Derecho a la ciudad metropolitana en el marco de la Nueva Agenda Urbana y la Agenda 2030

PID_00261939

Mariela Iglesias
Blanca Valdivia
Irene Escorihuela
Sara Ortiz
Nel·la Saborit
Josefina Roco

Tiempo mínimo de dedicación recomendado: 5 horas

Universitat Oberta de Catalunya

metropolis

Ajuntament de Barcelona

Mariela Iglesias

Socióloga por la Universidad de Buenos Aires, máster en Políticas, Proyectos y Gestión de Ciudades por la Universidad de Barcelona y máster en Ciencia Política por Universidad Autònoma de Barcelona, es investigadora y docente especializada en políticas urbanas. Ha sido investigadora del Instituto de gobierno y políticas públicas (IGOP-UAB) y docente en varias universidades. Actualmente forma parte de Territoris Oblidats y es Profesora Colaboradora del Máster universitario de Ciudad y Urbanismo de la Universitat Oberta de Catalunya.

Blanca Valdivia

Licenciada en Sociología en la Universidad Complutense. Máster en Gestión y Valoración Urbana por la Universitat Politècnica de Catalunya. De 2008 a 2015 ha sido investigadora en el Centro de Política de Suelo y Valoraciones, en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, donde ha desarrollado investigaciones sobre inmigración, segregación, condiciones residenciales, metodología y uso del espacio público. Desde 2009 es integrante de Col·lectiu Punt 6, cooperativa de urbanistas dedicada al estudio y la aplicación de la perspectiva de género en el urbanismo y la arquitectura.

Irene Escorihuela

Irene Escorihuela es licenciada en Ciencias Políticas y de la Administración (Universidad Pompeu Fabra, estancia en Sciences Po Paris) y graduada en Derecho, con máster de Abogacía (Universidad de Barcelona). Especializada en derechos humanos y derecho a la vivienda y la ciudad, actualmente es directora del Observatorio de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (ODESC), donde ha coordinado publicaciones, formación y asesoramiento en políticas públicas. Ha trabajado también en la administración pública y en la Universidad de Barcelona. Tiene experiencia académica y laboral en América Latina, especialmente en Perú (Pontificia Universidad Católica del Perú) y Ecuador (Instituto de Altos Estudios Nacionales y Asamblea Nacional del Ecuador).

Sara Ortiz

Sara Ortiz es socióloga y urbanista feminista en Col·lectiu Punt 6, una cooperativa de mujeres arquitectas, sociólogas y urbanistas que trabajan para incluir una perspectiva de género interseccional en la planificación urbana y territorial. Es licenciada en Sociología por la Universitat Autònoma de Barcelona y máster en Planificación Urbana por la University of Illinois at Urbana-Champaign. Tiene veinte años de experiencia trabajando en temas de género y el abordaje de las violencias machistas. En la actualidad está realizando su tesis doctoral en la Escuela de Planificación Urbana de la University of British Columbia, Canadá. Su tesis doctoral es un proyecto de investigación acción participativa que analiza cómo la planificación urbana, la movilidad y la percepción de seguridad afectan a la vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el área metropolitana de Barcelona. Como investigadora y como integrante del Col·lectiu Punt 6 ha publicado diversos artículos y ha sido coautora de libros sobre urbanismo y género y el abordaje de la seguridad desde el urbanismo.

Nel·la Saborit

Ingeniera técnica de Obras Públicas y máster en Sistemas Inteligentes de Transporte por la Universitat Politècnica de Catalunya. Especialista en transportes, movilidad y logística, ha trabajado para la Dirección General de Transporte Terrestre de la Generalitat de Cataluña y para el Departamento de Operaciones de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Actualmente trabaja desarrollando proyectos de planificación estratégica de infraestructuras, movilidad y urbanismo.

Josefina Roco

Doctora en Estudios Internacionales e Interculturales por la Universidad de Deusto, máster en Estudios Internacionales por la Universidad del País Vasco y licenciada en Ciencia Política por la Universidad de Buenos Aires y por la Universidad del País Vasco. Participa como investigadora, ponente y profesora en diversos espacios académicos en América Latina y en el Estado español. Cuenta con una amplia experiencia en educación popular y en procesos participativos. Actualmente forma parte del equipo pedagógico de las Escuelas de Economía Feminista de Vizcaya y Guipúzcoa y del de Borbor-k Laboratorio de Saberes Populares de Euskal Herria.

Primera edición: septiembre 2018
© Mariela Iglesias, Sara Ortiz, Irene Escorihuela, Josefina Roco, Nel·la Saborit, Blanca Valdivia
Todos los derechos reservados
© de esta edición, FUOC, 2018
Av. Tibidabo, 39-43, 08035 Barcelona
Diseño: Manel Andreu
Realización editorial: Oberta UOC Publishing, SL

Los textos e imágenes publicados en esta obra están sujetos –excepto que se indique lo contrario– a una licencia de Reconocimiento-Compartir igual (BY-SA) v.3.0 España de Creative Commons. Se puede modificar la obra, reproducirla, distribuirla o comunicarla públicamente siempre que se cite el autor y la fuente (FUOC. Fundació per a la Universitat Oberta de Catalunya), y siempre que la obra derivada quede sujeta a la misma licencia que el material original. La licencia completa se puede consultar en: http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/es/legalcode.ca

Índice

1. El derecho a la ciudad en la agenda metropolitana 5
1.1. El derecho a la ciudad como reclamo de la vida urbana 5
1.2. La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad: el compromiso internacional con una definición 7
1.3. ¿Por qué hablar de derecho a la ciudad en una escala metropolitana? 8
1.4. Pensar el derecho a la ciudad en las metrópolis desde la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana 9
1.4.1. Agenda 2030: la urgencia del desarrollo sostenible 9
1.4.2. La Nueva Agenda Urbana: la escala metropolitana y el derecho a la ciudad 16

2. ¿Hacia la ampliación del derecho a la ciudad en nuestras metrópolis? 18
2.1. El espacio público desde una perspectiva feminista 18
2.1.1. Exclusiones en el espacio público 20
2.1.2. Cualidades para un espacio público desde una perspectiva de género 22
2.2. El derecho a la vivienda en la ciudad metropolitana 25
2.3. El derecho a la seguridad urbana desde la perspectiva de género 33
2.3.1. Seguridad urbana desde la perspectiva de género 34
2.3.2. Aportaciones prácticas del feminismo al abordaje de la seguridad urbana 37
2.3.3. Conclusión 41
2.4. El derecho a la movilidad metropolitana 42
2.4.1. Nueva Agenda Urbana, Agenda 2030 y movilidad 43
2.4.2. El derecho a la movilidad y las ciudades 44
2.4.3. Retos y obstáculos para la implementación del derecho a la movilidad 47
2.5. Ciudades desde y para todas 50
2.5.1. ¿Qué ciudad para quién? 50
2.5.2. El urbanismo participativo como propuesta y apuesta 52
2.5.3. Diseños participativos en el ámbito metropolitano: características, fases y fines 52
2.5.4. Reinventar la ciudad 55

Bibliografía 59

1. El derecho a la ciudad en la agenda metropolitana

1.1. El derecho a la ciudad como reclamo de la vida urbana

Autoría del apartado 1

Mariela Iglesias

El mundo es cada vez más urbano. El 54 % de la población mundial vive en ciudades y la tendencia crece en todas las regiones, tal y como se ha expuesto en el módulo 1 del material. Semejante concentración de seres humanos en áreas densas supone grandes retos para las políticas públicas y también una paradoja. Actualmente las ciudades y sus áreas metropolitanas concentran la mayor parte del capital financiero y humano, pero también los más acuciantes problemas sociales. Al mismo tiempo que hay personas que viven intensas vulnerabilidades bajo dinámicas y factores excluyentes; también el espacio urbano permite el encuentro, la politización de las demandas, el tejido de redes y el protagonismo ciudadano del que nacen la mayoría de las innovaciones sociales y políticas. No en vano la ciudad es el espacio donde se afincaron y se expandieron a lo largo de la historia los derechos ciudadanos.

Asimismo, la consolidación de las metrópolis como espacios socioeconómicos significativos, expuestos a las altas presiones y dinámicas del capital global, convierte a la escala metropolitana en un desafío para las políticas públicas urbanas. Por eso, bajo el objetivo de la cohesión social y el desarrollo sostenible, se hace necesario replantear la cuestión de la ciudadanía como estatus de igualdad en cuanto a derechos y deberes del conjunto de las personas que habitan un territorio.

El concepto de derecho a la ciudad no es novedoso, pero está plenamente vigente. Su origen lo encontramos en una obra clásica del pensamiento urbano: *El derecho a la ciudad*, de Henri Lefebvre. Un ensayo publicado en 1968 que denuncia la crisis de la vida cotidiana en la ciudad europea a mediados del siglo XX. Lefebvre analiza la conversión de la ciudad en una mercancía, al mismo tiempo que hace explícita su dimensión política y transformadora.

La actualidad de la obra seguramente se debe a que define el concepto de derecho a la ciudad desde la potencialidad emancipadora que ella contiene. Se refiere al derecho de «crear» ciudad como un reclamo de la vida urbana. De esta manera, se centra en la capacidad de las personas que habitan la ciudad de transformarla, y de transformarse como sociedad por medio de ella. Su crítica a la ciudad capitalista da paso a la reivindicación de mirar de frente aquella crisis que analiza y crear una vida urbana alternativa, menos alienante y más gozosa, siempre conflictiva y abierta al futuro. No se trata de una mirada nos-

tálgica, sino todo lo contrario: «romper los sistemas, y no para sustituirlos por otro sistema, sino para abrir el pensamiento y la acción», dirá en las primeras páginas del libro.

El término *ciudad* contiene una larga historia asociada a la búsqueda de significados políticos, especialmente si se trata de reclamos emancipatorios. «La revolución será urbana o no será», repite David Harvey en este siglo desde su perspectiva crítica al capitalismo. Y, al igual que Lefebvre, identifica el germen transformador de las luchas urbanas en las múltiples prácticas alternativas que viven en la ciudad. Esas prácticas pueden generar espacios de posibilidad, de experimentación y transformación desde la praxis. Es en ellas donde se encuentra ese «algo diferente», que «no surge necesariamente de un plan consciente, sino simplemente de lo que la gente hace, siente, percibe y llega a articular en su búsqueda de significado para su vida cotidiana» (Harvey, 2013, pág. 15).

El derecho a la ciudad puede entenderse como un espacio de definición en lucha. Según David Harvey, se trata de un significante vacío y dependerá de quién le dé contenido y para qué. Las élites financieras y del urbanismo global pueden reclamarlo, pero también podrían hacerlo las personas migrantes y refugiadas, las pensionistas y desahuciadas. Por eso, hablar del derecho a la ciudad lleva inevitablemente a una lucha por la definición y las prioridades de esos derechos y por la ciudad en su conjunto.

Por otra parte, el derecho a la ciudad también parece involucrar otra gran reivindicación de los siglos XX y XXI y es la integración de las luchas por la producción y reproducción. Actualmente, la expansión de una forma económica que toma cuerpo en las ciudades mediante múltiples procesos de expulsión, como la gentrificación, la especulación, la violencia, la pobreza y la precariedad, pone en crisis la vida cotidiana y tiene especial impacto en la vida de las mujeres. El reconocimiento de los trabajos de cuidados y de la riqueza que generan se vincula a la ampliación del concepto de ciudadanía mediante el reconocimiento a su aportación y creación de valor. Se recupera, así, la idea de trabajo asociado a las tareas de sostenibilidad de la vida.

Desde esta visión, la ciudad centrada en la sostenibilidad de la vida puede aparecer como un reclamo explícito e implícito en múltiples acciones, intervenciones y propuestas políticas que conjuguen las luchas por la igualdad real de los géneros y la vida urbana plena.

¿Es el derecho a la ciudad una utopía? Tal vez, pero pensar la ciudad bajo este concepto tiene razones prácticas. Los movimientos sociales que se organizan a su alrededor parten de unos condicionantes cotidianos en muchos casos extremos. Los recursos naturales, sociales y económicos son diariamente apropiados por una lógica mercantil salvaje. La vida cotidiana en las ciudades del

mundo es difícil y compleja para las mayorías. El derecho a la ciudad, entonces, bien podría ser un motor para respuestas alternativas y espacios de transformación social.

El ejercicio del derecho a la ciudad como proyecto político, lejos de ser una abstracción, es un reclamo de la vida urbana con el fin de satisfacer toda la variedad de valores de uso, recuperando la vida cotidiana y poniendo la sostenibilidad de la vida como centro de toda política. Una apuesta por democratizar la vida urbana, cuyo devenir en la concreción de derechos dependerá de dinámicas sociales, políticas y culturales.

En todo caso, el derecho a la ciudad funciona como un impulsor de experiencias que se levantan como espacios de oportunidad desde el hacer.

1.2. La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad: el compromiso internacional con una definición

La elaboración de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad articulada por la Habitat International Coalition (HIC) ha sido un proceso fundamental para la entrada en la agenda internacional del derecho a la ciudad. La Carta es el resultado de una construcción conjunta entre plataformas, movimientos sociales, redes y foros mundiales a lo largo de varios años a principios del milenio.

En su preámbulo del año 2004 se define el derecho a la ciudad mediante una serie de puntos que permiten analizarlo como derecho específico que orienta políticas e intervenciones en un mundo cada vez más metropolitano.

En efecto, de su lectura se puede extraer que se trata de un derecho humano y, por lo tanto, universal. Su condición de derecho colectivo proviene de la ciudad entendida como un bien común y otorga legitimidad a la acción y organización de los sectores más desfavorecidos y vulnerables que viven en ella. En este sentido, es un derecho territorializado que hace referencia al pasado mediante las herencias culturales, pero también a la participación en la construcción de un futuro sustentable. Es un derecho complejo interdependiente de los demás derechos humanos, a los cuales integra en una nueva manera de reforzar su reivindicación.

Analicemos por partes:

1) Es un derecho humano:

> «Todas las personas tienen derecho a la ciudad sin discriminaciones de género, edad, condiciones de salud, ingresos, nacionalidad, etnia, condición migratoria, orientación política, religiosa o sexual, así como a preservar la memoria y la identidad cultural en conformidad con los principios y normas que se establecen en esta carta.»

2) Es un derecho que proviene de la ciudad entendida como un bien común:

> «El derecho a la ciudad es definido como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social.»

3) Es un derecho colectivo que legitima la acción y organización de los sectores más vulnerables y desfavorecidos:

> «Es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y a un nivel de vida adecuado.»

4) Es un derecho complejo e interdependiente de todos los derechos humanos:

> «El derecho a la ciudad es interdependiente de todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos, concebidos integralmente, e incluye, por tanto, todos los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales que ya están reglamentados en los tratados internacionales de derechos humanos.»

5) Es un derecho territorializado que reconoce las herencias históricas y culturales y también la proyección hacia un futuro sustentable:

> «El territorio de las ciudades y su entorno rural es también espacio y lugar de ejercicio y cumplimiento de derechos colectivos como forma de asegurar la distribución y el disfrute equitativo, universal, justo, democrático y sustentable de los recursos, riquezas, servicios, bienes y oportunidades que brindan las ciudades. Por eso el derecho a la ciudad incluye también el derecho al desarrollo, a un medio ambiente sano, al disfrute y preservación de los recursos naturales, a la participación en la planificación y gestión urbana y a la herencia histórica y cultural.»

Enlace de interés

Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad: https://bit.ly/2pAGfCm.

1.3. ¿Por qué hablar de derecho a la ciudad en una escala metropolitana?

- Para ampliar el enfoque sobre la mejora de la calidad de vida de las personas, tradicionalmente centrado en la vivienda y el barrio, a una realidad de ciudad metropolitana que incluye el entorno periférico, periurbano o también rural con sus diversas vivencias y contextos.

- Como un mecanismo de protección de la población que vive en ciudades o regiones debido a la aceleración de los procesos de urbanización.

- Para generar estructuras de gobernanza metropolitanas desde abajo, con visión crítica y comunitaria, capaces de impulsar la mejora de la calidad de vida desde las propias necesidades y la ampliación de la ciudadanía real.

- Para potenciar una nueva manera de promoción, respeto, defensa y realización de los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales garantizados en los instrumentos regionales e internacionales de derechos humanos.

- Para asumir la interdependencia de la ciudad metropolitana y fomentar la solidaridad entre los diversos contextos y vivencias existentes dentro de una realidad metropolitana común.

En resumen, para que las metrópolis sean pensadas por y para su ciudadanía, con una gobernanza metropolitana participativa efectiva que favorezca el desarrollo económico, la sostenibilidad social y medioambiental, la cohesión social, la igualdad de género y la calidad de vida.

1.4. Pensar el derecho a la ciudad en las metrópolis desde la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana

En el marco internacional tampoco podemos soslayar la repercusión reciente de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana - Hábitat III como horizontes de sentido para la construcción del buen vivir y el derecho a la ciudad en nuestras metrópolis.

Por un lado, la aprobación de la llamada Agenda 2030 es una resolución de la cumbre de las Naciones Unidas que toma cuerpo en un documento de compromiso entre los países miembros para el desarrollo sostenible a partir del año 2015. Por otro lado, la Nueva Agenda Urbana se aprobó en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) celebrada en Quito (Ecuador) el 20 de octubre de 2016[1].

(1)La Asamblea General de las Naciones Unidas refrendó la Nueva Agenda Urbana en su sexagésimo octava sesión plenaria de su septuagésimo primer periodo de sesiones, el 23 de diciembre de 2016. En http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf.

1.4.1. Agenda 2030: la urgencia del desarrollo sostenible

La Agenda 2030 se define a sí misma como un llamamiento a la acción para cambiar nuestro mundo, por lo que comienza con un título tan comprometido como urgente: «Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible». Con el objetivo de fortalecer la paz universal dentro de un concepto más amplio de la libertad, reconoce la erradicación de la pobreza en todas sus formas y dimensiones como el mayor desafío y la condición indispensable para el desarrollo sostenible. Enmarca el plan de acción a favor de las personas, el planeta y la posteridad. Por eso se propone liberar a la humanidad de la tiranía de la pobreza y las privaciones y sanar y proteger nuestro planeta. Finalmente, el plan se despliega bajo diecisiete objetivos y ciento sesenta y nueve medidas integrales que conjugan la dimensión social, económica y ambiental.

Enlaces de interés

Agenda 2030. En http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=A/RES/70/1.

Nueva Agenda Urbana. En http://habitat3.org/the-new-urban-agenda.

Figura 1. Objetivos de Desarrollo Sostenible

Font: Agenda 2030

Tabla 1. Objetivos de Desarrollo Sostenible

Objetivos de desarrollo sostenible	
Objetivo 1	Poner fin a la pobreza en todas sus formas y en todo el mundo.
Objetivo 2	Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible.
Objetivo 3	Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades.
Objetivo 4	Garantizar una educación inclusiva y equitativa de calidad y promover oportunidades de aprendizaje permanente para todos.
Objetivo 5	Lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y las niñas.
Objetivo 6	Garantizar la disponibilidad y la gestión sostenible del agua y el saneamiento para todos.
Objetivo 7	Garantizar el acceso a una energia asequible, fiable, sostenible y moderna para todos.
Objetivo 8	Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.
Objetivo 9	Construir infraestructura resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.
Objetivo 10	Reducir la desigualdad en los países y entre ellos.
Objetivo 11	Lograr que las ciudade sy los asentamientos humanos sean invlusicos, segures, resilientes y sostenibles.
Objetivo 12	Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.
Objetivo 13	Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos*.
Objetivo 14	Conservar y utilitzar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible.
Objetivo 15	Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y detener la pérdida de biodiversidad.

