Urbana
UCR_Arquitectura
Concejo Distrito
ADI Barrio México

EQUIPO PARTICIPANTE

La conformación del equipo de trabajo fue muy particular, debido a la participación de múltiples organizaciones o colectivos que trabajan en la ciudad, por lo cual aportaron un gran nivel de análisis sobre los fenómenos que se estaban analizando, así mismo se logró contar con la presencia de un nutrido grupo de técnicos municipales lo cuál facilitó el desarrollo de las propuestas de intervención.

En general se tuvo una participación constante de la mayoría de los miembros, en especial de líderes de la comunidad de Barrio México, quienes aportaron una visión muy valiosa de la cotidianidad del entorno, evidenciando claramente los retos y oportunidades con los que conviven.

Es importante reconocer, el papel del equipo del Centro Cultural Botica Solera, quienes facilitaron los espacios y recursos para el desarrollo de todas las actividades , esto fue clave durante todo el proceso.

Marcela Villalobos
Arturo Duarte
Mauricio Vega
Cynthia Rosales
Jairol Araya
Denia Sánchez

Municipalidad
Municipalidad
Municipalidad
Municipalidad
Municipalidad

TALLER 1

Re-Pensar

Esta fue la primera actividad grupal del proceso, por lo cual primero se dio un acercamiento al proyecto, se abrió un espacio para externar las expectativas del proyecto y posteriormente se realizó un ejercicio sobre el cantón, la movilidad y la zona de intervención.



TALLER 2

Re-Conectar

Durante esta segunda actividad el grupo participante realizó una dinámica de sensibilización. En este caso, en particular, la lluvia generó una variante inesperada de las actividades, que concluyó con una serie de observaciones muy particulares en función al recorrido realizado.



TALLER 3

Re-Interpretar

Con todo el análisis desarrollado previamente, se creó una dinámica para generar propuestas de mejoras al espacio. Previo a esto, se realizó una presentación para explicar posibles alternativas de pacificaciones viales existentes y fortalecimiento de espacios públicos.

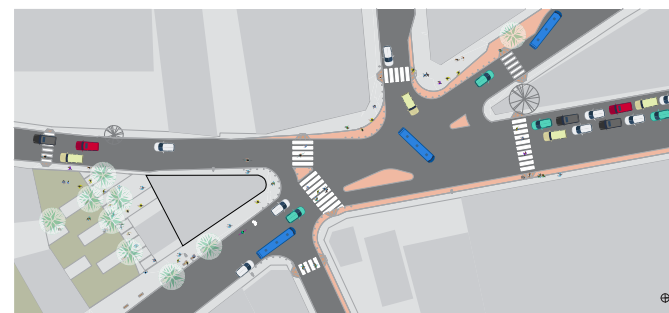
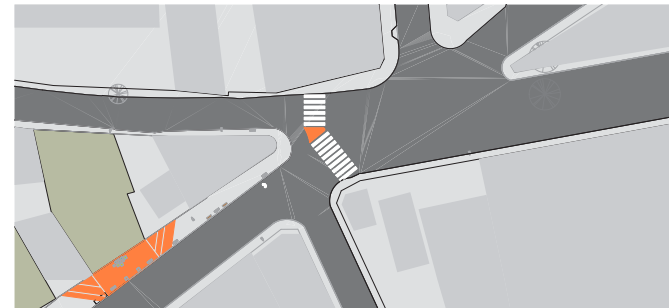


TALLER VALIDACIÓN



Esta sesión de trabajo se concentró en analizar y validar tanto la propuesta de urbanismo táctico, como la propuesta de intervención definitiva.

El equipo de San José, desarrolló un amplio análisis de las propuestas, reflexionando sobre la necesidad de experimentar en la ciudad. Así mismo, la comunidad participó activamente en este ejercicio creando una atmósfera muy positiva en torno al proyecto.







