



Comisión de Inclusión
Social, Democracia
Participativa y Derechos
Humanos de CGLU

Observatorio
Ciudades Inclusivas

Ir en monopatín en Tacoma: los jóvenes reclaman espacio público a través del diálogo y la planificación cooperativa¹

Este estudio de caso es uno de los 15 que se desarrollaron en 2007 como parte de un proyecto sobre políticas innovadoras en inclusión social conjuntamente desarrollado por el Development Planning Unit (DPU), University College London con la Comisión de Inclusión Social y Democracia Participativa (CISDP) de Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU). Este caso fue completado y editado en 2010 por el Centro de Estudios Sociales de la Universidad de Coímbra (CES), en un formato estándar para el Observatorio de Inclusión Social y Democracia Participativa.

Nombre de la política: Programa para empoderar a los jóvenes marginados a través de la acción comunitaria y la inclusión (Programa del Parque para Ir en Monopatín, “Skatepark Program”)

Fecha de inicio: principios de 2002

Fecha de finalización: en proceso

¹ El **Observatorio Ciudades Inclusivas** es un espacio de análisis y reflexión sobre políticas locales de inclusión social. Contiene más de sesenta estudios de caso sobre políticas innovadoras en materia de interculturalidad, desarrollo comunitario, acceso a los servicios básicos, igualdad de género, derechos humanos, protección del medio ambiente o erradicación de la pobreza, entre otros. La iniciativa ha contado con el apoyo científico del Prof. Yves Cabannes de la University College of London (15 casos) y de un equipo de investigadores del Centro de Estudios Sociales (CES) de la Universidad de Coímbra (50 casos), que ha trabajado bajo la dirección del Prof. Boaventura de Sousa Santos. Este Observatorio persigue detectar experiencias exitosas que puedan aportar elementos de inspiración a otras ciudades en el momento de diseñar e implementar sus políticas de inclusión.

El Observatorio Ciudades Inclusivas ha sido creado por la Comisión de Inclusión Social, Democracia Participativa y Derechos Humanos de CGLU. **Ciudades y Gobiernos Locales Unidos** (CGLU) es la plataforma mundial que representa y defiende los intereses de los gobiernos locales ante la comunidad internacional y trabaja para dotar de un mayor peso político en la gobernanza mundial. La **Comisión de Inclusión Social, Democracia Participativa y Derechos Humanos** tiene por misión contribuir a construir la voz común de las ciudades de CGLU en materia de inclusión social, democracia participativa y derechos humanos. También persigue orientar a los gobiernos locales en el diseño de estas políticas y, para ello, promueve debates políticos, intercambio de experiencias y el aprendizaje mutuo entre ciudades de todo el mundo.

Para más información: www.uclg.org/cisd/observatory



United Cities and Local Governments
Cités et Gouvernements Locaux Unis
Ciudades y Gobiernos Locales Unidos



development
planning
unit





CONTEXTO

CONTEXTO GUBERNAMENTAL

Contexto de la ciudad

La ciudad de Tacoma, en el Estado de Washington, está situada en la esquina noroeste de los Estados Unidos en el estrecho de Puget. En 2007, la población estimada de la ciudad era de 201.000 habitantes, un 36% (en el censo de 2000) de los cuales eran menores de 25 (Pletsch 2007: 2). En 2007, más de la mitad de los estudiantes matriculados en escuelas públicas de Tacoma eran de origen minoritario; todos ellos configuraban la diversidad de los 8.000 usuarios de monopatín que se calcula que hay en la ciudad.

Nivel de descentralización del país

La ciudad de Tacoma y Metro Parks Tacoma son entidades distintas. La financiación de capital se lleva a cabo a través de la aprobación pública de bonos públicos.

Nivel de gobierno en el que se ha desarrollado la política: submunicipal (centro de la ciudad) y municipal

CONTEXTO SOCIAL

Ir en monopatín

Ir en monopatín es una actividad muy popular entre los jóvenes y los adultos jóvenes. Los jóvenes aficionados al monopatín participan en esta actividad tanto si existen espacios destinados al patinaje como si no los hay. Como resultado, en muchas comunidades sin pistas para practicar esta actividad o con pistas inadecuadas (sin cobertura o con diseño pobre), los jóvenes se recrean yendo en monopatín en las calles y en otros lugares no apropiados. En lugares donde abundan pistas y zonas destinadas a esta actividad y están diseñadas adecuadamente, los usuarios de monopatín se recrean en un espacio adecuado y tienen considerablemente menos probabilidades de sufrir daños graves. En 2006, 2 usuarios de monopatín sufrieron lesiones graves en comparación con los 27 que murieron cuando practicaban esta actividad en lugares inapropiados.