* Recononciendo que la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático es el principal foro intergubernamental internacional para negociar la respuesta mundial al cambio climático. Fuente: Agenda 2030

Objetivos de desarrollo sostenible	
Objetivo 16	Promover sociedades pacíficas e invlusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y construir a todos los niveles instituciones eficaces e inclusivas que rindan cuentas.
Objetivo 17	Fortalecer los medios de implementación y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible.

* Recononciendo que la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático es el principal foro intergubernamental internacional para negociar la respuesta mundial al cambio climático. Fuente: Agenda 2030

Es destacable el compromiso explícito al inicio del documento con el objetivo de hacer realidad los derechos humanos y alcanzar la igualdad entre los géneros y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas. Se asume así que la incorporación sistemática de una perspectiva de género en la implementación de la Agenda es crucial. En su vigésimo punto se destaca de esta forma:

> «No es posible realizar todo el potencial humano y alcanzar el desarrollo sostenible si se sigue negando a la mitad de la humanidad el pleno disfrute de sus derechos humanos y sus oportunidades. Las mujeres y las niñas deben tener igual acceso a una educación de calidad, a los recursos económicos y a la participación política, así como las mismas oportunidades que los hombres y los niños en el empleo, el liderazgo y la adopción de decisiones a todos los niveles. Trabajaremos para lograr un aumento significativo de las inversiones destinadas a paliar la disparidad entre los géneros y fortalecer el apoyo a las instituciones en relación con la igualdad y el empoderamiento de las mujeres en el plano mundial, regional y nacional. Se eliminarán todas las formas de discriminación y violencia contra las mujeres y las niñas, incluso mediante la participación de los hombres y los niños. La incorporación sistemática de una perspectiva de género en la implementación de la Agenda es crucial».
>
> Asamblea General de las Naciones Unidas, resolución del 25 de septiembre de 2015: Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Por otra parte, con relación a la gestión y planificación de las ciudades, se hace especial referencia a la gestión y el desarrollo sostenible del medio urbano como un ámbito fundamental para la calidad de vida. Se establece la necesidad de trabajar con las autoridades y las comunidades locales para la cohesión comunitaria, la seguridad de las personas, la innovación y el empleo. También se busca minimizar el impacto de las ciudades en el sistema climático con medidas como el reciclado de desechos, la gestión ecológicamente racional de productos químicos y los usos más eficientes de agua y de energía. Y por último se menciona el interés y la importancia de la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Sostenible - Hábitat III, con posterioridad a su redactado. Conferencia de la que se deriva la Nueva Agenda Urbana.

Si observamos los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) podemos detenernos en el carácter transversal y la importancia de todos ellos para las políticas públicas metropolitanas. Sin embargo, nos focalizaremos en los objetivos 5 y 11 por la importancia estratégica que conllevan con relación al derecho a la ciudad y a la construcción de la agenda metropolitana.

ODS 5. Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas

El quinto objetivo de desarrollo sostenible de la Agenda 2030 se despliega en varias metas más específicas que en conjunto atacan y buscan poner fin a toda forma de **discriminación** contra las mujeres y las niñas.

Tabla 2. ODS 5

Metas del ODS 5	
Meta 5.1	Poner fin a todas las formas de discriminación contra todas las mujeres y las niñas en todo el mundo.
Meta 5.2	Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación.
Meta 5.3	Eliminar todas las prácticas nocivas, como el matrimonio infantil, precoz y forzado y la mutilación genital femenina.
Meta 5.4	Reconocer y valorar los cuidados y el trabajo doméstico no remunerados mediante servicios públicos, infraestructuras y políticas de protección social, y promoviendo la responsabilidad compartida en el hogar y la familia, según proceda en cada país.
Meta 5.5	Asegurar la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles decisorios en la vida política, económica y pública.
Meta 5.6	Asegurar el acceso universal a la salud sexual y reproductiva y los derechos reproductivos según lo acordado de conformidad con el Programa de Acción de la Conferencia Internacional sobre la Población y el Desarrollo, la Plataforma de Acción de Pekín y los documentos finales de sus conferencias de examen.
Meta 5.a	Emprender reformas que otorguen a las mujeres igualdad de derechos a los recursos económicos, así como acceso a la propiedad y al control de la tierra y otros tipos de bienes, los servicios financieros, la herencia y los recursos naturales, de conformidad con las leyes nacionales.
Meta 5.b	Mejorar el uso de la tecnología instrumental, en particular la tecnología de la información y las comunicaciones, para promover el empoderamiento de las mujeres.
Meta 5.c	Aprobar y fortalecer políticas acertadas y leyes aplicables para promover la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a todos los niveles.

Fuente: Naciones Unidas

Enlace de interés

ODS 5. En https://bit.ly/2HpMbJ5.

En este sentido, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible se hace eco de acuerdos y programas previos tales como el Programa de Acción de la Conferencia Internacional sobre la Población y el Desarrollo o la Plataforma de Acción de Pekín. En 1995, la Plataforma de Acción de Pekín identificó la violencia contra las mujeres como una de las doce esferas de especial preocupación para alcanzar la igualdad de género. La Agenda 2030 ha establecido entonces «la eliminación de todas las formas de violencia contra las mujeres y las niñas en las esferas pública y privada[2]» como una de sus metas específicas (meta 5.2).

Se incluye la trata, la explotación sexual y otras formas de explotación, también prácticas como el matrimonio infantil, precoz, forzado y las mutilaciones genitales femeninas.

[(2)]El derecho de las mujeres a vivir sin violencia está consagrado en los acuerdos internacionales como la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer (CEDAW), en especial mediante sus recomendaciones generales números 12 y 19, y la Declaración sobre la eliminación de la violencia contra la mujer de las Naciones Unidas.

Eliminar estas violencias y discriminaciones implica, además, garantizar el acceso universal a la salud sexual y reproductiva y a los derechos reproductivos y garantizar recursos económicos que impidan violencias estructurales. De ahí la importancia de otra de las metas, vinculada a emprender reformas que otorguen a las mujeres el derecho a los recursos económicos en condiciones de igualdad, así como el acceso a la propiedad y al control de las tierras y otros bienes, los servicios financieros, la herencia y los recursos naturales, de conformidad con las leyes nacionales.

Al pensar la violencia desde una perspectiva de agenda urbana, es de obligada referencia atacar todas aquellas violencias que se dan en el espacio público, pero también en el espacio privado y doméstico. Recordemos que la calle, la casa y también las instituciones son espacios donde históricamente se han naturalizado y ejercido diversas violencias simbólicas, directas o estructurales contra las mujeres y las niñas. La creciente aparición de programas para promover ciudades y espacios públicos seguros da cuenta de una problemática que comienza a ser asumida desde las administraciones y gobiernos, pero que aún está lejos de poder erradicar las múltiples violencias contra las mujeres.

Enlaces de interés

Declaración de Montreal sobre la seguridad de las mujeres de 2002. En https://bit.ly/2LRg7Mp.

Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación de las mujeres. En https://bit.ly/1wUPcXK.

El reconocer y **valorar los cuidados y el trabajo doméstico no remunerados**, mediante servicios públicos, infraestructuras y políticas de protección social que promuevan la responsabilidad compartida en el hogar y la familia, es otro de los ítems que contiene el quinto objetivo. Se trata de un tema muy trabajado desde la perspectiva feminista que está siendo integrado en las agendas urbanas mediante políticas inspiradas en nuevos modelos de ciudad.

El paradigma que puede denominarse ***ciudad de los cuidados*** conlleva un reconocimiento pleno de la creación de valor y la función indispensable que tienen los trabajos de cuidado para la sostenibilidad de la vida, de la cual también es dependiente el sistema económico mercantilizado. Un sistema económico que históricamente ha invisibilizado y desvalorizado estos trabajos desigualmente repartidos entre hombres y mujeres, con lo que se ha fomentado y naturalizado la explotación de estas últimas. La propuesta es generar agendas políticas urbanas que reconozcan la fragilidad e interdependencia humana y prioricen la vida cotidiana de las personas antes que las necesidades del mercado. Con esto, la ciudad de los cuidados no niega la economía, por el contrario,

Enlaces de interés

Barcelona: Democratización de los cuidados. En https://bit.ly/2wH7fTM.

Madrid: Plan Madrid Ciudad de los Cuidados. En https://bit.ly/2wGrO2V.

plantea que se visibilice y proteja al mapa completo de trabajos y generación de riqueza. De esta manera, las necesidades y recursos de las personas se convierten en el eje prioritario de unas políticas para la sostenibilidad de la vida.

La **participación plena y efectiva** de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo en todos los niveles decisorios de la vida política, económica y pública es otro de los temas abordados. Es una realidad que el liderazgo y la participación política de las mujeres están limitados en todos los campos. En el ámbito cultural, académico, político- administrativo, económico, las mujeres se enfrentan a barreras estructurales y simbólicas que impiden el despliegue de su capacidad de liderazgo. Por tanto, garantizar la participación plena y efectiva es condición para la ampliación democrática para con la mitad de la ciudadanía universal. Favorecer el acceso de las mujeres a espacios de transformación y poder efectivo es uno de los mayores retos en todos los niveles de la vida pública, desde el reconocimiento de los liderazgos comunitarios hasta los cambios legislativos y de sistemas de partidos y electorales.

Desde la perspectiva de las políticas metropolitanas también será necesario fomentar y garantizar la apertura de las políticas metropolitanas a la incidencia, visión y perspectiva de los diversos colectivos de mujeres. En este sentido, se deberán encontrar nuevos formatos, prácticas y acciones que faciliten esta participación activa en los procesos de diseño, evaluación y priorización de las políticas urbanas.

Enlaces de interés

http://www.unwomen.org/es/digital-library/publications/2013/12/impact-stories-and-thematic-briefs

ONU. Mujeres y los Objetivos de Desarrollo Sostenibl.En http://www.unwomen.org/-/media/headquarters/attachments/sections/library/publications/2015/es_brief_sdg5_web.pdf?la=es&vs=3749.

Liderazgo y participación política. En https://bit.ly/2MEVOqt.

Beijing +20. En https://bit.ly/2C0z934.

ONU. Mujeres: un vistazo. En http://www.unwomen.org/-/media/headquarters/attachments/sections/about%20us/es_unw_brief_generic-us_web%20pdf.pdf?la=es&vs=1811.

ODS 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles

En el undécimo objetivo de desarrollo sostenible la Agenda 2030 dialoga tácitamente con el derecho a la ciudad, ya que hace referencia explícita a las condiciones de inclusión, seguridad, resiliencia y sostenibilidad que deben tener las ciudades y los asentamientos humanos. Hace especial hincapié en la protección de personas pobres o en situaciones de vulnerabilidad, lo que incluye mayores, mujeres, niñas y niños y personas con alguna discapacidad.

Por otra parte, son muchos y muy transversales los retos que deben enfrentar las ciudades y comunidades para lograr la inclusión, la seguridad, la sostenibilidad y la resiliencia. Desde las dificultades de accesibilidad y movilidad, la calidad de la vivienda y su entorno, la dotación de servicios básicos e infraestructuras o la capacidad de prevenir y hacer frente a los desastres naturales o reducir la contaminación medioambiental.

De ahí la amplitud de las metas que se proponen:

Tabla 3. ODS 11

Metas del ODS 11	
Meta 11.1	De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.
Meta 11.2	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todas las personas y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños y niñas, las personas con discapacidad las personas de edad.
Meta 11.3	De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.
Meta 11.4	Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.
Meta 11.5	De aquí a 2030, reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, incluidos los relacionados con el agua, y de personas afectadas por ellos, y reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por los desastres en comparación con el producto interno bruto mundial, haciendo especial hincapié en la protección de las personas pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad.
Meta 11.6	De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.
Meta 11.7	De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños y niñas, las personas de edad y las personas con discapacidad.
Meta 11.a	Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.
Meta 11.b	De aquí a 2020, aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.
Meta 11.c	Proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.

Fuente: Naciones Unidas

Enlace de interés

ODS 11. En https://bit.ly/2HubUQm.

Este objetivo se concreta mediante múltiples intervenciones, pero se pueden destacar aquellas que se enfocan en la mejora integral de barrios marginales que se han dado en todas las regiones.

También es fundamental la entrada en agenda del acceso real y universal a la vivienda segura, que tiene en cuenta no solo la edificación sino también el entorno, los equipamientos, los servicios básicos y la accesibilidad. El crecimiento de las urbanizaciones, en la mayoría de los casos sin el despliegue de equipamientos y servicios, ha generado asentamientos dispersos. Por este mo-

tivo, desarrollar políticas de movilidad por medio de la ampliación del transporte público sostenible y seguro y la accesibilidad de servicios es uno de los mayores retos de las metrópolis contemporáneas.

En el último punto se hace referencia a la importancia del acceso a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles. Recordemos que el acceso al espacio público de calidad es uno de los rasgos fundamentales del derecho a la ciudad que posibilita usos y funciones diversas y tolerantes que contribuyen a la construcción de ciudadanía.

También busca la protección del patrimonio cultural y natural, y fomentar equilibrios entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales en lo económico, social, cultural y ambiental, mediante la innovación social y la planificación del desarrollo nacional y regional. Por otra parte, hace un llamado a la asistencia técnica y financiera para generar edificación sostenible y resiliente en las zonas más vulnerables, y se acoge a los marcos internacionales para la gestión integral de riesgos de desastres[3].

Historias de impacto y fichas temáticas

https://bit.ly/1KYLKyO

Poner fin a la violencia contra mujeres y niñas. En https://bit.ly/2PUInRc.

Paz y seguridad. En https://bit.ly/2oqMJmH.

(3)Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030. En https://bit.ly/2eaS2Vm

1.4.2. La Nueva Agenda Urbana: la escala metropolitana y el derecho a la ciudad

Por su parte, la **Nueva Agenda Urbana (NAU)**, en su fase preparatoria, anunciaba la correspondencia con la mencionada Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y en especial con los quinto y undécimo objetivos de desarrollo sostenible, desde un enfoque metropolitano comprometido con el derecho a la ciudad. En la Declaración de Hábitat II las autoridades locales ya habían sido reconocidas como agentes clave para la urbanización sostenible, visión que se amplía a las áreas metropolitanas en la Conferencia sobre Vivienda y Desarrollo Sostenible - Hábitat III, que es el marco en el que se elabora la Nueva Agenda Urbana que estamos analizando.

> «Reconocemos la importancia de colocar el derecho a la ciudad para todas las personas en el centro de las políticas metropolitanas, para conjugar la participación ciudadana con los derechos a la educación, la salud, la vivienda, el trabajo digno y el reconocimiento y respeto de la diferencia, con el fin de favorecer la cohabitación y la convivialidad, una fuerte identidad metropolitana y un fuerte sentimiento de pertenencia.»
>
> Hábitat III, octubre de 2015, conferencia temática: Áreas metropolitanas.

En su concepción, las áreas metropolitanas son clave para promover comunidades viables en las diferentes escalas.

> «Las áreas metropolitanas bien planeadas y desarrolladas, mediante instrumentos participativos de planeación y gestión y favoreciendo la solidaridad, contribuyen a promover comunidades locales, regionales y nacionales viables en lo económico, social, cultural y medioambiental.»
>
> Hábitat III, octubre de 2015, conferencia temática: Áreas metropolitanas.

Precisamente en este documento temático sobre áreas metropolitanas aparecen líneas de acción en correspondencia con el undécimo objetivo de desarrollo sostenible de la Agenda 2030: «Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles». Para ello, algunas líneas de trabajo a desplegar son:

- Potenciar y utilizar la planificación metropolitana para **apoyar colectividades viables**.
- Trabajar desde **enfoques integrales e inclusivos**.
- Apoyar las políticas metropolitanas de **desarrollo sostenible**.
- Brindar respuestas eficaces al **crecimiento**.
- Fomentar la **movilidad sostenible**.
- Promocionar la mejora de barrios marginales y **revitalización urbana**.
- Desplegar medidas que aseguren el respeto de los **derechos de las poblaciones existentes**.
- Introducir el **enfoque multinivel** para las políticas metropolitanas (gobiernos locales, metropolitanos, regionales, estatales).

El compromiso con el derecho a la ciudad también se refleja en el documento final de la Nueva Agenda Urbana, en el que se incorpora como un ideal común que traspasa la garantía de derechos a servicios y lo extiende a una perspectiva de derecho a la creación de la propia ciudad, tal como lo definió Lefebvre.

> «Compartimos el ideal de una ciudad para todos y todas, refiriéndonos a la igualdad en el uso y el disfrute de las ciudades y los asentamientos humanos y buscando promover la inclusividad y garantizar que quienes habitan nuestras metrópolis, tanto de las generaciones presentes como futuras, sin discriminación de ningún tipo, puedan crear ciudades y asentamientos humanos justos, seguros, sanos, accesibles, asequibles, resilientes y sostenibles y habitar en ellos, a fin de promover la prosperidad y la calidad de vida para toda la población. Hacemos notar los esfuerzos de algunos gobiernos nacionales y locales para consagrar este ideal, conocido como "el derecho a la ciudad", en sus leyes, declaraciones políticas y cartas.»

En cuanto a la igualdad de género, en su redactado aparecen varias menciones, ampliamente expuestas en el módulo 1 del material docente, sobre ideales, principios o compromisos vinculados al empoderamiento de las mujeres y niñas, a la erradicación de la violencia y la discriminación en todas sus formas, a garantizar su participación en la construcción de la ciudad y a fomentar su liderazgo en la toma de decisiones. Líneas que son del todo coherentes con las desplegadas por la Agenda 2030 en su quinto objetivo de desarrollo sostenible, tal como hemos visto.

2. ¿Hacia la ampliación del derecho a la ciudad en nuestras metrópolis?

Autoría de la introducción

Mariela Iglesias

Sin duda, el derecho a la ciudad ha entrado en los enunciados de las agendas globales. Sin embargo, cabe preguntarse si eso se traduce en avances hacia una vida urbana más justa, digna y plena o si, por el contrario, es la institucionalización de un concepto emancipador.

La respuesta estará en el devenir de las prácticas de gobiernos y sociedades civiles. Estará en una actuación política responsable con sus compromisos internacionales, pero también respetuosa de los saberes acumulados y fortalecidos desde lo comunitario. Las políticas son solo una forma de práctica social que debe nutrir las otras maneras de hacer ciudad y nutrirse de ellas. Aceptar el conflicto, incorporar los saberes diversos y fortalecer las redes entre diferentes escalas y ámbitos donde se ejerce cada día la innovación social será crucial.

En los siguientes apartados se despliegan maneras, enfoques, prácticas y casos sobre cómo ampliar el derecho a la ciudad en nuestras metrópolis desde cinco ámbitos centrales para la vida metropolitana.

- El **espacio público** como herramienta fundamental para hacer ciudad y democracia;
- la **vivienda** como derecho y eje central de inclusión;
- la **seguridad** como garante de una vida plena para todas las personas;
- la **movilidad** como problemática y necesidad de las grandes ciudades, y
- la **participación** como modo de construir ciudadanía real.