INTERVENCIÓN URBANISMO TÁCTICO

La intervención táctica para San José tenía implícita algunas variables importantes que la convertían en un reto especial. La inseguridad en la zona, el volumen vehicular y la coordinación con otras instituciones fueron retos superados gracias al apoyo de todo el equipo que participó.

En este caso, la instalación y puesta en funcionamiento de la intervención, tenía que realizarse el mismo día, lo cual implicó un menor tiempo para ejecutar la instalación y por consiguiente un mayor número de colaboradores para lograr realizar todas las tareas.

Se inició el trazo de las zonas a partir de las 6:30 a.m. del día sábado 30 de noviembre, con presencia de funcionarios del MOPT y policías de tránsito, quienes colaboraron en los cierres de las vías. De forma paralela, se inició con la pintura de franjas de color, distribución de mobiliario, vegetación y señales verticales.

A partir de las 2 p.m. se abrieron los carriles vehiculares teniendo como

resultado un flujo controlado y fluido de los vehículos por la zona intervenida, así mismo desde horas de la mañana las personas interactuaron con el espacio con la mayor naturalidad.

Dentro de las actividades, se contó con la participación de un Mimo, quien durante varios momentos de la intervención apoyó en la gestión del espacio, facilitando los cruces peatonales y disminuyendo la tensión entre los conductores.

Por otro lado, en el transcurrir del día, se pudo detectar un grupo de residentes de la zona, que hasta ese momento no se encontraba identificado, todos vinculados a casas de alquiler muy cerca de la estación de autobuses. Este grupo de personas fueron los que tuvieron mayor interacción con el espacio, sobre todo en horas de la noche cuando los niños salieron a jugar y los adultos a compartir en el espacio público.

Todos los elementos físicos fueron retirados a partir de las 8 p.m., con el extravío de algunas pocas plantas pero con todos los elementos completos.

ANÁLISIS DE RESULTADOS

1. Participación

La distribución de entrevistados según su género mostró una mayor cantidad de hombres que aportaron información, mientras que en la distribución por rangos de edad un 49% de los entrevistados son adultos jóvenes. El total de la muestra es de 85 personas.

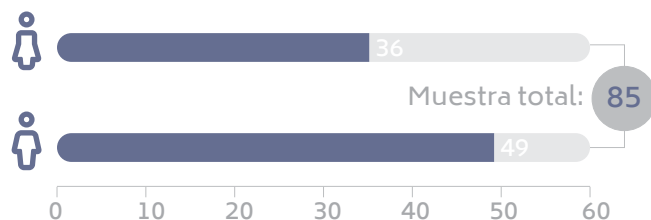


Gráfico #1: Cantidad de personas encuestadas según género.

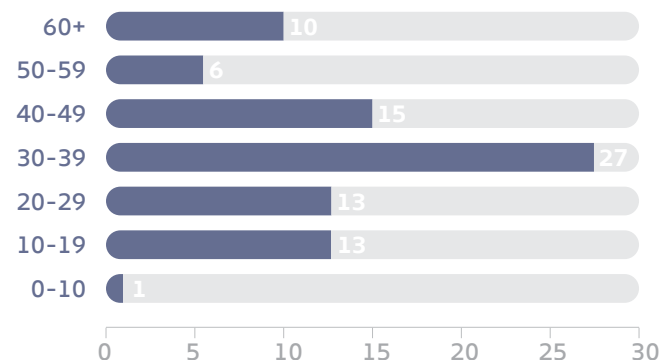


Gráfico #2: Distribución de personas según rango de edad.

2. Utilización del Espacio

El 62% de las personas que dieron información por medio de las encuestas realizadas son usuarios que transitan la zona de forma muy constante, logrando así tener información muy valiosa para los análisis posteriores.

