

A pie o en bici

PERSPECTIVAS



editores

BORJA RUIZ-APILÁNEZ

ELOY SOLÍS Y

EXPERIENCIAS



EN TORNO
A LA

movili dad activa

prólogo de JOSÉ FARIÑA
epílogo de JOSÉ M^a UREÑA



Ediciones de la Universidad
de Castilla-La Mancha

**A pie o en bici.
Perspectivas y experiencias
en torno a la movilidad activa**

Borja Ruiz-Apilánez y Eloy Solís (Eds.)

Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha

ISSN: 2697-0759

ISBN: 978-84-9044-439-9 (electrónico)

ISBN: 978-84-9044-470-2 (impreso)

http://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.00

Depósito legal: CU 89-2021

Dibujos de portada: Agustín Ferrer

Maquetación: Andrea Almaraz

Idea y diseño: Borja Ruiz-Apilánez



Esta obra se encuentra bajo una licencia internacional Creative Commons CC BY 4.0. Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra no incluida en la licencia Creative Commons CC BY 4.0 solo puede ser realizada con la autorización expresa de los titulares, salvo excepción prevista por la ley.

Acceso al texto completo de la licencia en:

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es>

La responsabilidad del contenido de los textos y del uso de las imágenes es de los autores de los correspondientes capítulos

Esta obra está financiada por el Proyecto de I+D+i del Ministerio de Ciencia e Innovación de España PID2020-119360RB-I00

CITACIÓN: Ruiz-Apilánez, B. y Solís, E. (Eds.) (2021). *A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa*. Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha. http://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.00



Presentación	Hacia un nuevo modelo de movilidad urbana.....	11
	José Fariña	
Introducción	Movilidad activa: una visión integral e integradora.....	15
	Borja Ruiz-Apilánez y Eloy Solís	
P01	Salud y movilidad activa.....	25
	Carolyn Daher y Oriol Marquet	
P02	Medio ambiente y movilidad activa.....	35
	Josu Mezo	
P03	Diseño viario y movilidad activa.....	41
	Borja Ruiz-Apilánez	
P04	Forma urbana y movilidad activa.....	51
	Eloy Solís	
P05	Planeamiento y movilidad activa.....	61
	Lorena Perona	
P06	Gobernanza y movilidad activa.....	71
	Silvia Casorrán	
P07	Participación ciudadana y movilidad activa.....	79
	Iñaki Romero	
P08	Urbanismo táctico y movilidad activa.....	87
	Vicente Romero de Ávila	
P09	Comunicación y movilidad activa.....	99
	Juan Luis Manfredi, José María Herranz y Pablo Gómez	
P10	Nuevas fuentes de datos y movilidad activa.....	109
	Gustavo Romanillos	
P11	Áreas urbanas históricas y movilidad activa.....	119
	Ignacio González-Varas	

E01	Ámsterdam: el camino hacia la capitalidad ciclista mundial	129
	Inmaculada Mohíno	
E02	Barcelona: un cambio de paradigma hacia una movilidad activa	137
	Francesc Magrinyà	
E03	Copenhague: contextualizando la mejor ciudad ciclista del mundo	151
	Jonna M. Krarup	
E04	Estocolmo: la Ciudad de Un Minuto	159
	María Pía Fontana	
E05	París: la Ciudad de los 15 Minutos	167
	Miguel Mayorga	
E06	Pontevedra: reforma urbana, movilidad activa y salud	175
	Daniel Macenlle	
E07	Donostia / San Sebastián: la movilidad activa como vector de transformación urbana	185
	Iñaki Baro	
E08	Sant Cugat del Vallés: la movilidad sostenible en ciudades medias	193
	Serafi Martí	
E09	Sevilla: hacia una nueva movilidad	201
	José Carlos Vázquez-Hisado	
E10	Vic: una movilidad activa para una ciudad saludable	209
	Fabiana Palmero, Joana Rodríguez y Marta Rofín	
E11	Vitoria-Gasteiz: una movilidad activa para una ciudad saludable	217
	Itziar Aguado-Moralejo	
Epilogo	El diseño de calles como argumento docente: una experiencia innovadora	227
	José María de Ureña	
	Los autores	237



