

Un urbanismo para las personas

La narración como metodología de investigación en la disciplina urbanística

Reyes Gallegos Rodríguez

Recibido: 20.02.2018 – Aceptado: 15.05.2018

Title / Titre / Titolo

An urban planning for people. Narrative as a research methodology in urban planning discipline.

Un urbanisme pour les personnes. La narration comme méthodologie de recherche en discipline urbanistique.

Una pianificazione urbana per le persone. La narrazione come metodologia di ricerca nella disciplina urbanistica.

Resumen / Abstract / Résumé / Riassunto

Este artículo recoge fragmentos y conclusiones de una investigación, cuyos relatos ponen en valor la metodología narrativa como instrumento de investigación para la disciplina urbanística. La relevancia de la presente investigación la da su fuente, el Proyecto La ciudad viva (LCV), iniciado en 2007 en Andalucía con la intención de reunir voces y experiencias que invitan a replantear la disciplina urbanística ante las disfunciones urbanas contemporáneas. La activación del numeroso contenido generado durante 8 años de andadura de LCV, hace emerger nuevas visiones y propuestas que deben ser exploradas si queremos cambiar el rumbo de nuestras ciudades, arrastradas por fenómenos asociados a la globalización y al capitalismo, como la gentrificación, la banalización, la especulación, la contaminación o la fragmentación entre otros.

This article gathers fragments and conclusions of an investigation, whose stories put in value the narrative methodology as a research instrument for the urbanistic discipline. The relevance of this research is given by its source, the project *La Ciudad Viva* (LCV), started in 2007 in Andalusia with the intention of gathering voices and experiences that invite to rethink the urban discipline in the face of contemporary urban dysfunctions. The activation of the numerous content generated during 8 years of LCV's journey, makes emerge new visions and proposals that must be explored if we want to change the direction of our cities, dragged by phenomena associated with globalization and capitalism, such as gentrification, trivialization, speculation, pollution or fragmentation among others.

Cet article rassemble des fragments et des conclusions d'une enquête, dont les histoires mettent en valeur la méthodologie narrative comme in-

strument de recherche pour la discipline urbanistique. La pertinence de cette recherche est donnée par sa source, le projet *La Ciudad Viva* (LCV), commencé en 2007 en Andalousie avec l'intention de rassembler des voix et des expériences qui invitent à repenser la discipline urbaine face aux dysfonctionnements urbains contemporains. L'activation des nombreux contenus générés au cours des 8 années du voyage de LCV, fait émerger de nouvelles visions et propositions qui doivent être explorées si nous voulons changer la direction de nos villes, traînées par les phénomènes associés à la globalisation et au capitalisme comme la gentrification, la banalisation, la spéculation, la pollution ou la fragmentation parmi d'autres.

Questo articolo raccoglie frammenti e conclusioni di un'indagine, le cui storie mettono in valore la metodologia narrativa come strumento di ricerca per la disciplina urbanistica. La rilevanza di questa ricerca è data dalla sua fonte, il progetto *La Ciudad Viva* (LCV), avviato nel 2007 in Andalusia con l'intento di raccogliere voci ed esperienze che invitano a ripensare la disciplina urbana di fronte alle disfunzioni urbane contemporanee. L'attivazione dei numerosi contenuti generati durante 8 anni di viaggio del LCV, fa emergere nuove visioni e proposte che devono essere esplorate se vogliamo cambiare la direzione delle nostre città, trascinate da fenomeni associati alla globalizzazione e al capitalismo, come la gentrificazione, la banalizzazione, speculazione, inquinamento o frammentazione tra gli altri.

Palabras clave / Keywords / Mots-clé / Parole chiave

Ciudad Viva, Género, Espacio Público, Accesibilidad, Urbanismo Emergente

Ciudad Viva, Gender, Public space, Housing, Emerging urban planning

Ciudad Viva, Genre, Espace public, Accessibilité, Urbanisme émergent

Ciudad Viva, Genere, Spazio pubblico, Accessibilità, Urbanismo emergente

1. La metodología narrativa en el planeamiento urbano

El Proyecto *La ciudad viva*¹ (LCV a partir de ahora), para el que trabajé durante ocho años en la gestión de sus contenidos, es la fuente documental de esta investigación. Dicho proyecto fue puesto en marcha en 2008 por la *Junta de Andalucía* con el propósito de revisar la ciudad contemporánea, y establecer nuevos principios en la práctica del urbanismo que afronten las grandes disfunciones urbanas actuales.

LCV se inscribe en un contexto temporal coincidente la eclosión de la era digital² y con la última gran crisis económica³. Durante este periodo logró ser la plataforma digital más utilizada en nuestro país en el ámbito urbanístico, y un enorme impacto internacional, fundamentalmente en Europa y Latinoamérica, contando con la participación activa de numerosos usuarios y corresponsales repartidos por todo el mundo

¹ Más información en laciudadviva.org

² A la revolución de las tecnologías de la información se consolida en la década de los 70, no es hasta finales del s.XX cuando se difunde por todo el planeta y ámbitos de actividad, y se produce un cambio profundo de los procesos y formas espaciales (Castells, 1998). En 1994 sólo tenían acceso a Internet las universidades e instituciones. En 1998 se funda Google y en 2004 Facebook (González, 2010), y durante la primera década del s.XXI es cuando las nuevas tecnologías y redes sociales invaden hogares, espacios de ocio y de trabajo, es decir, transforman por completo nuestros modos de vida y relación (Castells, 1999). La Red LCV –pionero en el país– comenzó a vincular el funcionamiento interno de la ciudad (social, político y cultural) o espacio de los lugares, y el entorno digital o espacio de los flujos, según Castells (2005), utilizando un soporte web (LCV) y las redes sociales como herramienta fundamental de trabajo. LCV pudo comprobar así la trascendencia de este hecho en cuanto a la transformación de lo local en glocal. La ciudad local 1.0 se reforzó por las nuevas comunidades en red (ciudad 2.0), generando una gestión urbana de carácter híbrido: del fluir al lugar y viceversa. Haraway escribe en el Manifiesto ciborg sobre la identidad híbrida del entorno contemporáneo como la *doble dimensión física y digital que abarca el conocimiento, que le permite transformarse con la experiencia* (Haraway, 1995). Según Bourdieu (1988), *actores y usuarios, productores y consumidores ya son sólo uno*.

³ Durante los años de existencia de LCV (contexto temporal de esta investigación), España, y podríamos decir el sistema, ha sufrido una gran crisis que ha hecho replantearnos muchas de los problemáticas que estaban ya cronificadas. Esto incide directamente en las políticas públicas urbanas y por reacción, en la ciudadanía. Dualidad que acompaña a toda la investigación (Gallegos, 2017).

Por todo ello, se presume que reunir todas estas voces, ordenarlas y hacerlas visibles devuelve la esperanza de dibujar un nuevo imaginario y un nuevo proceder en la intervención urbanística que marque una diferencia respecto al pasado, y que se dirija hacia una ciudad pensada para ser habitada por las personas.

El contenido analizado de LCV consta de 1.398 archivos, entre ellos artículos científicos, artículos de opinión, un catálogo de cientos de buenas prácticas urbanas, y un blog, que conforman un archivo documental de más de 200 autores de 94 nacionalidades diferentes y publicados en la última década (2006-2016).

Poniendo el acento en las relaciones entre estos contenidos, empecé a construir un inventario propio encontrando un equilibrio entre dos partes que entiendo dependientes: la procedente del conocimiento y la de la propia experiencia. Para el medio audiovisual, esta fase de evolución de las categorías a la interpretación, sería como pasar del reportaje al documental narrativo: existe una orientación, una mirada, a la hora de relacionar entre sí los contenidos con mayor peso (más numerosos y coincidentes), que hacen emerger bloques temáticos o áreas de especial interés, y definen así las cuatro Zonas de estudio de la presente investigación (Gallegos, 2018). El cuerpo de la investigación es un viaje narrado en primera persona a través de las voces, experiencias y referencias de LCV por estas cuatro zonas de estudio identificadas: Z1, Z2, Z3, Z4: y retratadas en cuatro relatos.

El relato me resultaba fundamental para definir y situar la complejidad en la que habita el sujeto contemporáneo, desde una mirada crítica, unida a la emoción y al deseo de ciudad.

Situarme en el mundo y en mi cotidianidad, tras un estudio exhaustivo de los contenidos, dio lugar a la construcción de cada relato, que fluctúa en un universo personal y recopila diversas voces, segmentos de ciudades, calles, barrios, habitantes... halladas en LCV, sin tratar de marcar una linealidad, tendencia única o cerrada, sin un inicio ni un final.

Pasar de la identificación de los contenidos a la identificación de zonas me permitió aproximarme de otra manera al sujeto, a los cuerpos, a las atmósferas, a las

emociones que cada individuo interpreta de forma diferente en determinados entornos urbanos para finalmente proyectar otra imagen de ciudad sobre la que creo necesario trabajar.

El viaje y el relato me aportaban una libertad pendiente de recuperar por el urbanismo a la hora de mirar la ciudad. También me permitía poder ligar el conocimiento científico con otras voces procedentes de referencias literarias y de los corresponsales de LCV, protagonistas del marco de estudio de este trabajo (Gallegos, 2017).

Por tanto, el uso de la narrativa en el proceso de investigación responde a mi inquietud por encontrar nuevos modelos críticos paralelos a los criterios habituales de validación positivista, atribuyéndole una importancia relevante a la descripción de realidades subjetivas (Biglia y Bonet-Martí, 2007). La investigación narrativa evidencia la voz del investigador y el investigado, mostrando sus sentimientos y emociones (Molano y Baquero, 2009). Para Stengers (1993), este tipo de investigación da cuenta de la complejidad de los fenómenos sociales. Y Clandinin y Rosiek (2007), en base a la teoría deweyana, entienden los relatos como un camino particular para entender la experiencia humana (Dewey, 1995). Muchas teorías feministas anuncian un replanteamiento de lo establecido a favor de nuevas formas de validación post-positivista del conocimiento colectivo, como la generación de conocimientos situados y conversaciones compartidas más inclusivas, a las que hace referencia Donna Haraway (Gallegos, 2017).

Como conclusión, la investigación se lleva a cabo mediante:

- a) Una serie de relatos en primera persona que describen la experiencia desde lo sensitivo, lo subjetivo y la memoria,
- b) Reflexiones en primera persona sobre la realidad que se experimenta,
- c) La incorporación de otras voces y experiencias a la realidad encontrada –mediante conversaciones o textos– que contribuyen a comprender y construir identidades,
- d) Un análisis objetivo (y conclusivo) en tercera persona,

e) Una serie de imágenes, datos, citas, referencias a al planeamiento o gráficos.

Los relatos que se presentan a continuación, y cuyos fragmentos se publican por primera vez en este artículo, comienzan centrándose en referencias con carácter más analítico, y terminan en el ámbito propositivo. Las propuestas, identificadas, conectadas y relacionadas, concluyen en tres ITINERARIOS que, apoyados en una serie de diagramas, permiten identificar nuevos instrumentos “hacia un urbanismo emergente” pensado para las personas. Finalmente se aplican estos nuevos instrumentos derivados de LCV a la praxis, en el territorio de Sevilla, mediante el Plan Reaviva, Premio Andalucía de urbanismo 2016.

2. 4 zonas, 4 relatos: Breve caracterización, fragmentos y señales

2a. Zona 1.

“Generación rotonda”.

La crisis de la habitabilidad contemporánea y la gestión del tiempo

El relato Z1 retrata, a través de un recorrido en coche durante una mañana de un día laborable por las arterias de una ciudad (Sevilla) y de sus protagonistas (Arturo el taxista, Manuel el camionero, el turista, el camarero, o el técnico), la banalidad o el abandono de espacios propios de la ciudad contemporánea: grandes avenidas desiertas e inseguras. Rotondas. Fragmentos de antiguas exposiciones universales o parques tecnológicos. Lugares donde es imposible cubrir las necesidades del ciudadano sin depender del automóvil. Paisajes en transición o paisajes frontera, que brindan la oportunidad que ofrecen los márgenes para hacer las cosas de otra manera. Un urbanismo inconcluso, obsoleto o infrautilizado, proyectado a gran escala y que absorbió los recursos disponibles de una ciudad. Lugares asociados al consumo, y que son vistos en este relato a través de los

ojos críticos de una generación de arquitectos marcada por la crisis de la especulación, la banalización de los paisajes sociales y culturales, y el impacto ambiental generado (o huella ecológica).

Algunos fragmentos de Z1:

Atravieso el mercado, cada vez con más veladores y menos género. La zona de la pescadería se ha convertido en un bar, La lonja de Feria, que convive con los tres esqueléticos puestos antiguos que quedan. Sigo caminando por la Alameda de Hércules y Calatrava; hasta llegar al coche, aparcado en Torneo: una larga avenida urbana que parece una autovía.

Torneo tiene 3 carriles por sentido, 3 bandas de aparcamiento a todo lo largo, una vía de servicio para autobuses y taxis en un sentido y otra para autobuses en el otro. Es insufrible para el peatón. Sin embargo, los vecinos no estarían a favor de reducir plazas de aparcamiento.

Al otro lado del río, separada de la ciudad, se encuentra la Isla de La Cartuja, soporte de lo que fue la *Exposición Universal de Sevilla* en 1992 (incluida en el *Mapa de horrores urbanísticos*): excusa para ejecutar el Plan del 82, resolver problemas urbanísticos de la ciudad, y, con los intereses del macroevento, crear una nueva *ciudad consumo* (de Molina, 2015) generadora de *trabajo y plusvalía en el sector de la construcción, la hostelería y el turismo* (Díaz, 2014), sentando las bases de la especulación inmobiliaria en el área de influencia, y desplazando los problemas de convivencia fuera.

Hoy, el recinto de la Cartuja funciona como fragmentos inconexos de un supuesto Parque Tecnológico, con algunos edificios de carácter productivo, oficinas y universidades dispersas, y otros de uso cultural-recreativo: el teatro, el auditorio, un centro cultural, un centro deportivo de alto rendimiento, un estadio e *Isla Mágica*, un Parque Temático.

Detrás de La Cartuja y la E-803, se levanta Vistahermosa, Las canteras, y otras urbanizaciones exclusivamente residenciales.

Los toboganes color rosa chicle de *Isla Mágica* se ven desde el semáforo. Se asoman frente a una gran área abandonada, los *Jardines del Guadalquivir*, donde se podría montar un *Dismaland a lo Bansky*. Mis atracciones favoritas serían la Torre Panorámica y el Pabellón del Futuro. Siempre que atravieso *Los Jardines del Guadalquivir* me acuerdo de *La Zona* de Tarkovsky⁴, de los *Paisajes hipocodificados* de Federico López Silvestre y de los interminables temas musicales de *Godspeed You! Black Emperor*. Rebecca Solnit (2015) define los parques temáticos como el espacio democrático urbano contemporáneo. Pero quizá lo más

deprimente de la Cartuja no sean sus zonas abandonadas, sino aquellas llenas de contenedores vacíos con algún uso puntual, sin ningún tipo de vida urbana ni relación con el entorno, donde ir a trabajar debe ser de lo más deprimente. Son lugares que no conocen tiempo, escala, ni lugar. Están completamente descontextualizados respecto a la vida urbana de sus habitantes.

El destino de la Cartuja es comparable al de otros ejemplos de los últimos 30 años en España: el Fórum Barcelona, la Ciudad de las Artes y las Ciencias de Valencia, la Ciudad de la Cultura de Santiago de Compostela, la Exposición del Agua de Zaragoza, etc., que incluso cuentan con edificios de gran “prestigio” internacional arquitectónicamente hablando, y con “arquitectos estrella” a la cabeza como Ma Yansong, Zaha Hadid o Peter Eisenman (Brijuni, 2012). Sin embargo, son sólo fragmentos de ciudad que funcionan por libre, y que en muchos casos se encuentran vacíos, sin uso, y algunos fueron utilizados por sus políticos promotores como *instrumento urbanístico del s.XXI para la “marca urbana” o “museo” de la ciudad* (L.Arquillo, 2014). Un tipo de urbanismo “achantado” hoy por la crisis financiera de 2008, que inició también un proceso de abandono de las viviendas sociales. Derroches e incoherencias –algunas documentadas en programas televisivos recientes como “*El objetivo*” y “*Salvados*” o proyectos como el de *Nación Rotonda*⁵ que, lejos de servir de aprendizaje, se siguen repitiendo incluso a mayor escala al otro lado del planeta.

Resumiendo mucho, esta forma segregada de organizar las ciudades proviene de la ciudad funcional y zonificada del urbanismo moderno, que rechazó el urbanismo de lo colectivo como algo ingenuo y utópico tras el fracaso del modelo de Howard y de sus interpretaciones (como las ciudades satélites de *Letchworth* y *Welwyn*, los arrabales de Radburn (N.J.). *La Carta del habitar* era la oportunidad de cambio de estos principios. Los encuentros del *Team X* (del 53 al 84) pretendían escribirla como revisión de La Carta de Atenas y el urbanismo moderno, demasiado basado en la máquina (el coche), y que olvidaba las relaciones entre los habitantes. Pero los integrantes del *Team X* abandonaron sus objetivos por desencuentros entre sus miembros. *Parece que una vez más los arquitectos nos dejamos llevar por nuestro ego y olvidamos al ciudadano* (Stepienybarno, 2011). Así, el necesario debate sobre nuestras ciudades se aplazó *para dar paso a un discurso postmoderno más intelectual, que separó aún más la arquitectura de la sociedad*. (Brijuni, 2012, 15374). En 1933 (*La Carta de Atenas*⁶) clasificó las actividades de la ciudad en 4 fun-

⁵ Proyecto Nación Rotonda: Inventario visual del cambio de uso en el territorio durante los últimos 15 años. <https://nacionrotonda.tumblr.com/>

⁶ Manifiesto urbanístico ideado en el IV CIAM, a bordo del Patris II en el año 1933 durante la ruta Marsella-Atenas-Marsella

⁴ Stalker (1979) Director Tarkovsky, Andrei. Rusia.

ciones básicas: **habitar, trabajar, recrearse y circular, lo que obliga a una zonificación funcional del espacio y a una distribución de los tiempos.** Nace el concepto de ciudad como ente productivo. El sujeto moderno y el coche darán lugar al “urbanismo moderno” de Le Corbusier basado en la teoría de la Tabla Rasa Cultural como rechazo de la tradición y marcado por el modo de producción industrial como principio de racionalidad y de progreso del “hombre-máquina”. Como consecuencia, ciudades dormitorio llenas de dispositivos de seguridad, grandes áreas comerciales rodeadas de no lugares, *distritos financieros congestionados en horario laboral y centros urbanos vacíos.* (Iribas, 2012).

Escribe Vega Pindado que *a partir de entonces se configura un modelo urbano de separación estricta entre distintos usos, y de redes jerarquizadas de transportes, que pasará a determinar la configuración territorial y urbana durante las primeras décadas del siglo XX. Se trata de un modelo territorial conectado con los modos de producción y con una cultura que alaba la aceleración, y exalta la velocidad del automóvil.* (V.Pindado, 2007)

El ciudadano ha dejado de serlo para convertirse en peatón. Se le ha dejado el lugar privilegiado al coche –el centro– y, en el mejor de los casos, el peatón cuenta con las aceras para circular. (...)

Jan Gehl (2004) dice que la solución de las ciudad contemporánea es tan sencilla como volver a tomar tan en serio a las personas como se le ha tomado al automóvil en el último siglo. Con un simple cambio de jerarquía peatón-transporte privado, nuestros pueblos y ciudades serían infinitamente más humanas y habitables (S.Rueda, 2010).

(...)

La ciudad se ha convertido en una máquina de consumir sin control. Consumir tiempo, recursos, territorio, y sobre todo, hacer consumir a la sociedad un urbanismo vacío (Stepienybarno, 2010)

Entre lecturas como *Diarios de bicicleta* (Byrne, 2009), *Ciudades rebeldes* (Harvey, 2016) o textos de Pilar Vega Pindado (2007), Gehl (2004) y Virilio (1995), entre otros, Z1 incide en uno de los temas favoritos de las lecturas de LCV: *La gestión del tiempo y la velocidad* en nuestros modos de vida desde un enfoque metabólico. El tiempo como herramienta decisiva en las distintas facetas de la vida. La gestión del tiempo y de los recursos como todo lo que representa la ciudad (Gallegos, 2017).

Hago una señal con el brazo y Arturo para su taxi. Como cada día, ha comenzado su ruta a las 8:00h. Le indico mi destino. A pesar de la fecha, ya hay bastante tráfico y caras de estrés en los conductores. Coge por la Ronda urbana norte, repleta de rotondas y bloques idénticos de ladrillo visto y carpintería mala. Saliendo a la derecha, una larga y ancha avenida con un bulevar semiabandonado al centro nos dirige de oeste a este de la ciudad, y sirve también de fractura entre los distritos Macarena y Norte, y entre las personas que en ellos viven.

Una planificación para el distanciamiento y la exclusión de niños, ancianos y muchas mujeres de una generación anterior a la mía: aquellas sin llave de su vehículo a motor. La consecuencia de los primeros suburbios residenciales, producto de la Revolución industrial. El coche, un medio de locomoción subvencionado durante todo el s.XX, hizo posible que la gente viviera lejos del trabajo, pero también provocó que se construyeran avenidas y bulevares a su escala, sin que el cuerpo humano pueda siquiera abordarlos, ni los gobiernos mantenerlos vivos. El resultado: abandono, inseguridad, ciudades que carecen de situaciones urbanas como son el juego o el paseo. Deslizarse por estos sitios de noche puede resultar una experiencia del otro mundo. Nadie se enteraría si se produjeran comportamientos extraños por aquí.

Arturo, el taxista, se mueve diariamente entre una sucesión de fragmentos de interiores conectados por el coche y el ascensor (fragmentos que podrían pertenecer a cualquier parte del mundo). Al amanecer, sale de su propia casa en coche. Abre y cierra las puertas con mandos: el del ascensor, el garaje de su casa y la cancela del complejo residencial. Tras rodear cuatro rotondas, baja la curva de la autovía entre una hilera de luces con la torre Pelli y el centro urbano a lo lejos. (...) Me cuenta que se pasa el día sentado en el coche. Muchas veces, para “recuperar el tiempo” de los atascos, pide y come en el propio vehículo. El engaño es que, en realidad, cada minuto que Arturo emplea en un atasco se consume, no se produce, puesto que el tiempo es un recurso no renovable. Y en la metrópolis actual es un bien escaso.