Ir en monopatín es una desafiante actividad física y mental en la que los obstáculos a la mejora son internos casi por completo. Ir en monopatín empodera a los jóvenes a través de retos constantes y autoadoptados que pueden superarse a través de la práctica, la dedicación y el compromiso. Estas características, aprendidas gracias a ir en monopatín, duran toda la vida y son relevantes en muchos entornos y situaciones cotidianas.

La actividad y la cultura de ir en monopatín luchan por ser reconocidas por las agencias públicas y la comunidad más extensa y, pues, los usuarios de monopatín pueden convertirse en miembros marginados de la comunidad.





DESCRIPCIÓN COMPLETA

Descripción de la política

El Programa de Parques para el Uso del Monopatín planea y desarrolla una red de espacios públicos diseñados para ir en monopatín, en un estrecho proceso de planificación colaborativo entre la comunidad de usuarios del monopatín y Metro Parks Tacoma, la autoridad regional en materia de parques. A través del programa, la ciudad tiene como objetivo empoderar a los jóvenes usuarios de monopatín de la comunidad e inculcar un mayor reconocimiento y apoyo hacia los usuarios de monopatín en la comunidad más extensa.

Antecedentes / Orígenes

Un dicho común en la comunidad de los usuarios del monopatín dice algo como “si tu ciudad no tiene una pista para ir en monopatín, entonces tu ciudad es una pista para ir en monopatín”; ese era precisamente el problema. Durante años los usuarios de monopatín habían reivindicado la zona del centro de la ciudad; lo que suponía la malversación de espacio, pero nadie lo usaba, con lo cual a nadie le importaba. Con la llegada de la política económica de regeneración urbana local que atrajo nuevos negocios al centro ya no se ignoró a los usuarios de monopatín del centro de la ciudad. Con el surgimiento de los negocios del centro de la ciudad, que constantemente echaban lo que consideraban una molestia destructiva, la Asociación de Mejora Empresarial, una asociación privada sin ánimo de lucro encargada de la gestión de las partes interesadas del centro de la ciudad, se quejó a la ciudad. En 2003 la ciudad de Tacoma empezó a investigar una prohibición sobre todas las actividades relacionadas con el uso del monopatín en el centro de la ciudad recientemente revitalizado.

En este punto, se creó un grupo de defensa del monopatín y se organizaron reuniones entre funcionarios de la ciudad y usuarios del monopatín descontentos para discutir opciones reconciliadoras y con el objetivo de llegar a una solución tanto para los empresarios como para la comunidad usuaria del monopatín (Skaters for Public Skateparks 2005). Empezaron a tener lugar reuniones bimensuales entre el gobierno local y los usuarios del monopatín locales. Al cabo de pocos meses se contactó con las partes interesadas contrarias a los usuarios del monopatín y empezaron a tener lugar reuniones cara a cara para abordar el “problema” de los monopatines. Skaters for Public Skateparks (SPS), una organización nacional que se convirtió en el defensor clave para la comunidad de usuarios del monopatín, también empezó a concienciar a los oponentes sobre la falta de espacio para los usuarios del monopatín y ofreció soluciones para mitigar el problema. Ofreciendo diversas opciones, SPS pudo crear alianzas entre la comunidad de usuarios del monopatín y la comunidad empresarial y, paulatinamente, se generó confianza entre los dos grupos puesto que los segundos empezaron a entender el dilema al que se enfrentaba la comunidad de usuarios del monopatín y empezaron a trabajar en colaboración (SPS 2005). Muchos de los empresarios empezaron a entender el problema del espacio inadecuado, empezaron a ver la actividad desde otra perspectiva, empezaron a defender puntos centrales para la práctica de esta actividad y animaron a los usuarios del monopatín a desarrollar un plan. Metro Parks Tacoma apoyó el plan y dio licencia para crear a los SPS: ahora los usuarios de monopatín eran los planificadores, responsables de seleccionar y diseñar lugares para ellos.