Estocolmo: la Ciudad de Un Minuto

María Pía Fontana MARIAPIA.FONTANA@UDG.EDU ORCID 0000-0003-4528-3051
UNIVERSIDAD DE GERONA

A lo largo de la historia de las ciudades han surgido paradigmas que las han transformado de manera profunda. Uno de los más radicales ha sido el que representó la introducción y difusión del automóvil. Esta tecnología y las infraestructuras viarias, pensadas para el automóvil, influyeron radicalmente en la organización y forma de la ciudad. Si bien este medio de locomoción permitió abarcar largas distancias en poco tiempo, siendo una ventaja desde el punto de vista de la distribución de bienes y personas, hoy su papel jerárquico predominante en la ciudad se encuentra bastante cuestionado. Ante las externalidades sociales, económicas y ambientales producidas por un modelo de ciudad especializada, segregada e insostenible, se proponen nuevos modelos urbanos que apuestan por las distancias cortas, la densidad y la compacidad.

Durante veinte años, en todas las partes las calles fueron abandonadas, pasivamente y con frecuencia destruidas directamente. El dinero y las energías fue-

ron encauzadas hacia las nuevas autopistas [...] en el transcurso de una generación la calle que siempre había servido para expresar una modernidad dinámica y progresiva, vinieron a simbolizar algo sucio, desordenado, indolente, estancado y agotado (Berman, 2001, p. 333).

Frente a este panorama, al congestionamiento vehicular, a la contaminación y a los accidentes de tráfico, se suma una gran pérdida de tiempo en los desplazamientos. Con el fin de recuperar calidad urbana y ambiental en el espacio de la calle y avanzar hacia ciudades más sostenibles, se viene dando siempre más protagonismo a los peatones, para que puedan convivir de manera más confortable utilizando las infraestructuras ya existentes, apostando por una reorganización del espacio viario desde la proximidad. Todo esto lleva a una experimentación y puesta en marcha en paralelo, de un neo-urbanismo de calles (Ascher, 2005) más estratégico, táctico, ágil, comunicable, participado y, además, a una aceleración de este proceso, por

las condiciones de crisis ambiental y sanitaria actuales, para que tenga una más rápida implementación. La propuesta sueca de la Ciudad de Un Minuto es un ejemplo muy representativo de este cambio de paradigma (Fig. 1).

El caminar y la estancia para un urbanismo de la micromovilidad

La ciudad es una invención humana diseñada para gestionar y acortar distancias (Levy, 2000), por esto hablar de proximidad y de vida urbana, es hablar de lo mismo (Lefebvre, 2013). Existe actualmente una amplia revisión de la movilidad urbana que pone en valor la caminabilidad de la calle (Gehl, Svarre, 2013; Kent 2011; Speck 2018; Pozueta, 2009), donde los desplazamientos a pie son cada vez más valorados y el peatón se vuelve objeto de estudio, análisis y caracterización a partir de sus decisiones y movimientos. También, son cada vez más comunes los estudios urbanos centrados en las actividades que se ofrecen en los





FIGURA 1

La Ciudad de Un Minuto: kits urbanos en Estocolmo. Propuestas para mejorar la habitabilidad la calle y la proximidad

Fuente: Utopia Arkitekter
<https://www.bloomberg.com/news/newsletters/2021-01-05/citylab-daily-make-way-for-the-one-minute-city>

últimos tramos de la cadena de movilidad y en los entornos próximos a los lugares de residencia, trabajo y estudio. Toma tanta relevancia el desplazamiento a pie que este modo de transporte ya es equiparable a otros tradicionalmente estudiados. Hablar de proximidad es, entonces, hablar de ciudades, barrios y calles vitales, diversas y multifuncionales que requieren un diseño que dé seguridad y proteja al peatón de las posibles agresiones de otros medios de transporte.