Uno de cada seis trabajadores en Madrid dedica más de una hora en ir y volver al trabajo diariamente por culpa de los atascos, que son 30 horas al mes y más de 15 días anuales (las vacaciones de muchas personas en un año).

Utilizamos el coche para ahorrar tiempo y acortar distancias. Las grandes circunvalaciones y autopistas se pensaron para ello. Sin embargo, conforme se construían, se llenaban de más coches, así que se siguieron construyendo más. Y se vendieron más y más coches que las siguieron congestionando. El resultado es que ahora tenemos menos tiempo que antes.

(...)

Los domingos Arturo realiza la compra semanal por internet. El día que termina un poco más temprano la jornada, va a Ikea y al centro comercial que está en el mismo edificio para ahorrar “tiempo”. El día más excepcional va al casino. Son los espacios de ocio cercanos a su casa y a los que puede acceder desde el parking del sótano y luego en ascensor. Por la noche le gusta desconectar con una cerveza y algún programa de entretenimiento de la tele, o con una partida de la Play. Es posible que durante varios días seguidos Arturo no pise la calle. Tecnología, eficiencia y un mismo tiempo y espacio para la producción le persiguen. Una verdadera alteración antropológica. Y una negación a la aparición de lo inesperado o lo no planeado, *algo tan indispensable para la vida urbana*. (Grávalos di Monte, 2015).

Saskia Sassen (2003) afirma la gran influencia que tiene sobre nuestros comportamientos el entorno donde vivimos. Por su parte, para Leon Eisenberg⁷ *el comportamiento de los niños tiene que ver con las relaciones psico-sociales y psico-espaciales*. Cada vez hay más niños diagnosticados TDHA (Síndrome de Déficit de Atención) y hay estudios neurocientíficos que muestran cómo niños con TDHA han mejorado con un programa de ejercicio físico moderado y juego al aire libre. Eisenberg nos trae una base científica para las referencias, los “mapas mentales”. La percepción del mundo.

“El cerebro se incardina espacialmente con puntos de referencia, es con ellos que construimos nuestra sensación de lugar, nuestra habilidad de movernos espacialmente. Vivir la ciudad, caminar por ella, desde la infancia, es fundamental para poder elaborar mapas mentales del barrio y la ciudad.” (Infans Fans, 2015).

Los estudios de psicología ambiental reflejan la importancia para el individuo de la escena urbana y su unidad compositiva por su capacidad de generar emociones y *favorecer la identificación del individuo con la ciudad* (Grávalos di Monte, 2015). Pero las prisas propias del s.XX están provocando, entre otras cosas, que los trayectos (por ejemplo, a los colegios) se hagan en automóvil. Y que la actividad de caminar como actividad cultural, placer, viaje, o simplemente como modo de moverse esté desapareciendo, y con ella, la relación con nuestros cuerpos y nuestra percepción.

Las calles se están vaciando porque los cuerpos se esconden en el interior de los edificios y medios de transporte. Esta idea de pérdida del sentido físico del espacio público, y de presencia visual del ser humano reduce la capacidad de socialización, resolución de conflictos y de la improvisación. Ya sucedió con la expansión de la ciudad industrial que, en palabras de Richard

Sennet, puso en valor la idea de que *los hombres son como actores y la sociedad como escenario* (Grávalos di Monte, 2014).

Ahora, alimentada por un mundo de entretenimiento digital, está generando abandono de los espacios públicos y problemas de obesidad. Cada vez más personas en diferentes lugares del mundo han dejado de moverse y se sobrealimentan desde la niñez en adelante.

La sociedad de la información, la globalización, el automóvil, la contaminación y la inseguridad, está teniendo consecuencias en nuestra salud: sedentarismo, estrés, accidentes, obesidad, problemas respiratorios, violencia, etc.

(...)

Vamos camino del taller donde me reparan el coche (en el Polígono industrial “Carretera Amarilla”). No hay ningún transporte público que me traiga hasta aquí. El termómetro de la rotonda de los Arcos marca 42 grados. Tras ella, dejamos el barrio Los Pajaritos a la derecha, y nos adentramos en dos avenidas de calzada ancha y sin aceras, con naves a ambos lados. Me despido de Arturo y entro en el taller.

Manuel, de unos 50 años, me dice que están terminando con el coche. Le quedan unos 20 minutos. El tiempo de un café (señalándome el bar de al lado, una mezcla de restaurante asiático y venta de menú barato). Antes trabajaba importando cemento desde Turquía —me cuenta Manuel, camionero—, porque la demanda en España era muy superior a la oferta. Ahora es al revés: la mayoría de cementeras españolas subsisten por la exportación, principalmente a los países árabes. Las empresas de por aquí exportan a Argelia desde el Puerto de Sevilla o desde Huelva, que permite cargar un tonelaje mucho mayor. Aunque el precio del cemento de exportación está muy bajo desde la crisis, consigue que no se pare la producción, se mantengan puestos de trabajo y se cumplan los mínimos de actividad para recibir cuotas de CO2.

Manuel tiene historias increíbles, como la de un camionero rumano que decidió trabajar y vivir en el camión (acompañado de su mujer) para no tener que pagar y mantener una casa. Los siete u ocho días libres que le corresponde al mes, los va acumulando y los dedica a visitar a su familia en Rumanía. Según Bauman (2007), *el viejo límite sagrado entre el horario laboral y el tiempo personal ha desaparecido*. Alías González (2007) propone un nuevo paradigma: el de adaptar el trabajo a la vida, y no al revés, haciendo referencia a las posibilidades que nos ofrecen las nuevas tecnologías en cuanto a nuevos modelos de trabajo *E-Work* y el *Trabajo en Red*.

(...)

⁷ Leon Eisenberg, Premio Nobel de Medicina 2014

Nos avisan que mi coche ya está listo.

Antes de despedirnos, le pregunto sobre las condiciones laborales y la productividad de un conductor. Me responde que la velocidad máxima de un camión por autovía es de 90 Km/h. Aunque si vas completamente cargado –dice–, la media es de 75 Km/h. Y en cuesta, menos. A menor velocidad, más costoso. El tacógrafo digital regula la velocidad, el tiempo de conducción, descanso, etc. Hoy va todo por GPS: sabes las rutas de todos los camiones, el gasoil que está consumiendo, por donde va y cuanto tarda.

El filósofo Paul Virilio ya alertó sobre la tiranía de la velocidad (Brijuni, 2009). Para Virilio lo que realmente está globalizado es el tiempo: “si el tiempo es dinero, entonces la velocidad es poder”.

La media de trabajo de un conductor son 45 horas semanales. Tres días semanales trabajan 9 horas, y los otros 2 días trabajan 10 horas, porque cada 4,5 horas se descansa 45 minutos. Cada 9 ó 10 horas descansan 11. Si el descanso le pilla fuera al conductor, tiene que dormir en un área de servicio habilitada para ello. La media suele ser de 22 días de trabajo al mes, durmiendo 15 noches fuera y 6 ó 7 en casa. La edad mínima es de 21 años, y a pesar de estas condiciones, hay muchos camioneros que no se jubilan hasta los 65 años. Manuel no conoce a ninguna mujer camionera. Probablemente será por cuestiones de seguridad, horarios incompatibles con los cuidados o embarazos, entre otras causas. Las mismas por las que apenas hay mujeres taxistas, supongo.

(...)

El relato Z1 finaliza con una reunión de técnicos en las dependencias de un organismo público de urbanismo. El hecho de que nos sigan exigiendo a los consultores urbanistas que elaboremos documentos de planeamiento con mucha velocidad, de carácter definitivo (como exige la norma) y desde un despacho –sin descender a la realidad urbana, mediante acciones y procesos democráticos de co-decisión/co-gestión en la calle y con los vecinos– entra en contradicción con la posibilidad de imaginar herramientas e instrumentos urbanísticos más flexibles, experimentales que traten de adaptarse a las nuevas necesidades.

Del mismo modo, también se cuestiona el condicionamiento del urbanismo por “regulaciones o decisiones” del pasado, aunque el contexto en que las que fueron tomadas (y las causas) ya no sean relevantes. Sobre el fenómeno “*Path dependence*” reflexiona Jorge Ga-

lindo en *LCV* en relación a la necesidad de incorporar el elemento tiempo, contexto, intergeneración o actualización a la planificación de la ciudad heredada. Por ejemplo, “un urbanismo basado en la reutilización, la temporalidad, la flexibilidad y ligereza, la sostenibilidad de recursos, etc. sin pensar que nuestra solución es la solución definitiva: *con elementos tanto fijos como variables, para permitir que generaciones futuras de ciudadanos puedan “re-hacerlo”* (Galindo, 2012).

En la última parte de la reunión, discutimos sobre las competencias municipales y niveles administrativos a los que afecta el proyecto que se plantea. Es complicado regular de la misma manera proyectos heterogéneos, en contextos dispares y de diferentes escalas. Se tramita de la misma manera la plantación de dos árboles en una plaza de barrio, que cien en toda la alineación de una gran avenida y son organismos diferentes los que se hacen cargo del árbol y del alcorque de éste. Del sistema de riego y del imbornal. Del colector de agua y de la solución de drenaje de las aguas pluviales. De la farola y de la instalación eléctrica. Del pavimento bajo el banco y del banco.

El problema de la racionalización y distribución de las competencias de los bienes públicos es algo recurrente en los proyectos urbanos que requieren intervenir desde una perspectiva integral. Jorge Galindo escribe en *LCV* sobre **cómo maximizar la eficiencia y calidad de nuestros servicios públicos**. Resume el razonamiento hecho por *Alesina y Perotti* en su libro *Why Nations Fail* sobre las ventajas y desventajas de *eliminar niveles administrativos y centralizar competencias para aborrar en gastos de coordinación, mano de obra, distribución, etc.* (Jorge Galindo (2012, 13977). Advierte que la centralización no tendría sentido en todos los casos. Por ejemplo, no tendría sentido tener un solo punto para la recogida y el tratamiento de residuos para varios núcleos poblacionales si están lejos entre ellos: para la escala pequeña causa congestión en lugar de efectividad.

Cabe preguntarse cómo hacer para independizarnos de la provisión y gestión de los organismos, precisamente desde una descentralización de los bienes públicos en la escala local. Para ello, la democratización del urbanismo tendría que pasar por la reeducación hacia otros valores.

La democracia debería servir para favorecer la ejecución de una gestión común si todos los miembros afectados están de acuerdo y quieren, voluntariamente, llevarlo a cabo. ¿Qué ocurriría si gestionáramos así la ciudad y cuál debería ser el tamaño óptimo para producir y distribuir los bienes definidos como públicos? Esta revolución implicaría cambiar todas las metodologías de análisis e intervención actuales, para *incorporar a la gestión de la vida urbana parámetros intrínsecos a un organismo vivo, con las consecuencias temporales y capacidad de cambio que ello conlleva*. (Infusionesurbanas, 2015)



Fig.1. Recorrido por Z1.

Fuente: Elaboración propia (Plano base Google map)

Z1. “SEÑALES”

Podríamos decir que el urbanismo como disciplina, necesita abandonar su concepción industrial (a la que se siguen acogiendo nuestras administraciones), que ha perseguido dar respuestas muy rápidas a soluciones perdurables en el tiempo.

Necesita flexibilizar su lógica hacia procesos más lentos y resultados más abiertos. Pensar en la transformación y re-programación urbana como proyecto colectivo a largo plazo. Favorecer la reflexión y permitir repensar las situaciones.

El libro *The temporary city*, escrito por Peter Bishop y Lesley Williams (que trae Manuel Fernández a LCV) hace un recorrido muy bien organizado a través de las diferentes tipologías de proyectos de naturaleza temporal en la ciudad, sea cual sea los nombres que tomen (temporal, táctico, transitorio, interino, *pop-up* o mientras tanto).

La cuestión es si el marco regulatorio necesitará aprender a incorporar lógicas de corto plazo frente a la mentalidad de largo plazo del masterplan, lógicas transitorias frente al rigorismo de la urbanización. Sólo así podrá darse salida, caso a caso, a los pasivos que llenan las ciudades y que tienen que activarse cuanto antes (Fernández, 2014).

Entre las posibilidades de **una nueva gestión del tiempo en la transformación futura de las ciudades**, existen propuestas en torno al concepto de *ciudad lenta* que buscan, lejos de una vuelta radical al pasado y más en la línea de aprovechar las mejoras tecnológicas, la apuesta por los valores de la sociabilidad y la lentitud. Significa un nuevo acercamiento cultural, una nueva educación acerca de por qué vivir de prisa.

No somos conscientes del poder transformador que tenemos como ciudadanos con cuestiones cotidianas como la de renunciar a ir en coche dentro de la ciudad y usar el transporte público (para lo que quizás haya que salir media hora antes de casa). Aumentan —paradójicamente— nuestra calidad de vida, además de contribuir con el medio ambiente. Dedicar más tiempo a comprar y cocinar alimentos frescos producidos y comercializados cerca de casa favorece el desarrollo de microeconomías y evita el desplazamiento semanal o mensual en coche a las grandes superficies. O por ejemplo, la práctica de realizar pedidos a domicilio genera sedentarismo, multiplica los residuos (bolsas y cajas de papel y plástico de embalaje), y los desplazamientos motorizados, además de mermar la vida urbana y la sociabi-

lización. En esta línea aparecen movimientos como el “*Slowfood*”, cuyo precursor, Carlo Petrini, defiende que “Los productos industriales de los supermercados son más baratos, pero luego se pagan en medicinas”.⁸

Cada vez en más ámbitos existe una preocupación por la ecología urbana, la soberanía alimentaria y la permacultura, posibilitando el control de lo que comemos y los residuos que generamos, lo que producimos, consumimos, o contaminamos. Iniciativas como las redes de *huertos urbanos* o estrategias de *economía circular* ayudan a generar redes afectivas y equidad ciudadana, además de contribuir con la salud de nuestras ciudades y ciudadanos.

Dpr-barcelona escribe en *LCV* sobre la vuelta a la herencia local: la habilidad de los artesanos, el conocimiento agrícola, la posibilidad de estudiar y trabajar a nivel local como un contrapunto a los efectos negativos de la globalización que, desde finales del siglo pasado, ha llevado a banalizar nuestra vida en comunidad.

Esta modernidad líquida de la que nos habla Bauman, la desregulación permanente del primer sector: la agricultura. Calidad de vida es rescatar esos valores esenciales” (*Dpr-barcelona*, 2012)

En este sentido las *Comunidades en transición* persiguen crear resiliencia frente al colapso ambiental y económico, y en la misma línea, la teoría del *Decrecimiento* se dirige hacia la disminución regular y controlada de la producción. Son conceptos o principios que acompañarán a esta investigación y que están fuertemente ligados a la necesidad de plantearse el futuro de las ciudades a partir de la Rehabilitación urbana (no urbanizar más territorio, sino reciclar y regenerar lo construido) y la disposición de los tiempos necesarios para hacerlo.

Estos principios que resultan tan lógicos y necesarios en un panorama como el actual, son muchas veces incompatibles con los modos de proceder y con las herramientas con las que contamos en el ámbito urbanístico,

que nos preceden en siglos y que a menudo son una carga para los propios técnicos de las administraciones.

Las entradas en la Red *LCV* bajo el título *#pildorasurbanas* (Syepienybarno, 20011-2012), lanzan una serie de “propuestas” a algunos de los problemas que aquí se plantean. Por ejemplo, proponen elaborar documentos de planeamiento no definitivos ni acabados, sino flexibles, que contengan estrategias revisables cada pocos años para adaptarse a los nuevos usos y necesidades futuras de la ciudad. También se propone la utilización de mapas generados colectivamente por los ciudadanos como visor de conflictos: planeamiento local, directo y rápido, apoyado de las nuevas tecnologías VS planeamiento global y obsoleto en su aplicación.

Ambas propuestas implican una *nueva gestión del tiempo* en los modos urbanísticos y de proceder: más tiempo para la construcción de estrategias y soluciones temporales o flexibles, así como resultados menos definitivos o con capacidad de cambio en el transcurso del tiempo.

Implican también la descentralización y democratización de las competencias y economías urbanas, ligadas a un empoderamiento ciudadano. Cuestiones cada vez más presentes en los contenidos analizados, y sobre lo que se profundiza en los capítulos siguientes.

2b. Zona 2. “Flânerie es femenino”. Caminar por la ciudad con perspectiva de género

Z2 podría haberlo escrito cualquier habitante que no se siente cómodo ni representado en los espacios que la ciudad contemporánea le ofrece. La narración en primera persona sobre el habitar la calle desde una perspectiva de género y desde la propia experiencia de la maternidad, me ayudó a despojarme de capas más objetivas, técnicas o académicas que pudieran coartar la investigación, para dejarme llevar por los sentidos y las emociones de cada situación en mi habitar cotidiano: el gris, el recalentamiento, las vallas, la pérdida de identidad de los lugares por los que pasaba; la prisa, el estrés,

⁸ Entrevista al padre de Slow Food. La Vanguardia. 15/02/2017
<http://www.lavanguardia.com/comer/al-dia/20170215/4218910593/carlo-petrini-fundador-slow-food.html>

el tráfico, el ruido, los obstáculos, la primacía del coche; la ausencia de olores, de texturas, de escalas, de topografías; el desconfort. El miedo a la nueva experiencia urbana de vivir el afuera con la fragilidad de un bebé a horas y velocidades diferentes, a la negación de la improvisación, a la incertidumbre de lo desconocido en estas nuevas condiciones.

En la escritura de este relato sobre el caminar por las aceras conectadas en un paseo a pie empujando un carrito, y a través de los contenidos analizados en LCV, resulta fácil construir un mapa que haga visible lo invisible, y reivindique los derechos urbanos, la libertad y la diversidad en la ciudad. Un viaje apoyado de algunos textos de Virginia Wolf (1975), Jane Jacobs (1961) o Rebecca Solnit (concediéndole especial protagonismo al libro *Wanderlust. Una historia del caminar*, 2001), y las visiones y citas procedentes de LCV relacionadas con lo que Fariña llama “recuperar la urbanidad”. Encontré muchas referencias procedentes de LCV que proponen trabajar desde una perspectiva inclusiva, como Aula Eileen Gray, Belinda Tato, Sabrina Gaudino, Eva Luke o Zaida Muxi, de quien también destaco el artículo *Mujeres aprendiendo del pasado* (Muxi, 2015), donde cita *La ciudad de las Damas* (De Pizan, 1405) o los *Paseos por Londres* (Tristán, 1840), con el objetivo de hacer visible lo invisible, y que de alguna forma recuerda a los relatos por Londres de Virginia Wolf o el Berlín de Benjamin, entre otros. (Gallegos, 2017).

La perspectiva de género se incluye en este relato con el fin de englobar a las demás: no se restringe sólo a defender los derechos de las mujeres como un grupo social mayoritario, sino que *la aplicación de sus valores genera una sociedad más justa e inclusiva para todos sus miembros* (Freire, 2017). La maternidad ha intensificado mi deseo de recuperar el derecho a la ciudad, aquel que Lefebvre (1969) describiría como una forma superior de los derechos: derecho a habitar, el derecho a la participación y el derecho a la apropiación (Bayón, 2014). En ese nuevo paralejo me acerco a algunas situaciones urbanas de otra manera, donde se mezclan el conocimiento y la experiencia, haciendo una labor “a lo Slavoj Žižek” (2010):

desarrollar una experiencia que implica un pensamiento y que dialoga con el conocimiento (Gallegos, 2018).

Algunos fragmentos de Z2:

Dice Rebecca Solnit (2001) que el caminar es una forma de resistencia frente al urbanismo sin escala humana. La experiencia de andar por las estrechas aceras del centro de mi ciudad con un carrito de bebé, lo es aún más. Implica manejar nuevos tiempos y escalas con mucha habilidad, y tener todos los sentidos puestos en la trayectoria. Los obstáculos y límites se perciben de forma exagerada; y se agradece enormemente cualquier gesto hacia el peatón. Jacobs (1961, 1969) reclamaba en el siglo pasado la acera como lugar de socialización; tan en crisis en *la actual gestión del espacio público* (Sánchez, 2013). Ella ya adelantaba que había que observar la ciudad “desde las aceras, desde los pasos de cebra, desde las esquinas, en la confluencia de las calles; trabajar a escala de la persona que camina*; algo que recupera el colectivo *Aula Eileen Gray* en varios artículos sobre género y ciudad publicados en LCV (Aula Eileen Gray, 2009).

(...)

Nuestras vidas aceleradas nos han llevado no sólo a caminar cabizbajos, rápido o en línea recta, sino que acompañamos el caminar de conversaciones por el móvil o música por audífonos, *que parecen amortiguarnos de la soledad o de lo desconocido*. (Solnit, 2001).

Desde que llevo a un bebé frágil conmigo no me atrevo a usarlos, para tener todos mis sentidos puestos en la circulación. Como resultado, camino más despacio, me detengo a menudo y tomo más conciencia del silencio, de los ruidos, de los olores urbanos y de las velocidades.

Pasear con un carrito es claramente un indicador urbano: cuando no quepo en las aceras; cuando sorteo continuamente obstáculos como excrementos de perros, acerados sin rebaje, escaleras, rampas resbaladizas; cuando el bebé se despierta con el ruido del claxon y de las motos; cuando echo en falta papeles, bancos, sombras o agua.