Objetivos de la política

Los objetivos principales son:

- Reclutar y captar jóvenes usuarios de monopatín en la creación de espacios para la práctica de esta actividad que puedan aprovechar toda la comunidad.
- Fomentar el respeto y el reconocimiento mutuos y desarrollar el talento (don) de cada ciudadano.

Entre los objetivos secundarios están:

- Crear un reconocimiento mayor de las actividades no programas de los jóvenes, en especial ir en monopatín, en bicicleta BMX y patinar en línea en el contexto espacial y social de los entornos urbanos activos.
- Crear entornos que fomenten la inclusión social, la diversidad social y que estén diseñados para maximizar el retorno económico a través de prácticas constructivas sostenibles y buenas prácticas de diseño.

Desarrollo cronológico de la política

Esta práctica se desarrolló a lo largo de dos fases (interrelacionadas): (1) el desarrollo de un plan estratégico global y obtener financiamiento para dicho plan y (2) la construcción física de los lugares para ir con monopatín.

Plan estratégico

El resultado del plan de los usuarios de monopatín fue un sistema de gradas que les permitirá ubicar “microrrecintos”, pequeños puntos para utilizar el monopatín, en toda la ciudad; un número mucho menor de parques de monopatín intermedios dispersos por toda la ciudad y un parque de monopatín de nivel avanzado (Pletsch 2005: 37). Este enfoque se incluyó en el plan estratégico de Metro Parks, que también requiere unir la serie de pequeños lugares para ir en monopatín, cuando sea posible, por medio de “Rutas de monopatín” que corresponden a rutas ciclistas o viarias. Para implantar este plan, el Park Bond Program (Programa de Bonos para los Parques) de 2005 incluyó una asignación de 750.000 dólares para el desarrollo de los parques para ir en monopatín, para proporcionar infraestructuras para toda la comunidad. A partir del éxito de la aprobación de este bono, los usuarios de monopatín trabajaron con diversos planificadores de parques para crear diseños de parques recreativos.

Recintos

El primer microrrecinto se finalizó a principios de 2006 y supuso la eliminación de tapones en una popular cornisa de un histórico parque de Thea Foss Waterway y la adición de un módulo para ir en monopatín, un elemento común en las pistas de monopatín. Thea Foss Waterway es una zona que está volviendo a experimentar un gran desarrollo posindustrial y la ciudad espera que atraiga y fomente la inversión del exterior. Se convertirá en un paseo de unos tres kilómetros y se le incorporarán elementos para usar el monopatín y lugares adecuados para esta actividad a lo largo de todo el proyecto.





Los planes estratégicos de Metro Parks adoptados y sus directrices de diseño apoyaron el desarrollo de instalaciones para ir en monopatín en parques comunitarios y regionales de todo el distrito. El plan de financiación destinaba fondos para mejoras de la infraestructura para la utilización de monopatín en un nuevo parque de la comunidad que se creará conjuntamente con el desarrollo de un nuevo centro comunitario y en seis otros complejos deportivos y parques de la comunidad.

Agentes implicados

Tres grupos participan en la implantación de esta política:

- Los usuarios de monopatín de la zona proporcionan comunicación conjunta para el Skatepark Program. Otras partes interesadas ofrecen elementos específicos de apoyo y tratan de coordinar los elementos de la burbuja del programa más amplio.
- La ciudad de Tacoma y Metro Parks Tacoma (entidades distintas) ayudan a coordinar las logísticas de planificación de las mejoras de capital. La ciudad aporta apoyo adicional en la negociación del acceso y adquisición de las propiedades más adecuadas para la actividad de ir en monopatín.
- Organizaciones de iguales, como Skaters for Public Skateparks, también proporcionan apoyo auxiliar concienciando a la comunidad sobre la actividad de ir en monopatín y presentando mensajes complementarios sobre dicha actividad que pueden ser positivos sobre dicha actividad (a menudo controvertida).

Beneficiarios

El objetivo principal de la política era beneficiar a los usuarios jóvenes de monopatín, tanto chicos como chicas, a los que se les ha conferido poder a través del programa, y que tienen mayor seguridad y lugares bien diseñados en los que ir con el monopatín. El programa también beneficia a los residentes de la zona, al público general de Tacoma, a la comunidad empresarial que participaba en encontrar una solución a un conflicto sobre el uso del espacio público por parte de los usuarios de monopatín en el centro de la ciudad, y a la ciudad de Tacoma, que encontró enfoques óptimos para satisfacer las necesidades de sus residentes y conferir poder a sus jóvenes ciudadanos en esta situación.