La revalorización del caminar y del andar se puede acometer desde distintos enfoques, complementarios entre sí (Careri, 2013). Un marco analítico lo ofrece el paradigma de la sostenibilidad, cuando evalúa los transportes según sus costes medioambientales: el desplazarse a pie tiene unos valores mínimos. Si el análisis se desarrolla desde el territorio, las variables utilizadas serán la compacidad, la mezcla de actividades, los usos del espacio público y el diseño. Y desde un enfoque más social se utilizarán variables como la accesibilidad y el tiempo de desplazamiento (Miralles, 2002). La proximidad se alimenta de la micromovilidad, que corresponde a distancias temporales menores de diez minutos. Movimientos cercanos e integrados a la vida cotidiana que muchas veces no llegan a considerarse siquiera como desplazamientos.

En el estudio de la micromovilidad, pasa a ser decisiva la percepción que tengamos de los espacios de nuestro entorno inmediato, y de aquellos que ponen en relación directa el edificio y la calle. Hechos que nos remiten a los *woonerf* holandeses de

los barrios residenciales en los últimos años sesenta, a su posterior evolución en calles de prioridad invertida, calles compartidas y a otros planteamientos similares como la calle residencial en España; las áreas de velocidad de paso (*gångfartsområde*) en Suecia; la zona residencial (*zone résidentielle*) en Francia, Bélgica o Canadá; o las zonas compartidas (*shared zone*) en Australia y Nueva Zelanda.

Las políticas contemporáneas de revalorización de las calles como espacios de convivencia tienen su impulso social también a través de reivindicaciones y movimientos ciudadanos, o de proyectos y diseños como las *complete streets* en EE. UU., las *zone de rencontré* en Francia o los *shared spaces* en Austria, España, Italia y Reino Unido o. Y entre las nuevas propuestas de gestión e intervención urbana, en términos de movilidad y espacio público que favorecen la proximidad, han surgido diversidad de planteamientos como las supermanzanas barcelonesas que pretenden devolver la importancia al peatón, liberando vías del tránsito vehicular, promoviendo espacios públicos con actuaciones tácticas de mobiliario y medidas transitorias o fijas de apoyo a las actividades al aire libre (Fig. 2). 'Si diseñas para coches y tráfico, tendrás coches y tráfico. Si diseñas para personas y espacios públicos, tendrás personas y espacios públicos'. (Kent, 2005, s.p.)

En otras ciudades se apuesta por una proximidad basada en el crono-urbanismo como en París con La Ciudad de los 15 Minutos (Moreno, 2020), a pie

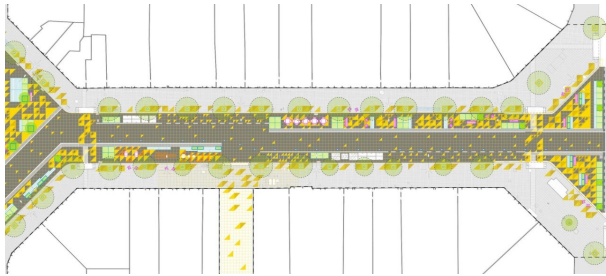


FIGURA 2

Calle como equipamiento de barrio: supermanzana de Sant Antoni en Barcelona. Planta y ambiente urbano
Fuente: Leku Studio <https://landscape.coac.net/superilla-sant-antoni>

o en bicicleta, o en Estocolmo, con la Ciudad de Un Minuto (INNOVA, 2020) de escala estatal, que se centra en la calle, con especial atención al espacio urbano relacionado con nuestra vida urbana cotidiana, el que nos encontramos fuera de la puerta de nuestro edificio o de los vecinos de enfrente y adyacentes. Una propuesta que apuesta por una ciudad pensada para las personas y por una calle como extensión de la casa (Monteys, 2018).