Cuando tomaba verdadera conciencia de estas cuestiones, un organismo público de mi ciudad, me propuso (junto a un equipo de trabajo de varias disciplinas) rediseñar una calle como *proyecto piloto* aplicable a la ciudad de Sevilla, a través de una serie de “parámetros medibles” y que garantizaran el uso de la denominación “CIUDAD SALUDABLE”. Pensar en la ciudad desde de “lo saludable”, implica pensar en el confort urbano, permitiendo el drenaje de las aguas pluviales, rebajar la temperatura ambiente, considerar un ancho mínimo de las aceras, eliminar de obstáculos, etc. Son ya numerosos los estudios

en esta dirección. Concretamente, la propuesta de Salvador Rueda sobre *Indicadores de Sostenibilidad Ambiental de la Actividad Urbanística de Sevilla*⁹, aconseja un porcentaje máximo del 25% del espacio público dedicado a vehículos, y el 75% al peatón y otros usos; tramos peatonales con una longitud máxima de 300 metros, un 5% de la trama urbana como corredores verdes, un mínimo de 50% horas de confort térmico en las calles, y durante 3 horas seguidas de sombra; garantizar la existencia de 1 árbol cada 20m² y 10m² mínimo de verde urbano por habitante, acceso a paradas de transporte público a 300 m. máximo o vías básicas con asfalto sonoreductor. Propuestas muy interesantes que actualmente no cumplen ninguna calle de mi ciudad. También es un avance la legislación urbanística de Accesibilidad, las Ordenanzas municipales sobre las áreas saturadas de ruido o publicidad, el *Código Técnico de la Edificación sobre Accesibilidad y Seguridad*¹⁰, el *Informe de la OMS de 2016 sobre la calidad del aire ambiente*¹¹, y otras muchas fuentes. En concreto, el documento preparatorio de la Consejería de Salud Pública de Andalucía para la *LEY 16/2011*, del 23 de diciembre, pueden extraerse interesantes propuestas o consideraciones hacia el objetivo de una ciudad saludable*. Aún así, se sigue echando de menos algo tan ligado a la salud como es el principio de todo: *lo reproductivo*.

Si estás embarazada o caminas por la ciudad con un bebé, la calidad del espacio público como lugar de confluencia de las actividades y necesidades humanas (Gaudino, 2014), se convierte en algo prioritario.

A partir de los siete meses de embarazo los médicos recomiendan andar mucho. Sin embargo, es imposible hacer largos recorridos sin descansar en un banco u orinar cada treinta minutos debido a la presión del útero. Cualquier especie animal tendría en cuenta este tipo de experiencias tan importantes para su supervivencia y reproducción. Primera pregunta: ¿Cómo serían las ciudades si las hubiesen diseñado mujeres? En estas circunstancias, si existe la suerte de poder elegir destino, se experimenta una especie de *búsqueda inconsciente* “*a lo Carer?*” por trazar nuevos itinerarios mentales más accesibles, menos contaminados, con un poco de sombra y mobiliario urbano, para poder realizar acciones tan básicas como sentarme a dar el pecho, descansar, cambiar un pañal, beber agua, enjuagar

las manos o evitar zonas con altos índices de ruidos debido al tráfico rodado.

Donde vivo, encontrar esta combinación es casi imposible. Y plantearme la existencia de un baño público (ni qué decir un baño público y con dimensiones accesibles para un carrito) se convierte en un acto utópico o revolucionario. Algo increíble, teniendo en cuenta las necesidades que cubriría fundamentalmente a las mujeres, por todo lo relacionado con nuestra función reproductiva. Según Ortiz, S (*Col•lectiu Punt 6*¹²) cada mujer se encuentra en esta situación unos 4-5 años de su vida.

Para el trabajo que se me había solicitado, me quedaba descender a la escala humana desde la propia experiencia, y comprobar cómo sería un urbanismo realmente inclusivo para todas las personas, a nivel físico y cognitivo. Una práctica nada nueva: en el manifiesto *The City*¹³ de 1925, ya se incluía una tipificación espacial de las dinámicas sociogeográficas, poniendo de manifiesto la importancia de la sociología, la psicología o la antropología en los fenómenos urbanos. Benjamín, W. ya contemplaba las múltiples percepciones de la escala humana de las ciudades a través del *flâneur*¹⁴, figura urbana que pasó de tener un carácter peyorativo en el s.XVI-XVII, a ser una figura esencial para escritores y artistas del s.XIX. Luego vendría Guy Debord, *el padre de la psicogeografía que tamizaba las situaciones urbanas a través de filtros emocionales*. (García, 2016).

Fui a recorrer el sitio con el carrito de bebé desde la mañana temprano hasta el anochecer, incluyendo breves descansos en los veladores cercanos puesto que no había un banco ni una sombra en toda la calle, y temperaturas eran muy altas. Llegué a algunas conclusiones que no aparecían en los manuales, y que trato de explicar en este *relato* que he subtítulo “con perspectiva de género”. ¿Por qué “de género”? ¿No está dirigido también a los hombres? Sí. Urbanismo con perspectiva de género como laboratorio de reflexión sobre cuestiones urbanas que hasta ahora no han sido planteadas por el urbanismo que hemos heredado de un sistema patriarcal, hecho por hombres y para hombres. Ha sido la mujer la que históricamente se ha ocupado de los cuidados de hombres, mujeres, niños, ancianos, personas de movilidad disfuncional, etc. por lo que somos nosotras las que detectamos que el diseño de la ciudad no responde a esa diversidad; y que existe una necesidad de

⁹ Rueda, S. Agencia de ecología urbana. (2007) Plan Especial de Indicadores de Sostenibilidad Ambiental de la Actividad Urbanística de Sevilla. Ayuntamiento de Sevilla. http://www.sevilla.org/urbanismo/plan_indicadores/0-indice.pdf

¹⁰ El CTE establece los requisitos establecidos en la LOE. codigotecnico.org

¹¹ Informe de la Organización Mundial de la Salud sobre la Calidad del aire ambiente (exterior) y salud, actualizado en Septiembre de 2015 <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/es/>

¹² Ortiz Escalante, S.; Integrante de Col•lectiu Punt 6 (2016) Artículo Reivindicaciones feministas cotidianas: los baños públicos. El País Blog <http://blogs.elpais.com/seres-urbanos/2016/02/ba%C3%B1os-p%C3%BAblicos.html>

¹³ Manifiesto programático de la *Escuela de Chicago*

¹⁴ Tras el análisis que hizo Benjamin, W. de la poesía de Baudelaire, quien caracterizó al flâneur como un caballero que pasea sin rumbo por las calles de la ciudad.

tener en cuenta todas estas realidades a la hora de planificar. A medio-largo plazo estas consideraciones caerán por su propio peso y se transformarán en cuestiones de sentido común, y que beneficiarán a todos. Por tanto, las mujeres, hoy, actuamos como portavoces de otros grupos sociales.

(...)

En una entrevista que hice hace un año a varias mujeres en el barrio de Los Pajaritos (Sevilla), las mujeres me decían que la crisis había generado más inseguridad. No sólo por el aumento de robos y *trapicheo* como forma de supervivencia, sino porque los hombres que trabajaban en la construcción se habían quedado en paro, y esto tenía dos consecuencias:

Una es que les había llevado a beber desde la mañana, lo que generaba más conflictos, y la otra es que ellas habían tenido que salir a trabajar a otros barrios desde la mañana fundamentalmente en *trabajos invisibilizados que paradójicamente sustentan el sistema capitalista* (Sassen, 2003), por lo que el absentismo escolar había aumentado (los niños no eran acompañados al colegio), los mercadillos y tiendas de barrio tenían menos clientela y estaban empezando a cerrar, y la vida en el barrio durante el día se había visto mermada, y no había control por las vecinas.

Hemos olvidado la importancia de *los espacios de proximidad, que conforman la habitabilidad urbana, y aumentando por tanto la sensación de seguridad en las ciudades* (di Siena, 2015). Un problema en el que ya reparaba Jacobs hace un siglo cuando hablaba del fenómeno de la individualización del espacio público, del uso del coche en detrimento del peatón y de las aceras-parques sin bancos ni otro tipo de mobiliario urbano por miedo a invitar al descanso del “otro”, “el diferente”; ese “espejo” en el que según Bauman (2007) no nos queremos mirar. Jacobs proponía estrategias en fomento de la calidad de vida y la seguridad ciudadana basadas en *la creación de una tipología de espacio público que favoreciera la interacción ciudadana y que permitiese la conversión del individuo en persona* (Grávalos, 2015)¹⁵. Estrategias a favor de ciudades vivas, complejas y caóticas en apariencia, opuestas a una organización basada en la zonificación, la segregación y homogenización del espacio público, mediante vallas, islas y usos estáticos del suelo (Dpr-barcelona, 2010). Para hablarnos de *Urbanidad*, Fariña (2013)¹⁶ alude a *La conciencia del ojo* de Sennett (2012), al diferente, o “el otro” de Bauman (2007): “*Históricamente la ciudad*

y el espacio público ha educado en Urbanidad: el espacio público era un lugar “frontera”, un espacio de innovación e improvisación sin miedo al diferente”. De ahí la importancia de los espacios frontera, espacios de innovación, la capacidad de coexistir en el conflicto; de la tolerancia hacia “el otro”, “el diferente”: “*la seguridad subjetiva es fundamental para que el espacio público funcione*”, afirma Fariña.

(...)

Parece que el miedo cada vez está más presente en nuestra sociedad como consecuencia directa del tipo de ciudades que hemos creado (Stepienybarno, 2011). Ante ese miedo, la solución de nuestros gestores no es otra que la de aumentar el control con más policía, cámaras de vigilancia y leyes de supuesta “seguridad ciudadana”, limitadoras de libertad e improvisación propias del espacio urbano. Pero la paz en el espacio público no debería garantizarla la policía, sino una densa y casi inconsciente red de controles y reflejos voluntarios y reforzada por la propia gente (Cartografías del deseo, 2015). Como decía en Z1, vivimos en una ciudad zonificada, y cada vez pasamos más tiempo en el interior de nuestras casas, oficinas o lugares de consumo y ocio (centros comerciales, etc.). Esto provoca (entre otros problemas) extrañamiento, abandono e inseguridad en el espacio público. Las consecuencias las veíamos en el Relato anterior (Z1): un individualismo negativo, un consumo opulento y acumulación egoísta de los excedentes urbanos, que resume Solís Moreira (2013) en “*El poder del espacio público*” sobre el difícil cumplimiento del acceso libre a los parques, las plazas, las calles, en una sociedad donde se crean miedos y amenazas excusándose en el temor a lo diferente, regulando con mayor fuerza y frecuencia los comportamientos, a partir de la generación de estereotipos y prejuicios cognitivos hacia la población más vulnerable. El miedo al otro ha llegado a crear un tipo de arquitectura y urbanismo donde ser peatón es caer bajo sospecha para muchos de los vecinos de algunos barrios y urbanizaciones privadas. Ejemplos extremos son las *Gated communities* del sur de California y Florida.

La forma con la que construimos cada fragmento de ciudad implica la manera de relacionarnos en ésta. Por ejemplo, la cultura del muro o “la tapia” que anula cualquier fuga y relación visual entre las partes, ha dado lugar a calles “pasillo” y “fondos de saco” vacías de peatones, y como resultado, espacios públicos en conflicto (itinerarios descartados para hacer con un carrito). Son lugares donde el caminante entra en crisis; en ellos se pierde la función intrínseca y cualidad democrática del espacio público.

Ecosistema urbano cita a Steven Flusty, Bauman y Manuel Delgado en el artículo que titula “*Píldoras para el miedo*” para poner de relieve los medios arquitectónicos contemporáneos

¹⁵ Grávalos, Ignacio. (2015). Percepciones del espacio público. Blog LCV. 29184

¹⁶ Crónica sobre Espacio y equipamientos públicos: El soporte posibilitador de la gestión social de la ciudad. Conferencia de José Fariña en las Jornadas Del urbanismo a la ciudadanía. Por Reyes Gallegos. Octubre 2013, Sevilla. Blog LCV. <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=19309>

que son *versiones técnicamente actualizadas de las murallas y las torres medievales, necesarios para defender unos ciudadanos de otros a los que se atribuye el estatus de enemigos* (Ecosistema urbano, 2011).

“Arquitectura del miedo” es como denomina Brijuni (2009, 3136) en LCV a los bancos en forma de barril que se instalados en Los Ángeles para huir de los vagabundos, o en la estación central de Copenhague, donde directamente se eliminaron los bancos y se empezó a multar a todo aquel que se sentaba a esperar en el suelo.

(...)

En “mi habitar la ciudad ahora” he perdido libertad y autonomía debido a la sensación de inseguridad en algunas zonas y horarios. Donde antes podía aligerar el paso o incluso salir corriendo –por falta de iluminación o sospecha de acoso-, obviamente con un bebé no puedo hacerlo. Son lugares que descarto de mi camino. A partir de las 7 de la tarde en invierno (y a medio día en verano) no se me ocurre recorrer la mayoría de las calles de la periferia sola con un carrito. Ni los alrededores de las grandes superficies comerciales u otras áreas valladas, una vez que termina el horario laboral y los bares cierran.

Pero no sólo el hecho de empujar un carrito de bebé genera inseguridad a ciertas horas y en ciertos lugares. La inseguridad y violencia en el espacio público están presente en la vida cotidiana de las mujeres, ya que somos el primer objetivo de una violencia sexualizada, implícita en las proposiciones, los comentarios, las miradas lascivas y las intimidaciones más insultantes y agresivas. Según Solnit, dos tercios de las mujeres norteamericanas temen caminar solas por sus propios barrios por la noche y la mitad de las mujeres británicas temen salir solas de noche.

A lo largo del relato de Solnit y sus distintos protagonistas del caminar: los filósofos peripatéticos, los *flâneurs*, los poetas de Nueva York y París, o los montañistas, evidencia el carácter masculino de la historia del caminar en solitario, con la carga política, espiritual, cultural y reflexiva que tiene. Caminar le sirvió al género masculino como experiencia inspiradora, también para imaginar nuevos espacios. **¿Cómo iba a planificar una mujer una ciudad con miedo?**

En *La Odisea* de Homero, “Ulises viaja por todo el mundo y duerme allí donde anochezca. Su mujer Penélope, obediente, le espera en casa. *Kerouac* era un hombre viajero en un camino de mujeres inmóviles. La novela *Girls, Visions and Everything* (Muchachas, visiones y demás; de Sarah Schulan) es una investigación sobre cuán útil es el credo de Kerouac para una joven escritora lesbiana.” (Solnit, 2001).

Podríamos seguir con clásicos (maravillosos) cuyos protagonistas son hombres, viajeros, aventureros, con talento, emprendedores o descubridores. Sin embargo, “*mucho se ha escrito*

sobre cómo caminan las mujeres –la dama del XIX o Marilyn– y poco sobre por dónde caminamos”, escribe Solnit. Las mujeres han sido el refugio del guerrero, las sanadoras, o la recompensa, como el joven protagonista –una especie de *flâneur*, además de fotógrafo– de una de mis películas favoritas, *Blow-up*. Sería un trabajo precioso investigar sobre cine o la literatura y los comportamientos de sus protagonistas en la ciudad según su género. **¿Acaso una mujer no camina para su propia experiencia?**

(...)

A pesar de lo ignorado que ha estado el papel protagonista de la mujer en la historia del cine, la literatura, la política o el urbanismo –y no digamos colectivos *LGTBI* (Visitar Cortés, 2006)–, éstas han tenido un papel importantísimo en hechos históricos trascendentales acontecidos en el espacio público, como *la marcha de las mujeres del mercado y las poissardes (vendedoras de pescado) que dio real inicio a la Revolución francesa, tres meses después de la toma de la Bastilla del 14 Julio 1789* (Solnit, 2001). Más de un siglo después, las sufragistas llevaron a cabo sus propósitos con una actitud nueva frente al espacio público, *combinando con maestría una vertiente gesellschaft (pragmática y legalista), con una vertiente gemeinschaft (emotiva, pasional, creadora de fuertes lazos identitarios)* (González, 2010). En Abril de 1977, catorce madres fueron a la Plaza de Mayo, en el centro de Buenos Aires. El uso de las calles por las mujeres ha tenido más fuerza que el del paseo masculino en solitario. *Las preocupaciones y la inseguridad se vio diluida en compañía. Y el miedo pasó a ser de los otros.*

(...)

La sexualidad femenina, ha estado controlada históricamente por la regulación del espacio público. Muchas prostitutas prefirieron suicidarse antes de ser arrestadas. El crimen que cometían era caminar por las calles a horas prohibidas.

Aún en la actualidad hay países donde, por ley, cultura o miedo, las mujeres siguen recluidas en el hogar o en lugares de reunión habilitados sólo para ellas.

Álvarez Lombardero (2012) hace referencia en LCV a la película de Almodóvar *Qué he hecho yo para merecer esto*, sobre la violencia en una vivienda de un polígono residencial de Madrid. Solnit nos relata las primeras experiencias machistas que vivió con 17 años en Madrid, no sólo de noche y en barrios pobres.

Actualmente, en cualquier ciudad del mundo, el acceso al espacio público para propósitos sociales, políticos o culturales, sigue estando limitado para la mujer por culpa del miedo y el acoso. Es importante asumir esto como un asunto público y no como un problema personal. Desde la *Ley Orgánica de Me-*

*didadas de Protección integral contra la violencia de género de 2004*¹⁷, la sociedad parece haber reaccionado con un severo rechazo a la violencia machista ejercida contra la mujer en el ambiente privado doméstico.

Sin embargo, no ha sido suficientemente efectiva como para reducir el número de víctimas (al contrario), y tampoco se ha logrado una conciencia real de la violencia machista ejercida de forma cotidiana en el ámbito urbano y privado.

(...)

Mi libertad y autonomía en la ciudad contemporánea también se ve afectada porque mi condición de madre me hace temer de los vehículos motorizados (sobre todo, de los privados). El miedo a un accidente implica no llevar sola a dos menores de cuatro años por la calle, no ir a sitios alejados de casa por evitar cruzar numerosas carreteras, elegir plazas resguardadas del coche o mejor, parques vallados, no permitir que jueguen en la calle o vayan andando al colegio. La violencia de los coches, a quienes se les ha entregado la autoridad urbana (Ecosistema urbano, 2011), ha apartado a los niños de las calles, *el mejor área de juego posible* (Infans Fans, 2014), llevándonos a unos artificiales y limitados “parques infantiles” estandarizados, similares a un experimento de ratones. Llevo realmente mal la banalización de estos lugares donde mi hijo pasa muchas tardes de su infancia repitiendo una y otra vez los mismos comportamientos.

Otra pérdida importante —además del juego en las calles—, ha sido que los niños han dejado de ir caminando —y solo— al colegio, para pasar a una sobreprotección maternal o paternal por miedo a los accidentes de tráfico (y muchas veces en coche, camino del trabajo de éstos). En estas cuestiones y otras relacionadas profundiza el sociólogo *Tonucci* en la que ha denominado *La ciudad de los niños*¹⁸.

(...)

En el periplo por mi ciudad con un carrito de bebé, cuesta también plantearse coger el autobús. En la mayoría de ciudades, el transporte público no funciona bien, a pesar de ser diez veces más sostenible que el coche (...si fuera el medio de los hombres): no existen todas las combinaciones, los escasos autobuses suelen llegar tarde, llenos, con poco espacio de movimiento y donde el individuo se enfrenta a la desintegración lenta del

concepto de ciudadanía (Fariña, 2007). Parece que la gente ya no ve más allá de las pantallas de sus teléfonos móviles. Y mi bebé comienza a “zombificarse” también: no mira las caras de las personas, sino sus teléfonos, por imitación.

Las mujeres, no por elección, son las principales usuarias del transporte público. Estudios sobre los movimientos de los hombres y las mujeres en la ciudad en el día a día concluyen que el movimiento de los hombres es más rápido, homogéneo y lineal (casa-trabajo-lugar de vacaciones). La mayoría en coche privado (el coche familiar también suelen conducirlo los hombres). El movimiento de la mujer implica menos velocidad, trayectos más cortos y heterogéneos (muchos tienen que ver con los cuidados, microeconomías y sostenimiento de la vida en general. Muchas mujeres descartan trabajos que le impida estar pendientes de estas funciones por horarios o lejanía). La mayoría se mueven a pie o en transporte público¹⁹.

Según Marius Navazo (2016) *algo que verdaderamente acentúa las desigualdades sociales en la ciudad es que fallen los modos universales de desplazamiento*. El exalcalde de Bogotá, Enrique Peñalosa²⁰,

¹⁹ “Mujeres a golpe de pedal” es una iniciativa sevillana que imparte cursos para aprender a montar en bici dirigidos a mujeres de más de 45 años. La iniciativa comenzó a partir de una encuesta que realizaron en varios barrios sevillanos preguntando si sabían montar en bici. El resultado fue un 32% las mujeres (mayoría jóvenes), y un 68% los hombres (de una amplia horquilla amplia de edad). ¿Por qué? Se sostiene que por variables socioculturales y educacionales, a las mujeres de una generación anterior a la nuestra no se les animaba a montar en bici (ni a mancharnos, a caer...), por imagen, riesgo, corporalidad, seguridad, motivos fisiológicos, entre otros, y por cuestiones relacionadas con el trabajo de los cuidados (es imposible ir en bici si estás cuidando de un bebé o de una persona mayor).

Tras las clases de montar en bici repitieron la encuesta. Las mujeres decían que la bici les permitía controlar y manejar el tiempo con más libertad y autonomía.

²⁰ Para Peñalosa, “el hombre de acción” y alcalde de Bogotá después de Mockus, los interminables atascos y la pobreza de los servicios públicos de transporte eran síntomas de desigualdad. La ciudad de Bogotá se había rendido ante el coche, dejando a los peatones y a los pobres sin nada. Incluso las aceras se utilizaban para aparcar.

Peñalosa introdujo restricciones al coche durante las horas punta. *Lo más famosos fue la construcción del servicio TransMilenio, una red de transportes públicos como el sistema de autobuses de tránsito rápido de Curitiba (ahora Río es la que ha tomado el relevo de los BTR)*

También construyó espacios públicos, bibliotecas y escuelas. Enrique Peñalosa, dice que si un carril bici no es seguro para un niño de ocho años, no es un carril bici.