De manera más general, además de los jóvenes usuarios de monopatín, entre los beneficiarios del parque para ir en monopatín están:

- Los residentes locales, las personas que viven en las inmediaciones de la zona para la práctica con el monopatín, que se beneficiarán de tener una actividad atlética regular y saludable al lado de su casa. Esta actividad invita a las personas a que, a través de vigilancia pasiva, desplacen la actividad no deseada de la zona.
- El público general, que disfruta de entornos más seguros para que sus jóvenes se recreen. Con el paso del tiempo, la gente llega a entender y apreciar la actividad de ir en monopatín como una actividad conocida y esperada. Cuando hay una gran comprensión, las zonas para ir en monopatín de la ciudad a menudo se convierten en lugares atractivos para que se reúna toda la comunidad.





- Los gobiernos de la ciudad, que se benefician de los parques para ir en monopatín al disfrutar de la buena voluntad pública de haber apoyado estas infraestructuras populares y eficientes. Como que gran parte de la política es pública, las decisiones populares a menudo se resaltan y se utilizan como indicadores de representación de la manera en la que se responde a ella. Los parques para ir en monopatín a menudo se convierten en distintivos del apoyo de un gobierno hacia la actividad de los jóvenes.
- Los empresarios y los distritos en los que congregan los beneficios con la creación de zonas autorizadas para ir en monopatín. Los parques para ir en monopatín normalmente muestran estructuras que imitan (y mejoran) la arquitectura institucional, la arquitectura que se diseña típicamente para invitar al público (no usuario del monopatín) a un establecimiento comercial. Cuando se construyen nuevos parques para ir en monopatín, los usuarios del monopatín son atraídos por la infraestructura autorizada y se van de las zonas en las que utilizar el monopatín es inapropiado. La reducción de la molesta actividad fomenta la actividad comercial.

Procesos participativos desarrollados

Empezando con reuniones periódicas cara a cara para permitir el diálogo entre los usuarios de monopatín locales, los funcionarios de la ciudad y las partes interesadas contrarias al monopatín y para desarrollar soluciones a la situación inicialmente adversa, el proceso llevó a que los usuarios de monopatín tomaran la iniciativa de crear un plan para asignar y designar lugares para utilizar el monopatín. La creación de parques para ir en monopatín implica un complejo proceso que proporciona la participación de la comunidad de usuarios del monopatín en todas las fases y se beneficia de la misma. El resultado final es una juventud con poder y una poderosa participación en asuntos de la comunidad.

Proceso de institucionalización de la política

La política se institucionalizó a través de su inclusión en el plan estratégico de Metro Parks (2007) y se financió gracias al programa Park Bond de 2005. Se ha operacionalizado a través del diseño colaborativo (es decir, los planificadores de parques trabajan con la comunidad de usuarios del monopatín) y la construcción física de parques de monopatín en la ciudad.

Financiamiento

El programa de Parques para Ir en Monopatín depende en gran medida del voluntariado y las donaciones de la comunidad para satisfacer sus escasas necesidades financieras y recibe subvenciones de la comunidad y del barrio así como financiamiento privado (la mayoría en forma de servicios). El desarrollo físico de los parques para ir en monopatín se financia especialmente a través del programa Park Bond de 2005, que incluye una asignación de 750.000 dólares para los parques para ir en monopatín, con la posibilidad de recibir donaciones





externas u otras contribuciones.² Algunos parques para ir en monopatín son parte de iniciativas más amplias en las que también se incluyen otras fuentes de financiamiento. La Tabla 1 resume los detalles de la financiación de tres iniciativas estratégicas para los parques para ir en monopatín en el marco de la financiación del Park Bond.