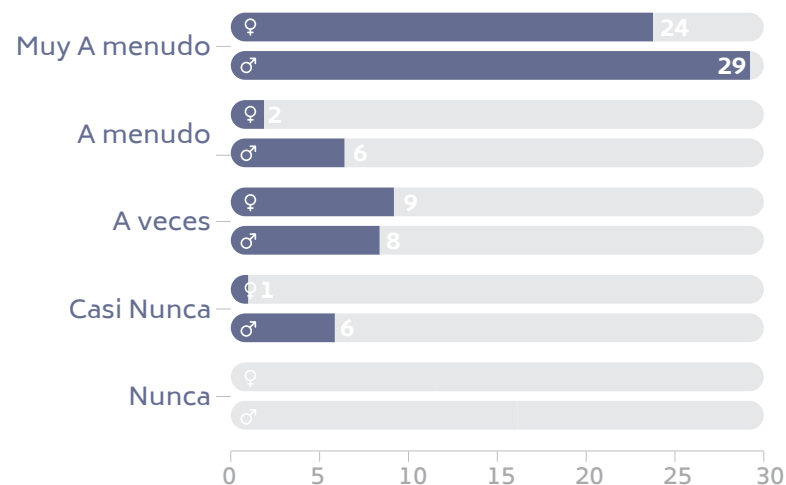


Gráfico #3: Distribución de personas encuestadas según la frecuencia en la utilización del espacio.

3. Percepción de seguridad vial en la zona

La percepción sobre la seguridad vial en la zona tuvo un cambio notable con el desarrollo de la intervención, en donde 77% de las personas manifestaban que se sentían poco seguras o inseguras y por el contrario durante la intervención un 76% de las personas mencionaron sentirse seguras o muy seguras.

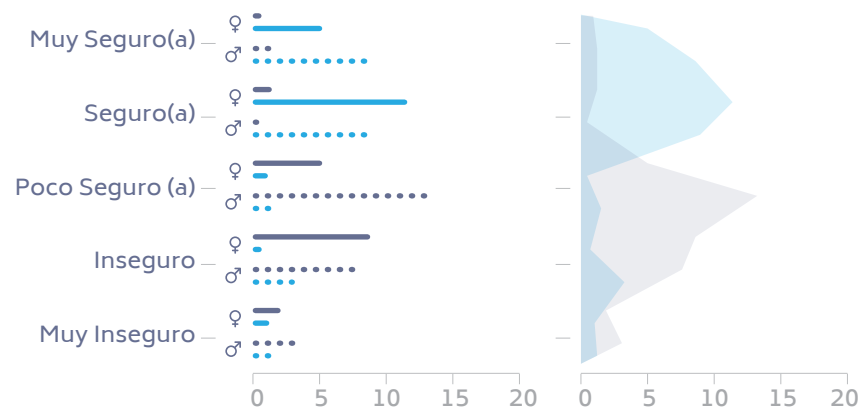


Gráfico #4: Distribución de personas según su percepción sobre la seguridad vial de la zona por género y por temporalidad.

■ Datos antes de la intervención ■ Datos durante de la intervención

4. Percepción de seguridad vial al cruzar la calle

La tendencia anterior tiene un comportamiento similar en la percepción de seguridad al cruzar las calles, en donde un 70% de las personas se sienten poco seguras o inseguras de cruzar y durante las actividades un 83% manifiesta que se sienten seguras o muy seguras, demostrando la necesidad de mejorar las condiciones del lugar a favor de peatones y ciclistas.

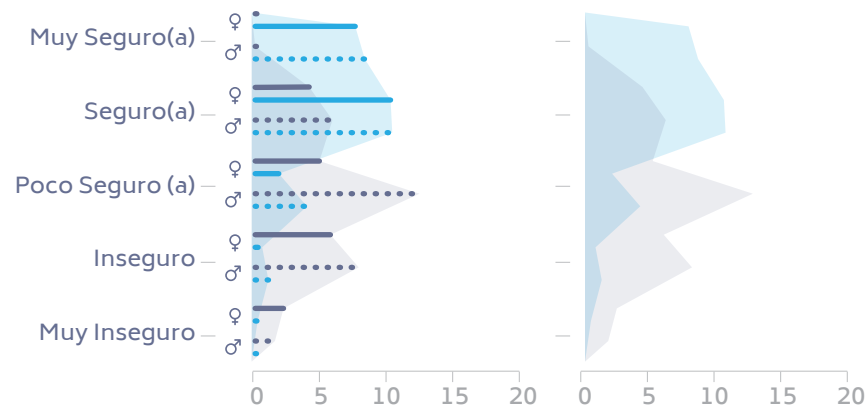


Gráfico #5: Distribución de personas según su percepción sobre la seguridad vial al cruzar la calle por género y por temporalidad.