Mockus alias “el profesor” y Alcalde de Bogotá, Colombia, durante los periodos 1995-1997 y 2000-2003, construyó su propia administración, rodeándose de filósofos, antropólogos y sociólogos, y estableció un laboratorio de ideas dentro del Ayuntamiento al que llamó el *Observatorio de Cultura urbana*, y desde donde se puso en marcha el Programa de Cultu-

¹⁷ Ley Orgánica 1/2004, de 28 de Diciembre, de Medidas de Protección Integral contra la Violencia de Género. Entrada en vigor: 28/01/2005.

¹⁸ Tonucci, F. (2004) *La ciudad de los niños*. Salamanca: Fundación Germán Sánchez Ruipérez

decía que una ciudad avanzada no es aquella en la que los pobres puedan moverse en carro [coche], sino una en la que incluso los ricos utilizan el transporte público.

(...)



Fig.2. Recorrido por Z2.

Fuente: Elaboración propia (Plano base Google map)

Z2. “SEÑALES”

Desde LCV se proponen algunos proyectos interesantes, como el *Proyecto Reladei*, sobre los tiempos y espacios que dedicamos a la educación infantil (Infans Fans (2014)). Otros trabajos interesantes se dirigen a la inclusión de la tercera edad en el planeamiento urbano. Tales como el libro y Documental *La ciudad jubilada*, de Pau Faus (2012). Numerosos comentarios en LCV hacen alusión a los tiempos de las ciudades, la importancia de lo reproductivo y de los cuidados: la calidad de vida de los niños, las guarderías, equipamientos y mobiliario ur-

ra Ciudadana, en torno a la Educación y “normas de convivencia”. Mokus no intervino tanto en acciones urbanísticas como educacionales. Un ejemplo fue la idea de los mimos en los pasos de peatones: usaba la comedia para hacer cumplir la ley de circulación. Controlaban los cruces, parando el tráfico, animando a los peatones a cruzar, haciendo burla a los que se comportaban de forma incívica o imprudente.

banos para los ancianos. Un urbanismo que se acuerde de ellos en los papeles y en los presupuestos.

Para recuperar la libertad y accesibilidad de los niños en su camino diario al colegio, se vienen llevando a cabo iniciativas como la de *Camino escolar*, cada vez en más ciudades españolas. Con esta iniciativa, además de incrementar la accesibilidad a los colegios y por tanto el número de menores que acuden a diario caminando o en bicicleta, se logra reducir el número de vehículos privados que a diario transportan niños/as, y por tanto, ganar en sostenibilidad y reducir en contaminación y sensación de estrés (la iniciativa incorpora el transporte público cuando las distancias son grandes). También favorece que los menores acudan en compañía de compañeros, fomentando sistemas de acompañamiento, vínculos y colaboración colectivas; garantizar mayores cuotas de autonomía infantil y un cambio en las pautas de movilidad; recuperar las calles del entorno del colegio y de los itinerarios prioritarios para garantizar seguridad; educar a los niños en ciudadanía, hacerlos partícipes y responsables de su entorno inmediato, que lo valoren y lo cuiden y provocar que los niños sean menos sedentarios y egoístas, y por tanto, más sanos. Así como inculcar pautas de movilidad sostenible que perpetuarán hasta mayores.

Otra cuestión interesante de esta iniciativa es la coordinación entre administraciones del Ayuntamiento (Movilidad, medioambiente, Educación, etc), las AMPAS y los centros educativos en todas las fases del proceso: acciones previas, elaboración de itinerarios, ejecución, seguimiento y evaluación. Son cada vez más numerosas las iniciativas en este sentido: “*Andando al cole*”, “*Bike to school*”, “*Camino al cole*” en Córdoba, “*Paseando al cole*” en Málaga, “*Paseando al cole*” en Sevilla entre otras muchas. Las experiencias *Día sin coches* también suponen un beneficio en la relación de los niños con su entorno urbano.

Por su parte, Latinoamérica es pionera en Políticas públicas en materia de Movilidad. Peñalosa (alcalde de Bogotá), construyó cientos de kilómetros de aceras, 270 km. de carril bici, creando la red de bicicleta más extensa del mundo en vías de desarrollo. Jaime Lerner (alcal-

de de Curitiba, Brasil, desde 1970 hasta 1990), puso en marcha (además del concepto de Acupuntura urbana para el reciclaje de la ciudad) un sistema de transporte público rápido basado en un autobús que funciona como el tren o el metro, con carriles de uso exclusivo y estaciones tubulares donde pagar por anticipado. Fue tan eficaz que se convirtió en referencia para otras ciudades de todo el mundo.

Jesús Martín Barbero, filósofo del equipo municipal de Mockus, participó en la “1ª Conferencia Internacional LCV” de 2008, en Sevilla. En su ponencia *La nueva experiencia urbana: trayectos y desconciertos* (recogida en la Revista LCV) ya decía que *la comprensión de la ciudad exige pensar juntos el espacio geométrico de los urbanistas y el antropológico de los peatones, o sea, el de los que la habitan y se apropian de ella (...) formar ciudad significa la posibilidad de recrear, a través de las prácticas expresivas cotidianas, el sentido de pertenencia de las comunidades, la percepción y reescritura de las identidades* (Martín, 2008).

Respecto a la democratización del espacio urbano y la inclusión de la perspectiva de género al planeamiento, sería conveniente trabajar con nuevos mapas, planos, esquemas y leyendas que consideren cuestiones como el tiempo (a pie, en bici o en transporte público), el mobiliario urbano (elementos de sombra, bancos, papeletras, fuentes), los servicios públicos (baños, wifi, plazas especiales de aparcamiento), zonas seguras e intensidad de iluminación, accesibilidad (y elementos urbanos que la provocan, como rampas o barandillas), horarios de actividad, etc., así como aprovechar las nuevas tecnologías para georeferenciar todas estas casuísticas. Mostrar la diversidad de espacios públicos —y no sólo una mancha verde homogénea—: espacios de juego para niños, mayores, o para descansar, y especificar tipos de equipamientos culturales, centros cívicos o lugares de reunión. Mapas realizados con la participación y la experiencia de mujeres, mayores, personas con movilidad disfuncional, etc. de diversos géneros, edades y rentas²¹.

²¹ Si queremos que haya procesos participativos inclusivos donde las mujeres hablen (y teniendo en cuenta que sobre éstas recaen la mayoría de los trabajos de cuidados), deberemos prever espacios para los niños y programar las actividades en horarios compatibles.

Es necesario construir y socializar una nueva condición de ciudadano y educación en ciudadanía como reto intelectual y político: en la vida cultural, en las instituciones y en el espacio público y cotidiano de cada día (Borja, 2013), donde está la esencia de la ciudad, y probablemente de la democracia.

Respecto a la integración de la periferia y el paisaje y la naturaleza en las ciudades desde una perspectiva ecológica y saludable, las experiencias más contemporáneas como revisión de la habitabilidad urbana metropolitana y local proponen una *infraestructura verde y en red* como nuevo paradigma de organización social para gestionar el territorio.

Una *Red de corredores verdes* que además de los espacios libres, resuelva e integre una red peatonal y accesible (diseñada para los más vulnerables, los mayores y menores), redes de caminos escolares, ciclistas, intercambiadores con el transporte público, e integración de la naturaleza periurbana y la biodiversidad, mediante medidas correctoras de permeabilidad del suelo, contaminación, ruido, materiales, etc., y adaptada a las velocidades del peatón (5Km/hora) y bici (30km/h). Una especie de *ecotono de velocidad media* que recorra toda la ciudad, y que revisaría la ciudad contemporánea.

Cabe mencionar algunos proyectos de referencia llevados a cabo (muchos de ellos contenidos en la Red LCV, como *El anillo verde* de Vitoria Gasteiz o el *Plan Verde 2020 de Barcelona*, y que suponen una oportunidad para, integrar la periferia y dotar de autosuficiencia a las ciudades, incorporando el paisaje y la naturaleza, y aprovechando los recursos que ésta ofrece. Destacar también dos proyectos cercanos a LCV (por la implicación de sus corresponsales) y actualmente en marcha en nuestro país: *El Plan de la Bicicleta* de Sevilla (que tras su éxito, ampliará y mejorará la red de carril bici existente), y el *Proyecto “Super illa”* de Barcelona. Por último, el pretendido *Anillo Verde* de la ciudad de Sevilla, aún incompleto, cuenta ya con activos tan importantes para incluir en su recorrido como lo son el *Parque de Miraflores*, el *Parque del Guadaira* o el de *San Jerónimo*, que integrarían una *Red de Huertos Urbanos*, a la que hace también refe-

rencia el *Plan Reaviva*, y al que acudiremos en el último capítulo.

2c. Zona 3. “Periferias”.

La intervención pública en barrios europeos de vivienda social

Los testimonios de los corresponsales de LCV desde barrios de Holanda, Francia, Inglaterra, Viena o Alemania, cuestionan las consecuencias de un urbanismo fuera de escala, concebido en la postguerra como el futuro de la modernidad, víctima hoy del abandono y el aislamiento. Algunos, no han encontrado otra salida que las acciones intervencionistas de demolición, que traen asociado un desalojo y traslado de los vecinos para convertirse en nuevos edificios de lujo. En los mejores casos se han iniciado costosos planes de rehabilitación urbana iniciados hace una década, pero se han visto afectados por los efectos de la gran crisis económica, sin dejarnos comprobar su eficacia y poniendo en entredicho las capacidades de los barrios una vez que los planes gubernamentales se paran o directamente desaparecen.

Por su parte, los fenómenos procedentes de la globalización han seguido su curso a un ritmo trepidante: el barrio inconexo se ha convertido definitivamente en gueto, y los barrios cercanos al casco histórico que aún mantienen una “identidad propia” se han puesto ya de moda y en riesgo. A sus vecinos les amenaza la pérdida de identidad de los lugares, de lazos afectivos, de redes locales de economía, educación y cultura.

La supuesta salida incipiente de la crisis parece retomar la rehabilitación de los barrios. Puede ser un buen momento para volver al debate y descartar que las decisiones y la inversión se produzca de nuevo de forma unidireccional.

Este relato por el que me muevo en transporte público por diversos barrios europeos, hace emerger aciertos y errores en las políticas públicas durante la última década, y fundamentalmente, plantearnos el papel que tienen las personas que los habitan.

Algunos fragmentos de Z3:

Nos cuenta Nagore, I. que el edificio tuvo que ser evacuado en 1991 tras el progresivo deterioro del edificio y el coste inviable de su reparación. *London Heritage* le otorgó la protección patrimonial grado II, para evitar su demolición, como amenazaba el *Council*. Pero a finales de los 90, debido al creciente atractivo del barrio entre nuevos ricos en busca de nuevas formas de vida urbana, y el consiguiente aumento del precio de la vivienda, la promotora *Lincol Holdings* vio una ocasión de oro y se apropió de *Keeling House* para satisfacción de *Tower Hamlets Council*. (...) Hoy se ha convertido en “icono pop” de modernos urbanitas acomodados. (Nagore, 2014).

Una alta valla de barrotes oscuros y una gran cancela controlada por porteros electrónicos me impiden acercarme a conocer lo que era el mayor atractivo de la obra de Lasdun: el acceso libre a las zonas comunes y las galerías. Desde abajo observo modernas lámparas en los salones de las viviendas. El caso de este edificio describe muy bien el fenómeno de “la *Shoreditchización*”. Donde antes nadie quería vivir, ahora los hogares parten de un precio de salida de tres millones y medio de euros.

Vuelvo andando por la famosa *Brick Lane* que une *Bethnal Green* con *Shoreditch*, y mientras disfruto de la variedad de *Brick Lane Market*, pienso en el problema de las grandes ciudades europeas para huir de la gentrificación y salvaguardar la identidad de sus barrios. Según Lombardero N., la solución pasa por la ciudad creativa, y así lo traslada en LCV con ejemplos como *Dalston* o *Hackney Wick**.

Dalston es definido como uno de los barrios más creativos de Londres (*The Guardian* lo define como el barrio más “cool” de Londres²² y uno de los más solicitados entre los sectores más jóvenes de la sociedad activa, lo que ha provocado una subida en el precio de la vivienda de esta zona). La identidad de este barrio, con una gran diversidad de emigrantes (judíos, caribeños, turcos, vietnamitas y polacos) se ve reforzada en recientes intervenciones del Ayuntamiento junto a Asociaciones de vecinos, filantrópicas y pequeñas empresas privadas, a través de la cual han reformado una fábrica cercana para albergar una *Casa de Cultura*, un *Club de Jazz* o la *Asociación del barrio Gillett Square*, en 2001, también transformando un antiguo parking de coches en el principal espacio público del barrio: la *Plaza de Gillet* en 2013 (dentro del programa de creación de 100 nuevos espacios urbanos para la ciudad, experiencia que recuerda mucho al proyecto noruego *Dreamhammar*²³, en el que participé *Ecosistema urbano*),

²² <http://www.guardian.co.uk/uk/2009/apr/27/dalston-cool-london-suburb>

²³ Visitar el libro de *Ecosistema urbano* (2013) *dreamhammar*. Madrid: Ecosistema urbano.

convirtiendo esta zona en el núcleo de actividad social y cultural para la gente del barrio, a la vez que apoya los negocios privados que rodean la plaza y ayuda a la interacción y negociación entre etnias. (A. Lombardero, 2012)

Para Lombardero existen dos formas de entender “la ciudad creativa”, y el barrio periférico de *Hackney Wick* es muestra de ello: allí conviven las comunidades creativas y artísticas incipientes de más peso en la ciudad, a la vez que la del *Design for London*, un Masterplan que en 2007 reurbanizara el barrio para asegurar el futuro de la Ciudad Olímpica. El futuro de *Hackney Wick*, y en cierta manera del área destinada a los Juegos Olímpicos, dependerá de cómo dialoguen ambas posiciones de una forma “sostenible” y apoyando una a otra.

“El excesivo planeamiento puede acabar fácilmente con el ambiente creativo que necesita posibilidades de apropiación, así como rentas bajas de alquiler. La comunidad residente sólo podrá mantenerse si consigue continuar con sus actividades, pero observando el actual estado de Hackney Wick no podemos vislumbrar si ocurrirá en el futuro. Parece que el barrio está sufriendo las consecuencias del crecimiento del mercado inmobiliario, con la presión de constructoras y promotores que quieren desarrollar la zona con nuevos conjuntos residenciales. Aún no se ven las consecuencias, pero hay cierto miedo a que el ecosistema que existe entre residentes existentes y aquellos que han ido llegando relacionados con la ciudad creativa se rompa. En cierta manera, ésta atrae a la especulación inmobiliaria, por convertirla en lugares interesantes y atractivos, y eso es lo que puede matar esas dos maneras de entender la ciudad. Esto mismo ha pasado en otras partes de Londres, como Dalston.” (A. Lombardero, 2012)”

(El paseo por Londres incluye también la visita a los *Robin Hood Gardens* —antes de su demolición— y al Conjunto *Pullens State*, “salvados” por un largo proceso de lucha vecinal, ocupación y autogestión)

(...)

“Sigo merodeando por el barrio hasta llegar al mercado de *Komplein*, justo en la zona opuesta de *Bijlmer*, y que las estadísticas —y la fama social— lo siguen caracterizando por sus problemas de trapicheo, peleas y robos.

Dejo atrás los bloques originales de la ciudad moderna y me adentro en el barrio transformado, con edificaciones completamente nuevas (el 80% fue demolido!). Se podría decir que es un barrio nuevo, sin más pretensiones que el de cualquier suburbio reciente de una ciudad europea. Las calles son de menor escala y densidad, no existen los grandes espacios públicos originales,

y la mayor parte de las nuevas viviendas son liberadas. Me pregunto dónde van sus antiguos inquilinos, y le solicito una conversación a Susana para preguntarle ésta y otras dudas que me asaltan sobre “la operación de *Biljmer*”.

(...)

Como alternativa a la “adopción” de estos barrios por parte de la administración, SUJU hace referencia al Proyecto de Rehabilitación del sector Norte de *Oud Malthemse*, en *Scheepenvuurt* (al Oeste Róterdam, a 10 minutos en bici del centro): cuentan que, tras establecer un “consejo de barrio” y cartografiar el mantenimiento atrasado en todo el barrio (carpinterías, ascensores, instalaciones, etc), hubo problemas presupuestarios y decidieron entrar en contacto con *MUAD* (Master of Urban Area Development) para ofrecer a la Universidad la problemática como caso de estudio y obtener una propuesta por parte de los estudiantes que, de ser posible y deseable, sería puesta en práctica.

De la adopción del coaching (acompañar, instruir y entrenar a una persona o a un grupo de ellas) es la apuesta que hay “sobre la mesa” para el caso de *Scheepenvuurt*: “La diferencia radica en que en lugar de poner en marcha un proyecto de rehabilitación de toda una barriada donde la administración juega el papel más importante, la propuesta presentada para el *Scheepenvuurt* se basa en que los mismos propietarios se responsabilicen y financien las intervenciones y reformas necesarias dentro de sus *VVE* (asociaciones de vecinos), e incluso aquellas necesarias en los equipamientos del espacio urbano (...) bien con ayudas disponibles desde las diferentes administraciones, bien con medios propios o bien haciendo uso del mercado para finalmente llegar a un modelo de crecimiento de desarrollo sostenible (...) De esta manera se quiere lograr la independencia en la toma de decisiones de aquellos propietarios de viviendas en situación económica vulnerable y a su vez darles la posibilidad de hacer uso de los medios disponibles en ese momento, tanto desde las administraciones como desde el mercado”. (SUJU, 2014)

(La visita al barrio de *Biljmermeer*, en Ámsterdam, se acompaña de entrevista a Susana Aparicio, corresponsal de LCV como SUJU y Directora en Desarrollo urbano. Haarlem.

Asimismo, el relato Z3 incluye también una visita al barrio de *Landlust* en Ámsterdam, a lo que le sigue una visita a *Europarei* (Uithoorn) desde donde se analiza el Plan integral “*Visión Europarei 2020*”, y se hacen referencias a otras operaciones en Róterdam y Viena.)

(...)

Vuelvo a la estación central de Ámsterdam. Siempre que veo su aparcamiento de bicis se adueña de mí el optimismo y pienso que los cambios son posibles. Recorro Ámsterdam-París, 4 horas en tren. En la estación central cojo el tranvía T3 a *Terres Neuves* (Bélgica, CUB). Llego a la caída de la tarde. Junto a mí se bajan numerosas mujeres con ropa de limpieza que caminan de vuelta a casa tras la jornada de trabajo. Agotadas, algo ausentes, maquinales.

Junto a la estación de tranvías *Terres Neuves* se alza un antiguo edificio de viviendas sociales rehabilitado con una fachada completamente nueva. En frente, la *Rue Robert Schuman* en obras, rodeada de futuros edificios de viviendas de unas 7 plantas en construcción, donde antes había un complejo de viviendas sociales. Al otro lado, un bloque de viviendas blanco y azul que aún se mantiene en el estado original. Detrás, una calle de antiguas viviendas de dos plantas.

La Agencia Nacional de Renovación Urbana, ANRU²⁴, pone en marcha los planes de regeneración de 490 distritos (4 millones de personas) clasificados como Zonas Urbanas Sensibles (ZUS) y Zona de Redinamización Urbana (ZRU), que incluyen, además de la rehabilitación de viviendas sociales, actuaciones de renovación de sus servicios, instalaciones, entorno urbano, incluso medidas para la cohesión social y la salud urbana (Ley 2003-710). (...) ¿Podrían compararse los ejemplos de *Terres Neuves* o *Biljmervee*²⁵ con la experiencia de rehabilitación urbana llevada a cabo en los complejos residenciales *Wohnkomplexe* de la era socialista (Berlín Oriental)? (...) Según Schuemer (2010), todas las medidas iban encaminadas a empoderar y motivar a los inquilinos y propietarios mediante proyectos como el de “*madres vecinas*”, en el que se instruyeron a las mujeres de la comunidad sobre educación y sanidad para optar a empleos en guarderías o escuelas del barrio-, así como actividades culturales, encuentros de jóvenes y actividades de formación laboral. El modelo de gestión pública de los *Wohnkomplexe* incorporó agentes privados tanto en la ejecución de las obras como a la financiación, y a los inquilinos se les aumentó el precio simbólico que pagaban por su alquiler para contribuir a su rehabilitación, y estos a su vez se comprometieron a su mantenimiento. En las

intervenciones, se puso especial atención en las zonas comunes y apertura de fachadas al exterior para generar sensación de pertenencia, seguridad y comunidad al barrio.

Algunos de estos principios recuerdan a los que Lacaton&Vassal propusieron en el libro *Plus. La vivienda Colectiva. Territorio de excepción* (2007). Para Lacaton&Vassal es imprescindible la incorporación de terrazas y balcones a las viviendas orientadas hacia la calle, la transparencia de las fachadas, la mejora de la calidad y ampliación de zonas comunes como accesos, escaleras, ascensores (vestíbulos acogedores y generosos), la densificación de las plantas bajas para servicios comunitarios, equipamientos, utilización de cubiertas y terrazas. *Introducción de nuevas viviendas o viviendas complementarias; espacios exteriores bien organizados, densificación y diversificación de usos* (Romero, 2009).

(...)

Entre los programas de rehabilitación urbana de mayorvergadura en España durante las dos últimas décadas destacan el programa de Rehabilitación del parque de vivienda social en Cataluña (ADIGSA), la Rehabilitación de *San Cristóbal de los Ángeles* en Madrid, *La Mina* en Barcelona²⁶, *Revivre els barris* (Programa “Revivir los barrios”, de la C.A de Cataluña) y los Programas integrales de actuación en barrios: *Ley de Barrios de Cataluña*, o Baleares; *Programas Urban* o Izartu en el País Vasco.

En el panorama andaluz, las *Barriadas de Rehabilitación Integral* (RIB) como *Almanjáyar* (Granada), *Polígono Sur* (Sevilla)²⁷, *La Chanca* y *El Puche* (Almería)²⁸, o *San Martín de Porres* (Córdoba), constituyeron una de las líneas principales de actuación en materia de rehabilitación del *Plan Andaluz de Vivienda y Suelo de la Consejería de Fomento y Vivienda, Junta de Andalucía*.