Tabla 1. Propuestas de asignaciones de financiamiento

| Recinto/ Proyecto | Mejora | Propósito | Fecha aproximada de implantación | Financiamiento propuesto |
|--|--|---|---|---|
| South Tacoma Skate Park | MPT compite por un destino para un parquet para ir en monopatín. | Los fondos de bonos serían una jugada de MPT en una iniciativa más grande. Se llevaría a cabo como parte de la nueva propuesta South Tacoma Community Centre/ nuevo parque comunitario/ complejo SEA. | 2010 | 300.000 \$ |
| Financiamiento adicional de parques para ir en monopatín para el parque McKinley | Proporciona fondos adicionales para características de parques de monopatín integradas en este proyecto de parque a corto plazo. | McKinley Park está actualmente en fase de diseño, cuenta con un gran apoyo del barrio para integrar características de parque para ir en monopatín y necesita fondos adicionales. | 2007 | 75.000\$ |
| Financiamiento adicional de parques para ir en monopatín para mejorar los parques para ir en monopatín ya existentes | Proporciona fondos adicionales y paralelos para renovar o ampliar los parques para ir en monopatín existentes. | Los lugares candidatos son Stewart Heights (2008) Norpoint (2009) y Heidelberg (2010). | 2008-2012 | 125.000\$ / emplazamiento = 375.000\$ |
| Financiamiento total | | | | 750.000 \$ |

Fuente: Metro Parks Tacoma (2007)

Principales resultados y logros

Logros. El desarrollo de espacios para ir en monopatín nuevos y renovados está en proceso.³ El complejo proceso de la creación de parques para ir en monopatín implicó a la comunidad de

² Metro Parks anticipó 150.000 dólares en donaciones y contribuciones para estar comprometido con los proyectos con 50.000 dólares/año entre 2009 y 2011, pero en el momento de redactar este documento Metro Parks no había puesto en práctica ningún programa activo para solicitar fondos o donaciones en especies.

³ El informe de estado de Metro Parks de 2005 sobre los proyectos de bonos (en septiembre de 2010) informa de que el parque McKinley para el uso del monopatín está finalizado y de que el parque para el uso del monopatín Norpoint está en proceso.





usuarios del monopatín en todas las fases, lo que dio como resultado que se confiriera poder a los jóvenes, así como una poderosa participación de los jóvenes en los asuntos de la comunidad. La participación cívica de los jóvenes es habitualmente difícil. Los participantes que defienden desde la base los parques para ir en monopatín tenían una confianza recién descubierta en su capacidad para hacer cambios y ser oídos por la comunidad. La plena aceptación de la comunidad de los jóvenes que van en monopatín es un reto en proceso.

Principales obstáculos

La cultura del monopatín a menudo está envuelta en una nube de desconfianza y falsos conceptos. Los usuarios de monopatín a veces son vistos como sinvergüenzas, vándalos y conflictivos. Por ello, es común que los propietarios de viviendas cerca de un recinto propuesto para el uso del monopatín se resistan a la visión compartida por los defensores de estos recintos. Los detractores del proyecto de parques para usar el monopatín anticipan grandes problemas con los posibles usuarios, lo que se teme que lleve a un clima poco atractivo de inseguridad y una depreciación del valor de las propiedades. El Departamento de Parques a veces ha sido reticente a aprobar un lugar adecuado a causa de resistencias del barrio hacia el proyecto. A causa de esta resistencia social, el principal obstáculo es identificar los mejores emplazamientos físicos para el uso del monopatín que sean aceptados por la comunidad local.

Replicabilidad y adaptación de la política en otros contextos

Principales prerequisites para una intervención similar:

- Debe existir una necesidad de instalaciones para ir con monopatín. La mejor manera de medir esta necesidad es identificar dónde utilizan el monopatín los jóvenes locales actualmente. Si la actividad se lleva a cabo principalmente en lugares donde es una molestia, causa daños sobre las propiedades o desplaza otras actividades intencionales, entonces puede ser necesario un parque para utilizar el monopatín (o más parques para esta actividad).
- Es esencial que haya un núcleo de jóvenes defensores de los parques para ir en monopatín para catalizar toda la comunidad local de usuarios del monopatín y actuar como nexo de información para la actividad cívica desde la base.
- Respecto a otros espacios públicos creados, los parques para ir en monopatín no son caros de crear ni de mantener. La mayoría de los parques para el uso del monopatín que están correctamente diseñados y construidos requieren poco más que el mantenimiento rutinario de luces (la retirada regular de la basura y pequeñas renovaciones anuales). Los parques para ir en monopatín es fácil que superen los campos deportivos en términos económicos cuando se consideran los costes de mantenimiento por usuario ya que los parques para ir en monopatín frecuentemente se utilizan todos los días. Sin embargo, los parques para ir en





monopatín requieren una inversión inicial pequeña. Muchos parques para ir en monopatín conocidos en el país se han creado con menos de 150.000 dólares y se dice que pequeños puntos para practicar esta actividad han costado solo 3.000 dólares, aunque satisfacen totalmente la necesidad local.