■ Datos antes de la intervención ■ Datos durante de la intervención

5. Percepción sobre la velocidad de vehículos.

Al momento de consultarle a los usuarios si la velocidad de tránsito de los vehículos era la adecuada en la zona de trabajo, tuvo una mejoría una vez realizada la intervención.

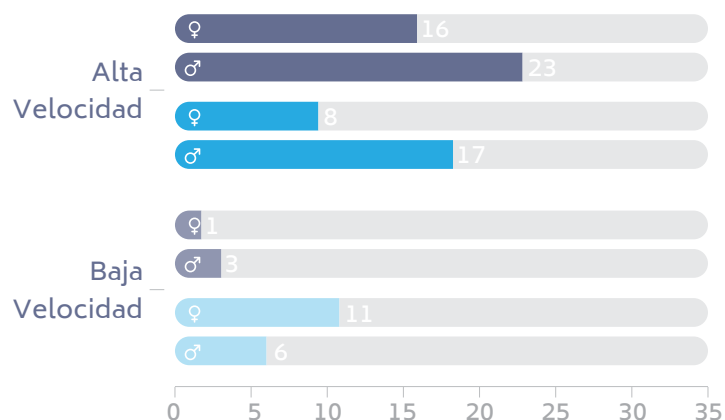


Gráfico #6: Distribución de personas según su percepción sobre la velocidad de los vehículos al transitar por la vía según género y temporalidad.

■ Datos antes de la intervención
■ Datos durante de la intervención

6. Percepción sobre proyectos de Pacificación Vial

En este cantón se obtuvo que un 95% de las personas entrevistadas ven positivo el desarrollo de proyectos que promuevan y mejoren las condiciones físicas para peatones y ciclistas.

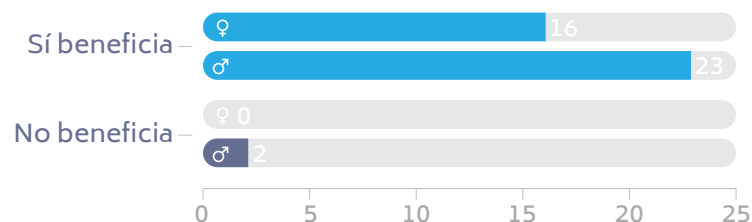


Gráfico #7: Distribución de personas según su percepción sobre el beneficio que podría generarle a la comunidad proyectos que mejoren las condiciones de caminar y andar en bicicleta por género.

7. Percepción sobre la intervención de Urbanismo Táctico realizada

Durante la realización de las actividades de urbanismo táctico el 100% de las opiniones recopiladas afirmaron que las transformaciones realizadas traen beneficios para la comunidad y al entorno.

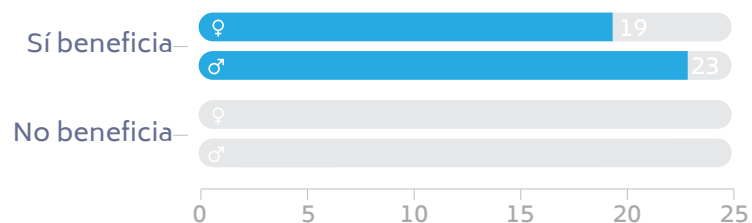


Gráfico #8: Distribución de personas, por género, según su percepción sobre el beneficio que genera la intervención a la comunidad.