El modelo andaluz no contemplaba la extirpación de edificios, y sí el acompañamiento social de las áreas de empleo, salud y educación, así como integrar políticas de rehabilitación más allá de los propios edificios de vivienda.

Sin embargo (al igual que ocurre en casos fuera de Andalucía, como *La Mina*, en Barcelona), a las problemáticas sociales o económicas (de difícil resolución desde el ámbito urbanístico), se han añadido factores coyunturales como la gran crisis económica, que no ha permitido que los resultados esperados

²⁴ ANRU: Agencia Nacional de Renovación Urbana. Interviene en barrios de viviendas sociales de los 50-60, la mayoría en situación de emergencia, sin conexión con el centro urbano, único uso residencial, alta densidad, bajas calidades constructivas, población con baja formación y mayoritariamente en paro, un contexto de baja densidad y permeabilidad, como antiguas zonas industriales. La ANRU propone actuaciones de regeneración urbana marcadas por un compromiso con diversas vías de participación vecinal.

²⁵ En el caso de en el caso del *Schoepenbuurt* la propuesta iba más dirigida a la construcción de entidades (asociaciones de vecinos) que pudiesen funcionar de manera independiente para poder paliar las problemáticas económicas relacionadas con el mantenimiento de la vivienda y los gastos derivados de ella. Y a la vez se apuesta por dar una oportunidad a las empresas locales a la hora de ofrecer sus servicios a estas asociaciones de vecinos.

²⁶ Buenas prácticas urbanas publicadas en LCV.

²⁷ Plan Integral de Rehabilitación de barrios. Consejería de Fomento y Viviendas, Junta de Andalucía.

²⁸ Programas socioeducativos que acompañan los planes de rehabilitación integral de barrios como *La Chanca* y *El Puche*, Almería: “Cuido mi casa. Cuido mi barrio”. Blog LCV. 375 (2009) “Programas de desalojo-reajuste de familias afectadas”.

“Dinamización, participación y desarrollo personal e integral de la mujer en *La Chanca* y cursos de inserción sociolaboral” Blog LCV. 2678 (2009)

se cumplan en su totalidad: por una parte, existe una disfunción temporal entre la transformación física y la transformación social, y ésta última precisa de un tiempo superior hasta completar el factor generacional, por lo que los resultados aún son difíciles de cuantificar.

Por otra parte, las viviendas sociales en España, se habían adjudicado en régimen de acceso diferido (a diferencia del caso de las cooperativas alemanas u holandesas), en las que las familias tomaban posesión de la vivienda, y por el pago de una pequeña cuota, acababan por tener la titularidad y la escritura de propiedad a largo plazo, por lo que la mayoría ya han cumplido ese plazo y estaban escrituradas a cargo de sus habitantes. Muchas de ellas habían sufrido un proceso de compra-venta ilegal que había que resolver. Una de las cuestiones que dejan ver la complejidad de este tipo de intervenciones, que requieren de una planificación a largo plazo, nada compatible con los requisitos cortoplacistas que en muchas ocasiones acompañan al contexto político.

La crisis ha parado muchos de los planteamientos del inicio, y algunos consideran que la situación está peor que antes, o al menos los vecinos más “quemados” tras las promesas que no llegaron. A día de hoy la sensación es que han sido pocos los éxitos (sobre todo en comparación con el trabajo que conllevan), y muchas las frustraciones.

Se han conseguido algunos logros puntuales en materia de rehabilitación urbana, como por ejemplo la rehabilitación energética de algunos edificios de vivienda social; la puesta en marcha de programas sociales y de realojo que acompañaron a algunas de las intervenciones; la mejora, puntualmente, de algunos equipamientos y del espacio público o de la accesibilidad, entre otros.

(...)

Z3. “SEÑALES”

Las experiencias anteriores demuestran que cuando el gobierno deja de contar con fondos, la continuidad de los planes desaparece, y las comunidades se quedan sin herramientas para avanzar en las acciones de la mejora de la convivencia y habitabilidad de sus barrios, ya que eran dependientes de la administración en cuanto a recursos económicos y humanos. Esto es un problema grave, porque la fragilidad de las estructuras sociales y económicas en estos barrios vulnerables sufren los cambios con más intensidad, y provoca que la situación ahora sea más urgente que hace una década.



Fig.3. Recorrido por Z3.
Fuente: Elaboración propia.

Por tanto, de la misma forma que a finales del siglo pasado e inicios de éste se puso de manifiesto la insostenibilidad de un modelo urbano basado en el despilfarro y la urbanización, el nuevo contexto hace también evidente la necesidad de un consumo responsable del dinero público, así como un nuevo papel de las propias comunidades implicadas en la gestión de estos recursos.

Estas barriadas han demostrado que las instituciones no pueden imponer ni garantizar solas su buen funcionamiento sin participación de los ciudadanos que en la medida que se integran en los procesos de regeneración y mejora de sus entornos urbanos. Cuando se prescinde de los ciudadanos, se observa que la presión del mercado en la búsqueda de beneficio a corto plazo ciega la sostenibilidad a largo plazo (Valero, 2014).

Se hace necesario retomar el debate sobre las barriadas residenciales, y para encontrar fórmulas que otorguen a las comunidades de vecinos el papel necesario para que estas intervenciones no dependan —en exclusiva— de la voluntad y financiación de las administraciones locales, autonómicas o estatales, sin caer tampoco en manos del mercado una vez que éste se reactive.

También se deduce que habría de otorgarle a los nuevos modos de proceder una independencia del viento

político y económico; mediante una transparencia y comunicación reales entre los agentes, y mediante fórmulas que posibiliten cambios y evolución en los procesos, y que ayuden a empoderar a los usuarios con la creación de empleo y economía (social y cultural) o la previsión del mantenimiento y gestión autónomas a medio-largo plazo. Responsabilizar y delegar en el ciudadano, “*De la adopción al coaching*” –como proponía SUJU–, sin descartar un seguimiento administrativo, habría sido una buena fórmula en el caso de *Los Pullens State*, y podría ser una solución de cara al futuro para situaciones similares, como la que vive el *Palacio del Pumarejo, en Sevilla* y otros muchos edificios infrautilizados de nuestras ciudades con un activo tejido social en el entorno. Esta idea tiene que ver con el potencial de la ciudad informal y el papel de los profesionales como agentes asesores que guían a la ciudadanía, siendo ésta la responsable principal del diseño y la construcción de una ciudad autónoma y de todas sus ramificaciones posibles.

Ante la falta de acceso a grandes presupuestos, la rígida y eterna ejecución de proyectos prefijados de antemano, es necesario pararse a cuestionar la utilidad de los instrumentos de expresión y planeamiento que se desarrollaron durante mediados del siglo XX. Frente a un urbanismo de rigidez y permanencia que se encuentra cómodo en proyectos urbanos que ordenan usos, áreas y expectativas como solución estable y con ánimo de permanencia, planteamos un urbanismo adaptativo, evolutivo y espontáneo, donde el consenso sobre el resultado final del proyecto se decide durante un trayecto colectivo de testeo en que los usos, programa y diseño son decididos y puestos a prueba in situ y con carácter reversible, y no una vez realizadas las obras. (Siembra Orriols, 2017)

Declaraciones como ésta son cada vez más frecuentes entre una generación preocupada por buscar fórmulas de gestión urbana que se adecúen a las nuevas necesidades, que generen una conciencia y empoderamiento ciudadano, y que garanticen un buen uso de los fondos públicos a corto y largo plazo.

Como veníamos diciendo en capítulos anteriores, se hace difícil cambiar todas estas dinámicas y procedimientos con instrumentos del pasado, y sin hacer el ejercicio de pasar de los planos a la realidad de los ba-

rrios (uno de los propósitos de este *relato*). Ya en 2011, Jorge Galindo y Manu Fernandez hablaban en *La ciudad viva* de replantear los instrumentos conocidos hacia *Zonas de innovación urbanística* como laboratorios urbanos que dejaran de lado los grandes proyectos y empezaran a trabajar en soluciones in situ (Galindo, 2011).

Plantear nuevos procedimientos en el planeamiento urbano requiere de una gestión pública flexible, transparente, transversal, y en la que se impliquen todos los organismos afectados. Sin embargo, por lo que hemos podido comprobar hasta ahora, la coordinación entre ámbitos administrativos y gestores sigue siendo muy complicada.

Ante tales exigencias es conveniente preguntarnos qué posibilidades habría de crear nuevas entidades para la concertación y co-gestión en materia urbana entre diversas agrupaciones, con qué medios recursos se cuenta y qué número de vecinos estarían dispuesto a formar parte de ellas durante los procesos. Es un trabajo (o una línea de investigación) que se plantea como un reto para el futuro cercano.

El nuevo *Plan barrios* de Barcelona contempla un modelo de gestión que afecta a prácticamente todos los departamentos del Ayuntamiento, con la complejidad que ello supone. Según Colau, el Plan es urbanístico y social por igual, y ha sido diseñado con los ciudadanos como protagonistas. *Cada barrio tendrá una oficina específica desde la que se realizará la comunicación directa entre los vecinos y los técnicos responsables de las actuaciones. Allí trabajará el coordinador del plan de barrio y los técnicos de distrito del territorio*²⁹.

Un objetivo encomiable con un futuro incierto. Esperemos que el sentido común termine por imponerse a la política y sea la ciudadanía la que haga suyo un nuevo proceder en la gestión urbana, y sean procesos de largo recorrido que no dependan del rumbo político.

²⁹ Declaraciones de Ada Colau (Alcaldesa de Barcelona) en la Presentación del Plan barrios en el Ayuntamiento de Barcelona. Fuente: La Vanguardia. (01/12/2016) <http://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20161201/412312178100/plan-barrios-colau-barcelona.html>

2d. Zona 4. “Derecho a techo”. Alternativas habitacionales citadas en La Ciudad Viva

Una ruta por diversos casos de estudio de España, Uruguay, Chile, Brasil, Holanda o Viena, tratados en LCV, recogen alternativas al modelo dominante de acceso a la vivienda: la promoción privada, la vivienda individual en régimen de propiedad. Se trata de una búsqueda de soluciones en un entorno hostil, donde el abandono del patrimonio vacío, la especulación y el negocio en relación a un derecho fundamental como es el de una vivienda digna, ha provocado una situación tan paradójica como la de nuestro país durante los últimos años: casas vacías y personas sin casas.

Se analizan las diversas perspectivas de quienes hacen de su propio hábitat un universo personal propio con un alto margen de decisión, y anteponen el espacio flexible y abierto a la jerarquía, la propiedad privada y las normas; así como la conjugación de la vida familiar dentro de la casa y la social fuera de sus paredes. Se realiza una visita por iniciativas que no encuentran la fórmula adecuada en los instrumentos y procedimientos urbanísticos o legales existentes. Se “desmoronan” internamente o son desactivadas por el sistema. Lo que no es excusa para mirar hacia otro lado y descartar las posibilidades que tienen estas experiencias. Son situaciones “ilegales” o “precarias”, pero legítimas, y tienen muchos aspectos “a valorar”: la capacidad de autoorganización, la gestión comunitaria, la autonomía, el debate sobre la propiedad, el carácter flexible, orgánico y/o temporal, la lógica en el uso de los recursos, el cuidado y activación de un patrimonio vacío, evitando la especulación del suelo y la gentrificación. Otros son casos basados en la participación del usuario. Ejemplos de autoconstrucción, Cooperativismo y Masovería urbana, que podrían resultar más exitosos si contaran con mejores alianzas. Tienen especial relevancia en el relato las cooperativas de vivienda muy extendidas por Europa y América latina y que en España, aunque incipientes, aún no encuentran un marco legal favorable.

Este relato, que amplía geográficamente la mirada a éste y al otro lado del atlántico, se acompaña de lecturas que han sido decisivas como las de de Justin McGuirk en *Ciudades radicales* (2014), o *La España vacía*, de Sergio del Molino (2016).

Algunos fragmentos de Z4:

Los sábados de exámenes nos gustaba improvisar escapadas, e irnos a pasar lo que quedaba de fin de semana a alguna playa de Cádiz. Dormíamos al aire libre y hablábamos sobre cómo había que vivir. Una hipoteca a 40 años quedaba muy lejos de nuestras fantasías.

Unos años más tarde, en Septiembre de 2010, fuimos en un volvo ranchera de segunda mano a visitar a un amigo a un caserío en las afueras de Barcelona, en el campo, donde se había mudado tras terminar la carrera. Vivía allí con unas 20 personas más “a cambio” del trabajo que desempeñaban en la rehabilitación, no sólo de la casa, sino del entorno: el huerto y el campo que lo rodeaba. Fue la primera vez que escuché el término “Aparcería urbana” (“Masovería” en catalán), una alternativa legal a la ocupación. Alternativa también al desorbitado precio de la vivienda en propiedad o en alquiler en Barcelona.”

(...)

La aparcería no es sólo un trueque, sino que sirve para activar y mejorar un patrimonio vacío y/o abandonado, es decir, es un aporte a la comunidad. Actualmente en Barcelona existen varios ejemplos en marcha como el *Chalet de Mercedes*³⁰, gestionado por el *Grupo MULA*³¹, que además tienen de interés que han surgido como iniciativas ciudadanas, y ha sido después cuando los técnicos se han interesado por ellas. La fórmula es mediante un *convenio de cesión temporal de uso del inmueble*, y su titularidad sigue siendo de su propietaria/o que, pasado el contrato de cesión (y con el inmueble mejorado), podrá mudarse allí, venderlo, alquilarlo o renovar el contrato.

En 2010, *Raül Robert Oleas* concedió una entrevista para el blog *LCV*. Raúl es miembro de *Sostre Cívic*³², una Fundación cata-

³⁰ La cesión del chalet de Mercedes es de 5 años. La titularidad del chalet sigue siendo de su propietaria.

³¹ Grupo MULA (Masovería Urbana per la Llar Alternativa). Cooperativa Integral Catalana: <http://cooperativa.cat>

³² Fundación Sostre Cívic: Una asociación sin ánimo de lucro y una cooperativa mixta de usuarios y viviendas, con el objetivo de innovar el acceso a la vivienda en Cataluña y España basada en introducir un modelo de acceso a la vivienda basado en cooperativas de viviendas de uso indefinido sin propiedad. <http://sostrecivic.coop/>

lana que promueve introducir el modelo de cooperativas de viviendas en cesión de uso (indefinido y sin propiedad).

En Cataluña, la búsqueda de alternativas de gestión de la vivienda estaba desde entonces muy activa por parte de ciertos colectivos. Según la *Mesa de Entidades del Tercer Sector Social Catalán*³³ en Cataluña son 450.000 las casas sin gente y 230.000 las familias que necesitan una vivienda asequible³⁴.

Sostre Civic trabaja tanto a nivel de normativas aplicables a la legislación de viviendas, como a nivel práctico, asesorando a administraciones locales o grupos de personas que quieran llevar este modelo a la práctica o incluso quieran unirse a la cooperativa. Ejecutan una experiencia en *Manresa* (Barcelona) de 8 viviendas, donde los usuarios ya se conocían y el nivel de participación en el proceso de su vivienda ha sido del 100% (desde el diseño, la elección de materiales, etc.), y 2 convenios con el Ayuntamiento de *Olot* y *Argentona*, donde se van a desarrollar por primera vez este modelo a nivel catalán y español.

“El papel de la institución pública es el de facilitar el acceso al suelo, legitimizar los proyectos y darle visibilidad. El resto es de los usuarios”. (Oleas, 2010).

El modelo de gestión de una cooperativa se diferencia de la masovería en varias cuestiones. Una de ellas es que la cesión de uso es de larga duración: las personas pueden habitarla de manera permanente, mejorando así las condiciones más inestables de un alquiler o masovería. La vivienda no tiene un único propietario. *La titularidad de la misma es pública o colectiva, es decir, la propiedad es de la figura jurídica de la cooperativa formada por todos los miembros de la comunidad* (Robles, 2015). Otra gran diferencia entre la cooperativa y la masovería, es que en la primera, cada inquilino/a o familia tiene su casa (su cocina, su salón, su baño), disponiendo por tanto de mayor intimidad. Si bien es cierto que este modelo defiende también la relación e interacción entre vecinos, que participan activamente en la gestión comunitaria de los espacios comunes (como puede ser lavandería, comedores, guarderías, jardines...), *generando mayor riqueza social y una convivencia en la que podríamos aprender a participar en cuestiones colectivas, comenzando a gestionar, ya desde una escala pequeña, ejercicios democráticos* (Robles, 2015)⁸.

Según afirma *Carlos Verdaguer*, urbanista en GEA21 (Madrid), la cooperativa de viviendas plantea un modelo donde la participación debería ser el único proceso posible (Verdaguer, 2010). En numerosos casos ni siquiera hace falta hacer frente a la compra colectiva del terreno, ya que debido al carácter de vivienda social del proyecto, se promueve la cesión de uso de solares o fincas en desuso por parte de la administración pública.

En mi última visita a Barcelona, fui a visitar las obras de la cooperativa de viviendas “*La Borda*”³⁵, en el complejo fabril de *Cant Batlló*. El colectivo de arquitectos *La Col* me contó cómo inició el proceso *la plataforma por Can Batlló, constituida por asociaciones de vecinos, que llevan 35 años reivindicando la falta de compromiso público en el barrio y su negación a abandonar el barrio* (La Col, 2012). Hoy, están levantando *el edificio de madera más grande de España*³⁶, anuncian las noticias del periódico local: 30 viviendas o “*unidades de convivencia*” con tres tamaños, S, M y L, haciendo un guiño al pasado textil de dicho complejo.

Se trata de una apuesta no especulativa de acceso a la vivienda, sin intermediarios, mediante una entrada muy asequible como capital social para entrar a formar parte de la cooperativa (15.000 € en el caso de *La Borda*, Barcelona). A partir de ahí, los cooperantes disfrutan de la vivienda con un alquiler bajo por la cesión de uso, que dependerá de los metros cuadrados en cada caso (en torno a 450 € en *La Borda*), para cubrir los gastos de la construcción de las viviendas y de la gestión de los espacios comunes (normalmente financiados a través de la banca ética) que sea reduce por la cooperación de los propios habitantes en el proceso, consiguiendo también un retorno a la convivencia perdida en las ciudades, con personas involucradas con su entorno más inmediato, tomando decisiones y tejiendo redes afectivas.

Podemos decir que la legislación de Cataluña es la región de España que más avances ha conseguido en este sentido: en 2011 se aprueba la *Ley del Derecho a la Vivienda*, que modifica la de 2007 y establece la colaboración con el *Tercer Sector* en materia de vivienda, la figura de las cooperativas de vivienda en cesión de uso, la masovería, el derecho de superficie y las bolsas de vivienda. En los siguientes años surgen el *Proyecto de Ley de Impuesto sobre vivienda vacía*, el *Proyecto de Ley de modificación del Código Civil Catalán*, que contempla en su planteamiento instrumentos como la *tenencia intermedia*, y el *Plan de Derecho a la Vivienda de Cataluña* (2014), para incluir actuaciones y programas de vivienda social, de fomento de la rehabilitación, de viviendas de protección oficial y medidas complementarias.

³³ La Mesa de Entidades del Tercer Sector Social Catalán trabaja por buscar modelos alternativos de gestión de vivienda social, y ejemplo de ello son la Fundación Mambré y el trabajo que llevan a cabo con personas en riesgo de exclusión social en Barcelona. <http://www.tercersector.cat/>

³⁴ El País. (2014) Cataluña tiene 450.000 pisos vacíos y 230.000 familias sin vivienda. http://ccaa.elpais.com/ccaa/2014/10/14/catalunya/1413314113_910812.html

³⁵ Cooperativa de viviendas *La Borda*, Barcelona, firmó la cesión de uso de suelo perteneciente al Ayuntamiento de Barcelona dentro del complejo fabril de Can Batlló, en el barrio de Sants, para la construcción de un edificio de 30 viviendas. Las obras finalizarán en Julio de 2018. <http://www.laborda.coop/>

³⁶ EL PERIÓDICO Barcelona (06/07/2017)

También en Cataluña se han promovido medidas penalizadoras a la vivienda vacía, destacando el caso del Ayuntamiento de Terrassa, y se han firmado convenios para la cesión de vivienda entre administración pública, entidades financieras y el SAREB, aunque como limitación se señala que se trata en líneas generales sólo de infravivienda (Intermedios, 2014). Cataluña cuenta también con una institución muy activa y reivindicativa en la materia, el *Observatori Desc*.

En el resto de España los modelos alternativos de acceso y tenencia de vivienda están muy localizados. Aun son pocos e informales; procesos difusos que encuentran muchas dificultades de gestión y legislación, y dan cuenta de la necesidad de instrumentación y herramientas de financiación y mantenimiento a los procesos iniciados en este sentido. Entre otros, son los ejemplos de Masovería de Can Llimona³⁷ en Gràcia, Barcelona, *Sis Claus* en Sant Cugat, *CNJC* (*Consell Nacional de Joventut de Catalunya*), o las *Cooperativas Oikoop* en Madrid, *Gescover* en Bilbao, *La Cooperativa* de Huetor en Granada, *Entrepatis*, *Etscekoop*, *Jubilares*; o *Luis Labín* en Burgos³⁸, hoy con cuatro mil quinientos socios y una fuerte presencia en la ciudad de desde 1976 (Lorenzo, 2010).

(...)

Uno de los casos que mayor interés ha cobrado en el último tiempo es el de la en la norteña provincia de Argentina llamada *San Salvador* de Jujuy, una de las más pobres y con mayor problemática habitacional del país.

Túpac Amaru (dirigido por *Milagro Sala*) es un movimiento social que ha estado construyendo comunidades enteras para pobres (ha construido más viviendas que toda la industria inmobiliaria de la región). Una cooperativa fundada sobre el poder de la gente.

“*Bienvenidos al Cantri*” es el cartel de bienvenida de *Alto Comedero* (a pocos kilómetros de San Salvador), una población de 2700 casas que alojan a 7000 personas. Crearon sus propias fábricas de elementos constructivos, como marcos de puertas y ventanas, bloques de cemento y ladrillo o siderurgia, para dar empleo a los propios residentes (el único plan del mundo conocido por el que te pagan por construir tu propia casa y luego te la entregan gratis). También construyen sus propias escuelas, hospitales, canchas de deporte, parques y piscinas. Una combinación de complejo residencial, parque temático y socialismo radical.