2.1. El espacio público desde una perspectiva feminista

Autoría del subapartado 2.1

Blanca Valdivia

El derecho a la ciudad se materializa en el acceso al espacio público y el disfrute de este que tiene la población, sin embargo, la configuración, la localización y los usos del espacio público generan jerarquías y desigualdades.

Si analizamos el espacio público desde la perspectiva de género, surgen dos aspectos relevantes sobre los que reflexionar. Por una parte, cómo usan de manera diferencial hombres y mujeres los espacios públicos y, a la vez, cómo otras variables que se cruzan con el género, como la etnicidad, la edad, la diversidad funcional, la clase social o la identidad sexual, influyen sobre las actividades y usos que las personas hacen de los espacios públicos. El hecho de tener un cuerpo sexuado femenino también condiciona cómo usamos las mujeres los espacios públicos, ya que nuestra percepción de seguridad cuando caminamos por la ciudad está determinada por la experiencia encarnada de los acosos y agresiones que vivimos en el espacio público.

Por otra parte, la configuración androcéntrica de los espacios públicos, prioriza y fomenta mediante el diseño urbano unas experiencias frente a otras. Esta configuración está estrechamente ligada a los usos que se han considerado normativos y neutros en el espacio público, pero que en verdad responden a la experiencia concreta de una parte de la población, la masculina. Aspectos de la configuración de los espacios públicos como dónde están localizados, cómo se conectan con otros espacios, qué tipo de mobiliario urbano tienen, qué actividades se proponen desde el diseño… no son neutros, sino que responden a una manera de ver la ciudad, que se ha tratado como si fuera universal pero que no lo es, ya que los usos y necesidades de sujetos no privilegiados han quedado invisibilizados. De esta manera, el espacio público es el escenario donde se generan y reproducen las desigualdades sociales.

Tradicionalmente los espacios se han concebido a partir del dualismo público-privado, que segrega el espacio según estas dos esferas y le asigna funciones específicas (productivo-reproductivo), a las que también se les atribuyen categorías genéricas (masculino-femenino). Esta dicotomía tiene su origen en los inicios del sistema capitalista, y es una consecuencia de la división sexual del trabajo. La división sexual del trabajo iría acompañada de unos determinados roles asignados a cada sexo. Según María Ángeles Durán (1998), con la división sexual del trabajo, enmarcado en el seno de la familia, los hombres se encargan de las tareas productivas, las relacionadas con el mercado, que se dan en el ámbito de lo público, mientras que las mujeres son las encargadas de las tareas reproductivas, que se dan en el ámbito de lo doméstico.

La reproducción implica permitirle al otro subsistir, física y afectivamente.

Así, mientras que en lo productivo recaen el prestigio, la autonomía y el poder de decisión; la reproducción y su práctica diaria se ha rebajado a la categoría de rutina y, por definición, no reporta nada extraordinario. Lo productivo va unido a las actividades públicas, mientras que lo reproductivo queda imbuido en el ámbito doméstico, y se conforma el dominio de lo productivo sobre lo reproductivo (Murillo, 1996).

Sin embargo, a pesar de que la planificación de los diseños urbanos se ha configurado a partir de esta dicotomía, esta no ha sido una constante histórica, sino que es una visión que comenzó a fraguarse a partir de la Revolución Industrial con la división sexual del trabajo. Por otro lado, es una visión profundamente eurocentrista y no tiene en cuenta la realidad de muchas mujeres que ya han tenido un papel imprescindible en el mundo de la economía, la cultura o la política.

Por otro lado, la naturalización del trabajo de cuidados y la identificación de estas tareas con lo femenino llevaron a una desvalorización de estas y a relegar esas actividades (conceptualmente) al espacio doméstico, a pesar de la gran cantidad de actividades de cuidados que se desarrollan en el espacio público (hacer la compra, cuidar a la infancia, acompañar a personas mayores a cen-

tros de salud...). Esta invisibilización ha provocado que los espacios urbanos se hayan pensado desde las necesidades de la esfera productiva y no se haya tenido en cuenta en el diseño de los espacios la satisfacción de las necesidades vinculadas con la esfera reproductiva. Es decir, la ciudad no se ha pensado como el soporte físico para poder desarrollar las actividades de cuidados, ya que desde la Revolución Industrial se ha considerado que las actividades de cuidados se llevaban a cabo exclusivamente en el espacio doméstico y por las mujeres. La exclusión de las mujeres del ámbito público se apoya en la división sexual de los trabajos y de los espacios y se materializa en una configuración de los espacios centrada en las experiencias y necesidades masculinas.

2.1.1. Exclusiones en el espacio público

Según Borja y Muxí, el hecho más relevante para garantizar el uso del espacio público por parte de toda la población es la diversidad de funciones y de personas usuarias. El espacio público de la metrópolis es el espacio cotidiano de los juegos, de las relaciones casuales o habituales con los otros, del recorrido diario entre las diversas actividades y del encuentro. Para favorecer el uso del espacio público, hay que dotarlo de cualidades estéticas, espaciales y formales que faciliten las relaciones y el sentimiento de pertenencia al lugar. El uso del espacio público no siempre está igualmente garantizado para todas y todos, para poder ser utilizado en igualdad de condiciones por hombres y mujeres debe ofrecer características de seguridad, visibilidad, iluminación y heterogeneidad (Borja y Muxí, 2000, págs. 55-56).

Pero en el espacio público también se producen exclusiones. Según Nancy Fraser, es imprescindible replantearse el concepto tradicional de espacio público como conjunto de zonas múltiples y diferenciadas, a las que se permite el acceso de unos grupos y se impide el de otros. Fraser propone el concepto de espacio público alternativo para los subalternos, de modo que los grupos marginales puedan articular sus necesidades en oposición al uso dominante o legitimado que se asigna a un determinado espacio. El interés de los espacios abiertos estriba en que en ellos se manifiesta, por un lado, la diversidad característica de la esfera pública y, por otro, la posibilidad de proponer una alternativa al interés público.

En los espacios públicos de una ciudad social y económicamente injusta no todas las mujeres transitan los espacios de la misma manera ni tienen las mismas oportunidades para hacerlo. Tratar a las mujeres como un grupo homogéneo invisibiliza y perpetúa desigualdades. Además del género, otras características sociales, como la clase social, el ser una persona racializada, la identidad sexual, la diversidad funcional o la edad, entre otros aspectos, determinan los privilegios y las opresiones que experimentamos en nuestro día a día en el espacio urbano.

Las diferencias de género entre mujeres y hombres se manifiestan en las actividades que desarrollan, cómo actúan, cómo utilizan la ciudad, cómo interpretan sus propias vidas y cómo son percibidas socialmente. De esta manera, las actividades desarrolladas en el día a día y la gestión del tiempo están marcadas por los roles de género y el hecho de tener (o no) un cuerpo sexuado. Teresa Torns y otros señalan que la perspectiva de género ha resultado imprescindible para visibilizar dos dimensiones clave de la vida cotidiana: el tiempo y las tareas de reproducción de la vida humana y la relación de estas dimensiones con el bienestar cotidiano (Torns y otros, 2006).

La principal diferencia en la vida cotidiana de mujeres y hombres estaría en el tiempo y el grado de responsabilidad dedicado a las tareas de cuidados. En Cataluña, según datos de la Encuesta de usos del tiempo de 2011, las mujeres dedican semanalmente el doble de horas que los hombres a las tareas del hogar y la familia, con un total de veintiocho horas y veintiún minutos; mientras que los hombres dedican catorce horas y treinta y cinco minutos. El reparto desigual de las responsabilidades de cuidados lleva a que las mujeres utilicen más ciertos equipamientos o servicios en función del trabajo de cuidados: servicios médicos, espacios públicos al aire libre, comercio..., y esto está estrechamente ligado con cómo utilizan los espacios públicos.

Pero no solo debemos preguntarnos sobre quién usa el espacio público, sino también sobre quién no lo está utilizando y por qué. Las condiciones de accesibilidad, de seguridad, el que haya un mobiliario adecuado o que el espacio público esté conectado con recorridos peatonales condicionan el uso y disfrute del espacio público. En el Estado español un 8,5 % de la población tiene alguna discapacidad reconocida, y 1,39 millones de personas no pueden realizar alguna de las actividades básicas de la vida diaria sin ayuda. Además, hay diecinueve millones de personas con enfermedades crónicas, de las cuales casi once millones son mujeres. Estos datos reflejan la importancia cuantitativa y cualitativa de construir espacios públicos que puedan ser utilizados por todo el mundo. En muchas ocasiones una rampa o un banco con un reposabrazos y respaldo marcan la diferencia para que una persona con una enfermedad crónica o puntual pueda utilizar los espacios públicos, y condiciona también sustancialmente el uso por parte de las personas cuidadoras, que además, en los casos de personas dependientes mayores y enfermas, son un 85 % de ellas mujeres[4].

(4)Datos del Instituto Nacional de Estadística.

Los usos del espacio público están directamente vinculados con la vida cotidiana de las personas, con las actividades que desarrollan en su día a día. El espacio público no puede ser un espacio de tránsito, debe ser un espacio en el que podamos desarrollar diferentes actividades de ocio, socialización, juego, cuidado, comunitarias, etc.

Según Jordi Borja (1998), lo que define la naturaleza del espacio público es el uso y no el estatuto jurídico. Se puede evaluar el espacio público por la intensidad y calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mixturante

de grupos y comportamientos y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural. Borja señala la importancia de ciertas cualidades formales para conseguir estas relaciones, como la continuidad del diseño urbano y la facultad ordenada de este, la generosidad de sus formas, de su imagen y de sus materiales y la adaptabilidad a usos diversos a lo largo del tiempo.

2.1.2. Cualidades para un espacio público desde una perspectiva de género

Un buen espacio público fomenta la diversidad de usos y actividades por parte de diferentes sujetos. Según nuestro punto de vista, un espacio público debe cumplir cinco cualidades, que deben abordarse tanto desde el diseño y la localización del espacio como desde la gestión: proximidad, vitalidad, diversidad, autonomía y representatividad (Ciocoletto y Col·lectiu Punt 6). A continuación detallamos las características y condiciones de estas cualidades.

- **Proximidad.** Espacio que forme una red con los demás espacios de uso prioritario en la vida cotidiana y conectado con comercios cotidianos, equipamientos, paradas de transporte público y otros espacios públicos en un radio de cinco o diez minutos en recorridos seguros y accesibles. Además, localizado en un tejido urbano consolidado de viviendas para que haya personas usuarias del espacio. El Proyecto de ágoras cotidianas de Girona o el Plan piloto para incorporar la perspectiva de género en el barrio de Mariahilf (Urban Development Vienna, 2013) son ejemplos de buenas prácticas para habilitar pequeños espacios próximos a las viviendas y en relación con equipamientos y para facilitar los cuidados, el juego y la socialización.

- **Vitalidad.** El espacio permite la presencia continua y simultánea de personas, la densidad de usos y actividades que favorecen el encuentro, la socialización, los cuidados y el apoyo mutuo entre personas. Se fomenta, por medio del diseño y de los elementos del espacio, que pueda ser utilizado en diferentes horas del día (espacio abierto durante todo el día, iluminación que permite el uso cuando no hay luz) al mismo tiempo por diferentes personas (el diseño del espacio no está dirigido a un solo uso) y en diferentes momentos del año (pérgolas o porches para la lluvia, sombra para los días calurosos). Muchos espacios públicos de Barcelona, como el espacio público que hay con relación al multiequipamiento de Fort Pienc, son un ejemplo de vitalidad gracias a su relación con otros usos (en el caso de Fort Pienc, con centro cívico, mercado, centro infantil...), a la propia configuración del espacio, que es abierta y favorece tanto el tránsito como la estancia a los elementos urbanos (bancos, vegetación, papeleras, señalización...) que dan apoyo a las actividades cotidianas.

- **Diversidad.** El espacio fomenta la mixtura social, física y funcional, que permite la variedad de personas, actividades y usos que responden a las di-

ferentes necesidades de las personas en función de su género, edad, diversidad funcional, clase social, origen… Si el espacio es pequeño para acoger diferentes actividades, debe estar relacionado con una red de espacios con la que complemente los usos. Existencia de elementos que faciliten el uso del espacio: bancos, mesas, papeleras, zonas de juego, aparcamiento para bicicletas y carritos, pavimento que permita diferentes usos (hierba, arena, material liso que no resbale, pero que siempre garanticen la accesibilidad).

- **Autonomía.** Espacios accesibles desde un punto de vista físico para personas con diferentes tipos de diversidad funcional, para personas mayores, para la infancia y para las personas cuidadoras. Eso incluye tener en cuenta los elementos que hay en los espacios públicos, que haya suficientes bancos con reposabrazos y respaldos, pavimentos que permitan el tránsito con silla de ruedas, barandillas, rampas, que no haya obstáculos pegados a las fachadas o que los elementos tengan continuidad hasta el suelo para facilitar el uso de las personas con deficiencias visuales; que la escala, tanto del espacio como de los elementos, esté pensada para diferentes tipos de cuerpos y alturas; que haya baños públicos accesibles y seguros en los espacios públicos o en equipamientos cercanos, pero a los que se pueda llegar por recorridos peatonales a menos de cinco minutos. También accesibilidad económica, que los espacios sean de uso libre y el uso total o mayoritario del espacio sea no mercantilizado.
  La autonomía también se refiere a la percepción de seguridad para utilizar los espacios a cualquier hora y momento del día, para ello deben estar bien iluminados, no tener obstáculos visuales, que haya buena señalización para que sea fácil orientarse tanto por el espacio como por el entorno. El Plan piloto para incorporar la perspectiva de género en el barrio de Mariahilf en Viena fomenta la autonomía de las personas, ya que incorpora cruces seguros y cómodos, aumenta el tiempo de los semáforos, amplía la anchura de las aceras, elimina barreras arquitectónicas e incorpora elementos como espejos o iluminación para mejorar la percepción de seguridad.

- **Representatividad.** Mediante los espacios públicos se transmite reconocimiento y visibilidad real y simbólica de toda la comunidad, para valorar la memoria, el patrimonio social y cultural con equidad y la participación de las personas en las decisiones urbanas. Reconocer la memoria de personas y colectivos, en especial de las mujeres y las personas no blancas o no heteronormativas, mediante el nombre de los espacios públicos, el arte urbano o la iconografía utilizada en la señalización, ayuda a cambiar los imaginarios sociales y a construir una metrópolis más equitativa. El «Mapa de las huellas de las mujeres en Basauri» de Zaida Fernández o el proyecto «Las Pieceras: trabajo extra-doméstico» del colectivo Territoris Oblidats son dos muy buenas iniciativas para recuperar la memoria de las mujeres en las ciudades desde sus propios relatos y visibilizar las actividades que siempre han sido invisibles.

No existe una fórmula mágica para diseñar los espacios desde una perspectiva de género. Estos criterios nos proporcionan una pista para incorporar la diversidad de necesidades y experiencias. Según nuestro punto de vista, incorporar la participación de las personas desde la perspectiva de género en la planificación y el diseño de los espacios es la mejor estrategia para aterrizar lo máximo posible en las necesidades concretas de la población.

Proyecto de ágoras cotidianas (Isabel Salamaña, Ayuntamiento de Girona) – Girona

El proyecto se enmarca en los proyectos Mobility Management oVer Europe: Changing Mobility Patterns, seleccionado por la Comisión Europea dentro del programa INTERREG IVC en el periodo 2008-2001.

El objetivo general de las ágoras cotidianas era promover una ciudad de distancias cortas. Los objetivos específicos eran la implementación de áreas de juego en el espacio público a una distancia máxima de trescientos metros de escuelas primarias y jardines de infancia, para posibilitar el encuentro y crear pequeñas centralidades urbanas que actúan como nodos estratégicos —puntos— para promover ágoras cotidianas, y crear un itinerario seguro para dar la sensación de seguridad y confianza a las personas que lo utilizan.

Las ágoras cotidianas están formadas por calles, plazas, esquinas, aceras, parques, que se utilizan en los desplazamientos e itinerarios cotidianos, que son todos espacios multifuncionales de relaciones y de flujos, donde las personas interactúan y se hacen visibles, son los lugares de proximidad por excelencia, proclives al encuentro y a la participación de la vida comunitaria. Las cualidades que se trabajaron en los proyectos fueron la calidad de los detalles, la percepción de seguridad, la accesibilidad, la multifuncionalidad, la autonomía de las personas y la sociabilidad.

El ágora cotidiana la conforma el conjunto de estos lugares: calles, plazas, esquinas, aceras, parques... que usamos para acceder de unos lugares de la vida cotidiana a otros (escuela, comercio, equipamiento, servicios, zona de juego) y se conforma un itinerario que no es un lugar de tránsito, sino un lugar de relaciones de flujos, donde es especialmente importante tener cuidado en su diseño para favorecer la amabilidad y la sociabilidad. Las ágoras son lugares de estar, pasar y usar en los que la implementación de zonas de juego garantiza el aumento de relaciones.

En el itinerario de una de las ágoras del colegio Verd a la zona de juego de la plaza de Joaquim Pla i Dalmau, algunos de los criterios que se tienen en cuenta son: acercar la distancia entre aceras y disminuir en lo posible la anchura de la calzada, para dar continuidad al itinerario a pie y favorecerlo; proteger los pasos de peatones, para favorecer la seguridad; ampliar las esquinas, para promover los cruces como lugar de relación y reposo; eliminar las barreras físicas; colocar a lo largo del itinerario bancos, alumbrado, arbolado, papeleras… En la zona de juego infantil de la plaza de Joaquim Pla i Dalmau se ha establecido un cierre perimetral; se ha pavimentado un espacio de reposo para los familiares, y así favorecer la conversación y la relación y para guardar los cochecitos; se ha puesto una distancia de seguridad entre los juegos; se ha puesto una fuente de agua potable y una zona con tierra, para fomentar la creatividad de la infancia…

Figura 2. Creación de espacios de espera en la puerta del colegio

Figura 3. Creación de un itinerario seguro para dar la sensación de seguridad y confianza a las personas que lo utilizan

2.2. El derecho a la vivienda en la ciudad metropolitana

Autoría del subapartado 2.2

Irene Escorihuela

El derecho a una vivienda digna y adecuada constituye uno de los pilares fundamentales del derecho a la ciudad. Siendo el derecho a la ciudad un derecho colectivo, con muchas más implicaciones que la suma de distintos derechos, no resulta sencillo desgranar los ámbitos que lo configuran. Por ello, es imprescindible contextualizar las políticas residenciales en el marco más amplio del derecho a la ciudad y sus múltiples vertientes, y considerar las metrópolis como espacios de garantía de derechos.

En la última década se han vivido procesos de financierización del suelo y la vivienda con fuertes impactos en el derecho a la vivienda (Rolnik, 2018). No pocos países han sufrido la burbuja inmobiliaria y la crisis financiera tras su estallido, que ha sido especialmente grave en los países del sur de Europa[5]. En los

(5)En concreto, el caso de España es de los más sobrecogedores. Ved M. Espinosa y R. Rodríguez (2017). De la especulación al derecho a la vivienda. Madrid: Traficante de Sueños.