8. Consideración sobre la permanencia de la intervención en el futuro

En el caso de la permanencia indefinida de las modificaciones realizadas el 100% de las personas manifestaron estar de acuerdo con que la transformación del espacio sea definitiva.

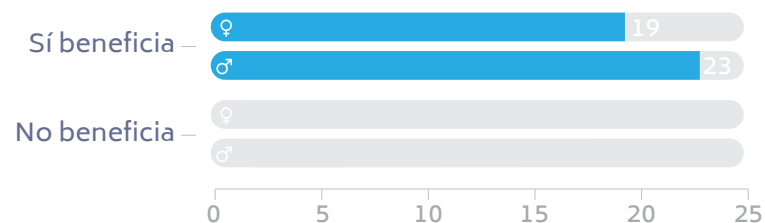
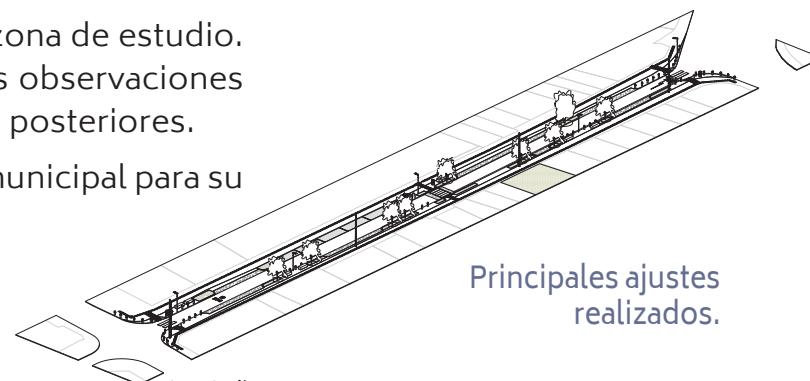


Gráfico #9: Distribución de personas, por género, según su consideración en la permanencia de la intervención en el espacio.

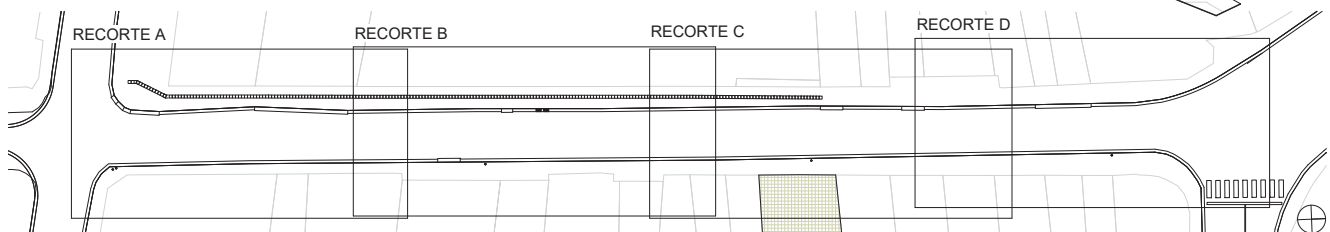
PROPUESTA URBANA A DESARROLLAR

A continuación se detalla la propuesta de pacificación vial para la zona de estudio. Esta propuesta incluye una serie de modificaciones resultado de las observaciones desarrolladas durante el ejercicio de Urbanismo Táctico y los análisis posteriores.

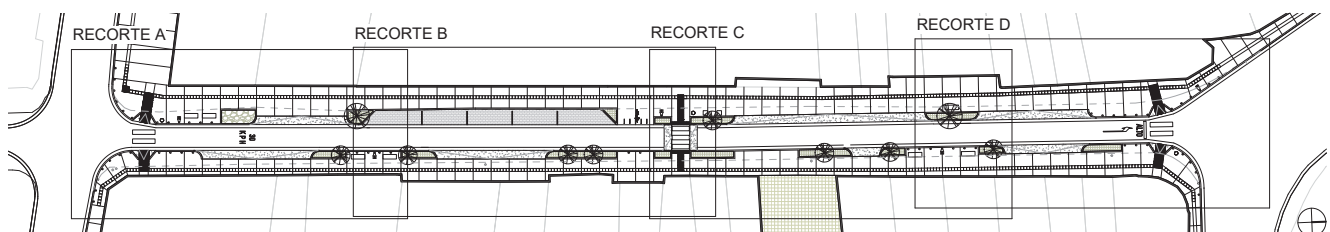
Los cambios al diseño fueron coordinados con el equipo técnico municipal para su implementación en un mediano plazo.