De la ciudad inteligente a la Ciudad de Un Minuto

En Suecia, las políticas de innovación y de colaboración interinstitucional son importantes a la hora de apoyar su transformación hacia una sociedad y una ciudad más sostenible. Muchas de estas políticas han favorecido proyectos colaborativos entre actores de diferentes sectores que quieran explorar, desarrollar, probar e implementar soluciones innovadoras que contribuyan a los objetivos de sostenibilidad de la Agenda 2030. *Smart City Sweden*, por su parte, reúne prácticas de mejoras urbanas en diversas áreas: clima, energía y medio ambiente, movilidad, digitalización, planificación urbana, y sostenibilidad social. Suecia tiene una larga historia como pionera en cuestiones relacionadas con el medio ambiente y el desarrollo sostenible en un sentido más amplio.

Smart City Sweden comenzó en 2016, con el objetivo de desarrollar soluciones de tecnología ambiental y, en 2019, el proyecto se amplió para centrarse en las áreas mencionadas antes. Durante 2020, nueve ciudades suecas se han definido como ciudades viables (*viable cities*) desarrollando el acuerdo sueco de ciudades climáticas, que servirá como un instrumento donde las inversiones en acciones climáticas y sostenibilidad, contarán con el apoyo y facilitación reguladora de innovación y financiación a nivel nacional. En el Día Europeo de las Ciudades Viables, los alcaldes firman la primera edición del Contrato Sueco de Ciudades Climáticas 2030. A nivel nacional, el contrato será firma-

do por los directores generales de las autoridades suecas, haciendo de este un programa de investigación e innovación a largo plazo para ciudades inteligentes y sostenibles con financiación de Vinnova, la agencia gubernamental de innovación de Suecia, y de la Agencia Sueca de Energía y Formas.

Unas de las iniciativas destacadas para avanzar hacia ciudades más sanas y vivas, son dos proyectos innovadores de calles: *Future Streets* y *Street Moves*, ambos en Estocolmo. Las dos propuestas se caracterizan por abordar una escala de proximidad hiper-local y su implementación, a nivel amplio y difuso en toda la ciudad, configura la denominada Ciudad de Un Minuto. Además de estar enfocados en la mejora de las condiciones funcionales y ambientales de las calles, los proyectos se diseñan como prototipos y pilotos replicables e involucran a los residentes de las calles, desarrollando y probando soluciones de nuevos ambientes y situaciones urbanas en condiciones reales y existentes. El objetivo es que estas iniciativas generen nuevas soluciones relacionadas con la planificación urbana, las áreas verdes, el comercio electrónico y la movilidad, entre otros aspectos urbanos. Vinnova, además de financiar en gran parte estos proyectos, apoya y facilita las relaciones entre los diversos actores en el desarrollo de los proyectos.

Hälsingegatan Vasastan es un ejemplo de actuación del programa *Future Streets*. Este proyecto piloto de transformación temporal de esta calle de



FIGURA 3
Future Streets. Una calle como extensión de una escuela.
Propuesta de kit de mobiliario al frente de la escuela Gustav Vasa en Estocolmo
Fuente: <https://vaxer.stockholm/.../stockholms-framtidsgator.../>

FIGURA 4
Street Moves. Un kit de mobiliario que convierte los espacios de estacionamiento en lugares de servicio y reunión. Kit desarrollado por ArkDes en una calle de Estocolmo
Fuente: ArkDes <https://globetrender.com/2021/01/21/street-moves-sweden-one-minute-city/>



Estocolmo se centra en el aprovechamiento y transformación de los entornos escolares para que estos puedan beneficiarse del uso del espacio de la calle como un lugar para la estancia, las actividades, el juego y el movimiento. Las escuelas han manifestado su interés en participar en el proyecto y están invitadas a hacerlo en talleres sobre cómo se puede cambiar la calle. La calle Hälsingegatan junto a la escuela Gustav Vasa es una de las tres que tenía programada su transformación de septiembre a diciembre de 2020 con un kit de mobiliario nuevo, material de juego, plantas y pintura (Fig. 3).