últimos años, nuevos ciclos de inversión inmobiliaria están transformando las ciudades y generando fenómenos como la gentrificación o el turismo masivo. Estas dinámicas actuales responden a un patrón compartido en varios lugares del mundo, especialmente en metrópolis globales, en cuyos mercados de la vivienda participan tanto agentes locales como grandes inversores internacionales que contribuyen al alza de precios. El encarecimiento de la vivienda aumenta el esfuerzo económico de los hogares y la tasa de sobrecarga, multiplica los desahucios e incrementa la segregación espacial en el territorio. Los efectos en las mujeres son especialmente acuciantes, más expuestas a la inestabilidad y la precariedad. A estas problemáticas cabe añadir discriminaciones que persisten, las elevadas cifras de personas sin hogar, los asentamientos informales, los barrios marginales y la difícil emancipación de las personas jóvenes, entre muchas otras dificultades residenciales.

Sin querer hacer un relato fragmentado, podemos identificar cuatro problemáticas principales en materia de vivienda en el ámbito metropolitano:

1) La ausencia de datos e informaciones sobre vivienda.

2) La falta de vivienda asequible para amplias capas de la población.

3) La dificultad de gestionar la emergencia habitacional.

4) La inseguridad en la tenencia y la desregulación del mercado inmobiliario.

Estos cuatro elementos cuentan con distintos puntos de partida en cuanto a la adopción de una lógica metropolitana. Mientras que la recolección y elaboración de datos empieza a caminar gracias al impulso de varios observatorios metropolitanos de la vivienda y la introducción de límites al sector privado se aborda en algunas metrópolis, la gestión de la emergencia y las medidas relativas al aumento del parque público de viviendas responden hoy en día a ópticas mayormente municipales. Dependerá en cada caso del tipo de gobierno metropolitano existente, sus competencias, nivel de coordinación o entes creados a tal efecto[6].

[(6)]Para más información sobre materia de vivienda, ved J. Bosch (2010).

Ved también

Para más información sobre el tipo de estructuras metropolitanas, consultad el módulo Modelos de gobernanza metropolitana.

1) La **falta de datos** es una de las barreras principales a la hora de elaborar políticas sociales de vivienda y un obstáculo para la planificación en esta materia. Los censos de viviendas vacías, los datos de las personas empadronadas, los precios de las viviendas de compra y de alquiler, la renta de la población, el número de desahucios, la cantidad de personas que solicitan vivienda pública, etc. son datos necesarios como paso previo para actuar sobre cualquier ciudad metropolitana. Los datos desagregados por sexo son, asimismo, un elemento indispensable para detectar situaciones de discriminación y para poder desarrollar políticas residenciales con enfoque de género. Teniendo en cuenta

que el derecho a la vivienda debe garantizarse de forma coordinada a nivel metropolitano, es indispensable que la generación de datos sea también metropolitana.

En esta dirección caminan varios observatorios que se han creado en algunas capitales europeas como Berlín, París (y otras ciudades francesas con demanda «tensionada») o, muy recientemente, Barcelona. Estos observatorios tienen como objetivo elaborar estudios, informes y herramientas para el diseño de políticas públicas a nivel supramunicipal. Un ejemplo de ello son los índices de precios del alquiler. Estos índices proporcionan información acerca del precio de las viviendas de alquiler en el mercado, y a partir de ellos se adoptan límites máximos y mínimos de las rentas de alquiler o se ofrecen incentivos o penalizaciones en relación con dichos límites (Gigling, 2018).

La matriz metropolitana del control de precios de alquiler en París —vinculada a los observatorios metropolitanos— ha resultado decisiva en el procedimiento judicial por vía administrativa que ha terminado con dicho sistema, al considerar que su implementación no podía tener lugar de forma exclusiva en la capital, sino que debía ser puesta en marcha en el conjunto de la aglomeración parisina, es decir, en las cuatrocientas doce comunas, tal y como prevé la ley Alur (2014[7]).

[7]Consultad la decisión en: https://bit.ly/2QwrWdz.

2) La **asequibilidad de la vivienda** es uno de los elementos fundamentales del derecho a una vivienda adecuada, según se establece en la Observación general número 4 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de las Naciones Unidas[8]. Pero, a pesar de tratarse de un derecho humano reconocido internacionalmente[9], la garantía del derecho a la vivienda está relegada al mercado privado en la mayoría de las metrópolis. Este factor es determinante a la hora de estipular los precios de la vivienda. Como es sabido, el mercado de la vivienda ha sufrido importantes alteraciones en la última década. En primer lugar, porque no se trata de un bien de consumo al uso, sino que constituye un derecho fundamental y una necesidad básica. En segundo lugar, porque su naturaleza de derecho convive con la de negocio e inversión de alta rentabilidad, estrechamente vinculado al sector inmobiliario y financiero y, en no pocas ocasiones, a procesos especulativos, con fuerte impacto en el alza de precios[10]. La carestía de la vivienda, frente a salarios bajos y precariedad laboral, supone un elevado esfuerzo económico de la unidad familiar para asumir el coste de su hogar, con especial dificultad para las mujeres con menores a cargo, las personas jóvenes y la exclusión del mercado de la vivienda de los colectivos con menores recursos.

[8]Consultad el contenido de la Observación general número 4 en: https://www.escr-net.org/es/recursos/observacion-general-no-4-derecho-una-vivienda-adecuada-parrafo-1-del-articulo-11-del-pacto.

[9]El derecho a la vivienda está reconocido en el artículo 25 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos y en el artículo 11 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de las Naciones Unidas.

[10]Muestra de ello son las llamadas «burbujas» de la vivienda, ciclos durante los cuales los precios de la vivienda aumentan sin ninguna base real que lo justifique. Ved M. Espinosa y R. Rodríguez (2017).

Además, la falta de vivienda asequible empuja a amplias capas de la población a mudarse, generalmente a la periferia, y a dejar atrás sus redes de apoyo[11]. A su vez, los lugares que reciben esta población experimentan también un aumento

[11]El desplazamiento hacia la periferia conlleva a menudo desarraigo, cambios en la escolarización de los y las menores y aumento del tiempo de transporte, por ejemplo, para ir a trabajar. Sobre vivienda e infancia, consultad Observatorio DESC (2015).

del precio de la vivienda, puesto que hay más demanda y, generalmente, de mayor poder adquisitivo, lo que genera un efecto «mancha de aceite» en el área metropolitana[13]. El desplazamiento hacia barrios y ciudades más asequibles es un síntoma evidente de segregación espacial, es decir, de la división territorial de los hogares en función de la renta. En la mayoría de las ciudades compactas, los hogares con más recursos permanecen en el centro urbano, mientras que los hogares más vulnerables en la periferia[12].

(12)En las ciudades difusas o urban sprawl las familias adineradas también viven en las afueras, con un modelo horizontal y ajardinado, altamente consumidor de recursos.

(13)El Observatorio Metropolitano de la Vivienda de Barcelona ha elaborado interesantes mapas en los que se puede ver la evolución creciente de cambios de domicilio (saldo migratorio) entre barrios de Barcelona, con mayores valores de pérdida de habitantes en barrios del centro de la ciudad y de aumento en barrios periféricos. Consultad en Observatorio Metropolitano de la Vivienda de Barcelona (2018)), obtenido de https://bit.ly/2PnqmKy.

Si bien algunos factores de la carestía de la vivienda escapan de la acción de los poderes públicos a nivel local, las administraciones desempeñan un papel fundamental en el apoyo y la asistencia a aquellas personas que no pueden asumir los precios del mercado. Son diversas las políticas públicas emprendidas en este ámbito: ayudas económicas para el pago de las rentas o las cuotas hipotecarias, programas de intermediación entre la parte propietaria y la arrendadora con garantías de pago y precios por debajo de mercado, asignación de vivienda pública…; en el caso de las personas sin hogar, su ubicación en albergues y viviendas de entidades sociales y el incipiente uso del modelo Housing First.

Sin embargo, todas estas medidas se desarrollan en su práctica totalidad en el ámbito municipal. Son pocas las ciudades que consiguen implementar herramientas metropolitanas para hacer frente a las necesidades de vivienda desde una lógica conjunta. Si tomamos como ejemplo las medidas descritas, se constata la ineficacia de abordarlas de forma aislada entre municipios. El hecho de disponer de ayudas económicas para personas sin recursos, vivienda pública o albergues para personas sin hogar, en unas ciudades pero en otras no, genera una disfunción sustancial en la implementación de estas políticas públicas. Por un lado, las personas con menos recursos se ven obligadas a mudarse o a desplazarse a las ciudades con más ayudas —en alguna ocasión recomendadas por los propios servicios sociales de municipios con pocos recursos—, lo que genera un éxodo, de situaciones de desarraigo, grandes trayectos y desplazamientos, e incluso cambios de escolarización de los niños, niñas y jóvenes.

Por otro lado, este tipo de situaciones dificulta la resolución de la problemática al distorsionar la población con necesidad de vivienda. Este hecho puede llegar a desencadenar decisiones restrictivas en las ciudades receptoras, como la introducción de límites de empadronamiento o la incorporación de criterios de arraigo y empadronamiento para acceder a las ayudas. Tanto el indeseado «efecto llamada» como el efecto NIMBY (*not in my back yard*) son consecuencias nocivas de la ausencia de políticas de vivienda de ámbito metropolitano.

Es especialmente destacable la necesidad de abordar la creación de un parque de vivienda público a nivel metropolitano. En muchas ciudades coexisten empresas públicas de vivienda, institutos municipales y similares actores encargados de la promoción de vivienda protegida o pública. A menudo, a nivel supramunicipal nace otro tipo de entidades destinadas a gestionar la vivienda. La capacidad de actuación de dichas entidades dependerá de las competencias atribuidas y, por supuesto, del modelo de gobierno metropolitano existente, como se ha mencionado.

Disponer de cantidades satisfactorias de vivienda social es uno de los mayores retos de las ciudades actuales. La vivienda pública es necesaria para facilitar el acceso a la vivienda a las personas con pocos recursos, para evitar la exclusión de las familias monoparentales maternas, para realojar a las personas que han sufrido desalojos, para ubicar a mujeres víctimas de violencia machista, para facilitar la emancipación de las personas jóvenes o para dignificar a las personas sin hogar.

Cabe hacer un apunte respecto a la vivienda pública. En el caso de Barcelona y su área metropolitana, no solamente la promoción y gestión de las viviendas públicas es distinta entre municipios, sino que también lo son los registros de solicitud de dichas viviendas y los circuitos de asignación de viviendas de emergencia. Por lo tanto, se generan disfunciones entre solicitantes de vivienda pública (entre el registro estandarizado y las personas que requieren de una vivienda de manera urgente) y entre municipios.

Uno de los grandes debates se encuentra en quién puede financiar la construcción de vivienda pública en el ámbito metropolitano[14]. Otro de los grandes retos es cómo garantizar cierta mixtura y cohesión social, esto es, cómo disponer de vivienda pública de forma homogénea en la ciudad construida, evitando crear vivienda social en lugares apartados y sin mezcla social. En este punto, se pueden considerar tres ideas: las reservas de suelo en la ciudad consolidada, el uso del tanteo y retracto y actuaciones quirúrgicas (ved el recuadro final).

(14)Existen debates acerca de cómo entes u operadores metropolitanos de vivienda pueden financiar la creación de un mayor parque público en las ciudades, ya que el acceso al crédito en operaciones de lucro limitado (vivienda asequible) puede no ser sencillo, y se han planteado, por ejemplo, fórmulas de capital mixto público-privado.

3) La **gestión de la emergencia habitacional** es una tarea imprescindible en el día a día de las ciudades. La urgencia de actuar para frenar desahucios y situaciones de calle no puede perder de vista la importancia de políticas públicas residenciales estructurales y bien planificadas. A menudo supone un gran desafío en el seno de las administraciones públicas, ya que son situaciones de vulnerabilidad que tensionan los recursos públicos para poder aportar soluciones (por ejemplo, paralizar desalojos, cortes de suministros básicos o encontrar un alojamiento alternativo a una persona que ha perdido su vivienda).

El acceso a la vivienda por medio del mercado mayoritariamente ha provocado que, con frecuencia, los gobiernos locales y metropolitanos no consideren la vivienda como una política social que hay que desarrollar. Muestra de ello son las estructuras político-administrativas internas de muchos municipios, que a menudo obvian la creación de responsables, oficinas o servicios de vivienda. En cambio, sí existen áreas dedicadas al urbanismo y áreas dedicadas al bienestar o servicios sociales, pero carentes de nexos comunes que permitan estructurar políticas sociales de vivienda de carácter transversal.

El hecho de que la vivienda sea un ámbito de actuación de naturaleza metropolitana todavía dificulta más el diseño de protocolos, circuitos y formas de coordinación interna. Algunos entes metropolitanos sí cuentan con competencias en vivienda, o bien con empresas públicas de vivienda, pero la gestión de la emergencia acostumbra a ceñirse a los ámbitos municipales.

La existencia de equipos mixtos especializados en resolver situaciones de urgencia es una herramienta muy recomendable, en contacto tanto con servicios sociales como con las áreas de vivienda *stricto sensu*. Estos equipos se encargan, por un lado, de identificar a los agentes clave que intervienen en la situación de emergencia. En casos de desahucios, localizan a la propiedad e intermedian para conseguir una solución, aunque sea temporal; interlocutan con los juzgados con la finalidad de retardar o suspender el desahucio, etc. Por otro lado, son el enlace para procurar un realojo adecuado en caso de ejecución del desahucio.

Es necesario, también, que las fórmulas para realojar a personas que han sido desahuciadas estén bien trazadas. De este modo, es importante que se aprueben normativas que institucionalicen el circuito y los criterios que deben seguirse[15]. Asimismo, es sumamente positivo que estas fórmulas sean de alcance metropolitano. De lo contrario, cada municipio debe responder a sus situaciones de emergencia sin poder contar con el apoyo de las ciudades vecinas. Seguramente, muchas familias preferirían una vivienda alternativa en el municipio contiguo que en el lado opuesto de la ciudad. La gestión municipal sin coordinación entre ciudades tiene también otras consecuencias negativas que generan agravios comparativos entre localidades, por ejemplo, en el caso de negociación con entidades financieras para la cesión de viviendas vacías o el manejo de las ocupaciones irregulares. Al mismo tiempo, una gestión metropolitana implicaría que los recursos también lo fueran, es decir, las viviendas para poder realojar, los albergues... Es fundamental tener en cuenta la perspectiva de género en este punto, ya que una gran parte de las situaciones de emergencia son hogares monoparentales maternos y requieren atención específica.

(15)El Comité DESC de las Naciones Unidas establece la importancia de la vivienda alternativa por parte de la administración en su Observación general número 7.

4) Por último, la **seguridad en la tenencia** es otro de los factores principales del derecho a una vivienda adecuada. Ello implica disponer de una vivienda donde poder desarrollar un proyecto de vida estable. Son varias las amenazas que hoy en día ponen en jaque la vivienda segura, especialmente en las viviendas de alquiler: hay contratos de corta duración y con cláusulas abusivas,

los propietarios o propietarias tienen a menudo la facultad de aumentar sin límite las rentas, se puede perder la vivienda por venta del inmueble o por recuperación por parte del propietario o la propietaria, entre otros motivos. Los hogares más perjudicados son aquellos que no pueden asumir la vivienda en el mercado privado, ya sea por el encarecimiento de precios, por las situaciones de discriminación por parte de la propiedad o por la falta de recursos ante situaciones de acoso inmobiliario. En un contexto de auge de la inversión inmobiliaria en los centros urbanos, los peligros se multiplican por la alta rentabilidad que genera la vivienda de lujo y la vivienda turística, que implica la entrada en el mercado inmobiliario de fondos de inversión y grandes empresas en el «negocio» de la vivienda[16].

(16)En este sentido, el párrafo 38 del Documento de políticas 10: Políticas de vivienda del Comité Preparatorio de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) consideraba que «A nivel local se pueden fortalecer las políticas destinadas a reducir la especulación inmobiliaria y promover la regulación social de bienes inmuebles si los municipios adoptan ordenanzas de vivienda inclusiva y políticas tributarias apropiadas para los terrenos y los bienes inmuebles».

Desafortunadamente, las normas para poner límites a estas dinámicas que generan inseguridad en la tenencia acostumbran a ser de corte estatal, y el margen de acción de las ciudades metropolitanas se ve en ocasiones limitado. Existen buenas prácticas de actuaciones sobre barrios o calles determinadas, como es el caso de Porto Maravilha de Río de Janeiro o la calle Oderberger de Berlín; en la mejora urbana de asentamientos informales, como la Villa 31 de Buenos aires y el proyecto Juan Bobo de Medellín, con los desafíos que conlleva este tipo de procesos[17]. Otros ejemplos de medidas emprendidas para regular el mercado inmobiliario son:

(17)A menudo, las intervenciones en asentamientos informales para mejorar la calidad de vida de los habitantes van acompañadas de aumento de precios y eventual llegada de nuevos perfiles con mayores ingresos, al mismo tiempo que el vecindario inicial debe desplazarse a lugares más asequibles. Ved UN-Habitat (2003).

1) En primer lugar, **medidas de transparencia y prevención del acoso inmobiliario** (*mobbing*), síntoma de inseguridad en la tenencia. Las alcaldías de Londres y Nueva York han anunciado las llamadas campañas Name & shame[18], dirigidas a identificar y publicitar fondos de inversión y propietarios que han llevado a cabo malas prácticas, y poder prevenir a inquilinos cuyos edificios sean comprados por estas compañías.

(18)Se abrirá, por ejemplo, en otoño en el Greater London (https://www.london.gov.uk/press-releases/mayoral/mayor-to-name-and-shame-criminal-landlords).

2) En segundo lugar, aquellas destinadas a limitar los **precios del alquiler o las licencias de alojamientos turísticos**[19]. Ejemplos de las primeras se han puesto en marcha en ciudades como París, Berlín o Nueva York. Respecto a las licencias de alojamientos turísticos, existen múltiples herramientas encaminadas a establecer el número máximo de noches o el número de licencias por zonas, con San Francisco como caso paradigmático[20].

(19)Consultad, por ejemplo, el trabajo de Agustín Cócola sobre Barcelona (febrero de 2016).

(20)Sobre el caso de San Francisco, ved J. Gil y J. Sequera (2018).

3) En tercer lugar, las **medidas fiscales**, como los impuestos «antiespeculación» en el Metro Vancouver o en Singapur, las capturas de la plusvalía y la penalización de prácticas antisociales con la vivienda, como mantenerla vacía. La fiscalidad puede resultar una herramienta útil para desincentivar este tipo de usos, además de recaudar recursos para invertir en políticas residenciales (aumento de la vivienda social...).

4) Finalmente, la **posibilidad de intervenir en transacciones entre privados**, el llamado derecho de tanteo y retracto por parte de la administración. Se trata de disponer de la información sobre las operaciones de compraventa de viviendas que se realizan en las ciudades (de nuevo, sería mucho más interesante si pudiera realizarse a nivel metropolitano) y poder adquirir el inmueble por el mismo o inferior precio que el adquiriente. Este tipo de actuaciones puede resultar útil para obtener viviendas a bajo coste en las ciudades consolidadas, y también evitar así que determinados edificios terminen en manos de fondos de inversión que posiblemente quieran expulsar a los inquilinos[21].

(21)Sin embargo, algunos actores sociales han apuntado como nota negativa el trasvase de dinero público a manos de entidades financieras o fondos de inversión.