Recomendaciones para ciudades que quieren formular e implantar políticas de inclusión social:

- Incubar la comunidad de base inicial de usuarios del monopatín puede resultar difícil al principio. Las comunidades diligentes serán bien recompensadas por apoyar a estos grupos que demuestran iniciativa por parte de las próximas agencias de la ciudad. Es muy importante que las ciudades reconozcan y fomenten este diálogo entre las entidades burocráticas y los jóvenes (a menudo) sin derecho a voto. Estas oportunidades pueden ser infrecuentes y debe hacerse todo lo posible para capitalizar la oportunidad.
- Determinar cuánto terreno y dónde debería estar situado en la zona establecida puede parecer desalentador al principio. Por suerte, hay diversos recursos emergentes disponibles en línea para la planificación de parques para el uso del monopatín de escala municipal.
- Por último, pero no por ello menos importante, las comunidades deben estar preparadas para crear un espacio para la práctica de esta actividad. Aparentemente un compromiso imperceptible o intrascendente en el diseño y la construcción del terreno puede llevar rápidamente a un entorno fallido. Otra vez, existen recursos en línea sin ánimo de lucro para ayudar en el proceso de toma de decisiones.

RESUMEN

El programa de Metro Parks Tacoma “Programa para empoderar a los jóvenes marginados a través de la acción comunitaria y la inclusión (Programa del parque para ir en monopatín)” planea y desarrolla una red de espacios públicos diseñados para ir en monopatín, en un proceso de planificación en estrecha colaboración entre la comunidad de usuarios del monopatín y Metro Parks. A través del programa, la ciudad tiene como objetivo conferir poder a los jóvenes usuarios del monopatín en la comunidad y conseguir mayor reconocimiento y apoyo hacia los usuarios de monopatín en la comunidad.

El programa surgió a raíz de un conflicto entre los jóvenes usuarios de monopatín y los negocios locales en la revitalizada zona del centro de la ciudad en 2002. La política pública municipal se había iniciado para excluir y prohibir a los usuarios del monopatín que practicaran esta actividad en la ciudad. Empezando con reuniones regulares cara a cara para permitir el





Comisión de Inclusión
Social, Democracia
Participativa y Derechos
Humanos de CGLU

Observatorio Ciudades Inclusivas

diálogo entre usuarios del monopatín, funcionarios de la ciudad y partes interesadas contrarias a los usuarios del monopatín y para facilitar el desarrollo de soluciones a la situación inicial de enfrentamiento, el proceso llevó a la comunidad de usuarios del monopatín a tomar la iniciativa para crear un plan, seleccionar emplazamientos y codiseñar lugares para los usuarios del monopatín.

El resultado del plan de los usuarios de monopatín fue un sistema de gradas que les permitirá ubicar “microrrecintos”, pequeños puntos para utilizar el monopatín, en toda la ciudad; un número mucho menor de parques de monopatín intermedios dispersos por toda la ciudad y un parque de monopatín de nivel avanzado. Este plan se incluyó en el plan estratégico de Metro Parks, y en 2005 el Park Bond Program incluyó una asignación de 750.000 dólares para crear parques de nivel intermedio para ir en monopatín en toda la ciudad. El primer microrrecinto se finalizó a principios de 2006.

La implantación de la política implica a los usuarios del monopatín de la zona, la ciudad de Tacoma y Metro Parks Tacoma, así como organizaciones de iguales como Skaters for Public Skateparks, una ONG nacional. La creación del programa Skatepark supone un proceso complejo que permite la implicación de la comunidad de usuarios del monopatín en todas las fases y se beneficia de la misma. El resultado final es una juventud conferida de poder y una participación poderosa en los asuntos de la comunidad.

El objetivo principal de la política era beneficiar a los jóvenes usuarios del monopatín, tanto chicos como chicas, a los que se les ha conferido poder a través del programa, y que tienen mayor seguridad y lugares bien diseñados en los que recrearse. El programa también beneficia a los residentes de la zona, al público general de Tacoma, a la comunidad empresarial que participaba en encontrar una solución a un conflicto sobre el uso del espacio público por parte de los usuarios de monopatín en el centro de la ciudad y a la ciudad de Tacoma, que encontró enfoques óptimos para satisfacer las necesidades de sus residentes y conferir poder a sus jóvenes ciudadanos en esta situación.