Street Moves, por otro lado, plantea que los vecinos no se desplacen más de un minuto para acceder a funciones del espacio público que necesitan, desde gimnasios al aire libre hasta sitios para el encuentro social. El grupo sueco ArkDes ha creado un kit de construcción de mobiliario urbano, para transformar la forma en que usamos las calles. Se trata de un proyecto que lleva el concepto de *ciudad de 15 minutos* hacia un nivel aún más capilar, permitiendo a los ciudadanos agregar instalaciones públicas a la puerta de su domicilio, allanando así el camino hacia las ciudades de un minuto. La idea es que los residentes participen en la planificación del trazado y del contenido de sus propias calles, de modo que las ciudades satisfagan mejor las necesidades de su comunidad, generando más sentido de pertenencia con el objetivo de que *Todas las calles de Suecia sean saludables, sostenibles y vibrantes para 2030* (Fig. 4)

El kit de construcción se está probando ahora en Estocolmo, como implementación física de un proyecto de innovación basado en las ideas surgidas en el ArkDes Think Tank, que ha reunido diversos actores que difícilmente compartirían una misma mesa. Esta articulación de usuarios e ideas, permite que los ayuntamientos y/o los vecinos pueden crear rápidamente espacios y funciones que dan nueva vida a la calle. El proyecto de investigación está financiado por la autoridad de innovación Vinnova e incluye como socios a la ciudad de Estocolmo, la Agencia de Transporte Sueca, la empresa de vehículos compartidos M, Volvo Car Mobility y el servicio de scooter eléctrico Voi. Su objetivo es el desarrollo de un kit urbano flexible, un conjunto de elementos constructivos de gran calidad arquitectónica que, según su localización, se pueda adaptar fácilmente a las diferentes condiciones y necesidades.

Nuevas formas de urbanidad: arquitectura, usos, plantas bajas y mobiliario

Al aproximarnos a la experiencia sueca y a su Ciudad de Un Minuto, tal vez una de las primeras reacciones sea pensar que no estamos frente a un proyecto muy novedoso sobre el mejor aprovechamiento de las calles, dado que procesos similares llevan pensándose y ejecutándose desde hace varios años en distintas ciudades. Podemos referirnos a experiencias semejantes, y muy conoci-

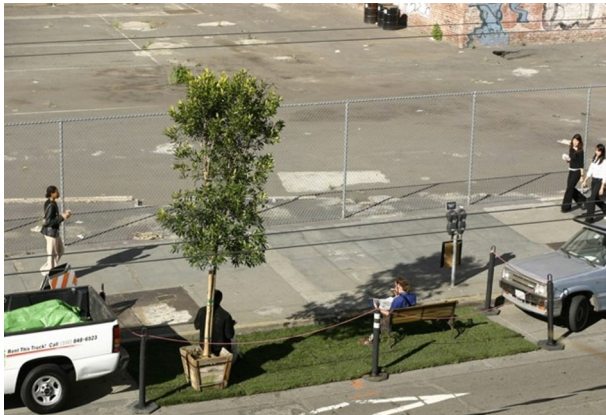


FIGURA 5

Primera instalación del Park(ing) Day en San Francisco por Rebar Group en 2005

Fuente: Rebar Group <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-09-15/a-brief-history-of-park-ing-day>

das, impulsadas por las administraciones públicas de ciudades como Barcelona, con sus supermanzanas, Nueva York, con las actuaciones en Times Square, y con un mensaje de cambio muy incisivo: ‘¡Cambiar la vida! ¡Cambiar la sociedad! Nada significan estos anhelos sin la producción de un espacio apropiado [...] a nuevas relaciones sociales, un nuevo espacio, y viceversa’ (Lefebvre, 2013, p. 117).

Sin embargo, no podemos olvidar mencionar a San Francisco como la ciudad pionera desde la que se impulsó la celebración del *Park(ing) Day*, una iniciativa que promovía un urbanismo emergente, experimental, táctico, de aprovechamiento de espacios públicos ocupados por los coches, incorporando diseños de un mobiliario provisional,

que luego ha tenido replicas mundialmente. Un evento que empezó a través de acciones de ocupación de los espacios destinados a aparcamiento y que llegaron a la definición del denominado *parklet*, cuyos primeros diseños fueron realizados por el equipo Rebar Group (Fig. 5). Desde entonces, Rebar ha diseñado diez parklets y otras firmas han contribuido con sus propios diseños.