En definitiva, la coordinación entre ciudades, la estandarización de los circuitos y protocolos y el diseño de herramientas metropolitanas abren oportunidades de cobertura del derecho a la vivienda que merece la pena llevar a la práctica. Si bien es cierto que el trabajo entre distintas administraciones supone tiempo y esfuerzo, la ejecución de las políticas públicas es, sin duda, de mayor calidad una vez se ha conseguido dimensionarla a las necesidades residenciales de la metrópolis. Sin perder de vista que la garantía del derecho a la vivienda en las ciudades metropolitanas depende en gran medida de la financiación y de la normativa supramunicipal, la dimensión local es fundamental para proteger los derechos de la ciudadanía.

Ejemplo: ¿Cómo aumentar el parque de vivienda protegida en los centros urbanos?

Disponer de un parque de vivienda protegida potente es uno de los mayores retos —y deseos— de cualquier administración. A continuación, dos propuestas innovadoras en marcha en la ciudad de Barcelona.

Una primera opción es **hacer uso de las reservas de suelo**. Diversas normativas urbanísticas y de vivienda plantean la posibilidad de reservar un porcentaje determinado de suelo para vivienda protegida. En los casos de ciudades ya construidas, se prevé la reserva en nuevas construcciones, pero también en rehabilitaciones integrales de edificios ya existentes de privados. El uso de las rehabilitaciones integrales, además, es un indicio de transformación y elevación del estatus (*upgrading*) de ciertos barrios que puede terminar provocando la gentrificación de la zona. La lógica de las reservas de vivienda protegida entra a promover la corresponsabilización del sector privado, en especial del negocio inmobiliario, en el aumento de la vivienda asequible, en un

(22)Las entidades son la Plataforma de Afectados por la Hipoteca, el Sindicat de Llogaters, la Federación de Asociaciones de Vecinas y Vecinos de Barcelona, la Asamblea de Barrios por un Turismo Sostenible y el Observatorio DESC. Podéis consultar el texto de la declaración institucional aprobada el 23 de febrero de 2018 (págs. 4-6) en http://ajuntament.barcelona.cat/sites/default/files/acords_cp_230218_es.pdf.

(23)Medidas similares existen en Francia.

equilibrio entre la función social de la propiedad y la actividad económica. Esta medida se puede implementar en el ámbito metropolitano sin dificultades, incluso en ámbitos territoriales mayores.

Esta iniciativa se aprobó en el pleno del Ayuntamiento de Barcelona, a propuesta de cinco entidades sociales y vecinales de la ciudad[22]. Otra de las herramientas es la reserva del equivalente al 40 % del techo en vivienda protegida, es decir, la apertura de nuevos alojamientos turísticos irá condicionada a que se ceda el equivalente al 40 % de su techo a vivienda pública en otro inmueble del mismo distrito[23].

Una segunda posibilidad es aprovechar solares en desuso o destinados a usos no residenciales para instalar viviendas modulares temporalmente. La vivienda industrializada, si bien puede suscitar dudas respecto a su posterior reutilización, constituye una opción rápida para aumentar el parque de viviendas en los centros urbanos y no en la periferia y mantener el arraigo de las personas con necesidades habitacionales[24]. En ciclos de cinco o seis años, la vivienda puede ser removida del solar donde está —que posiblemente se deba destinar a un uso no residencial— e instalarla en otra ubicación. El reto en este caso es cómo gestionar la desinstalación de los alojamientos. Idealmente, durante ese periodo el parque de vivienda público habrá podido crecer para alojar a las personas de las viviendas modulares o bien su situación habrá mejorado y podrán acceder a viviendas vía mercado. Finalmente, en la línea de aprovechar espacios vacíos, existen propuestas de arquitectura quirúrgica, muy vinculada a técnicas de innovación social para densificar la trama urbana[25].

[24]Existen diversos ejemplos en ciudades como Ámsterdam, Londres o Múnich. Dependerá en cada caso de la calidad de los materiales y del público al que se dirige la medida. La propuesta de Barcelona se llama «Aprop» (vivienda de proximidad) (https://www.barcelona.cat/infobarcelona/es/els-primers-allotjaments-aprop-ja-tenen-ubicacio_622016.html).

[25]Consultad la propuesta del proyecto «Atri» en Barcelona en https://atri.city/barcelona/es.

2.3. El derecho a la seguridad urbana desde la perspectiva de género

Autoría del subapartado 2.3

Sara Ortiz

Diferentes autoras han cuestionado cómo, históricamente, todo el discurso del derecho a la ciudad ha carecido de una perspectiva de género y que las mujeres han visto restringido su derecho a la ciudad por el hecho de ser mujeres (Fenster, 2005). Uno de los elementos más limitantes del derecho de las mujeres a la ciudad —el derecho a apropiarse del espacio urbano y metropolitano y a participar en él— ha sido la violencia machista y la percepción de miedo que viven las mujeres cuando se transita entre el continuo de lo público y lo privado.

El urbanismo feminista considera clave romper con la reproducción de la separación de la esfera pública-productiva y la esfera privada-reproductiva porque obedece a estructuras patriarcales y capitalistas, define límites y barreras en referencia a qué espacios pertenecen a las mujeres e impacta en el derecho de las mujeres a la ciudad. En una sociedad patriarcal y capitalista, las mujeres continúan siendo relegadas a la esfera privada y doméstica, y se limita su acceso al espacio público y a la ciudad. Esto ha provocado que, cuando las mujeres utilizan el espacio público, muchas veces sean vistas como fuera de lugar o culpabilizadas cuando sufren alguna agresión sexual, porque aún se considera que el espacio público es hegemónicamente masculino. A su vez, la dicotomía público-privado ha reproducido un falso imaginario en el que se ha transmitido que el espacio privado del hogar es seguro para las mujeres y en el espacio público deben tener miedo. Cuando sabemos que la violencia contra las mujeres se da mayoritariamente en el espacio privado y por una persona conocida. Esta falsa dicotomía es también etnocéntrica, ya que tiene muy poco sentido en contextos de asentamientos informales donde el concepto de «hogar» vinculado a un espacio privado separado física y socialmente del espacio

público no existe. Además, la división sexual de los espacios es opresiva para las personas transgénero, porque las fuerza a responder a expectativas hegemónicas de lo que se espera de un género en un espacio. En definitiva, la dicotomía público-privado se utiliza para controlar, excluir y suprimir la diferencia sexual y de género y preservar las estructuras de poder heteropatriarcales.

A pesar de que la seguridad está permeada por el género y es uno de los grandes limitantes del derecho a la ciudad, la mayoría de las políticas de seguridad a nivel local son ciegas al género.

2.3.1. Seguridad urbana desde la perspectiva de género

El miedo y la gestión de la seguridad es un elemento central en las políticas urbanas. Pero son pocas las metrópolis que han incorporado una perspectiva de género en las políticas de seguridad y planificación urbana, a pesar de que la investigación feminista de las últimas décadas demuestra que el miedo y la percepción de (in)seguridad limitan el derecho de las mujeres a la ciudad. La mayoría de las intervenciones sobre seguridad en el ámbito de la planificación urbana se han centrado en controlar y prevenir el crimen mediante el diseño de los espacios, en concreto, el crimen contra la propiedad privada y cometido por una persona desconocida. Desde el feminismo se han criticado estas estrategias porque no han tenido en cuenta las desigualdades de género y se han enfocado solo en el aspecto físico del urbanismo, sin incluir un análisis social de por qué la percepción de la seguridad es diferente por género y otras identidades interseccionales.

Las medidas de los gobiernos locales sobre prevención y control del delito provienen del ámbito de la justicia y la criminología, y se implementan estrategias restrictivas como incrementar la presencia de la policía y el control de acceso a espacios públicos, por ejemplo, cerrando parques a partir de ciertas horas de la noche. También se han utilizado estrategias más interactivas, como aumentar la afluencia de personas en el espacio público o realizar talleres educativos en comunidades desfavorecidas. Sin embargo, estas intervenciones no han incluido una perspectiva de género interseccional en su definición e implementación y han estigmatizado poblaciones, como si la violencia solo se diera en comunidades marginadas.

Un ejemplo que surgió en los años setenta, pero que todavía se aplica en muchos contextos, son los programas de «prevención del crimen mediante el diseño del entorno» (crime prevention through environmental design, CPTED). Los principales elementos de este programa son la vigilancia natural, el fomento de la territorialidad, el mantenimiento y la limpieza de zonas públicas, la reducción de áreas de conflicto, el control del acceso y la promoción de rutas alternativas. Estas estrategias han sido criticadas por responder solo a los

delitos y actos criminales perpetrados en los espacios públicos por personas desconocidas, por ignorar la violencia contra las mujeres y por no incluir un análisis de género.

En los años ochenta, en el Reino Unido se crearon los programas de ciudades seguras, orientados a prevenir la violencia mediante el diseño urbano, y en Francia se crearon los programas de prevención del crimen y la violencia con un enfoque social, dirigidos a hombres jóvenes como grupo de riesgo de comisión de delitos. En 1996 también la agencia ONU Hábitat creó un programa de ciudades seguras para abordar la seguridad urbana definida como violencia, crimen e inseguridad en los pueblos y ciudades. Este programa se basaba en la combinación de los dos enfoques: el físico y el social, pero tampoco incluía una perspectiva de género ni tenía en consideración la violencia contra las mujeres. No obstante, un aspecto positivo de este programa es que daba el mismo valor a la percepción de miedo que a la violencia en sí misma, y consideraba a la ciudadanía como experta en analizar la violencia urbana. Estos programas también promovían colaboraciones entre gobiernos estatales, municipios, barrios y la ciudadanía, para prevenir la violencia mediante el desarrollo comunitario y la educación, además del diseño[26].

[(26)]Ved también el Programa insignia de ONU Mujeres «Ciudades y espacios seguros para mujeres y niñas» (https://bit.ly/2n56Ubm).

En la actualidad, la seguridad en las ciudades se sigue enfocando sobre todo en los crímenes, es decir, en aquello que se define por ley como violencia, y no realmente en todos los tipos de violencia que existen. Los programas de abordaje del crimen son muy limitados porque solo responden a lo que cada contexto, ciudad o país tipifica por ley, prohíbe o castiga, pero hay tipos de violencia machista que en muchos contextos no están prohibidos ni penalizados. Al mismo tiempo, este enfoque también excluye la percepción de miedo, que es esencial para tratar la seguridad desde una perspectiva feminista interseccional.

Desde los años setenta, el movimiento y la investigación feminista han apostado por que la planificación física del entorno vaya acompañada de elementos sociales y económicos. Asimismo, se ha analizado la (in)seguridad de las mujeres en las ciudades y los entornos cotidianos, y se ha detallado qué se entiende por violencia de género y por percepción de miedo y seguridad, con el fin de ir más allá del crimen y de la violencia tipificada por la ley. Incluir la percepción de miedo permite estudiar, por ejemplo, el acoso sexual callejero, un tipo de violencia no criminalizada pero que repercute en el acceso y el derecho de las mujeres al espacio público. Anne Michaud (2006) ejemplifica de una manera muy clara la necesidad de abordar la percepción de inseguridad: si en una calle donde todas las personas que viven son mujeres y a una la violan, el 1 % de la población habrá sufrido una violencia sexual, pero, cuando el resto de las vecinas se enteren, automáticamente el 100 % verá incrementada su percepción de inseguridad porque saben que pueden potencialmente vivir esa agresión.

Abordar la percepción de miedo que vivimos las mujeres también significa ir más allá de las características físicas del espacio público y tener en cuenta los roles sociales hegemónicos en una sociedad que discrimina a las mujeres. El miedo y la percepción de seguridad están condicionados por la diferencia que existe entre el tipo de violencia que pueden experimentar las personas dependiendo del sexo, el género, la edad, el origen, etc., y eso tiene un impacto directo en las distintas percepciones. El miedo está basado en relaciones de poder de género que también se manifiestan en los espacios y se reproducen en las prácticas de la vida cotidiana, mediante procesos de socialización hegemónicos, duales y heteropatriarcales que definen a las mujeres como vulnerables y a los hombres como fuertes y agresivos. Esta producción social del miedo se manifiesta mediante canales formales e informales, desde los medios de comunicación o las estrategias policiales hasta los consejos que reproduce la familia cuando le decimos a una mujer joven que no vuelva a casa sola.

El miedo y la seguridad tienen referentes y significados de género distintos. En las mujeres está marcado por la violencia ejercida sobre su cuerpo sexuado y determina en gran medida cómo vivimos los diversos espacios, domésticos, comunitarios o públicos. Las mujeres tendemos a tener miedo de la violencia sexual, el tipo de violencia que ataca la parte más íntima de nuestros cuerpos, y adaptamos y limitamos nuestra vida cotidiana por el miedo a esta violencia.

Incluir la percepción de seguridad en el análisis permite tomar conciencia de cómo el miedo limita la libertad y la movilidad de las mujeres y responder ante este, principalmente en las actividades nocturnas, tanto en ámbitos de ocio como de trabajo, y especialmente en los trayectos y el uso de determinados espacios. El miedo provoca que el sentimiento de pertenencia sea inferior y, por lo tanto, se produzca una menor participación activa de las mujeres y, en consecuencia, se limite nuestro derecho a la ciudad.

El miedo también afecta a la movilidad de las mujeres. Estudios sobre movilidad en diferentes partes del mundo demuestran que las mujeres tienen una movilidad más sostenible, compleja y diversa durante el día. Sin embargo, la movilidad de las mujeres se puede llegar a paralizar por la noche a causa del miedo a la violencia. Por la noche, las mujeres evitan ciertas zonas de la ciudad, no utilizan ciertos medios de transporte o deciden no salir de casa. El urbanismo debe responder ante esta paradoja para garantizar el derecho de las mujeres a la ciudad tanto de día como de noche.

2.3.2. Aportaciones prácticas del feminismo al abordaje de la seguridad urbana

Desde el feminismo se ha impulsado una reformulación de las agendas urbanísticas para que la violencia de género se considere un tema central en el urbanismo. Desde los años setenta se han desarrollado metodologías y herramientas para analizar entornos seguros e inclusivos, como las auditorías de seguridad de las mujeres.

Ejemplos de legislación

Hay ejemplos de legislación en esta materia, como en Atlanta, ejemplo de MARTA (Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority) Code of Conduct. Ved: <https://www.itsmarta.com/uploadedFiles/MARTA_101/Helpful_Articles/rev-Code-of-Conduct-FINAL-Feb-2016.pdf>.

En Gwangju se ha aprobado una Carta de Derechos Humanos en la que se tienen en cuenta la igualdad de género y las políticas de igualdad. Ved: <https://www.hurights.or.jp/archives/other_documents/section1/2012/05/gwangju-human-rights-charter-2012-Korea.html>.

En Guayaquil se lanzó la campaña «Amiga ya no estás sola» contra la violencia de género. Ved: <http://amigayanoestassola.com/>.

Ejemplo de políticas de prevención

En materia de políticas de prevención, hay algunos ejemplos, como «women only transit», en la que algunos autobuses o vagones de tren están reservados para mujeres. Esto sucede en Mashhad, Belo Horizonte, Cantón, Kuala Lumpur, Medellín, Teherán, Zhengzhou, Shenzhen, Ciudad de México, Dubái, Calcuta o Delhi.

Con relación a la prevención y el diseño urbano, destacamos el caso de Hyderabad, donde se han quitado elementos de mobiliario urbano para mejorar la visibilidad y la seguridad.

- En Mashhad se iluminaron mejor los pasos subterráneos y elevados, y en Montreal se elaboró una guía para un urbanismo seguro (Fuentes: https://walkabilityasia.org/2013/05/20/covered-foot-overbridges-unsafe-for-women/).
- Seoul Solution, «Fighting Violence Against Women: Making Seoul a Safer City for Women Project», 9 de septiembre de 2016 (https://www.seoulsolution.kr/en/content/fighting-violence-against-women-making-seoul-safer-city-women-project).

En muchas metrópolis se han creado líneas de atención para denunciar la violencia contra las mujeres y las niñas en el espacio público y otros recursos para las mujeres, como en Bamako (con conexión directa con la policía), Bangkok, Faisalabad, Rosario, Delhi, Calcuta o Ulsan. También se han desarrollado aplicaciones digitales para denunciar incidentes de acoso y asalto, como en Bruselas, Toronto o Karnataka.

- UN Women, «Hotline helps prevent gender-based violence in Mali», 25 de noviembre de 2015 (http://www.unwomen.org/en/news/stories/2015/11/hotline-helps-prevent-gender-based-violence-in-mali).
- UN Women, «Thailand launches One-Stop Crisis Centre to respond to violence against women», 10 de abril de 2013 (http://www.unwomen.org/en/news/stories/2015/11/hotline-helps-prevent-gender-based-violence-in-mali).

- The Express Tribune, «Protecting Women: 1213 helpline opens in Faisalabad», 30 de noviembre de 2014 (https://tribune.com.pk/story/799488/protecting-women-1213-helpline-opens-in-faisalabad/).
- The Hindu, «Women's safety will be given top priority», 13 de junio de 2016 (http://www.thehindu.com/news/cities/Delhi/womens-safety-will-be-given-top-priority/article4322668.ece).
- Kolkata Police (http://www.kolkatapolice.gov.in/HelpLine.aspx).
- Ulsan Online, «Ulsan Awareness and Safety Night 2015», 22 de mayo de 2015 (http://www.ulsanonline.com/culture/ulsan-awareness-and-safety-night-2015/).
- Politico, «9 in 10 women experience sexual harassment: study», 9 de enero de 2018 (https://www.politico.eu/article/metoo-9-in-10-women-in-brussels-experience-sexual-harassment-study/).

Las feministas canadienses han sido siempre referentes en este trabajo. En los años ochenta, fruto de una escalada de violencia sexual contra las mujeres en el espacio público en ciudades como Montreal y Toronto, el movimiento feminista se movilizó para poner este asunto en la agenda urbana. En el caso de Montreal, en los años noventa se creó el Consejo de Mujeres Montrealesas, que trabajó para que las políticas urbanas de la ciudad tuvieran en cuenta la seguridad de las mujeres y la mejora de la vida cotidiana. Una de las demandas y acciones que surgieron del Consejo fue la realización de auditorías de seguridad de las mujeres, en particular, con la organización de marchas exploratorias por los diferentes barrios de la ciudad. «Femmes et villes», coordinado por Anne Michaud, fue el programa de la ciudad por medio del cual se llevaron a cabo estas marchas.

Este trabajo, que se inició en Montreal, acumuló información cualitativa sobre qué elementos contribuían a la percepción de seguridad de las mujeres. De ahí surgen los famosos seis principios básicos para un entorno seguro para las mujeres:

- Saber dónde estás y adónde vas.
- Ver y ser vista.
- Escuchar y ser escuchada.
- Poder escapar y obtener auxilio.
- Vivir en un ambiente limpio y acogedor.
- Actuar colectivamente.

El trabajo realizado en Montreal se publicó en 2002, en la *Guide d'aménagement pour un environnement sécuritaire*. Posteriormente, este trabajo se internacionalizó con la organización no gubernamental Women in Cities International, con sede en Montreal, que ha sido una de las organizaciones feministas que ha trabajado más para que la seguridad de las mujeres y niñas se incluyera en la agenda pública local, nacional e internacional. Las herramientas de auditoría de seguridad urbana se han adaptado a diferentes contextos y han sido llevadas a la práctica por la Red Mujer y Hábitat de América Latina, que trabaja en proyectos de ciudades seguras para las mujeres desde los años noventa. En la India, Jagori también ha llevado a cabo auditorías de seguridad urbana en

Nueva Delhi. De la experiencia acumulada con el trabajo en Jagori, Kalpana Viswanath creó Safetipin, que es una aplicación disponible en inglés y español con la que se pueden realizar auditorías de seguridad con el teléfono móvil. Safetipin se utiliza en diferentes ciudades de la India, así como en Bogotá y Quito.