Principales ajustes realizados.



Estado Actual*



Propuesta Desarrollada*

1. Realizar cartas de solicitud para semáforos en cruces peatonales.
2. Presentación final del proyecto con diversos actores involucrados.
3. Acuerdo de mantener planos arquitectónicos en la vía cantonal (Calle 8).
4. Mostrar con claridad todo el proceso de la propuesta en sus diferentes etapas.
5. Proyección de delimitación de la propuesta del parque en lotes aledaños a la Bótica Solera.

* Propuesta completa en anexos.

URBANISMO TÁCTICO

para la pacificación vial





MiTransporte
COSTA RICA



CONCLUSIONES

LECCIONES APRENDIDAS

A continuación se detallan una serie de ideas y comentarios obtenidos a partir de una sesión de cierre con representantes de los diferentes cantones participantes, equipo técnico y miembros del equipo de MiTransporte.

Estos comentarios fueron organizados por categoría y evidencian que el proyecto logró generar nuevas y mejores expectativas sobre el Urbanismo Táctico y su replicabilidad.



GENERALES

Poder hacer la intervención: permite la observación de una dinámica que no se percibe

Perfiles "rurales y urbanos tienen necesidad de mejorar condiciones de movilidad

Datos-Datos-Datos

COMUNICACIÓN

Estrategia de comunicación: Población, Comercio, IT, Políticas

Mayor información promoción para involucrar a ciudadanía/vecinos

Mejorar comunicación y participación (redes sociales, masiva)

Empatía

Se requiere más promoción de medios masivos de comunicación (prensa, radio, tv)

Más propaganda -> más participación

Sincronía con la comunidad

Invitación masiva para que se sientan incluidos

METODOLOGÍA

Metodología de Design thinking es una herramienta valiosa.

Más tiempo en diseño de la propuesta.

Es clave involucrar a la Dirección General Ingeniería de Tránsito, MOPT, Policía Tránsito

Cuando gana una propuesta específica la co-creación se ve delimitada

Mobiliario flexible y liviano

Mobiliario de acuerdo al entorno

La iluminación 100 el éxito

Permitir al comerciante habilitar venta en Espacio Público durante la intervención

Es muy importante la participación de una "intermediación" para dirigir el proceso

Plantas: fundamentales. ¿Se podría lograr el efecto árboles con otros elementos?

Efecto toldo: soluciones a sombra en espacio público.

BUENAS PRACTICAS

Alcalde

Maestra pensionada

Mimo

URBANISMO TÁCTICO

para la pacificación vial

RESULTADOS PERCIBIDOS

Percepción de seguridad
Color ayuda al orden automático
Una vez demarcado automáticamente el comportamiento de una mayoría cambia
Temor por parte de los peatones a hacer uso de los espacios (poco a poco algunos se fueron acercando)
Preocupación de los ciudadanos ante la falta de zonas de parqueo
Temor inicial especialmente de vehículos
Encuestas -> Población
Cambio positivo visualmente "se veía bonito"
La gente se ve más feliz usando el espacio público (siendo protagonistas)
Percepción misma cantidad de carriles
Orden vehicular
Un buen ejercicio para disminuir velocidades

ACTORES

Se pudo haber involucrado más actores (comercio, chóferes de buseta, cuida carros)
Involucrar más al Concejo Municipal (más que una carta de compromiso)