Además de la implicación de base para aprobar la medida financiera de Parks Bond, el programa Skatepark depende en gran medida del voluntariado y las donaciones de la comunidad para satisfacer sus escasas necesidades financieras y recibe subvenciones de la comunidad y del barrio así como financiamiento privado (la mayoría en forma de servicios). El desarrollo físico de los parques para ir en monopatín se financia especialmente a través del programa Park Bond de 2005, que incluye una asignación de 750.000 dólares para los parques para ir en monopatín, con la posibilidad de recibir donaciones externas u otras contribuciones. Algunos parques para ir en monopatín son parte de iniciativas más amplias en las que también se incluyen otras fuentes de financiamiento.

Las medidas del éxito del programa son tres: (1) el desarrollo de entornos construidos con autorización para los jóvenes usuarios del monopatín (parques para ir en monopatín y espacios para practicar esta actividad) que están abiertos al uso público y cumplen totalmente las necesidades del público; (2) aceptación de la comunidad y adopción final de esta actividad juvenil inclusiva y (3) una mayor participación de base por parte de jóvenes anteriormente marginados. Uno de los principales obstáculos encontrados ha sido la resistencia social de las



United Cities and Local Governments
Cités et Gouvernements Locaux Unis
Ciudades y Gobiernos Locales Unidos



development
planning
unit





Comisión de Inclusión
Social, Democracia
Participativa y Derechos
Humanos de CGLU

Observatorio Ciudades Inclusivas

comunidades locales a la ubicación de un parque para ir en monopatín en su barrio. Así pues, identificar las mejores ubicaciones para el monopatín que sean aceptadas por la comunidad local ha sido un reto.

La descripción del caso incluye prerequisites y recomendaciones para ciudades que quieran implantar una intervención similar para el uso del monopatín.

Para más información

Contáctese con: Doug Fraser, Metro Parks Tacoma (1-253-305-1019, dougf@tacomaparks.com) o Peter Whitley (1-253-759-7897, petermwhitley@gmail.com).

Ciudad de Tacoma: <http://www.cityoftacoma.org/>

Metro Parks Tacoma: <http://www.metroparkstacoma.org/>

Skaters for Public Skateparks: <http://www.skatersforpublicskateparks.org/> (buscar "Tacoma")

Comisión de Inclusión Social, Democracia Participativa y Derechos Humanos de Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU):

Tlf: +34 93 342 87 70

<http://www.uclg.org/cisdp/>

Agradecimientos y créditos

El estudio de caso fue escrito en 2007 por Michelle Pletsch, del Ayuntamiento de Tacoma, bajo la coordinación y edición del Prof. Cabannes asistido por Yasar Adnan Adanali, en el Development Planning Unit, University College London, Reino Unido.

Todos los estudios de casos recopilados en 2007 incluido éste fueron revisados por un comité editorial del DPU compuesto por Ernesto José López Morales, Sonia Riotman, Michelle Pletsch, Steffen Lajoie, Luisa Dornelas, Iyad Issa y Pechladda Pechpakdee.

El texto original fue editado en 2010 para adaptarlo al formato estándar del Observatorio CISDP en 2010 por la Dra. Nancy Duxbury del Centro de Estudios Sociales de la Universidad de Coímbra, Portugal.

Referencias bibliográficas

Metro Parks Tacoma, 2007, Skate Board Parks. *2005 Park Bond Program Funding Plans for DISTRICT-WIDE CAPITAL PROGRAMS.*

<http://www.metroparkstacoma.org/files/library/ba8337a73f63cddc.pdf>



United Cities and Local Governments
Cités et Gouvernements Locaux Unis
Ciudades y Gobiernos Locales Unidos



development
planning
unit





Comisión de Inclusión
Social, Democracia
Participativa y Derechos
Humanos de CGLU

Observatorio Ciudades Inclusivas

Metro Parks Tacoma, 2010, *Bond Projects at a Glance*.

<http://www.metroparkstacoma.org/page.php?id=895>

Pletsch, Michelle, 2005, *Skateboarding and the City*. Unpublished paper.

Skaters for Public Skateparks (SPS), 2005, *Legitimization of Street Skating in Tacoma, WA*.
[Document no longer available online.]



United Cities and Local Governments
Cités et Gouvernements Locaux Unis
Ciudades y Gobiernos Locales Unidos



development
planning
unit