En el caso del Estado español, han sido las feministas vascas las primeras en trabajar este tema, sobre todo mediante los mapas de la ciudad prohibida[27]. Son ellas las pioneras en trabajar los mapas perceptivos en nuestro contexto; un ejemplo es el trabajo de Plazandreok en Donostia o Hiria Kolektiboa, y, en la actualidad, Dunak en el País Vasco y Col·lectiu Punt 6 en Cataluña.

(27)Sobre los mapas de la ciudad prohibida, ved el estudio de caso: V. Valentí (2016).

Partiendo de los seis principios de Montreal, Col·lectiu Punt 6, con la reciente publicación de Entornos habitables, hace un trabajo de definición de seis líneas estratégicas, con actuaciones específicas que desarrollar, para avanzar en la construcción de entornos seguros desde la perspectiva de género. Un entorno se considera seguro si es:

1) Visible, que permita, mediante el diseño del espacio, que las personas puedan visualizar todos los elementos y personas que hay en el entorno y localizar posibles salidas en una situación de riesgo. Que promueva la visibilidad simbólica y social de las mujeres como sujetos activos, reconociendo los diversos papeles que desempeñan en la sociedad sin caer en estereotipos, fomentando espacios que reconozcan figuras femeninas y roles infravalorados. Ejemplos de un entorno visible incluyen calles con iluminación que acompaña de manera continua los itinerarios peatonales, sin rincones, con edificios con actividad en las plantas bajas. Y también espacios que visibilizan el trabajo de las mujeres, por ejemplo, como la recuperación de la historia de lavaderos comunitarios o plazas y calles con nombres de mujeres.

2) Vigilado, que permita la vigilancia informal, aquella ejercida entre iguales y de manera solidaria y no autoritaria, que responde a la acepción de *cuidar* que reclamaba Jane Jacobs. Se da, por ejemplo, en un camino escolar donde las y los comerciantes de un barrio forman parte de la red que acompaña a niñas y niños a la escuela.

3) Señalizado, que disponga de señales y marcas legibles (visuales, acústicas y táctiles) que ayuden a comprender la ciudad y su estructura, y a orientarse fácilmente. Una señalización realizada con iconografía no sexista y diversa (edades, cuerpos). Ejemplos de un entorno señalizado van desde la ubicación de paneles electrónicos con la frecuencia de paso en paradas de transportes hasta señales de tránsito que incluyen diversidad de cuerpos sexuados.

4) Equipado, con infraestructuras que apoyan las actividades de la vida cotidiana a una distancia y tiempo accesibles, en un ambiente limpio y acogedor; que garantice que haya personas diversas que usan los espacios públicos porque están dotados con bancos para el descanso y la socialización, árboles que

provean de sombra en verano, pero bien mantenidos para que no obstaculicen la iluminación, o zonas de juego para diferentes grupos de edad y que respondan tanto a las personas que juegan como a las que cuidan.

5) ***Vital***, que garantice la presencia de personas, la diversidad de actividades, el encuentro, la relación y la ayuda mutua. Encontramos entornos vitales en zonas multifuncionales, que combinan actividad residencial, comercial y administrativa, conectadas con transporte público y ejes peatonales.

6) Comunitario, que favorezca la apropiación y el sentimiento de pertenencia de las personas y refuerce la cohesión social y la participación comunitaria. Según los usos y actividades que se prioricen en el diseño de los espacios, se puede favorecer la convivencia, el intercambio y la socialización de las personas de manera igualitaria, y contribuir al desarrollo de las redes sociales y al fortalecimiento de la pertenencia a la comunidad.

Ejemplos de seguridad en el transporte público

Algunos ejemplos sobre la seguridad en el transporte público:

Katmandú, con la publicación «Public Transport Code of Conduct, 2010» (https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/SAR/nepal/Gender-and-Public-Transport-in-Nepal-Report.pdf).

Delhi, con la capacitación de conductores de trenes para responder ante situaciones de acoso sexual y violencia de género durante el uso del transporte público (http://www.safedelhi.in/public-transport.html).

Marrakech, también con la capacitación de los conductores de autobuses (http://www.unwomen.org/en/news/stories/2015/6/bringing-buses-on-board-against-sexual-harassment-in-marrakesh).

Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas, Ciudad de México (http://inmujeres.cdmx.gob.mx/cdmx-ciudad-segura-y-amigable-para-mujeres-y-ninas).

«Bájale al acoso», Programa Ciudad Segura, Quito (https://bit.ly/2K2Kenc).

El trabajo realizado durante estas décadas ha servido para desarrollar y consolidar una metodología para trabajar la seguridad urbana desde una perspectiva de género interseccional. Las metodologías desarrolladas desde las organizaciones feministas para llevar a cabo auditorías de seguridad urbana han incluido marchas exploratorias, mapas perceptivos, observación participante, encuestas de victimización, entrevistas a personas clave y grupos de discusión, entre otras.

2.3.3. Conclusión

El tema de la seguridad ha sido uno de los temas más trabajados desde el urbanismo feminista, lo que hace que se haya avanzado en muchos aspectos, pero aún existen muchos retos para garantizar que la seguridad no condicione el completo derecho de las mujeres a la ciudad.

Uno de los aspectos fundamentales que todavía deben incorporar las instituciones que tratan el tema de la seguridad es incluir una visión de la seguridad amplia, desde una perspectiva feminista, y que aborde las percepciones de seguridad diferenciadas. Al mismo tiempo, queda mucho para romper con la dicotomía público-privado, por su carácter opresor y limitador. Pero es esperanzador el trabajo que se ha ido reivindicando en los últimos años para romper con esta dicotomía, mediante la implementación de métodos que analizan de forma multiescalar el problema de la violencia: cuerpo, casa, barrio, ciudad y territorio. Y el trabajo de la auditoría de seguridad urbana aplicada a la vivienda es un paso hacia delante en este sentido.

Por otra parte, es importante visibilizar, reconocer y destacar el papel protagonista de los movimientos feministas en este ámbito. En los últimos años, cada vez más instituciones están trabajando en programas de ciudades seguras para las mujeres, pero es necesario aportar una visión crítica con respecto a cómo se ha institucionalizado el discurso y muchas veces se invisibilizan las genealogías feministas. Desde las administraciones hay que hacer una reflexión de cómo incorporar los conocimientos y las prácticas feministas sin cooptar ideas y prácticas para utilizarlas como propaganda política. Hay que avanzar hacia un trabajo conjunto y de reconocimiento, en igualdad de condiciones, en el que se rompan jerarquías de conocimiento y disciplinas y entre los grupos de base y las instituciones.

Ejemplo

Auditorías de seguridad urbana con perspectiva de género

Las auditorías de seguridad urbana analizan la seguridad de las personas, en especial, los aspectos sociales, físicos y funcionales que condicionan la percepción de seguridad en el espacio público aplicando una perspectiva de género. La auditoría implica un trabajo conjunto entre personal técnico, organizaciones de mujeres, otras organizaciones de la sociedad civil y personas que trabajan en el territorio. La auditoría se desarrolla aplicando un repertorio de herramientas y métodos participativos y feministas para obtener información sobre los diversos aspectos del contexto físico y social y sobre cómo repercute la seguridad en la vida cotidiana de las personas, en especial, de las mujeres.

Una de las herramientas más utilizadas son las marchas exploratorias, que consisten en recorrer un barrio concreto con un grupo reducido de entre cinco y diez mujeres, con el objetivo de analizar qué elementos físicos y sociales condicionan la percepción de seguridad de las mujeres que viven y utilizan un determinado entorno. Aparte de ser una herramienta de diagnóstico, también es una herramienta de empoderamiento de las mujeres, ya que permite visibilizar el conocimiento que tienen las vecinas del entorno, a la vez que valora su participación en el diseño y la transformación de

sus barrios. En la actualidad, se hacen marchas exploratorias con diferentes grupos. Pero es importante entender que, al tratarse de temas de violencia machista, es necesario que el grupo permita que las personas que lo integran se puedan sentir cómodas compartiendo sus vivencias y percepciones. Por lo tanto, es recomendable que no sean grupos mixtos, sino que se hagan con mujeres, o en grupos separados que comparten realidades: mujeres con diversidad funcional, mujeres lesbianas, mujeres trans, hombres jóvenes, mujeres mayores, etc.

Desde los años noventa se han realizado auditorías de seguridad urbana en muchas metrópolis del mundo: Barcelona, Bogotá, Ciudad de México, Dar es-Salaam, Donostia, Montreal, Nueva Delhi, Rosario, entre muchas otras. De las auditorías se extraen estrategias y actuaciones concretas que desarrollar para intervenir en el territorio y mejorar la percepción de seguridad.

Algunos ejemplos de actuaciones llevadas a cabo son las paradas a demanda por la noche, para que mujeres y menores de edad puedan parar el autobús entre paradas establecidas con la finalidad de reducir el trayecto a pie. Este programa funciona en ciudades canadienses, como Montreal, y recientemente se ha empezado a instaurar en Bilbao y Barcelona. Otra actuación innovadora ha sido la modificación de las ordenanzas de portales de edificaciones residenciales en Donostia, con el fin de diseñar portales que sean claramente visibles desde la calle y la calle desde los portales y no exista la posibilidad de que un agresor pueda esconderse fácilmente. La ordenanza apunta:

- Que los portales se construyan hacia las calles principales, más visibles y transitadas, y no en zonas traseras o secundarias.
- Que los portales estén a la cota de la calle desde la que se accede.
- Que se diseñen sin retranqueos, sin recovecos, o elementos que impidan la visibilidad del portal desde la calle.
- Que se construyan con materiales transparentes para que el interior pueda verse desde el exterior y viceversa.
- Que se iluminen los portales.

2.4. El derecho a la movilidad metropolitana

Autoría del subapartado 2.4

Nel·la Saborit

La movilidad urbana desempeña un papel importante a la hora de definir el derecho a la ciudad. El derecho a la ciudad aplicado a la movilidad nos aporta una nueva manera de entender y diseñar las infraestructuras y los servicios de transporte urbano. Unas infraestructuras y servicios que, para garantizar el derecho a la ciudad, tendrán que diseñarse con una visión que va mucho más allá del transporte de personas de un punto a otro.

Estas nuevas movilidades metropolitanas se pueden definir a partir de los retos y aspiraciones de cambio global que encontramos en el documento final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), en la Nueva Agenda Urbana (NAU) y, más específicamente, mediante los Objetivos de Desarrollo Sostenible plasmados en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, documento para la planificación estratégica mundial de las Naciones Unidas ya comentado anteriormente.

2.4.1. Nueva Agenda Urbana, Agenda 2030 y movilidad

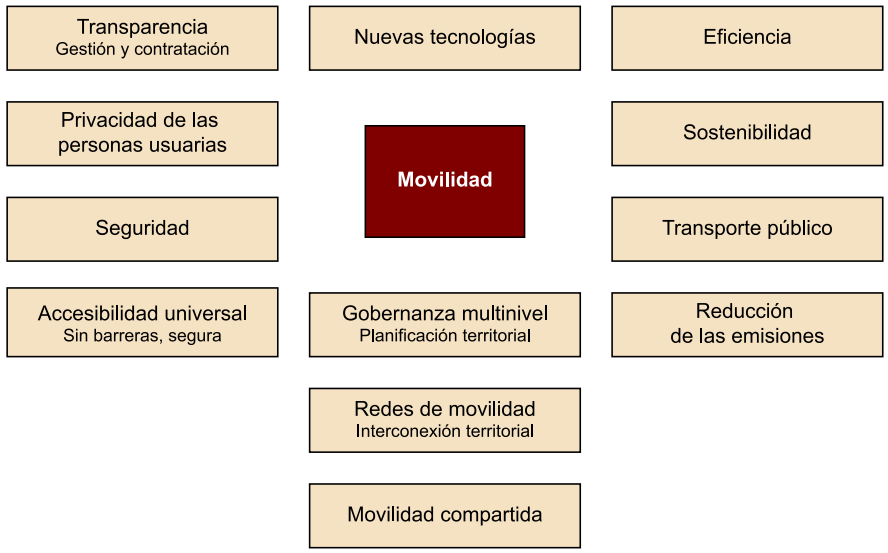
La Nueva Agenda Urbana desarrolla retos, necesidades y aspiraciones para un cambio global desde soluciones locales (barrios, ciudades y metrópolis); mientras tanto, nuevos modelos de servicio, tecnologías, modelos de negocio, mecanismos de integración, nuevos marcos para el desarrollo de políticas públicas, así como la definición de servicios innovadores emergentes están produciendo una rápida transformación del sector del transporte, su concepción, sus usos y sus usuarias y usuarios.

Diversos apartados de la Nueva Agenda Urbana hacen referencia a la movilidad, definida como el acceso al transporte y equiparada a derechos como el acceso al agua potable o la salud. Considerada como un derecho, la movilidad debe ser tratada por los poderes públicos como un servicio básico más, y no como un valor añadido en la planificación territorial de nuestras metrópolis.

Además de esta nueva consideración de la movilidad como derecho, la movilidad se asocia en la Nueva Agenda Urbana a una serie de conceptos que van más allá de la definición clásica del transporte de personas desde un origen hasta un destino.

A continuación se muestra un esquema con las características con las que la Nueva Agenda Urbana adjetiva y define la movilidad.

Figura 4



Esta nube de conceptos y las relaciones entre ellos son la base del derecho a la ciudad respecto a la movilidad. Consecuentemente, la planificación de los servicios e infraestructuras asociadas a la movilidad tendrá que adaptarse a esta nueva definición, para cumplir con los compromisos marcados por la Nueva Agenda Urbana.

Ya en la Agenda 2030, la movilidad se encuentra especialmente relacionada con cinco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS):

- **ODS 5.** Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas

- **ODS 7.** Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todas las personas

- **ODS 9.** Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación

- **ODS 11.** Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles

- **ODS 13.** Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos

Asimismo, la Agenda 2030 establece literalmente en su meta 11.2 que «Para el año 2030 la accesibilidad a los sistemas de transporte se tendrá que garantizar y tendrá que hacerse de manera segura y asequible para toda la ciudadanía. Los sistemas de transporte público deberán diseñarse como sistemas sostenibles, poniendo especial énfasis en la mejora de la seguridad vial, tanto en urbano como interurbano, y en el desarrollo y expansión del transporte público, poniendo especial atención en las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, mujeres, niñas y niños, personas con necesidades especiales y mayores».

2.4.2. El derecho a la movilidad y las ciudades

El derecho a la movilidad debe interpretarse en un contexto en el que los recursos económicos, energéticos, hídricos y de suelo son limitados. Estas limitaciones, sin embargo, deben compaginarse con el diseño de redes y sistemas de transporte universalmente accesibles, lo cual supone diseñar para el eslabón más invisible del sistema, en este caso, mujeres, menores de edad, personas ancianas y aquellas con movilidad o capacidades sensoriales reducidas. Este diseño inclusivo debe integrar los itinerarios metropolitanos que responden al trabajo reproductivo o de cuidados no remunerado y asumido, principalmente, por las mujeres: la gestión del hogar, el cuidado y la educación de personas dependientes... Compaginar estos parámetros de diseño es fundamental para garantizar la sostenibilidad de las ciudades y los territorios, así como para garantizar el acceso y la utilidad para toda la ciudadanía, en definitiva, para la democratización de la movilidad metropolitana.

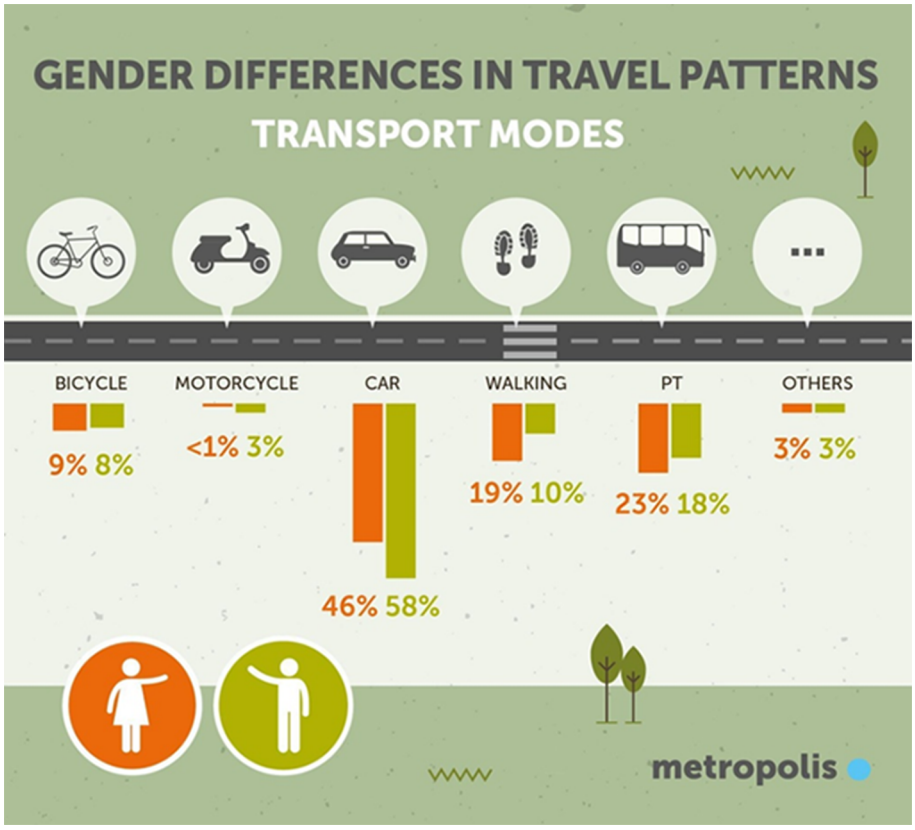
Y en el caso de la movilidad, la movilidad privada motorizada es uno de los medios de transporte que más recursos por persona consume en los entornos urbanos y metropolitanos, y la menos accesible para los colectivos sociales

con mayor índice de vulnerabilidad. El diseño de las ciudades a partir de la circulación del vehículo privado motorizado ha hecho que estos vehículos y sus usuarios y usuarias adquieran unos derechos que desplazan al resto de la población y los medios de transporte. A este uso masivo de espacio por parte del vehículo privado motorizado hay que añadir el sesgo en materia de género, edad y condición socioeconómica y vital que produce el uso masivo del vehículo privado, así como su falta de eficiencia en kilómetro por persona transportada.

La compra de un vehículo privado motorizado supone un esfuerzo económico importante, además, su uso no está indicado para colectivos con necesidades sensoriales especiales. Todo ello hace que, desde un punto de vista global, el perfil que utiliza el vehículo privado sea el de hombre, mayor de edad, con trabajo remunerado y sin ninguna necesidad física o sensorial especial.

En cambio, si comparamos este perfil con el del transporte público o el del transporte no motorizado (bicicleta y a pie), este perfil se hace más diverso, mujeres, niñas y niños, personas mayores y aquellos colectivos con necesidades especiales es lo que más podemos encontrar en cualquier ciudad del mundo.