La experiencia de Suecia y su capital, como pionera, es de suma importancia porque plantea una ambiciosa propuesta integral en tres fases: el diseño de unos kits de mobiliario de gran calidad formal y versatilidad funcional; su implementación capilar y difusa en varias calles mediante una estrategia a corto, mediano y largo plazo con intervenciones puntuales mínimas de alto impacto en la vida ciudadana, que surgen de propuestas en versiones de arriba abajo (*top-down*), de abajo arriba (*bottom-up*) o mixtas; y además, una estrategia urbana y un plan estatal de financiación, hacia la mejora difusa y extendida de la caminabilidad de la calle en varias ciudades a la vez (Fig. 6). De esta manera se pone en evidencia que, durante mucho tiempo, los urbanistas han infravalorado el poder transformador de las acciones pequeñas o espontáneas. Sin embargo, estas pueden llegar a impulsar mejoras cualitativas significativas y definitivas en el espacio urbano.

En realidad es necesario invertir el proceso —de proyectación—, partiendo de la vida en sociedad, desde las relaciones sociales, desde la experiencia de los

individuos, siguiendo con la misma hipótesis, desde la alcoba a la sala, de la escuela a la oficina, desde donde puedo estacionar el auto hasta donde voy a tomar el café, o asisto a la función de teatro o me dirijo al club recreativo, es ciertamente aquí donde la otra ciudad renace, a partir de dentro, y se estructura (se teje de relaciones entre las cosas, no de cosas) recuperando una personalización perdida, por medio de la contigüidad de los espacios habitables, canalizados o extendidos; verticales u horizontales; internos, semiexteriores o exteriores, privados o públicos. (Portas, 1968, p. 188).

La proximidad y la micromovilidad son objeto de estudio y desarrollo creciente y la distancia de la vida cotidiana se puede medir en metros, pero también en tiempo, valorando las posibilidades que ofrecen el barrio y las calles en un rango que va desde el cuarto de hora hasta el minuto.

Se trata, como muestra la propuesta sueca, de impulsar políticas de intervenciones urbanas mínimas, a través de acciones sistemáticas que permitan revitalizar y recuperar la calle generando un nuevo equilibrio: entre administración, ciudadanía y demás actores; entre lugares de transición; entre interior y exterior; entre público y privado mediante espacios capaces de configurar soluciones de ‘adherencia’ y ‘riveranidad’ (Amar, 1993) entre los límites del espacio-calle y de los edificios. Apostar por una caminabilidad difusa más que por la peatonalización de áreas concretas, así como promo-

ver la estancia en la calle, la variedad de funciones y la mejora física de los espacios intermedios o de transición entre lo público y lo privado, adyacentes a los edificios, puede ser garantía de calidad ambiental, a través de la configuración de lugares habitables, que enriquecen la vida urbana y propician relaciones sociales en la ciudad donde el peatón es lo primero.

FIGURA 6

La Ciudad de Un Minuto. Catálogo de kits de instalación rápida. Ejemplo de instalación y transformación de una calle de Estocolmo.

Fuente: Lundbergs Design <https://www.di.se/nyheter/byggsats-ska-forvandla-p-platsen-till-en-motesplats/>