Sin duda se trata de una experiencia de empoderamiento de un grupo social que había estado olvidado, y que bajo una organización y un funcionamiento propios consiguen dar forma a su propio hábitat. Su líder, Milagro Sala, está condenada a

tres años de prisión por actuar al margen de la ley. Además de esta grave situación, aparecen otras dudas: no deja de ser, una vez más, una experiencia de autogestión como respuesta a las promesas incumplidas del gobierno. Si acaso estas experiencias surgen a raíz de la ineptitud del gobierno como productor-gestor de ciudad, que delega en parte a sus ciudadanos. ¿Quién deberían ser los encargados de construir finalmente el hábitat: los habitantes o los gobiernos?

(...)

En Uruguay se han extendido principalmente dos grandes modelos de cooperativas de vivienda que varían según su forma de gestión: Las de “ahorro previo” en las que los interesados contribuyen con una parte del capital necesario para construir, agrupados en FECOVI, Federación de Cooperativas de Vivienda de Usuarios por Ahorro Previo; y las de “Ayuda Mutua” –autogestión o autoconstrucción-, agrupados en FUCVAM, Federación Uruguaya de Cooperativas de Vivienda por Ayuda Mutua (en las que la gente aporta su mano de obra y trabajan en la construcción de sus viviendas). Se caracteriza no sólo por ahorrar en la mano de obra, sino por generar empleo y comunidad. Su peso político es indudable desde los tiempos de la dictadura, cuando era prácticamente la única organización de izquierdas no ilegalizada y pieza fundamental en la oposición al régimen golpista. Según Benjamín Nahoum, el mayor interés de este modelo es la relación con los socios de la cooperativa a través de la propiedad colectiva: el hecho de que las viviendas nunca entran al mercado (cuando el socio se retira devuelve la vivienda), que el usuario es el actor principal, tomando las decisiones desde el principio (ubicación de la vivienda, obtención del terreno, definición del proyecto, administración del crédito y de la obra...) por lo que se obtienen los resultados más ajustados a las necesidades reales y se eliminan los intermediarios.

(...)

John Turner, ante la incapacidad del gobierno a hacer frente a toda la demanda de vivienda, apoyó la construcción de barriadas y comunidades informales en Lima como oposición a las viviendas estandarizadas. Su experiencia es definida como pionera de la *autoconstrucción auxiliada* (*aided self-help*). . Entonces ya sostenía la idea de la autoconstrucción de la vivienda como proceso abierto, creativo y progresivo por parte de los propios usuarios. Turner estaba influenciado por la figura de *Geddes*³⁹, convencido de la capacidad de transformación de la estructura social a partir de la espacial.

³⁷ Recientemente publicada la Guía metodológica de Masovería urbana http://www1.diba.cat/llibreria/lstDetall_Publicacions.asp?Opener=Llibreria&ID=57962

³⁸ Arquitecto promotor y gestor: Pedro Lorenzo Gállego

³⁹ Polímata, biólogo y botánico escocés conocido también por ser un pensador innovador en los campos de la planificación urbanística y la educación.

Para él, el tema supremo de su tiempo era *“la elección entre la autonomía y la heteronomía: la autodeterminación de los propios asuntos y el dejarle su determinación al gobierno”*. Para él, mucho más importante que el aspecto físico de la vivienda, era si servía realmente a su dueño, cubre sus necesidades, está cerca de su trabajo, puede hacerse cargo de su mantenimiento, etc. En lugar del valor del mercado, Turner estaba apostando por el “valor de uso”. Para él, *“en los asentamientos informales se hace buen uso de los recursos y la creatividad”* (McGuirk, 2014).

En 1968 el presidente de Perú, Fernando Belaúnde Terry, inició, con el apoyo de la ONU lo que sería *“El Proyecto Experimental de viviendas sociales: PREVP”*. Un plan de casas individuales que los propios habitantes podían ampliar a medida que sus familias crecían, concebido por el arquitecto británico *Peter Land*.

Las viviendas progresivas del PREVI se convirtieron en un experimento puntual, una anomalía, un laboratorio contra el monocultivo de la estandarización, que cuenta con de 467 viviendas (en unas 12 hectáreas), 24 diseños y métodos de construcción adaptables y diferentes —algunos suponían la creación de caros sistemas de hormigón prefabricado. El cambio político propició el abandono de la asesoría técnica prevista para la realización de futuras ampliaciones, con lo que los usuarios quedaron abandonados a su suerte como improvisados constructores. Como en *Pessac*, las viviendas han sufrido una transformación enorme (algunas son irreconocibles). Hay que decir que la evolución no es muy acertada desde el punto de vista “arquitectónico” (la mayoría intentan forzar a la vivienda a funcionar de otro modo del que fueron concebidas, más convencional). La inseguridad en Lima también han obligado a sus usuarios a rodear las viviendas de vallas o rejas.

A pesar de todo, en PREVI se pueden encontrar plazas o jardines que han sido creados y mantenidos por sus usuarios. Ellos mismos los controlan y censuran las acciones incívicas, y su espíritu ha posibilitado crear en barrios evolutivos a escala humana, que celebra la naturaleza orgánica de sus espacios comunes y de las viviendas. *Hay jardines diseñados por Van Eyck, escondites para amantes, calles colonizadas por la vegetación que cuidan los propios vecinos, zonas de juegos...* (McGuirk, 2014). También existe el arraigo al lugar: todas las familias tienen una historia que contar sobre su casa —y de alguna forma se sienten identificados con el país del arquitecto que a cada uno les tocó—. El hecho de haber participado en la transformación de su casa y su entorno durante este tiempo, y tener la posibilidad de mejorar la vivienda, ha provocado que la gente no se marchara. Su imprevisibilidad genera la ilusión de ser una pieza orgánica de la ciudad.

(...)

El estudio *Elemental* ideó un conjunto de viviendas sociales construidas con muy bajo presupuesto (7500 dólares para la vivienda + el terreno). Ya proponía John Habraken en los 70: *“Support: an alternative to mass housing”*, con la que separaba lo “inamovible” (basebuilding) de lo “separable” (infil). La iniciativa de los arquitectos del estudio *Elemental* convenció al gobierno: se ejecutaría media casa con las posibilidad de ampliar la otra media poco a poco, con los propios recursos de los usuarios, dentro de un marco estructural definido.

Antes de que llegara *Elemental*, Chile contaba con una larga historia en la autoconstrucción. Pero cuando Salvador Allende llegó al gobierno en 1970, eliminó el programa de autoconstrucción, argumentando como buen marxista que resultaba oneroso obligar a los trabajadores a usar su ocio para crear su propia vivienda.

Bajo el principio de que la vivienda era un derecho humano básico, retomó un programa de construcción con financiación pública. La URSS donó incluso una fábrica de casas prefabricadas que producía paneles de hormigón las 24h/día. *“Era un paternalismo noble, que duró poco y resultó inútil. Durante los tres años que Allende estuvo en el poder, el número de personas que vivía en campamentos aumentó de 6 mil a 80 mil.”* (McGuirk, 2014)

Con el regreso de la democracia a Chile, el gobierno retomó un programa de viviendas de autoconstrucción “a gran escala”. Pero resultaron pequeñas, incómodas y ubicadas muy lejos del centro de la ciudad. Experiencias como la de Iquique se critican por diversas cuestiones. Una se refiere a “la carga” que supone para los residentes, generando una tensión entre el pragmatismo y el idealismo de la participación. También hay que preguntarse sobre la idea de la vivienda como plataforma abierta y colaborativa “para que los pobres se ayuden a sí mismos”. O si supondría un peligro que las casas de Iquique, en lugar de ser un ejemplo puntual, se multiplicaran por toda la ciudad, convirtiéndose en otro tipo de monocultivo, y dando lugar a la aparición de empresas privadas (especulativas) especializadas en la construcción —más o menos estandarizada— de la segunda fase. Esta y otras cuestiones acerca de los límites entre la vivienda como derecho básico y la libertad del usuario de adquirir, gestionar y construir una vivienda a un precio accesible (aunque esté “a medias”) son parte del reto de la vivienda accesible del siglo XXI”.

(...)

“Recuerdo muy bien el día que llegué a Quito, en el año 2009, y la vista de la ciudad desparramada por las lomas de las montañas que contemplábamos impresionados desde un mirador donde nos llevaron a tomar algo. Allí estaban algunos de los ponentes que participarían al día siguiente en el *Congreso Internacional de LCV*, en el que yo trabajaba como comisaria. Entre

ellos estaba *Jorge M. Jaúregui*, la persona que había trabajado en la mejora de más de 20 favelas de Río de Janeiro, y que algunos medios de comunicación presentaban como “*el argentino que transformó las favelas de Río*”. Al rato de conocerle, me contó con gran humildad que a principios de la década de los 70, mientras la dictadura se empeñaba en limpiar de chabolas la ciudad de Río de Janeiro y tratar las favelas como tablas rasas en potencia, fue *Nelson Ferreira dos Santos* (arquitecto influido por las ideas de John Turner) quien luchó porque se estudiaran y mejoraran estos fragmentos de ciudad. La primera intervención la hizo en la *Favela Brás de Pina* (en una zona industrial al norte de Río) en la que eliminó sólo algunas casas abriendo paseos peatonales, mejorando la circulación y ayudando a crear un barrio más saludable. *Ferreira dos Santos* fue uno de los primeros arquitectos activistas, y uno de los primeros arquitectos que desarrolló un diseño participativo consultando a la comunidad sobre sus necesidades junto a un equipo de trabajadores sociales.

Dos décadas después se tomó su estrategia para el *Programa Favela-Barrio*, puesto en marcha por el alcalde *César Maia* e ideado por el arquitecto *Sergio Magalhaes* para integrar las favelas en la ciudad: 150 favelas dejaron de ser tratadas (urbanísticamente) como un territorio fuera de la ley. No sólo mediante la introducción de nuevas infraestructuras, sino insertando espacios y equipamientos públicos, y comunicando las favelas con la ciudad formal (mediante carreteras, transporte público –teleféricos– y escaleras) para mejorar la comunicación en ambos sentidos. El hábitat se concibió como algo indisociable de los espacios públicos e intermedios, y del arraigo y el estigma de sus habitantes.

Como decía, conocí a *Jaúregui* en Quito⁴⁰, donde presentó el diseño de las zonas peatonales de la *Rua do Catete, Brasil*. Se trataba de dignificar una plaza, mejorar su accesibilidad, crear una guardería, una biblioteca, asfaltar calles, señalizar entradas y construir viviendas. Pero él insistía en la importancia no sólo de mejorar la calidad de vida de las favelas, sino también de crear conciencia de ellas en el imaginario urbano. Según *Jaúregui*, con el trabajo llevado a cabo había mejorado la calidad de vida y las condiciones de salubridad, disminuido los conflictos, y generado empleo por medio de programas como el de “*Minha Casa Minha Vida*” (cuyo objetivo prioritario era crear puestos de trabajo en el sector de la construcción). Además, cientos de familias tienen hoy la posibilidad de salir de la favela hacia el resto de la ciudad.

Pero el *Programa Favela-barrio*⁴¹ también ha sufrido controversias. Se le ha criticado el hecho de introducir elementos de

planificación autoritaria (*up-down*) que amenazan con debilitar la independencia de las favelas. Los técnicos encargados del programa defienden su necesidad para desafiar visualmente la percepción que se tiene de las favelas y aceptarlas como normales. Por este tipo de cuestiones, *Saskia Sassen* acuñó el término *cityness* (en lugar de urbanidad) que incluye la aportación de cualidades urbanas que no se ajustan al ideal occidental (Sassen, 2005).

Es cierto que se ha llegado a gastar millones para la incorporación de un edificio público situado junto a una chabola con graves problemas de salubridad, y que algunos de los recorridos intervenidos en favelas “pacificadas” están empezando a ser atracciones turísticas (más tras los Juegos Olímpicos de Río de Janeiro de 2016). Es cuanto menos curioso el caso de la favela *Providencia* de Brasil –que fue “pacificada”–, donde hay una senda marcada en metal que recorre una de las calles, estableciendo la ruta que deben seguir los turistas para empaparse de la vida real de una favela, o incluso un hotel cuyo reclamo turístico es el de conocer la experiencia de “*Pasar una noche en una favela*”.

Surge con esta crítica la duda sobre si se debe intervenir desde el planeamiento en la ciudad informal; o si debe ser la gestión urbana futura la que se reinvente para adaptarse a la ciudad informal. ¿Qué papel tiene en todo esto los instrumentos de planeamiento tal y como los conocemos? Escribe Juan Freire recientemente en su blog que el “nuevo urbanismo” deberá regirse según cuatro principios: La experimentación y aprendizaje continuo vs. la planificación; La complejidad y la escucha vs. la homogenización y la estandarización; La diversidad y la inclusión de las minorías vs. la mayoría, mediante la perspectiva feminista, que aplica valores de una ciudad más justa e inclusiva para toda la sociedad; El entorno común o pro-común vs. lo público/privado”.

(...)

Un revuelo de vecinos y coches policías en mi calle. Se trata del desalojo de las familias que ocupan la “*Corrala La Alegría*”⁴² acompañadas por personas pertenecientes al Movimiento de lucha por una vivienda digna⁴³. Esta “corrala” lleva ocupada por varias familias menos de un mes –desde el 30 de agosto– y no es la primera corrala (ni la última) que se desaloja en Sevilla.

⁴² “*Corrala La Alegría*”. Denominación para la promoción de viviendas ocupada en el edificio de la C/Feria nº 158 (Sevilla), propiedad de Bankia.

⁴³ Serie de movimientos sociales surgidos en España con el fin de reclamar el derecho a una vivienda digna, recogido en el artículo 47 de la Constitución española. Es un movimiento muy heterogéneo en el que tienen cabida gran cantidad de colectivos, movilizados por este motivo a raíz de Mayo de 2006.

⁴⁰ Presentación de Experiencias en Quito. Gallegos, R. (2009) Blog LCV. 1797

⁴¹ Programa favelas-barrios 1994-2009. Río de Janeiro, Brasil. Revista LCV. Nº2. Ponencia Congreso LCV como Urbs.

No había causado ninguna distorsión en el barrio. De hecho, los vecinos que no se habían percatado de la ocupación.

A día de hoy, cinco años después, estas viviendas siguen estando vacías. Se trataba de darles uso, y también de recuperar el espíritu de las corralas antiguas (de ahí el nombre): una tipología de vivienda colectiva propia de ciudades españolas como Sevilla entre los siglos XVI y XIX. Un buen ejemplo de socialización, aunque como dice Fernando Amores, quizás se haya exagerado algo en la carga romántica o pintoresca atribuida a estas corralas por parte de los arquitectos, ya que la vida en ellas era realmente dura, con habitaciones mínimas y baños compartidos por muchas personas. Hoy muchas han desaparecido o se han transformado en hoteles de lujo⁴⁴.

En cualquier caso es innegable el atractivo que tenía en cuanto a la vida en comunidad, la ecología de sus espacios comunes y orgánicos y del gran patio compartido, una mezcla de jardín y corral que traía el paisaje a la trama urbana. Pérez de Lama habla de ello citando a

Doina Petrescu⁴⁵, quien afirma que el jardín es el nuevo paradigma de la habitabilidad, por lo ecológico, lo orgánico, los tiempos de espera, los cuidados y lo impredecible⁴⁶.

El fenómeno de las corralas recuerda a las cooperativas de vivienda por ayuda mutua CVAM⁴⁷ y FUNDASAL en los antiguos “mesones” del centro histórico de San Salvador, *El Salvador*, que reactivaron la arquitectura y modo de vida de los mesones según el modelo cooperativista. Uno de los ejemplos más exitosos ha sido el de la Asociación Cooperativa ACOVIVAMSE⁴⁸, que toma el terreno conocido como la *bodega Safie* donde las familias que vivían o trabajaban en el mesón *La Décima*, acostumbradas a la vida y gestión colectiva, y junto al apoyo del equipo de asistencia y seguimiento técnico de *Fundasal*, EAT, han sido capaces de llevar a cabo el Complejo Habitacional. Las familias, tras conseguir la cesión de uso por parte del gobierno, viven hoy en viviendas dignas e individuales, con una

gestión autónoma y la propiedad colectiva de los espacios comunes (Fundasal, 2012).

Las corralas en Sevilla no tuvieron esa suerte, a pesar del apoyo que tuvieron por parte de *Movimiento Andalúz por el derecho a la Vivienda*. El fenómeno se deshizo por muchos motivos, fundamentalmente, por la inexperiencia tanto de los inquilinos como de los asesores —por más empeño que pusieron— y la complejidad de la situación.

Lo más potente de la experiencia fue la capacidad que tuvieron de hacer visible el problema de la vivienda, y cambiar el estigma del perfil *ocupa*. En las corralas los ocupas eran familias enteras, y la voz cantante la llevaban las mujeres de tres generaciones distintas.

(...)

En todo ese revuelo de acciones e iniciativas ciudadanas en torno a la vivienda, la oportunidad de Andalucía con el *Plan andalúz de vivienda y Rehabilitación*⁴⁹ de 2013, se vería truncada por el rechazo del Gobierno central español*, que no facilitó su puesta en marcha (*Ley 4/2013*), ni sus medidas para implementar fórmulas de autogestión y asegurar el fomento del mercado de alquiler y el cumplimiento de la función social de la vivienda.

Dicha ley miraba al modelo de vivienda social francés, cuyo parque público de viviendas es gestionado de forma mixta con entidades locales, o bien cooperativas, sindicatos, ONGs e incluso el sector privado.

Se perdió la oportunidad de que Andalucía contara con un movimiento similar al francés “*Hábitat participativo*”⁵⁰, agrupado desde 2009 como resurgimiento de las experiencias iniciadas por las cooperativas del MHGA, *Movimiento del Hábitat cooperativo autogestionado*, de los años 70 y los 80 en París, Lille o Grenoble. La experiencia más reciente que ha conseguido este Movimiento ha sido el proceso de construcción y negociación colectiva a la escala nacional de la nueva *Ley de Vivienda ALUR 2014, Ley para el acceso a la vivienda y un urbanismo renovado*, en la que se ha recogido la figura legal de la “*cooperativa de habitantes*” que permite la propiedad colectiva mediante sus estatutos.

(...)

Parecía un momento idóneo para realizar un proyecto piloto en materia habitacional, residencial y comunitaria en Andalucía, mediante la cooperación público-cívico-profesional y mediante las fórmulas planteadas de gestión público-privadas. Como inicio del recorrido, se esperaba la aprobación del *Plan Marco*

⁴⁴ Hotel Rey Moro, Sevilla. <http://www.elreymoro.com/index.php/es/>

⁴⁵ Doina Petrescu y *el jardín como paradigma de la habitabilidad*.

⁴⁶ Charla “Diálogos en los jardines” Pérez de Lama y Fernando Amores, 22.06.16. Organizada por “Nomad Garden”. Alcázares, Sevilla.

⁴⁷ En El Salvador existen 20 cooperativas conformadas en 6 departamentos del país y 656 familias asociadas, consolidadas e integradas a la Federación Salvadoreña de Cooperativas de Vivienda por Ayuda Mutua (FESCOVAM) constituida legalmente como federación en el año 2010 y cuyo fin es el de promover la organización por el acceso al hábitat y vivienda digna desde el modelo de cooperativismo de vivienda por ayuda mutua.

⁴⁸ La Asociación Cooperativa de Vivienda por Ayuda Mutua del Barrio San Esteban, ACOVIVAMSE, de R. L., en el Barrio San Esteban, en pleno Centro Histórico de San Salvador, está compuesta por 40 familias. Muchos de los fundadores habitan en el mesón *La Décima* y otros forman parte de la sociedad de artistas que trabajan o viven en el centro. El 75% son mujeres emprendedoras. Se constituyó como cooperativa en 2007.

⁴⁹ Plan andaluz de vivienda y Rehabilitación <http://www.juntadeandalucia.es/boja/2013/71/3>

⁵⁰ Movimiento “Hábitat participativo” habitatparticipatif.net

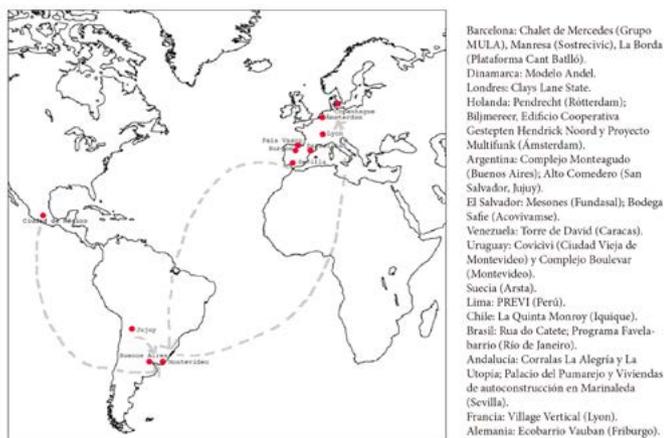


Fig.4. Recorrido por Z4.
 Fuente: Elaboración propia.

Andaluz de Vivienda para final de aquel mismo año 2014, que daría soporte legal a dichos planteamientos.

Pero un retraso en los plazos del Plan, y el polémico caso de la entrega de llaves a las familias ocupas de *las corralas*, sirvió de excusa para la retirada de las competencias y cese de la Consejería de Fomento y Vivienda por parte de la Presidencia de la Junta de Andalucía, y la consecuente paralización de los planes que había en marcha hasta la recomposición de un nuevo mandato (elecciones mediante).

El 8 de agosto de 2016 (más de dos años después) se publica el Decreto que aprueba el nuevo *Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020*, que no recoge los modelos anteriormente planteados.

Como desgraciadamente ocurre en multitud de ocasiones en el ámbito del planeamiento urbanístico, los vientos políticos (hacia un lado u otro) terminan invalidando procesos técnicos, aun tratándose de asuntos de emergencia social. Como conclusión, cabe plantearse que si el inicio del proceso no hubiera dependido de las decisiones políticas y de la aprobación de un

plan institucional, hoy estaría escribiendo sobre la experiencia piloto en Andalucía.