PARTICIPACIÓN

Participación: ingrediente clave para la co-creación
Convocatoria a más sociedad civil
Sensibilidad: Personas del taller y sector vs personas que usan de paso
Negociación
Hay mucha gente dispuesta a ayudar y colaborar (Participación ciudadana)
Más tiempo para co-crear con comunidades
Participantes del proyecto de parte de comercios, sociedad, etc. desaparecieron
Complejidad idiosincrasia
Participación: ¿Cómo involucrar más a los vecinos/comercios? Poseedores de datos \$\$

COMUNIDADES VULNERABLES

En zonas de alto riesgo social, se puede "pintar" un día antes y realizar la activación del espacio para otro día
No se reconoció a Grupos de Interés Importantes
Las comunidades vulnerables se sintieron incluidas.

TIEMPO

Considero que el proyecto podría durar un poco más de tiempo
Más días de intervención/para mayor medición
La pintura fresca influye en el comportamiento de los peatones
¿Cuántas horas/días debería durar la intervención de U.T.? 3 días Activos-> jueves, viernes, sábado.
Continuación en el uso propuesto (unos días)

TIMING POLÍTICO

Política vs. Técnica (año político)
Época política: oportunidad y riesgo
Actores clave: técnicos municipales, políticos, cuadrilla, vecinos, facilitación/diseño, cuida carros. ¿?

ELEMENTOS CONSTRUCTIVOS

Buscar colores diferentes a los utilizados por y para tránsito
Color: Celeste +, verde +. Naranja -, lila/rosado?

RECOMENDACIONES

Como cierre a este documento, el equipo implementador resumió algunas ideas con el fin de poder compartirlas y que sirvan de retroalimentación para futuras intervenciones.

Seleccionar un lenguaje visual claro para que el peatón pueda comprender intuitivamente por dónde puede transitar con libertad.

La vinculación previa con los locales comerciales de la zona de intervención permite contar con un aliado estratégico para dinamizar la actividad y fortalecer las interacciones de primera planta con el espacio público.

La coordinación con el departamento de tránsito es fundamental para poder contar con colaboración, tanto en el día de la intervención como la corroboración previa de la estrategia a implementar.

Para la comunicación de la intervención es importante contar con notas de prensa preelaboradas para el encargado de la comunicación, esto para facilitar y clarificar aquellas preguntas que sucedan durante el proceso de intervención.

Es importante corroborar fechas locales importantes, previamente programadas, con relación al contexto inmediato de quiénes se verían favorecidos e impactados por la intervención, como lo son feriados locales, actividades extraordinarias, etc; esto para asegurarse el flujo habitual de tránsito y poder contar con una medición más certera del efecto de la intervención.

Desarrollar las demarcaciones viales con equipo y pintura especializada, con el fin de mejorar la calidad de la intervención y concentrar el trabajo de voluntarios a la aplicación de color, instalación de mobiliario y demás actividades complementarias.

El uso de zacate natural como componente en la intervención aporta significativamente en el cambio de apariencia del espacio, al ser un elemento orgánico este es de fácil instalación y es uno de los elementos de menor impacto ambiental.

Es importante contar con señalización vertical y horizontal que permita informar de la nueva dinámica vial esto para aumentar la seguridad de quienes transitan.

Menor áreas de intervención de urbanismo táctico para mayor impacto de transformación. Realizar una inversión más focal de mobiliario, arte en pintura horizontal, vertical y señalética de acompañamiento en un área menor, permite un impacto visual más claro.

El potencial de crear ingeniería de valor utilizando elementos similares en las tres intervenciones para poder aumentar el impacto.

URBANISMO TÁCTICO

para la pacificación vial

GALERÍA DE IMÁGENES



URBANISMO TÁCTICO

para la pacificación vial





URBANISMO TACTICO

para la pacificación vial





MiTransporte
COSTA RICA



FUNDACIÓN
ARQUITECTURA
SOLIDARIA

FEBRERO 2020