Figura 5. Modos de transporte según el género



Fuente: Metropolis.org

Enlaces de interés

Más sobre movilidad y género en (sustituir enlaces por los enlaces de repositorio metropolis):

https://bit.ly/2OIsgse

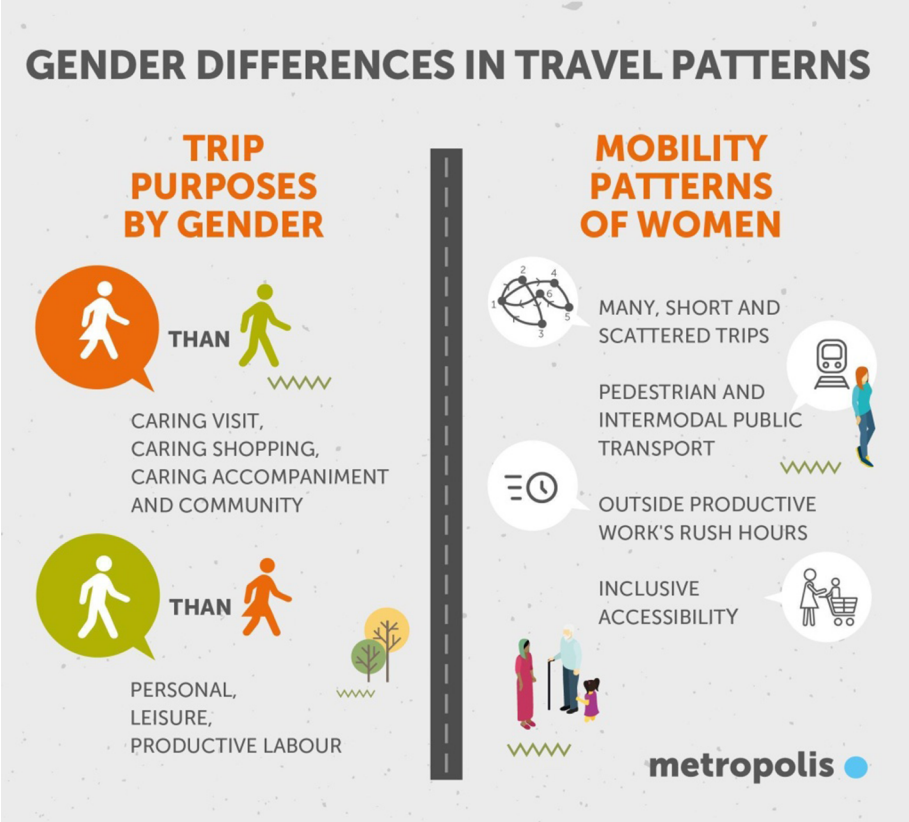
https://bit.ly/2RrZpHl

Otro de los sesgos que deben tenerse en cuenta cuando se habla de las personas usuarias de la movilidad privada, esencialmente realizada por hombres, es que esta queda reducida al transporte punto a punto, de casa al trabajo,

o como mucho de casa al trabajo, al punto de ocio y al trabajo. Este tipo de itinerarios, punto a punto, son muy diferentes de los que realizan los demás grupos sociales, y en especial las mujeres, cuyos itinerarios se caracterizan por ser radiales, cortos y complejos, por tanto, con muchos más puntos entre el destino y el origen. Estos puntos intermedios se encuentran relacionados con el trabajo reproductivo, no remunerado (cuidado de personas dependientes y gestión del hogar...), estos itinerarios se conocen como itinerarios de los cuidados o poligonales y suponen una de las brechas de género en la movilidad, que podemos sumar a la brecha de renta, que —como ya se ha comentado anteriormente— se traduce en un menor acceso al vehículo privado por parte de las mujeres[28].

(28)Analizando los patrones de movilidad con mirada de género, se ha demostrado que estos varían en función de los roles de género atribuidos a hombres y mujeres en la estructura social. Por esta razón, es imprescindible analizar cuáles son los motivos que originan los desplazamientos, sus características, su lugar espacio-temporal y las personas usuarias de los diferentes modos de transporte.

Figura 6. Diferencias en los patrones de movilidad según el género



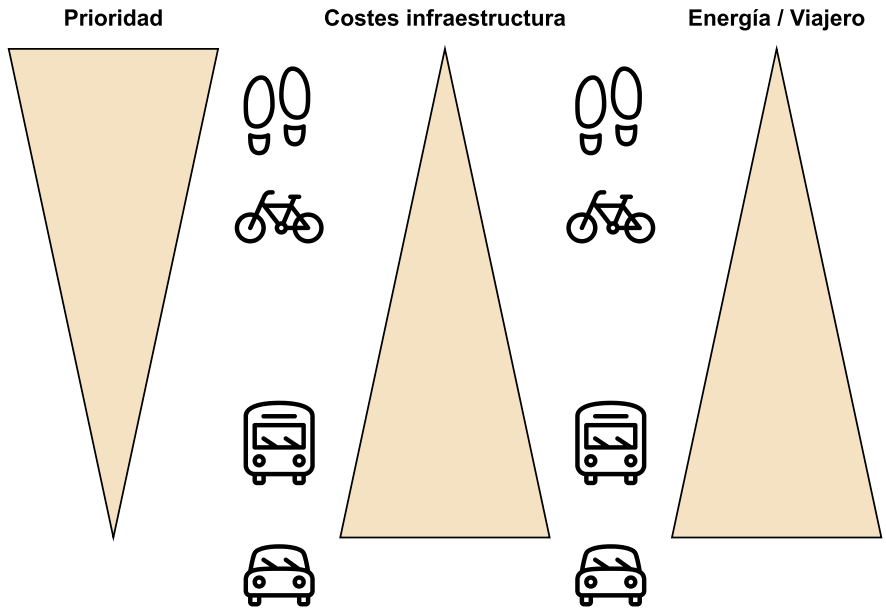
Fuente: Metropolis.org

Por todo ello, y a la hora de establecer el derecho a la movilidad como un derecho universal, se debe hacer una inversión en los modos que hay que priorizar. La pirámide óptima a la hora de diseñar calles con derecho a la movilidad universal es aquella que prioriza el transporte no motorizado, ciclistas y viandantes, y el transporte público frente al transporte privado. Así, esta nueva manera de planificar las metrópolis también supone unos costes menores de infraestructura, con lo cual se añade al acceso universal a la movilidad el principio de eficiencia económica de las infraestructuras. Esta nueva manera de

jerarquizar los diferentes modos de transporte hace que se tengan en cuenta a toda la población así como todos los desplazamientos necesarios para el desarrollo vital de los ciudadanos y ciudadanas, y se cubran los itinerarios punto a punto y también los poligonales.

Si trazamos el esquema que hay que seguir de esta nueva planificación y lo comparamos con el coste de infraestructura y la eficiencia energética por kilómetro y pasajero transportado, obtenemos el siguiente resultado.

Figura 7



Con este nuevo trazado para la concepción de la movilidad quedan relacionados y solventados cuatro de los parámetros básicos que definen el derecho a la movilidad, acceso universal, resiliencia, eficiencia de costes y disminución de la contribución al cambio climático: sostenibilidad del modelo.

2.4.3. Retos y obstáculos para la implementación del derecho a la movilidad

Uno de los objetivos más importantes de la movilidad en los próximos años será la integración de las nuevas tecnologías para la mejora y la coordinación de los transportes. La integración de la tecnología móvil y de posicionamiento por medio de dispositivos conectados a redes de telecomunicaciones debe posibilitar la combinación en tiempo real de las necesidades de las personas usuarias con las líneas y los servicios de transporte.

Esta nueva relación entre operadores de transporte y las personas usuarias permite la creación de redes de movilidad *ad hoc* para cada persona usuaria al generar itinerarios poligonales más eficientes en tiempo y la integración de los billetes de transporte de los diferentes modos en un solo billete/pago por itinerario, una agregación de costes que supone un pago menor por parte de la

persona usuaria. Asimismo, esta nueva tecnología permite alargar el transporte público mediante líneas a demanda (servicios que solo se realizan a petición de las personas usuarias) a zonas con baja densidad de población o segregadas de los grandes núcleos de población, como son las urbanizaciones o los asentamientos irregulares. Respecto a los coches y motos, la introducción de nuevas tecnologías ha de permitir la reconversión del mercado de vehículos, la gestión de flotas de manera virtual ha introducido, aunque todavía muy tímidamente, los vehículos compartidos (varias personas usuarias utilizan el mismo vehículo) o el compartir viaje con otras personas, lo que rebaja el consumo y el coste por persona del trayecto del vehículo privado.

No obstante, la aplicación de esta nueva tecnología debe ir acompañada de una protección por parte de la administración de las personas usuarias y los datos de movilidad generados, que se deben coordinar con la transparencia, la seguridad, sobre todo en el caso de mujeres y niños y niñas, y la seguridad jurídica necesaria para la protección de las personas usuarias en los servicios en los que interviene la economía cooperativa (o informal). En este último caso, durante los próximos años, las administraciones deberán hacer un ejercicio legislativo importante para encajar todas estas nuevas dinámicas: la integración tarifaria, la privacidad y la seguridad jurídica de las personas usuarias.

Otro de los retos importantes será el de garantizar el derecho a la movilidad de las mujeres y de los colectivos con necesidades especiales, tanto la pedestre como la movilidad en transporte público. En el caso de las mujeres este derecho está condicionado por las condiciones de percepción de la seguridad. Una buena iluminación de los viales y las estaciones, aplicaciones móviles para el aviso frente a agresiones, el establecimiento de la flexibilidad en las paradas (paradas intermedias que acerquen a las usuarias a sus destinos finales) o el uso de flotas de autobuses por parte de las empresas para el transporte a los centros de trabajo son algunas de las estrategias que se han de adoptar para minimizar los riesgos frente a agresiones a mujeres, y asegurar una mayor comodidad a las usuarias[29]. Cabe añadir que en algunas ciudades, como Calcuta, Tokio o Río de Janeiro, tienen en funcionamiento autobuses o vagones de metro exclusivos para mujeres que intentan reducir el acoso a las mujeres en los medios de transporte público, medidas de segregación que no se recomiendan de manera definitiva, ya que están destinadas a un punto concreto del trayecto y solo hacen que focalizar el problema en la persona agredida, las mujeres a las que hay que separar, y no en el agresor, los hombres, que se quedan con el resto del espacio público no destinado a mujeres.

[29]Sobre el uso de las TIC como instrumento para dar respuesta a las necesidades de movilidad diferenciadas por género, ved la Granada y Bezanilla (2016).

En el segundo de los casos, la adaptación de estaciones y vehículos para personas con movilidad reducida y con disminución de las capacidades sensoriales, hay que garantizar rampas y ascensores y la rehabilitación de convoyes, la construcción de caminos para invidentes tanto en viales como en estaciones y la implantación de servicios de información con posibilidad acústica además de visual son actuaciones que permiten un uso por parte de todos los ciudadanos y ciudadanas de las redes de transporte. Esta adaptación tiene, además,

una segunda derivada, todas estas actuaciones elevan la confortabilidad del viaje de todas las personas usuarias, especialmente la de los niños y las niñas, las personas con movilidad reducida temporal, las personas mayores o las personas que se mueven con bolsas de la compra o carritos de bebés o que acompañan a niños y niñas y personas mayores, normalmente, mujeres.

A la hora de exponer los obstáculos más apremiantes, podemos identificar dos de ellos como infraestructurales, y otro como social. Los dos primeros serían la dispersión o el aumento exponencial de la movilidad personal por motivos de trabajo y la necesidad de electrificación de los transportes, para la mejora del aire en las ciudades y la disminución del cambio climático. Secundariamente se encuentra la resistencia al cambio de quienes experimentan la pérdida de «derechos adquiridos» y a quienes un cambio de prioridades en la planificación de la movilidad afecta más: las personas usuarias del vehículo privado, que también son aquellas que tienen mayor capacidad de incidencia en los medios de comunicación y en las políticas públicas.

Frente al aumento de la movilidad por motivos de trabajo, la planificación urbanística: el aumento de la densidad poblacional en algunas zonas y la densificación de usos en un mismo territorio son herramientas clave para la disminución de los desplazamientos. Como también lo es la implicación de las empresas y los centros de trabajo. Los programas empresariales destinados a favorecer la contención de la movilidad a los centros de trabajo, el establecimiento de facilidades y el premiar el uso del transporte colectivo (de flota o de empresa) o el transporte no motorizado y la coordinación entre empresas serán fundamentales para la contención de la movilidad laboral.

La electrificación del transporte es uno de los puntos más difíciles de abordar de cara a la movilidad del futuro. La infraestructura necesaria para el uso de autobuses o vehículos privados eléctricos tendrá que planificarse conjuntamente con los servicios de electricidad ya existentes, y habrá que garantizar los ciclos y el menor consumo posible de energía, mediante la generación de sistemas de retorno de energía al sistema global, como la energía sobrante de las frenadas, por ejemplo. Por otro lado, se deberá garantizar la procedencia de una energía limpia, y establecer sistemas de generación local de energía para minimizar las pérdidas producidas por el transporte energético.

Finalmente, y respecto a la resistencia al cambio del denominado «*lobby* del coche», no podemos más que recomendar que se deben poner en práctica todas las anteriores recomendaciones, para así desenmascarar la verdad sobre el derecho de la movilidad, ahora en manos de unos pocos, las personas usuarias del vehículo privado, y hacer de este un derecho universal.

Ejemplo: Paradas intermedias. Transporte público nocturno

El pasado mes de febrero se puso en marcha en el servicio de autobuses nocturnos de Barcelona, la red NitBus gestionada por el Área Metropolitana de Barcelona, una

prueba piloto para implementar las paradas intermedias a la demanda para mujeres y menores de edad, con el objetivo de reducir el riesgo de agresiones en los trayectos a pie desde la parada hasta el punto de destino. Esta prueba piloto se ha puesto en marcha en la línea N1, que une el polígono industrial de la Zona Franca con Barcelona, y en la línea N9, que une el centro de Barcelona con dos municipios de la zona norte de su área metropolitana, Tiana y Mongat. El objetivo de esta iniciativa es que los colectivos beneficiarios, muy especialmente las mujeres y las personas menores de edad, puedan pedir al conductor del autobús bajarse en un punto del recorrido más cercano a su punto de destino para caminar el menor tiempo posible hasta el destino final. La iniciativa está en marcha en los tramos de línea con menor densidad de población.

Las líneas escogidas lo son por dos razones, concretamente la N1, porque realiza un itinerario hasta un polígono industrial donde las paradas convencionales quedan muy apartadas de las industrias que realizan actividades nocturnas. En el caso de la N9, por ser una línea de uso frecuente para la vuelta de menores de edad de su tiempo de ocio nocturno en la ciudad de Barcelona.

El sistema funciona de una manera muy simple y no tiene coste alguno para la administración o el operador. La persona usuaria solo tiene que indicar al conductor o la conductora del autobús el punto del itinerario de la línea más cercano a su destino final, de esta manera el conductor o conductora podrá valorar un punto seguro cercano al indicado donde hacer la parada.

Este mismo sistema ya se aplica en el transporte urbano nocturno en otras ciudades de países del Primer Mundo como son Bilbao, Tarragona o París. De manera informal, en muchos de los países en vías de desarrollo este sistema es el sistema de funcionamiento normal de la mayoría de las líneas de transporte que circulan de noche.

2.5. Ciudades desde y para todas

«Las ciudades tienen la capacidad de proveer algo para cada uno de sus habitantes, solo porque, y solo cuando, son creadas para todos.» Jane Jacobs

Autoría del subapartado 2.5

Josefina Roco

2.5.1. ¿Qué ciudad para quién?

Proyectar la ciudad metropolitana implica mirar la sociedad que tenemos y pensar en la que queremos. La planificación urbana, lejos de ser neutral, refleja, produce y reproduce dinámicas y relaciones sociales que no siempre se suelen evidenciar.

Desde finales de los años setenta las ciudades se están convirtiendo en lugares estratégicos que permiten ver y entender en lo local la reconfiguración del orden mundial. Sassen (2007) denomina *ciudades globales* a aquellas donde la riqueza y los procesos económicos nacionales se articulan con una multiplicación de circuitos mundiales relacionados con el mercado de capitales, las inversiones y el comercio. En su opinión, este nivel constituye el primer terreno en el que los procesos múltiples de la globalización se materializan y localizan. Progresivamente, las ciudades modernas buscan convertirse en metrópolis. En las políticas urbanísticas se observa la tendencia al marketing urbano, que destaca la expansión de arquitecturas emblemáticas, proyectos bandera, centros de convenciones, infraestructuras culturales y turísticas, parques temáticos, festivales y eventos internacionales. Todo ello adaptado a las exigencias globales con la intención de reforzar la capacidad de atracción de inversores y consumidores y asegurar ventajas competitivas que posicionen a la

ciudad como polo de referencia global. Siguiendo a Soja (2008), la metrópolis posmoderna, posfordista y poskeynesiana representa algo considerablemente nuevo y diferente: una era intensa y extensa de reestructuración con un impacto profundo sobre cada una de las facetas de la vida, que en ningún otro periodo ha tenido lugar.

La tríada conceptual espacio concebido, espacio percibido y espacio vivido establecida por Lefebvre (1974) resulta interesante para problematizar las interrelaciones entre el diseño urbano, sus funciones, finalidades y destinos. Si el espacio concebido se vincula con las personas expertas, las científicas y las planificadoras; con los signos, las normas y los códigos de ordenación. El espacio percibido lo hace con la experiencia material, las realidades cotidianas, los usos del tiempo y la producción y reproducción social. Y el espacio vivido, con la imaginación y lo simbólico dentro de la existencia material de las personas.

Si se aborda el diseño desde la noción de espacio concebido «desde arriba», la planificación puede convertirse en un instrumento de continuidad del orden global, funcional al desarrollo del mercado de capitales, las inversiones y el comercio. Mientras que cuando se prioriza la función social de la ciudad, recobran importancia las ideas de espacio percibido y espacio vivido, vinculadas con las experiencias y realidades cotidianas de las personas que hacen y habitan las ciudades.

Cuando los espacios urbanos son proyectados básicamente como lugares de tránsito, empleo o consumo, siguiendo a Augé (2008), se convierten en no lugares que imponen a las conciencias individuales experiencias nuevas de soledad y anonimato.

El urbanismo, como otras disciplinas, tiene sesgos que generan y alimentan asimetrías en las relaciones socioespaciales. Estos se reflejan en la planificación urbana, en las formas de los espacios, en el diseño y la distribución de los equipamientos, en la preponderancia y la jerarquización de ciertos usos y funciones de esos equipamientos, y tienen su correlato en términos de derechos, oportunidades y presupuestos públicos.

Las políticas urbanísticas no siempre suelen tener en cuenta las diversas necesidades, expectativas y realidades de las personas habitantes de la ciudad, vecinas de sus barrios, que poco se escuchan o reconocen como sujetas, expertas de los lugares donde viven. Por el contrario, se registra cierta escisión o poca afección entre estas y los espacios urbanos.

¿Qué valores subyacen a estas dinámicas? ¿Sobre qué pilares se construye el modelo de ciudad actual? ¿Cómo se vincula el diseño urbano con las necesidades de las personas que habitan las ciudades?

La planificación urbana es una herramienta poderosa que tiene una doble cara. Al tiempo que parte y producto de interacciones sociales, políticas, económicas, históricas que reflejan y alimentan relaciones de poder no siempre igualitarias; los entornos de la ciudad son territorios de disputa y reencuentro, son lugares habitados, vivos, resignificados permanentemente por su función social y su potencia creativa de vínculo interpersonal.