Mientras, en Barcelona, acaba de aprobarse el nuevo *Plan de Vivienda*⁵¹ que incluye la creación de una empresa público-privada para construir viviendas de alquiler asequible.

También se acaba de estrenar un gran vivero de cooperativas en *Can Batlló*, y las entidades del tercer sector e instituciones han puesto en marcha el *Ateneu Cooperatiu de Barcelona* para favorecer la economía social y crear puestos de trabajo en el ámbito de la gestión habitacional.

Z4. “SEÑALES”

De los análisis anteriores emana la necesidad de una serie de medidas urgentes a tomar en España en el marco de la vivienda, que pasan por atender a las víctimas del complejo financiero-inmobiliario; limitar por ley el nivel de exposición al ladrillo de las entidades financieras y el endeudamiento de familias; apoyar modelos económicos de financiación, como la banca pública, el ahorro popular o las cooperativas de crédito para fomentar la rehabilitación con varias fuentes de ingreso; realizar una valoración del suelo legal y no especulativa; cambiar el concepto de “propiedad de la vivienda” como modelo de estabilidad, para pasar al régimen de alquiler como modelo de accesibilidad y sostenibilidad habitacional; modificar la ley para que puedan expropiarse edificios sin terminar (actualmente sólo se pueden expropiar suelos) con idea de asegurar la función social de la propiedad.

Hay que actuar sobre el stock público de viviendas infrautilizadas, con referencias de financiación y gestión existentes en España como las empresas del Tercer sector⁵², que actúan según una cooperación público-cívico-profesional y permiten sacan adelante proyectos que satisfacen necesidades colectivas, ayudan a la agenda pública y generan empleo digno y de calidad. A los modelos referentes de cooperativas de vivienda –de los que hemos hablado a lo largo de este capítulo– se suman los modelos –similares– de *cobousing* holandeses y escandinavos, cuyas características comunes las estable-

⁵¹ http://ccaa.elpais.com/ccaa/2017/01/20/catalunya/1484925966_469049.html

⁵² Empresas como Urbania ZH Gestión, la Red Zahoz de las que participa.

cieron *Kathryn McCamant* y *Charles Durrett* en la década de los 90.

En base a las diversas reflexiones halladas en *LCV* en torno a estos modelos alternativos de tenencia, producción y uso de la vivienda, se extraen algunas conclusiones (y encontradas entre los resultados de las Jornadas “*Del urbanismo a la ciudadanía*”, *LCV*, Sevilla, Octubre 2013):

- Evitan la especulación, ya que las viviendas nunca entran en el mercado, fomentando una economía social y valor cultural frente al financiero (y en muchos casos de cooperativas, la gestión de los espacios comunes son financiados a través de la banca ética),
- Evitan el problema de la gentrificación, mientras que fomenta el tejido social y la gestión colectiva entre usuarios,
- Evitan la atomización de viviendas individuales, a favor de la ecología y un mejor uso del territorio,
- Activan y mejoran un patrimonio vacío o abandonado de la ciudad, mediante la posibilidad del reciclaje y la rehabilitación de edificios a través de una inversión mixta,
- Generan sentimiento de pertenencia, identificación y comunidad (los vecinos participan activamente en la gestión comunitaria de los espacios comunes), mejorando su posterior mantenimiento y fortaleciendo valores como la autonomía, el civismo o la democracia, y aprendizaje en procesos de participación y propiedad colectiva,
- Al participar los propios usuarios en el proceso de diseño y/o construcción, la vivienda se adecuará más a sus necesidades, por lo que será también un proceso más sostenible (y no necesitará reformas posteriores).
- Al ser “viviendas personalizadas”, se evita el monocultivo de la estandarización; y las viviendas tienen carácter orgánico, flexible, con posibilidad de adaptación y cambio,
- Ahorra intermediarios especuladores y ayuda por parte de los IAT, para asesorar y acompañar a los cooperativistas sin fines especulativos (en el caso de

las cooperativas uruguayas, los técnicos cobran exclusivamente los honorarios por el valor de su trabajo, sin excedentes)

- Aumenta la flexibilidad para diseñar viviendas y espacios comunes con que faciliten modelos de vida dependientes, la conciliación de los cuidados (guarderías, jardines, zonas de trabajo en la casa, etc.) acordes a las necesidades de los usuarios.

Por su parte, los inconvenientes o aspectos estudiados a tener en cuenta son:

- La escala debe ser accesible para los usuarios que gestionen, que han de dedicar tiempo a la gestión, mantenimiento, etc.
- Prever que el mercado estará al acecho de su privatización (de hecho las buenas políticas públicas de vivienda europeas están sufriendo un fuerte desgaste y ya son innegables las externalidades como consecuencia, entre otras cosas, del recorte de presupuestos).
- Prever el posible abandono por parte del gobierno que puede desentenderse. (Gallegos, 2018)

Un urbanismo para las personas

(Conclusiones expuestas en la ponencia para el Congreso IDA Sevilla. Gallegos, 2017)

Encontrar unas conclusiones claras y certeras de estos mapas no fue fácil. La ausencia de verdades absolutas y el aumento de interrogantes se hacía mayor a medida que avanzaba la investigación. Sin buscar una salida práctica a los hallazgos, se hizo evidente que el verdadero valor de las zonas fue precisamente encontrarlas. El recorrido por cada una de ellas puede ser una fuente inagotable de estudio y de descubrimientos, conforme consigamos reducir la distancia desde la que observarlas y experimentarlas. Si el marco de estudio hace énfasis en las voces encontradas en *LCV*, tras esta aproximación, creo necesario seguir indagando en las zonas y sobre todo, en las voces de las personas que habitan en

ellas. Tras este trabajo, se abre para mí la narrativa como metodología complementaria al modelo positivista, que añade nuevas percepciones para entender mejor el habitar contemporáneo.

En mi empeño por encontrar unas conclusiones, las aportaciones de cada zona me dirigieron a unas derivas o itinerarios marcados por señales, balizas o demoras donde poner la atención, y que serán futuras líneas de investigación abiertas. Los itinerarios se fueron definiendo en los puntos de encuentro o márgenes coincidentes entre las zonas, haciéndolas interdependientes (Fig.5). Puse en relación (además de las voces traídas al discurso) las prácticas halladas en LCV situadas en esos márgenes comunes que mostraban otra forma de hacer ciudad (Gallegos, 2017).

Itinerario 1 (Z1+Z2).

Hacia una red verde e integradora

Z1, LA GESTIÓN DEL TIEMPO Y LOS RECURSOS Corresponsales de LCV como Ethel Baraona (a través de Žižek), *Stepienybarno*, o *Destiempo urbano*, incorporan a partir de 2010 a LCV, las teorías urbanas en torno a la gestión del tiempo y los movimientos *Ciudad lenta*, *Ciudades en transición* y las teorías asociadas a la *Resiliencia* y al *Decrecimiento*, como un nuevo paradigma hacia el que dirigir las futuras políticas urbanas –anteriormente asociadas al ámbito de la economía–. Se ejemplifican iniciativas ciudadanas que invitan a un nuevo ritmo, una ciudad más pausada, accesible y pensada a escala humana: Plantean como punto de partida de este primer itinerario no construir más; no crecer más, obedeciendo también al *principio ecosófico* de Guattari (1989) que ya priorizaba la eficiencia, la cooperación y el enriqueci-



Fig.5. Itinerarios: (Z1+Z2), (Z2+Z3), (Z3+Z4).

Fuente: Elaboración propia.

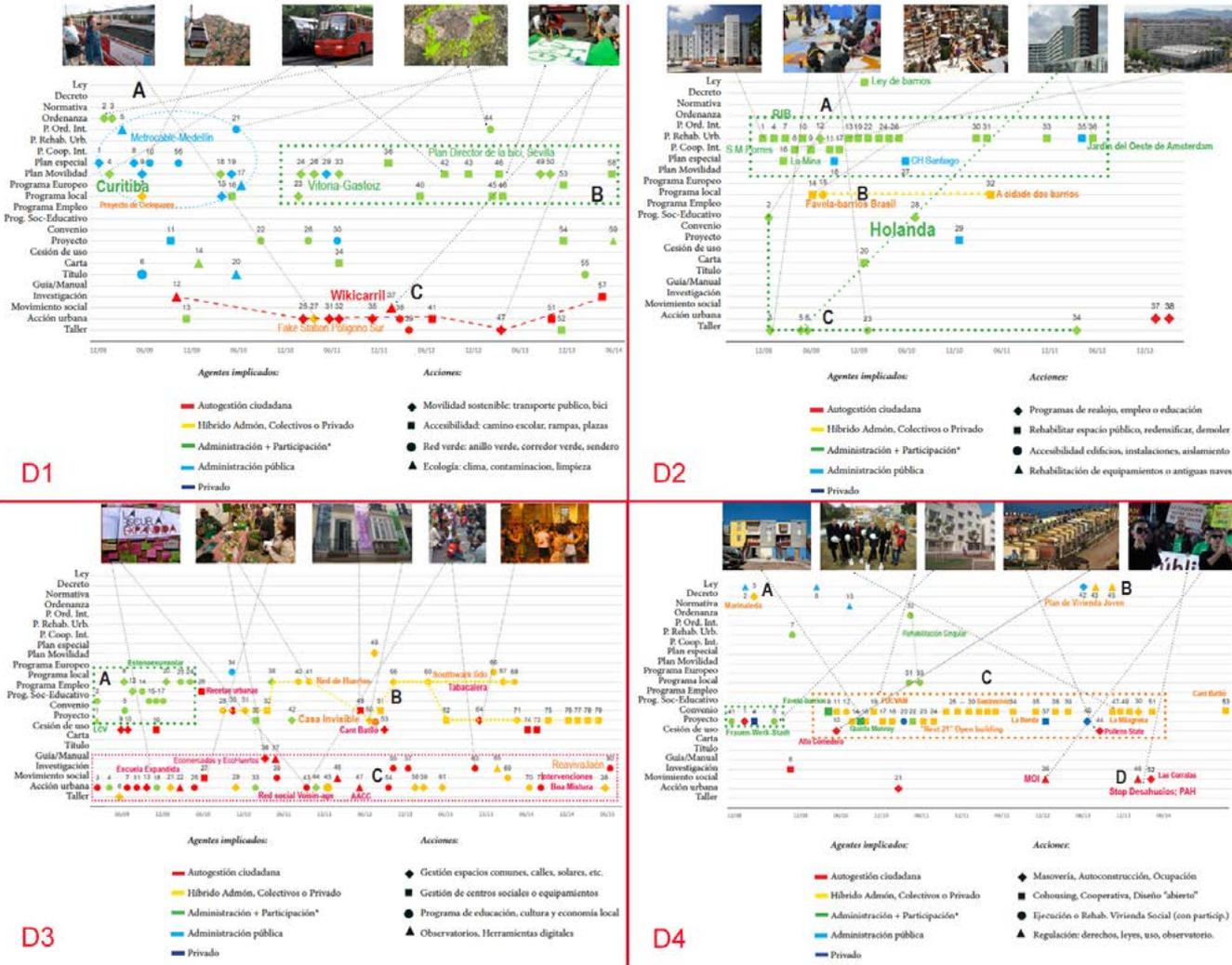


Fig.6. Diagramas: D1 (Diagrama 1, Accesibilidad, Movilidad Sostenible, Ecología y Medioambiente); D2 (Diagrama 2, Iniciativas públicas en los barrios de vivienda social); D3 (Diagrama 3, Iniciativas “bottom-up” desde la proximidad y las nuevas tecnologías); D4 (Diagrama 4, Modelos alternativos de gestión habitacional). Los Diagramas están referenciados a los códigos de la base de datos sobre “buenas prácticas LCV”. Fuente: Elaboración propia.

miento de los modos de vida, frente a la producción y consumo infinitos propios del urbanismo capitalista. Con el tiempo también están relacionadas las voces y aportaciones que se rescatan en este relato de otros corresponsales como Manuel Fernández, Juan López-Arquillo, *Laboratorio urbano* y Jorge Galindo, para traer propuestas hacia un urbanismo flexible frente a la con-

cepción industrial, la rigidez y la lentitud del planeamiento actual. Abren interrogantes hacia una posible democratización urbana y descentralización de las competencias públicas, que actualmente paralizan los proyectos urbanos. Proponen estudiar la viabilidad de posibles documentos de planeamiento inacabados, adaptables en el tiem-

po a nuevos usos y necesidades de la ciudad construida. Martín Barbero trae políticas de educación pública en Movilidad y Ciudadanía. Marius Navazo y Manu Calvo inciden en la importancia de modificar los modelos de desplazamiento y llevar a cabo políticas a favor de una ecología urbana y en detrimento del uso del coche (Gallegos, 2017).

Z2, DEMOCRATIZAR LA CIUDAD

Se pone así de manifiesto a partir de los contenidos reunidos en este relato la necesidad de recuperar el espacio público como espacio político y democrático de representación, convivencia y desarrollo de ciudadanía (Borja, 2013) en oposición al aumento de efectos actuales como la segregación, la cultura del miedo y la mixofobia (Bauman, 2007). Por tanto la verdadera aportación de esta zona es la de poner atención en la libertad, la corporeidad, la equidad y la autonomía de quien camina, mediante la incorporación de la perspectiva de género, que abarca la diversidad de cuerpos, sexos y edades.

También se incluyen indicadores urbanos que atienden a componentes atmosféricos, paisajísticos y sensitivos relacionados con la salud, la accesibilidad y la seguridad.

Se hace también referencia a políticas en auge sobre educación en Movilidad sostenible y Ciudadanía y la importancia de modificar los modelos de desplazamiento de la mano de Martín Barbero, Marius Navazo o Manu Calvo.

Z2 propone la elaboración de nuevos mapas colectivos, que incorporen tiempos, medios de transportes, plataformas reservadas, mobiliario, servicios urbanos, zonas seguras e inseguras; intensidad de iluminación, tipologías de espacios libres o lugares de encuentro (Gallegos, 2017).

Z1+Z2

La superposición de las aportaciones de Z1 y Z2 dirigen al primer Itinerario, *Hacia una infraestructura verde y en red*, con nuevas y diferentes velocidades, un transporte público y accesible, y otros modos de desplazamientos alternativos al coche privado.

Experiencias analizadas en LCV como Plan Director de la bici de Sevilla, el Anillo verde de Vitoria, La Red de transporte público en Curitiba, o los Metro-cable de Medellín, Días sin coche, Caminos escolares, y Redes de huertos urbanos, ponen de manifiesto algunas técnicas urbanísticas, que remiten al ámbito de las políticas públicas de Movilidad Sostenible y Accesibilidad, desde una perspectiva ecológica. Se presentan en el e integradoras de periferias y naturaleza como nuevo paradigma de organización territorial y social.

Del análisis en su conjunto en el Diagrama 1, D1 (Fig.6), se detecta que en casi todas el principal actor sigue siendo la Administración pública. En los últimos años –y en los mejores casos– tienden a incorporar tímidas acciones participativas o más bien consultivas.

Son escasas las leyes, decretos o normativas que recogen estas experiencias. Y cuando las hay, el preámbulo incluye perspectivas y sensibilidades muy acordes con las cuestiones que se plantean en esta investigación, pero los Decretos y por último, las instrucciones acaban bloqueándolos.

Itinerario 2 (Z2+Z3). Los espacios de proximidad

Z3, REDES DE CONVIVENCIA E IDENTIDAD CIUDADANA

A las lecturas de *Diario de campo* (Izquierdo, 2014) o *Se vende ciudad* (Sorando y Arudra, 2016), entre otras, se les unen las voces de los corresponsales que piden priorizar medidas que frenen la obsolescencia y el abandono. Corresponsales como Eva Chacón, Nagore o SUJU, proponen frenar las dinámicas especulativas y de pérdida de identidad de los barrios, rehabilitando y manteniendo a los vecinos, aunque el proceso sea más costoso; cumpliendo el derecho de conservación, o iniciando programas de empleo que cuenten con la mano de obra local; fomentando el alquiler y controlando la estabilidad de los precios de renta o venta de edificios y del suelo para que no se generen plusvalías que expulsen a los vecinos originarios; actuaciones de realojo de antiguos vecinos acompañadas de procesos de participación reales. En claves de innovación puede

ser compatible la llegada de nuevos usos y vecinos. Para Lombardero, la solución pasa por la regeneración urbana creativa y propuestas de reciclaje urbano gestionado por la comunidad residente, cuestiones que ejemplifica con los barrios londinenses de *Dalston* o *Hackney Wick*. *Lacol* afirma que es en estas acciones donde se hace la política, se reeduca y generan las redes de empatía ciudadana (Dpr-barcelona, 2013).

Lo que parece acompañar a todas estas propuestas y en base a las problemáticas analizadas en las barriadas es que por un lado, las instituciones no pueden imponer ni garantizar solas su buen funcionamiento, y que las vidas humanas no pueden ser mejores o peores en función de los fondos que el gobierno pueda o quiera emplear. Se deduce de todo ello que es necesaria una autonomía ciudadana independiente del viento político. La apuesta que ponen “sobre la mesa” SUJU, Mónica Schuemer y Eva Kail se basa en que la administración y los técnicos tienen un papel de instructores, facilitadores y acompañantes, pero, para garantizar cierta autonomía urbana, son los habitantes los que tienen que implicarse en la gestión, y ponen de relieve la necesidad de alianzas, así como políticas de sensibilización dirigidas a todos los agentes.

En LCV se describen múltiples estrategias que van más allá de los límites físicos de la intervención urbana, y en torno a la recuperación de “canales y redes afectivas y de empatía ciudadana” (Dpr-barcelona, 2013), mediante actuaciones que fomentan la recuperación de la convivencia, la pertenencia (identidad), la complejidad urbana o la diversidad social. Una infraestructura urbana invisible, inadvertida para los datos del sistema de gestión de las ciudades y fronterizas a la profesión de la arquitectura y del urbanismo, y por tanto, a definir en el análisis urbanístico que se desea. Emergen también en LCV nuevos cauces de rentabilidad alternativos a la banalización y privatización de los lugares. Las microeconomías en red (Sassen, 2003) desvelan una oportunidad de organización híbrida entre los agentes urbanos para la producción, gestión y convivencia ciudadana. Ofrecen soluciones para descentralizar actividades y servicios y, como relata Castells en su último libro, re-

activar otras economías posibles (Castells, 2017). Manu Fernández, Paco González o colectivos como Todo por la praxis, Zuloark, Paisaje transversal, Basurama, o AACC añaden la importancia que tienen las nuevas tecnologías en este nuevo orden de cosas (Gallegos, 2018).

Z2+Z3

La superposición de Z2+Z3 me dirigió a los Planes de intervención pública en los barrios de vivienda social y recogidas en LCV, y que se ponen en relación en el Diagrama 2, D2 (Fig.6), en el que prevalecen los Planes de Rehabilitación Integral de Barrios (RIB, España), Planes de Regeneración de Zonas Urbanas Sensibles (ZUS, Francia), Zonas de Redinamización Urbana (ZRU, Francia), Planes integrales por la Nota Rehabilitación Urbana (NRU, Holanda), etc.

Planes en auge durante los años 2008 y 2009 (VERDE), y prácticamente desaparecidos hoy con motivo de la crisis.

Del diagrama se deduce que las fórmulas de gestión híbrida en este tipo de procesos es muy limitada, y en los escasos ejemplos se lleva a cabo mediante Programas muy locales y específicamente diseñados para el contexto y la comunidad con la que se trabaja: Programa Favelas-barrios (Brasil), Mi Barrio Lindo (Chile) y Cidade dos barrios (A Coruña); o algunas acciones urbanas recientes en España, que aún no han conseguido una proyección en el territorio. Aparecen escasos programas de realojo, empleo o educación en las intervenciones de iniciativa pública, y en los casos encontrados, se trata de apoyos puntuales a modo de talleres o jornadas que desaparecen una vez que la Administración pública promotora da por finalizado el Programa o Plan.

Otros programas más locales con nuevas sensibilidades y específicamente diseñados para el contexto o comunidad, cuentan con una mayor participación y permanencia en el tiempo. Numerosas Acciones urbanas que traen otras propuestas cuya importancia es la de posibilitar una gestión desde abajo: una apropiación del entorno urbano por sus propios habitantes, que surge en aquellos lugares que cuentan con un tejido social sólido, y donde el urbanismo funciona como herramienta

que, con pequeñas intervenciones y nuevos instrumentos de gestión abiertos a la cesión de uso de los espacios, genera vida urbana y relaciones, facilita el soporte y la negociación entre los agentes, pero son los usuarios los que aportan las opiniones, los conocimientos, las redes y la gestión.

El Diagrama 3, D3 (Fig.6) aglutina estas últimas “Experiencias”, y destacan los Programas locales impulsados mediante una gestión híbrida o autogestionados, que paradójicamente se intensifican a partir de la crisis, y siguen proliferando en la actualidad: Redes de Ecomercados y EcoHuertos, Red social Voisin-age o el centro sociocultural La invisible.

Itinerario 3 (Z3+Z4). Gestión de la habitación

Z4, FLEXIBILIDAD Y AUTONOMÍA

Corresponsales como Israel Nagore apelan a la necesidad de adaptar la normativa y tipologías a los nuevos modos de vida: flexibilizar estándares, disolver jerarquías y disponer de espacios para el trabajo y vida comunitaria. Respondiendo a estas cuestiones, Eva Álvarez y Sonia de Gregorio nos traen el diseño y la gestión habitacional desde la perspectiva de género. Se incluye también referencias a las entrevistas realizadas a la Directora del Observatorio de Vivienda de Cataluña, la Arquitecta municipal de Marinaleda, a varios miembros de cooperativas de vivienda, o a la propia Milagro Sala, que ponen el foco en el valor de uso y la flexibilidad. Los corresponsales de LCV: Andrea Robles, Fiorella Ruso, Intermedios, Infusiones urbanas, La Panadería, entre otros, se debaten entre la ilegalidad, la realidad y la utopía, en la búsqueda de una habitabilidad digna para todas las personas (Gallegos, 2018).