Bibliografía

- Amar, G. (1993). Pour une écologie urbaine des transports. *Les annals de la recherche urbaine*. Mobilités. Paris. RAPT.
- ArkDes Sweden's National Centre for Architecture and Design (2021). <https://arkdes.se/arkdes-play/nu-flyttar-streetmoves-fran-stockholm/>
- Ascher, F. (2005). *Los nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día*. Madrid: Alianza Editorial.
- Ayuntamiento de Barcelona (2021). *Superilles*. <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/>
- BID (Banco Interamericano de Desarrollo). (2020, 28 de septiembre). *Ciudades Sostenibles*. <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/peatonalizacion-para-la-salud-ciudadana-metodologias-participativas-y-experimentales-del-piloto-en-urbanismo-tactico-rionegro-calle-consciente/>
- Berman, M. (1988). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Madrid: Siglo XXI.
- Careri, F. (2013). *Walkscapes: El andar como práctica estética*. Barcelona: Gustavo Gili
- Gehl, J., y Svarre B. (2013). *How to Study Public Life. Methods in Urban Design*. Washington: Island Press
- Kent, F. (2005, 31 de mayo). Streets are People Places. <https://www.pps.org/article/transportationasplace>
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing
- Lévy, J. (2000). Les Nouveaux Espaces de la Mobilité. En Bonnet, M. y Desjeux, D. *Les Territoires de la Mobilité*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Martin, C. (2015, 10 de enero). When the Parking Space Becomes a Park. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/2015/01/11/business/when-the-parking-space-becomes-a-park.html>
- Michaels S. (2011, 16 de septiembre). A Conversation With Fred Kent, Leader in Revitalizing City Spaces. *The Atlantic. Washington: Emerson Collective*. <https://www.theatlantic.com/national/archive/2011/09/a-conversation-with-fred-kent-leader-in-revitalizing-city-spaces/245178/>
- Miralles, C. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- Monteys, X. (2018). *La calle y la casa. Urbanismo de interiores*. Barcelona: Gustavo Gili
- Moreno, C. (2020). *La Passion de l'Innovation*. <http://www.moreno-web.net/medias/>
- Moreno, C. (2020). *Vie urbaine et proximité*. Paris: Ed. L'Observatoire
- Portas, N. (1968, 2017). *A cidade como arquitectura*. Lisboa: Livros Horizonte
- Pozueta, J; Lamíquiz F.J., y Porto, M. (2009). *La ciudad paseable*. Madrid: Ministerio de Fomento
- Speck, J. (2018). *Walkable City Rules: 101 Steps to Making Better Places*. Washington: Island Press
- Fariña, J. (2010, 28 de febrero). La ciudad paseable. *El blog de José Fariña*. <https://elblogdefarina.blogspot.com/2010/02/la-ciudad-paseable.html>
- Gehl, J. (2009). New York City ready for change. <https://gehlpeople.com/story-article/new-york-city-ready-for-change/>
- Orange, R. (2021, 8 de febrero). How Sweden is taking back parking spaces to improve urban living. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/environment/2021/feb/08/how-sweden-is-taking-back-parking-spaces-to-improve-urban-living>
- Peters, A. (2021, 1 de diciembre). *How to transform your street into a 1-minute city*. *Fast Company*. <https://www.fastcompany.com/90593014/how-to-transform-your-street-into-a-1-minute-city>
- Pilotprojektet Stockholms Framtidsgator (2021). *Stöckholms stad*. <https://vaxer.stockholm/stockholmsframtidsgator>
- Project for Public Spaces PPS (2021). <https://www.pps.org/>
- Raphael, C. (2009, 26 de febrero). Broadway Dreams to be Realized. *Project for Public Space*. <https://www.pps.org/article/broadway-dreams-to-be-realized>
- Revuelo por el 'urbanismo táctico' en Barcelona. (2020, 23 de julio). *El Periódico*. <https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20200723/revuelo-urbanismo-tactico-barcelona-8051556>
- Schneider B. (2017, 15 de septiembre). How Park(ing) Day Went Global. *Bloomberg City Lab*. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-09-15/a-brief-history-of-park-ing-day>
- Smart City Sweden (2021). <https://smartcitysweden.com/>
- Street Plan Collaborative (2016). *Tactical Urbanist's Guide to materials and design Version 1.0*. Milan San Francisco New York: Knight Foundation. <http://tacticalurbanismguide.com>
- Vinnova. (2021). *Viable Cities*. <https://www.vinnova.se/en/calls-for-proposals/viable-cities---external-calls/>
- Vision Zero Network. (2021). <https://visionzeronetWORK.org/about/what-is-vision-zero/>