2.5.2. El urbanismo participativo como propuesta y apuesta

Cuando no hay puentes conectores entre las concepciones de espacio concebido y las de espacio vivido y percibido, la ciudad puede devenir en receptáculo vacío-vaciante que no facilita el desarrollo de los vínculos sociales. El derecho a los bienes comunes urbanos, a la ciudad y al hábitat se ven relegados bajo las lógicas y dinámicas globales de acumulación y especulación (Harvey, 2013; Lefebvre, 1973).

Los diferentes lugares de las metrópolis se reducen a ser espacios de tránsito, consumo y anonimato. Entre otras cuestiones, aumenta la distancia entre los proyectistas, los proyectos y las personas a las que, se supone, estos deben atender. Los criterios de proximidad, cohesión social y calidad urbana que permiten pensar la ciudad y sus equipamientos desde las necesidades vitales de las personas no siempre se tienen en cuenta. Un ejemplo de esto es la poca o nula información que se proporciona sobre cómo se definen los equipamientos de base, con qué criterios se decide su localización o cómo se establecen sus usos y funciones.

2.5.3. Diseños participativos en el ámbito metropolitano: características, fases y fines

El urbanismo participativo desnaturaliza las concepciones de urbanismo y planificación urbana que plantean la ciudad como un todo homogéneo y estático, como «algo ya dado» en el que poco (o nada) se puede intervenir. Apuesta por recrear la ciudad desde y para las diversas vidas escuchando y atendiendo a las múltiples y diversas necesidades y expectativas de las personas que habitan y hacen la ciudad.

En este marco, Pelli (2008) define el diseño participativo como el conjunto de metodologías de abordaje del mejoramiento del hábitat como procesos interdisciplinarios y multiactorales, que, lejos de ser un método de «manual» preelaborado que se aplica como receta en proyectos (aunque podría existir una guía orientadora de la actividad), es una herramienta que se construye y se desarrolla dentro de espacios de acción participativa, a lo largo de un proceso social que está fuertemente orientado y pautado por un marco teórico determinado. En tanto que para Clichevsky (1997) la planificación participativa representa un proceso mediante el cual los diferentes actores actúan sobre

la realidad a partir de una visión de futuro, estableciendo un sentido de dirección y un ambiente adecuado para la gestación innovadora, propiciando los cambios que permitan lograr el futuro posible y deseado.

Con estas premisas, la propuesta del diseño participativo surge como una herramienta para lograr proyectos y realidades urbanas, que no se conforman desde un único punto de vista, sino que, al tiempo que son capaces de dirimir entre posturas distintas, contienen, expresan y promueven la diversidad cultural, social, de género y generacional de las vecinas y vecinos.

Los orígenes de este planteamiento se encuentran en la metodología de la investigación acción participativa (IAP) y en los principios del paradigma cualitativo-comprensivo; a partir de los cuales se busca acercarse a la gente para conocer las necesidades cotidianas de sus experiencias y percepciones en (y con) la ciudad, en función de los itinerarios y tránsitos que realizan, los usos de los equipamientos e infraestructuras, su accesibilidad y su utilidad; según las diversidades (género, edad, diversidad funcional, clase social, etc.) y las distintas sensaciones que se vivencian en torno a la seguridad, la comodidad, el encuentro, la interrelación.

Para ello, la metodología utilizada suele ser variable y flexible. Se intenta adaptar a las características, los tiempos y al presupuesto de los diferentes procesos y suele combinar con creatividad instrumentos y herramientas; como las técnicas de análisis de datos con perspectiva interseccional, entrevistas en profundidad, encuestas, reuniones vecinales, relevamientos del entorno del espacio que hay que tratar, observación participante, mapeos colectivos, talleres temáticos, escenarios de futuro, foros abiertos, tecnologías sociales (*work coffees*, *open spaces*, etc.), talleres de priorización, flujogramas, derivas, entre otros.

A grandes rasgos, las fases que componen un diseño participativo son:

- **Recopilación de la información** sobre el lugar, espacio o territorio y la comunidad en la que se va a actuar.

- **Diagnóstico participativo**, en el que se recojan las necesidades, expectativas, potencialidades y limitaciones del territorio o espacio y de la comunidad y sus habitantes.

- **Diseño participativo**, como propuesta para ejecutar y materializar en un plan concreto la mayor cantidad posible de elementos detectados o identificados en el diagnóstico.

- **Administración participativa**, que puede ser compartida mediante consorcios por diferentes entidades sociales, o desde la administración pública, que se encarga de ejecutar los proyectos y realizar, preferentemente

junto con diferentes actores sociales y vecinales, las siguientes fases de desarrollo, evaluación periódica y reajustes.

Así, la planificación urbana trabaja en diferentes escalas socioespaciales como el territorio metropolitano, los distritos o barrios de la ciudad y los espacios urbanos; desarrollando distintas estrategias y metodologías que buscan garantizar las condiciones, mecanismos y canales idóneos para que las diversas personas interesadas, afectadas o implicadas puedan acceder, conocer o aportar la información necesaria; expresar sus opiniones, propuestas y demandas, y participar con incidencia en las distintas fases o momentos de diagnóstico, diseño, ejecución, evaluación y reajuste.

La verdadera acción-participación de las personas y comunidades es el elemento central de esta propuesta. De allí la preocupación por facilitar y configurar espacios comunes de intercambio y construcción colectiva de saberes o conocimientos sobre la ciudad, el barrio, los entornos, y avanzar así hacia procesos de praxis transformadora que nos acerquen, mediante un trabajo colectivo, a unas ciudades o realidades urbanas más deseadas. En este marco, *participación* es mucho más que una palabra bonita. Implica que los procesos de urbanismo participativo no se limitan a la realización de instancias consultivas en determinados momentos puntuales del diseño. La participación real se hace efectiva porque tiene incidencia real en las diferentes fases de diagnóstico, diseño, ejecución, seguimiento y evaluación. Así, la participación es un ejercicio vital, central, de suma importancia, que incluye, además, instancias de devolución o explicación de las decisiones tomadas.

Estos procesos motivan que los políticos, técnicos y diseñadores se acerquen a las necesidades de las personas y promueven que estas asuman su responsabilidad e implicación activa. En este sentido, resulta fundamental el trabajo colaborativo entre el personal técnico, el funcionariado y el político, con el fin de impulsar nuevas formas de hacer y gestionar la ciudad, inclusivas de los diversos intereses y experiencias en el diseño, elaboración, implementación y monitoreo de políticas urbanísticas. De modo que, desde el diseño participativo, se intenta establecer el rol técnico (arquitecto o dibujante) como instrumento en la gestión del hábitat. El proceso de autoconstrucción habitacional parte de las y los habitantes para llegar luego a la participación de los técnicos y técnicas en el dibujo de los planos.

Con la urgencia de reconectar lazos entre lo concebido, lo vivido y lo percibido, esta propuesta resitúa el espacio concebido al servicio de la función social de la ciudad. Y asume que no solo todas las personas que habitan la ciudad tienen la capacidad de opinar sobre ella, sino que son las verdaderas expertas, porque son quienes viven y hacen la experiencia urbana.

2.5.4. Reinventar la ciudad

Frecuentemente, la morfología urbana, los itinerarios, las necesidades de transporte, ocio y consumo responden al ideal productivista que prioriza la acumulación, el beneficio y la especulación; que tiene como sujeto central al hombre, blanco, burgués, asalariado, heteronormativo, sin diversidad funcional y con buena salud. Así, muchas veces, desde el propio diseño, las diversidades se homogeneizan en una falsa igualdad que, al invisibilizar las desigualdades, no facilita el desarrollo igualitario de las oportunidades vitales de las diversas personas. Se cae en una simplificación de los servicios que termina por homogeneizar las necesidades e invisibilizar a diferentes sectores y realidades sociales, que suelen ser los que más carencias presentan.

Como objetivo común, los diferentes diseños o procesos de urbanismo participativo buscan un reparto más justo y garantizan un acceso y disfrute de la ciudad en igualdad de condiciones para todas las personas. Por ello se planifica desde la experiencia cotidiana, con especial interés en los equipamientos para la vida cotidiana, los transportes, la seguridad y el desarrollo de condiciones para la autonomía de las diversas personas en los entornos urbanos y en la promoción de dinámicas socioespaciales que contribuyan al enriquecimiento de las presencias y pertenencias diversas en la ciudad, los barrios y los entornos urbanos.

Que las ciudades pongan en el centro la vida es uno de los grandes retos que tenemos. Se trata de asumir la interdependencia, incluyendo, sin jerarquizar, las múltiples necesidades y expectativas vitales de las personas urbanas. En la actualidad, el derecho a la ciudad incluye la posibilidad de construir una ciudad en la que se pueda vivir dignamente, reconocerse como parte de ella y en la que se posibilite la distribución equitativa de diferentes tipos de recursos, como el trabajo, la salud, la educación, la vivienda, y otros recursos simbólicos, como la participación, las diversidades culturales, funcionales y sexuales y el acceso a la información (Mathivet y Sugranyes, 2010). Además, el uso pleno o apropiación de los espacios urbanos y la participación activa de sus habitantes en los procesos de toma de decisiones relacionados con la producción del espacio urbano representan dos cuestiones centrales en el ejercicio cotidiano de este derecho (Fenster, 2010).

Señalaba Lefebvre (1973) que la ciudad se compone de dos realidades diferentes pero interconectadas. La «una», la presente e inmediata (arquitectónica, preestablecida, diseñada, concebida). Y la «otra», la social, compuesta por relaciones que hay que concebir, que hay que construir. Ambas se interrelacionan sutilmente; los procesos y las acciones sociales dan sentidos, intervienen y transforman las formas y las estructuras urbanas, pero estas, a su vez, moldean y estructuran —mediante múltiples dinámicas, disposiciones y normas (formales e informales)— las prácticas espaciales de las personas y los colectivos que componen el entorno urbano.

Las condiciones de posibilidad de la ciudad futura, feminista, ecologista, interdependiente, de cuidados y solidaria, no se construirán unilateralmente desde los despachos de especialistas y técnicos, sino desde las vivencias y experiencias que tienen de la ciudad las diversas personas, las mujeres, las menores, las adultas mayores, las que viven la ciudad desde la diversidad funcional, las personas migradas, las empobrecidas...

Este es el reto y también la gran oportunidad del urbanismo participativo. Una gran pista para empezar a andar un camino colectivo: el de reinventar las ciudades desde y para todas las personas.

Ejemplo

HACIENDO LA CALLE. Laboratorio urbano (https://urbanbat.org/portfolio_page/haciendo-la-calle)

¿Qué es un laboratorio urbano?

Un laboratorio urbano es un espacio de encuentro para desarrollar proyectos, resolver retos y buscar soluciones conjuntas para el interaprendizaje y la producción de propuestas para la mejora del territorio.

Diseñar el barrio con las personas

En este caso han participado diversas personas particulares y representantes de distintos colectivos, asociaciones y organizaciones de los Barrios Altos de Bilbao.

Los Barrios Altos de Bilbao, antiguo núcleo ferrón y marítimo, actualmente se caracterizan por su interculturalidad, por su fuerte tejido asociativo e importante número de agentes de ocio, creatividad y cultura.

¿Para qué?

Se buscaba aportar propuestas en el espacio consultivo abierto en 2016 por el Ayuntamiento de Bilbao para el diseño de la Agenda de Actuaciones 2016-2019 y aprovechar el marco del festival de urbanismo e innovación social URBANBAT (2016) para debatir sobre la forma en que las políticas y los agentes culturales pueden contribuir al desarrollo sostenible dentro del contexto de la ciudad.

- Profundizar sobre algunas de las necesidades detectadas por la Coordinadora de Grupos de los Barrios Altos, entre las que destacan: la masculinización de la calle, la normalización y el uso del espacio público, la atención a la diversidad, las mejoras urbanísticas y de los equipamientos públicos.
- Abrir un espacio de colaboración, formación, experimentación y desarrollo de herramientas de trabajo práctico enfocadas a intervenir en la producción de la ciudad y la mejora del entorno desde las prácticas culturales.
- Entretejer las relaciones de agentes de forma más estrecha y reforzar el trabajo comunitario de forma estratégica.
- Contribuir al Plan Comunitario Institucional (Agenda 2016-2019) con una serie de recomendaciones sobre las futuras actuaciones urbanísticas y el diseño de prototipos de intervenciones concretas enfocadas a la mejora del espacio público.

Programa y metodología

El laboratorio se llevó a cabo en Wikitoki - Laboratorio de prácticas colaborativas, en colaboración con ColaBoraBora y Civersity (Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea) y se desarrolló en tres módulos mediante distintos formatos de trabajo: presentaciones, experiencias de otros territorios, puesta en común de proyectos locales y experimentación y prototipado de acciones concretas con propuestas de mejoras para el barrio.

Seguir haciendo la calle

A partir de las propuestas que resultaron de la primera experiencia del laboratorio se planteó una segunda parte para trasladar algunas de esas soluciones creativas de intervención al espacio público. Así, se trabajaron dos de las necesidades detectadas: la de conectar con un itinerario peatonal los tres barrios que conforman los Barrios Altos de Bilbao (Bilbao la Vieja, San Francisco y Zabala). Y poner en valor y visibilizar el importante e invisibilizado papel de las mujeres en el desarrollo de estos barrios con un espacio público especialmente masculinizado.

Bibliografía

Augé, M. (2008). *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.

Bosch, J. (2010). *Les polítiques metropolitanes d'habitatge a Europa*. Barcelona: Diputación de Barcelona.

Borja, J. (1998). «Ciudadanía y espacio público». *Ambiente y Desarrollo* (vol. XIV, nº. 3, págs. 13-22).

Borja, J.; Muxí, Z. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electra.

Ciocoletto, A.; Col·lectiu Punt 6 (2014). *Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de calidad urbana con perspectiva de género*. Barcelona: Associació Col·lectiu Punt 6.

Clichevsky, N. (1997). «Gerenciamiento y el desarrollo sustentable. Necesidad de nuevas formas de intervención sobre el espacio urbano». En: *Construcción y gestión de la ciudad*. General Pueyrredón: Universidad de Mar del Plata.

Cócola Gant, A. (2016). *Apartamentos turísticos, hoteles y desplazamiento de población Informe para el debate sobre el nuevo Plan Especial Urbanístico de Regulación de los Alojamientos Turísticos*. <https://agustincocolagant.net/wp-content/uploads/2016/02/Informe_gotic_final.pdf>

Durán, M. Á. (1998). *La ciudad compartida. Conocimiento, afecto y uso*. Madrid: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España.

Espinosa, M.; Rodríguez, R. (2017). *De la especulación al derecho a la vivienda*. Madrid: Traficantes de Sueños.

Fenster, T. (2005). «The right to the gendered city: Different formations of belonging in everyday life». *Journal of Gender Studies* (vol. 14, no. 3, págs. 217-231).

Fenster, T. (2010). «El derecho a la ciudad y la vida cotidiana basado en el género». En: *Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias*. Mathivet, C.; Sugranyes, A. (ed.) (págs. 65-80, 59-64). Santiago de Chile: Habitat International Coalition.

Fernández Pérez, Zaida (2011). *Mapa de las huellas de las mujeres en Basauri*. Investigación. Basauri: Ayuntamiento de Basauri. Área de Igualdad.

Fraser, N. (1990). *Rethinking the public sphere: A contribution to the critique of actually existing democracy.* Milwaukee, WI: University of Wisconsin-Milwaukee, Center for Twentieth Century Studies.

Gigling, M. (2018). «Regulación de alquileres y seguridad de tenencia en Berlín, París y Barcelona». En: *Observatori DESC. Nous reptes de l'habitatge a Barcelona: mercat de lloguer, gentrificació i turisme* (in press). Barcelona: Ajuntament de Barcelona.

Gil, J.; Sequera, J. (2018). «Resistencias contra la ciudad turística. Airbnb en Madrid». En: C. Milano; J. A. Mansilla (eds.). *Tourism kills the city. Conflictos y resistencias en ciudades turísticas*. Barcelona: Pol·len Edicions.

Granada, I.; Bezanilla, A. (2016). *Sistemas inteligentes de transporte para la igualdad de género*. Nueva York: Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7819/Sistemas-inteligentes-de-transporte-para-la-igualdad-de-genero.pdf?sequence=4&isAllowed=y>

Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Ediciones Akal.

Idescat (2011). *Encuesta sobre el uso del tiempo*. Generalitat de Catalunya. <https://www.idescat.cat/pub/?id=eut&lang=en>

Iglesias Costa, M. (2017). *El derecho a la ciudad como reclamo de la vida urbana.* Reseña de Henri Lefebvre (2017) «El derecho a la ciudad». URBS. *Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales* (vol. 7, núm. 2, págs. 129-132).

Lefebvre, H. (1973). *El derecho a la ciudad* (original ed. 1968). Barcelona: Anthropos.

Mathivet, C.; Sugranyes, A. (eds.) (2010). *Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias*. Santiago de Chile: Habitat International Coalition.

Michaud, A. (2006). «Seguretat i convivència: un flux amb enfocament de gènere en l'espai urbà». En: *Urbanisme i gènere. Una visió necessària per a tothom*. Barcelona: Diputació de Barcelona. <https://www1.diba.cat/uliep/pdf/36241.pdf>

Murillo, S. (1996). *El mito de la vida privada*. Madrid: Siglo XXI.

Naciones Unidas (2015). *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo sostenible*. Resolución aprobada por la Assamblea General el 25 de septiembre de 2015 <https://bit.ly/1Y3D3sN>

Naciones Unidas (2017). *Nueva Agenda Urbana*. Aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III). Quito, Ecuador, 20 de octubre de 2016. <http://habitat3.org/the-new-urban-agenda/>

Observatori DESC; PAH (2015). *Emergencia habitacional en Cataluña. Impacto de la crisis hipotecaria en el derecho a la salud y los derechos de la infancia*. <http://observatoridesc.org/es/emergencia-habitacional-cataluna-impacto-crisis-hipotecaria-derecho-salud-y-derechos-infancia>

Observatorio Metropolitano de la Vivienda de Barcelona (2018). *Canvis de domicili*. <https://bit.ly/2PnqmKy>

Pelli, M. B. (2008). «Construcción y desarrollo de espacios participativos de diseño». Mimeograph. Seville: Máster de Gestión Social del Hábitat. Escuela Técnica de Arquitectura.

Rolnik, R. (2018). *La guerra de los lugares*. Barcelona: Descontrol.

Sassen, S. (2007). *Una sociología de la globalización*. Buenos Aires: Katz Editores.

Soja, E. (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regione*s. Madrid: Traficantes de Sueños.

Torns, T.; Borras, V.; Moreno, S. et al. (2006). *Les polítiques de temps: un debat obert*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona - Regidoria de Nous Usos del Temps.

UN-Habitat (2003). *The challenge of slums - Global report on human settlements*. <https://unhabitat.org/books/the-challenge-of-slums-global-report-on-human-settlements-2003/>

Urban Development Vienna (2013). *Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development* [online]. City of Vienna. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008358.pdf>

Valentí, V. (2016). «Herramientas de diagnóstico urbano con perspectiva de género. Los mapas de la ciudad prohibida a las mujeres». En: X. Anzano; M. Iglesias; V. Valentín. *¿Cómo pueden ser más inclusivas las ciudades?* Barcelona: Editorial UOC. <http://cvapp.uoc.edu/autors/MostraPDFMaterialAction.do?id=234743>