Z3+Z4

En el encuentro de Z3 + Z4 se reúnen las experiencias como las Cooperativas de vivienda (principalmente en Latinoamérica); que consiguen nuevas fórmulas de financiación, gestión y cooperación con empresas del Tercer sector. Las viviendas pensadas desde una perspectiva de género, en Viena, ponen atención en no re-

producir patrones propios de una estructura patriarcal: la jerarquización y sexualización de los espacios. Otros casos, como Alto Comedero en Argentina, El complejo de Cant Battló con la cooperativa de La Borda, en Barcelona, y el complejo Pullens State en Londres, son acuerdos o convenios logrados tras un largo proceso de lucha vecinal.

Estos casos de estudio nos resultan cuanto menos exóticos, porque han definido su propia coexistencia más allá de la convención: Proponen desactivar la dialéctica entre la propiedad privada y pública poniendo atención en el uso de los espacios colectivos y en la política de la vida cotidiana. Son alternativas a una administración excesivamente garantista y que unifica y simplifica los criterios que dictan las diversas formas de vida de la sociedad.

En el diagrama, D4 (Fig.6), prácticamente todas las experiencias son surgidas desde la ciudadanía o desde pequeños equipos de “arquitectos y activistas sociales”.

La zona C muestra que la tendencia de estas prácticas analizadas es la de su desarrollo mediante fórmulas híbridas y su permanencia en el tiempo con independencia la inversión pública.

Se constata que cuanto más próxima es la escala de intervención (D3 y D4), más capacidades encuentran los usuarios para organizarse, decidir y gestionar su propio hábitat. Una gestión de abajo a arriba, que resuelve desde lo micro muchas de las problemáticas globales.

La tendencia de estos diagramas invita a nuevas normas del juego, una revisión de los deberes y derechos, tanto de los gobiernos como de los ciudadanos. En general, estas acciones dependen de programas muy locales y de la suerte de decisiones o sensibilidades políticas puntuales, cuestión a plantearse desde el Planeamiento si queremos que este tipo de intervenciones se conviertan en algo generalizado en el futuro para paliar las disfunciones urbanas actuales (confirmadas en las Zonas).

Si como se ha demostrado, la administración no puede gestionar todos los espacios de la vida de la ciudad, deberíamos exigir que facilitara mejores alianzas entre recursos públicos, comunidades y técnicos profesionales.

Este nuevo paradigma plantea, por tanto, nuevos modelos de “control social”, y la necesidad de replantear unos instrumentos urbanísticos acordes. Más democracia y representatividad en el planeamiento urbano, una reeducación política y ciudadana una corresponsabilidad con el medio y el establecimiento de redes ciudadanas en el ámbito glocal.

3a. Aplicación a Sevilla desde mi experiencia profesional: el “Plan Reaviva”

Diseñé el Plan Reaviva, Premio Andalucía de Urbanismo 2016, durante el desarrollo de esta investigación. Sus planteamientos son una transferencia directa del modelo propuesto al territorio de Sevilla. El pasado mes de Julio de 2017 se aprobó en pleno su próxima ejecución. Planteado en 4 niveles de trabajo, el plan identifica elementos y lugares que activar (reavivar) en el territorio (Fig.7) que, junto a los propios usuarios y en coordinación con otras competencias, quieren poner la atención en transformar el uso y garantizar la vida y el mantenimiento de los espacios.

Los primeros elementos identificados son los denominados “Activadores del sistema general”, originan una estructura verde, ahora inconclusa, que recorre la periferia e introduce los tiempos de la naturaleza en la ciudad. Además de reducir la contaminación, pretende modificar el modelo territorial de ocio, turismo, desplazamiento y alimentación, modificando las velocidades y recuperando la importancia de los paisajes del agua y la relación rural-urbana a través de los huertos. Desde esta estructura verde periférica, una serie de avenidas, paseos o grandes plazas activadas, se convierten en “conectores de barrios” y realidades, a través del tratamiento de áreas peatonales que atraviesan toda la ciudad, e incluyen carril bici y transporte público eficaz para todos los barrios. Un ecotono urbano va tejiendo todas estas realidades como una malla, activando las potencialidades con las que ya cuenta cada lugar. El ecotono incluye un segundo nivel de trabajo: se han identificado itinerarios

específicos donde se va a reforzar la accesibilidad, la seguridad, la equidad y la libertad del peatón desde una perspectiva de género.

Un tercer nivel, y a una escala más pequeña (la plaza) pretende comprobar la viabilidad de la acción directa al descender a estas áreas de proximidad. En ellas se intensificarán la capacidad de co-diseño, y se prevé delegar la construcción y el mantenimiento de estos espacios a sus usuarios, generando empleo, economía y redes vecinales. La finalidad es la de retomar el uso cotidiano de la calle mediante pequeñas intervenciones, poniendo el foco de atención en los procesos de apropiación del espacio público por los ciudadanos. Por último, la reactivación del patrimonio edificado vacío o infrautilizado, que, lejos de intereses turísticos, entiende el reciclaje como activación de lugares de convocatoria y convivencia para el desarrollo local de la vida cotidiana.

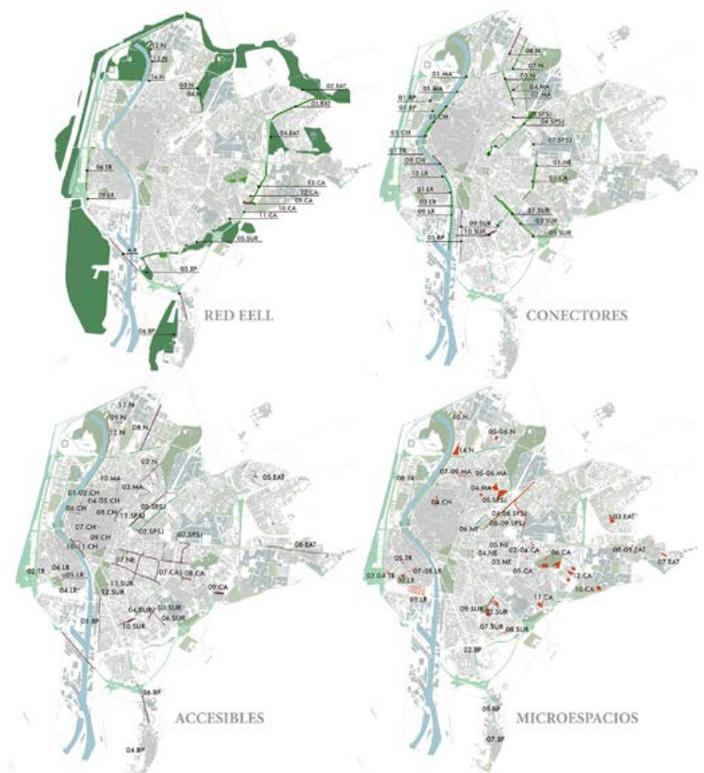


Fig.7. Esquemas del Plan Reaviva: una aplicación práctica de la investigación al municipio de Sevilla.

Fuente: Elaboración propia.

na y actividades económicas, culturales o habitacionales mediante convenios de cesión de uso.

Al Plan lo atraviesa un proceso de participación, gestión y mantenimiento, que considera cinco niveles o grados de implicación del futuro usuario que aumenta en los entornos de proximidad. Se iniciará constituyendo los “grupos motores” a partir del tejido activo existente en cada lugar, y con decisión política en las negociaciones, desde el inicio hasta el final.

3b. Apertura a nuevas líneas de investigación

En una sociedad en la que han cambiado los modelos de vida, de familia, o de trabajo, parece necesario resolver el desfase entre las normativas heredadas y las nuevas realidades. Para Naredo, la gran crisis sistémica de la que partimos, hubiera exigido establecer un marco institucional y unas prioridades claras que permitieran sacar partido a la situación, en vez de esperar ingenuamente a ver si pasaba el chaparrón y, milagrosamente, se recuperaba el pulso de la coyuntura económica (Naredo, 2010). ¿Está la legislación urbanística española preparada para acoger estos modelos de tenencia, producción, gestión y modos de vida de acuerdo a las nuevas necesidades? ¿Debe la administración pública fomentar la autoorganización o la autogestión? ¿Tiene la sociedad que dejar de ser “cliente” y pasar a ser “productora” de las ciudades que habita?

Sí, como se ha demostrado, asumimos que la administración no puede gestionar todos los espacios de la vida de la ciudad, deberíamos exigir que provoque (o facilite) mejores alianzas entre recursos públicos, comunidades y técnicos profesionales dispuestos a trabajar sin las plusvalías que las operaciones urbanísticas –con la complicidad de muchas instituciones– han venido generando” (LCV, 2013).

Numerosos colectivos están trabajando en un “Urbanismo abierto” capaz de generar transferencias de sabidurías, sumando al ámbito universitario y a las redes otras disciplinas y saberes de diversas generaciones

y entornos de la cultura, la sociología, la ecología o la creatividad. Y asimilando la transformación que ello supone en la figura del arquitecto.

Por su parte, la *reeducción en ciudadanía* ha de pasar por la corresponsabilidad de los técnicos, ciudadanos y poderes públicos con el medio y con la importancia de lo cotidiano. Imaginar juntos la ciudad del mañana requiere salir del ámbito universitario (y eminentemente arquitectónico) para inundar todas las disciplinas y saberes, colegios, calles, generaciones y abrirse a nuevos entornos de la ecología, la sociología, la cultura o la creatividad (Gallegos, 2018).

Bibliografía

- ÁLVAREZ, Nuria (2012) *Violencia de Género, Urbanismo y Vivienda*. Blog LCV. 13187
- ÁLVAREZ, Nuria (2012) *Urbanismo colectivo intercultural*. Blog LCV. 13631
- ÁLVAREZ, Nuria (2012) *Hackney Wick, Dos formas de entender la ciudad creativa*. Blog LCV. 14970.
- APARICI, Isabel (2014) *Poesía en las aceras: resignificar el espacio público*. Blog LCV. 26619 (Nombra las acciones de AEG).
- AULA EILEEN GRAY (2009) *Participación ciudadana en el diseño de ciudad*. Blog LCV. 14725
- AULA EILEEN GRAY (2009) *La ciudad de los deseos*. Blog LCV. 15029
- BAUMAN, Zigmunt (2007) *Tiempos líquidos*. Barcelona: Tusquets
- BAYÓN, Manuel (2014) *Burgos: la rebelión vecinal contra la privatización y la negación del derecho a la ciudad*. Blog LCV. 20617
- BENITEZ CASTRO, Jorge (2010) *Plan de Rehabilitación de San Martín de Porres, Córdoba*. Revista LCV. nº3. Junta de Andalucía.
- BISHOP, P. y WILLIAMS, L. (2012) *The temporary city*. Routledge, UK: Routledge
- BORJA, Jordi (2013) *Revolución urbana y derechos ciudadanos*. Barcelona. Alianza Editorial. p.160.
- BRIJUNI (2009) *Paciencia infinita*. Blog LCV. 2127

- BRIJUNI (2009) Yo no cruzo el puente. Blog LCV. 3136
- BRIJUNI (2011) Patio y vivienda colectiva. Blog LCV. 12249
- BRIJUNI (2012) Ma Yansong en Madrid. Blog LCV. 13482
- BRIJUNI (2012) Ciudades sin estilo. Blog LCV. 15374
- BYRNE, David (2009) *Diarios de bicicleta*. Barcelona: Penguin Random House.
- CARERI FRANCESCO (2002) *Walkscapes, el andar como práctica estética*. Barcelona: Gustavo Gili. Rústica.
- CARTOGRAFÍAS DEL DESEO (2015) Detroit: el relato del crimen de la calle 12. Blog LCV. 29160
- CORTÉS, José Miguel (2006) *Políticas del espacio. Arquitectura, género y control social*. Capítulo 1. Parte 2ª, Ciudades masculinas o la negación de los géneros. Barcelona: Generic.
- DE MOLINA, Santiago (2015) Ciudades, acero y pollos. Blog LCV. 27617
- DE PIZAN, Christine (1405) *La ciudad de las damas*. Ediciones Siruela. 2006
- DI SIENA, Doménico (2015). Economía Glocal para un urbanismo más inclusivo, Blog LCV. 27581
- DÍAZ PARRA, Iban (2014) Sevilla 1929-1992. La producción de una mercancía (1) Blog LCV, 26302
- DPR-BARCELONA. (2010) ¿Arquitectura sostenible?, Blog LCV. 3643
- DPR-BARCELONA (2012) Festina Lente | Urbaniza espacio... que tenemos prisa! Blog LCV. 13283
- ECOSISTEMA URBANO (2011) Píldoras para el miedo. Blog LCV. 9208
- ECOSISTEMA URBANO (2011) Espacio público Re-creativo, Blog LCV. 9756
- FARIÑA, José (2007) Art. Individuo VS ciudadano. Zygmunt Bauman: “Modernidad Líquida”, en el blog de José Fariña. Urbanismo, territorio y paisaje
- FARIÑA, José (2013) Conferencia de José Fariña en las Jornadas Del urbanismo a la ciudadanía. Sevilla, 2013. Crónica sobre Espacio y equipamientos públicos: El soporte posibilitador de la gestión social de la ciudad, por Reyes Gallegos Rodríguez. Blog LCV. <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=19309>
- FAUS, Pau (2012) La ciudad jubilada. Barcelona. <http://laciudadjubilada.blogspot.com.es/>
- FERNANDEZ, Manuel (2014) Obsolescencia, temporalidad y permanencia. Blog LCV. 26260
- FREIRE, Juan (2017) La crisis de las políticas públicas tradicionales. Blog Juan Freire. <http://juanfreire.com/la-crisis-de-las-politicas-publicas-tradicionales/>
- FUNDASAL (2012) El sueño de una vivienda digna Complejo Habitacional ACOVIVAMSE. Blog LCV. 14918
- GALINDO, Jorge (2011) Ahorro energético y zonas de innovación urbanística. Blog LCV. 9217
- GALINDO, Jorge (2012) Municipios y competencias: unir, desunir, centralizar, descentralizar. Blog LCV. 13977
- GALINDO, Jorge (2012) Haciendo ciudad sin condicionar el futuro. Blog LCV. 14322
- GALLEGOS, Reyes (2017) Visiones y propuestas hacia un urbanismo emergente. Un viaje por “La ciudad viva”, 2006-2016. Acta del Congreso Internacional de Doctorados en Arquitectura IDA, Investigación Social Avanzada. Sevilla, 2017.
- (2018) Art. Hacia un urbanismo emergente: *La ciudad viva*. Revista *Ci[ur]* Cuadernos de Investigación Urbanística, nº116. Febrero 2018.
- GARCÍA, Carlos (2016). *Teorías e historia de la ciudad contemporánea*. Barcelona: Gustavo Gili.
- GAUDINO, Sabrina (2014). La acera como vector y el andar como vínculo entre movilidad y salud urbana. Blog LCV. 25792
- GEHL, Jan (2004) *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios* Ed.2013. Barcelona: Reverté
- GONZÁLEZ, Ángel (2007) *Gestión del tiempo y evolución de los usos del tiempo*. Capítulo Gestión del tiempo y nuevas tecnologías, p.137
- GONZÁLEZ HERNÁNDEZ, Mª Jesús (2010) Las sufragistas británicas y la conquista del espacio, BIBLID. Universidad de Cantabria. <https://www.google.es/>
- GRÁVALOS DI MONTE (2015) La percepción psicológica de la ciudad. Blog LCV 28083
- GRÁVALOS DI MONTE (2015) Percepciones del espacio público. Blog LCV. 29184

- GRÁVALOS DI MONTE (2014) “El cielo sobre Berlín” versus “Her”. La necesidad de ser mortal Blog LCV. 22543
- HARVEY, David (2008) *París: Capital de la modernidad*. Madrid: Akal. p.14
- INFANS FANS (2014) La escuela como experiencia ética, estética Blog LCV. 27095
- INFUSIONESURBANAS (2015) La planificación inteligente” y la incorporación del factor temporal al futuro de nuestras ciudades. Blog LCV. 27505
- INTERMEDIOS (2014) Vivienda y Tercer Sector. La intermediación como modelo de gestión. Blog LCV. 26693
- IRIBAS, José Miguel (2012) Stepienybarno entrevista a José Miguel Iribas. Blog LCV. 15067
- JACOBS, Jane (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid. Capitán Swing, 2011.
- JACOBS, Jane (1969). *La economía de las ciudades*. Ediciones Península. A través de: Dpr-barcelona. (2011). De la atopía* al arte para hacer acupuntura urbana, Blog LCV. 9092
- LA COL (2012) Reyes Gallegos entrevista a LaCol sobre *Cant Batlló*. Blog LCV. 15668
- LACATON Y VASSAL (2007) *Plus. La vivienda Colectiva. Territorio de excepción*. GG
- LEFEBVRE HENRI (1969). *El derecho a la ciudad*. Madrid: Capitán Swing, 2013
- LÓPEZ ARQUILLO, Juan Diego (2014). Detengan las nuevas obras. atiendan su patrimonio. Actualizaciones “Low-Cost” de arquitecturas históricas gracias a las T.I.C. docentes. Blog LCV. 27886
- LORENZO, Pedro (2010) La Panadería entrevista a Pedro Lorenzo. Blog LCV. 6431
- MARTÍN, Jesús (2008) Art. La nueva experiencia urbana: trayectos y desconciertos Revista *LCV* n°1 p.64
- MCGUIRK, Justin (2014) *Ciudades radicales. Un viaje a la nueva arquitectura latinoamericana*. Madrid: Turner Noema
- MUXÍ, Zaida (2015) Mujeres haciendo ciudades: aprendiendo del pasado. *Kult-ur*. Ágora.
- NAVAZO, Marius (2016) 10 Mitos sobre movilidad urbana. Blog LCV. 24989
- OLEAS, Raúl (2010) Sostrecivic: Cooperativas de viviendas de uso. La Panadería entrevista a Raúl Robert Oleas. Blog LCV. 5555
- QUINTÁNS, I. Infans Fans (2015) São Paulo, la ciudad de la prisa y los niños sin tiempo. Blog LCV. 28110
- ROBLES, Andrea (2015) Vivir en comunidad: Cooperativas de vivienda y cohousing Blog LCV. 29010
- ROMERO, Jose María (2009) “Plus”, de Druot, Lacaton y Vassal, y los barrios ignorados. Blog LCV. 3155
- RUEDA, Salvador. (2007) Plan Especial de Indicadores de Sostenibilidad Ambiental de la Actividad Urbánística de Sevilla. Ayuntamiento de Sevilla. Agencia de ecología urbana. http://www.sevilla.org/urbanismo/plan_indicadores/0-indice.pdf
- SÁNCHEZ, Juana (2013) Palets Fever; nuevos iconos urbanos. Blog LCV. 19467
- SASSEN, Saskia (2003) *Contra geografías de la globalización. Género y ciudadanía en los circuitos transfronterizos*. Madrid: Traficantes de sueños.
- SASSEN, Saskia (2005) Cityness in the urban age. II. Centennial Visiting Professor, LSE and Ralph Lewis Professor of Sociology. *Urban Age* (Vol.2) Chicago: U.C.
- SCHUEMER-STRUCKSBERG, Mónica (2010) Crónica de las Jornadas LCV “*Obsolescencias urbanas*”, Octubre 2013, Sevilla. Conferencia de Mónica Schuemer-Strucksberg (Directora de Rehabilitación de vivienda en Berlín Oriental tras la unificación). Por Reyes Gallegos Rodríguez. Blog LCV. 3915
- SENNETT, Richard (2012) *Juntos. Rituales, placeres y política de cooperación*. Madrid: Anagrama
- SIEMBRAORRIOLS (2017) http://www.eldiario.es/cv/laciudadconstruida/ciudadanas-Solar-Ermita-transformacion-conversacion_6_397270275.html
- STALKER (1979) Director Tarkovsky, Andrei. Rusia.
- STEPIENYBARNO (2010) Entrevista a Salvador Rueda. Blog LCV. 4125
- STEPIENYBARNO. (2011) Por una ciudad destrumanizada. Blog LCV. 8497
- STEPIENYBARNO (2011) Tendiendo puentes entre arquitectura y sociedad. Blog LCV. 10859

- STEPIENYBARNO (2011) “Píldoras urbanas” para una ciudad más habitable, humana y sana, un post colaborativo. Blog LCV. 11302
- STEPIENYBARNO (2012) Píldoras urbanas _ segunda parte. Blog LCV. 13578
- SOLÍS Moreira, J. (2013) El poder del espacio público. Blog LCV. 15716
- SOLNIT, Rebecca (2001). *Wanderlust. Una historia del caminar*. Madrid: Capitán Swing, 2015.
- SUJU (2014) Art. La gestión en Holanda. *Revista LCV nº03*. Obsolescencias urbanas. Junta de Andalucía.
- SUJU (2014) Art. Renovación urbana sostenible a nivel barrial: la adopción del coaching del Scheepenbuurt. *Revista LCV nº07*. Derecho a la vivienda, derecho a la ciudad. Junta de Andalucía.
- TRISTÁN, F. (1840) *Paseos por Londres*. Global Rhythm Press, 2008.
- TONUCCI, Francesco (2004) *La ciudad de los niños*. Salamanca: Fundación Germán Sánchez Ruipérez
- VALERO, E. (2014) La obsolescencia de las barriadas residenciales. *Revista LCV nº03*. Obsolescencias urbanas. Junta de Andalucía
- VEGA PINDADO, Pilar (2007) , *Gestión del tiempo y evolución de los usos del tiempo*. 2ª Ed. Madrid. Visionnet. Capítulo VII.
- VERDAGUER, Carlos (2010) La Panadería entrevista a Carlos Verdaguer, Gea21. Blog LCV. 5226
- VIRILIO, Paul (1995) Velocidad e información. ¡Alarma en el ciberespacio!. Revista mensual *Le monde diplomatique*. París: Serge Halimi
- WOLF , Virginia (1975) *Londres*. España: Lumen, 2005.
- ŽIŽEK, Slavoj (2011) *El acoso de las fantasías*. Madrid. Akal.