

Urbanismo feminista: Cómo humanizar las ciudades desde la experiencia de las mujeres.

Por: Eduardo Bayona. Rebelión. 10/01/2017

El Col·lectiu Punt 6 es una cooperativa de arquitectas, sociólogas y urbanistas que lleva más de diez años reivindicando una transformación social a base de repensar los espacios urbanos para romper jerarquías y discriminaciones.

“La configuración de ciudades y pueblos prioriza un sistema capitalista y patriarcal que no ha tenido en cuenta las necesidades relacionadas con el sostenimiento de la vida. Se trata de transformar la sociedad repensando los espacios para reconfigurar las realidades”, sostiene el Col·lectiu Punt 6, una cooperativa de arquitectas, sociólogas y urbanistas que lleva más de diez años trabajando el urbanismo feminista, o urbanismo con perspectiva de género, en proyectos de ámbito tanto local como internacional. Abogan por reorientar el urbanismo situando como ejes a las personas y su diversidad y analizando la influencia de los roles de género.

El urbanismo feminista, un concepto de tratamiento de las ciudades teorizado en los años 70, que comenzó a aplicarse en los 90 y que ahora, con los nuevos ayuntamientos, empieza a entrar en la agenda de las capitales españolas —Barcelona lo ha incorporado como política pública—, no es, no obstante, algo centrado únicamente en las mujeres. “No nos gusta la idea totalizadora de hablar de las mujeres como grupo social; somos más de la mitad de la población, somos diversas y tenemos privilegios y opresiones diferentes”, explica Blanca Valdivia, socióloga urbana y miembro del colectivo.

“En realidad se trata de visibilizar las tareas del cuidado, de la reproducción, que históricamente han realizado las mujeres, y, a partir de ahí, mejorar la experiencia vital en la ciudad sin perpetuar los roles de género”, anota Adriana Ciocoletto, arquitecta urbanista e integrante, también, del grupo. Es decir, de aplicar una perspectiva interseccional en la que el género se cruza con características como la edad, el origen, la posición socioeconómica o la identidad sexual, para observar

cómo se cruzan y, a partir de ahí, trabajar para eliminar las desigualdades.

“En el diseño urbano se pone el énfasis en lo productivo, cuando la ciudad y los elementos urbanos deben ser el soporte para la realización de la vida —añade Valdivia—. Hay que incluir esas necesidades y darles un valor para que cualquier persona pueda realizar labores de cuidado y vida reproductiva”.

Bancos en Gavà y portales en Donosti

Uno de los ejemplos de urbanismo feminista más desarrollados se encuentra en Viena, cuyo ayuntamiento lleva impulsando desde hace dos décadas actuaciones como el programa del distrito Mariahilfer, que, teniendo en cuenta la diversidad de sus habitantes, incluye actuaciones en materias como la seguridad —iluminación—, la movilidad —aceras amplias y eliminación de los aparcamientos en superficie en las más transitadas por peatones— y la socialización, tanto en la calle, con bancos y zonas de contacto para personas, como en las casas, con espacios amplios que facilitan el encuentro en vestíbulos y escaleras. Esta actuación, que incluye una inusual variedad de bancos —de descanso, enfrentados para facilitar la conversación en grupo— repartidos por el barrio, se complementa con tres proyectos de vivienda, diseñados por despachos liderados por mujeres, con espacios flexibles y servicios compartidos, diseñados para acoger a distintos tipos de unidades de convivencia.

“Tienen en cuenta servicios que no existen en la ciudad, como espacios públicos para el cuidado, interconectados entre sí y con las viviendas, o el guardado para elementos que no se suelen tener en cuenta en el diseño como bicicletas o carritos infantiles junto a la escalera —señala Ciocoletto—. Es un pequeño ejemplo de cómo debería ser una ciudad desde esta perspectiva”.

En España, varios ayuntamientos han comenzado a dar pasos en ese sentido. Girona comienza a trabajar la red de espacios públicos desde la perspectiva del cuidado, Gavà (Barcelona) prioriza la conversión de las esquinas del casco histórico como espacio de encuentro para las personas con bancos y zonas de sombra y Donosti aplica en la vivienda nueva una normativa de portales seguros con puertas accesibles y sin zonas oscuras. Palma incluye la formación en urbanismo feminista en el equipo que va a revisar su plan general de ordenación, en Santa Coloma de

Gramanet el área de Urbanismo está dirigida desde una visión feminista de la ciudad, y Barcelona ha creado un área de esta especialidad.

Y, antes, entre 2004 y 2011, el fondo económico de la ley de Barrios de Catalunya permitió impulsar proyectos sobre estructuras urbanas con perspectiva de género y con actuaciones en percepción de seguridad en el diseño de los espacios y movilidad cotidiana desde la participación de las mujeres. Sin embargo, más allá de las administraciones, apuntan las integrantes de Col·lectiu Punt 6, las iniciativas en este ámbito vienen de las propias entidades feministas, como ocurre con la auditoria urbana de género realizada en Manacor (Balears) para presentar al Plan General de Ordenación Urbana un paquete de alegaciones que proponen cambiar el modelo de esa ciudad para tener en cuenta la vida de las personas.

Redes cotidianas que favorezcan el cuidado y la autonomía

Sin embargo, ambas son conscientes de las resistencias que encuentran este tipo de planteamientos humanizadores en las administraciones locales. “Es verdad que a priori entra en la agenda política, pero en la práctica hay muchos intereses económicos y lobbies en las decisiones urbanísticas”, apunta Valdivia. “Si no hay cambio de modelo todo esto se quedará en nada, en pinceladas pero no en un cambio de base”, añade Ciocoletto.

Partidarias de la rehabilitación de espacios y tramos urbanos ya existentes más que de la creación de otros nuevos —“se tiene que gestionar bien lo que ya existe, priorizar el detalle para que los recorridos urbanos sean sencillos”, dice Valdivia—, las urbanistas señalan líneas posibles de actuación como dar usos nuevos a las plantas bajas, potenciar los caminos escolares “como parte de esa red cotidiana para favorecer el cuidado y la autonomía, que favorece a otras personas que usan esa red y no van a la escuela”, e implantar nuevos medios de transporte público como el trambús. Y, también, abrir a la ciudadanía “equipamientos públicos infrautilizados como las escuelas, que tienen bibliotecas y espacios deportivos que se pueden utilizar por la tarde”.

Espacios inhóspitos pero mercantilizables

Las urbanistas llaman la atención sobre tres aspectos clave del desarrollo habitual de las ciudades europeas, que condicionan la vida en ellas. Uno es su planificación

en polígonos según la funcionalidad, es decir, basada en los usos predominantes en estos, principalmente residencial, productivo, comercial y de ocio. Otro, el diseño de las redes de transporte, realizado “desde el punto de vista productivo, para ir al trabajo, y para conectar las zonas residenciales también con esas áreas de ocio y de comercio”, apunta Ciocoletto, que añade que “las redes de transporte público y las peatonales no están pensadas para el resto de los recorridos cotidianos, como ir a un equipamiento o a un centro deportivo”.

“Esta estructura no favorece a quien no hace un uso productivo”, anota Valdivia, que señala un tercer aspecto: “Se tiende a construir espacios públicos pavimentados, con un fácil y barato mantenimiento, pero que no acompañan las actividades cotidianas. No hay bancos, fuentes o un espacio público que ayude a socializar. Son amplios y asépticos, inhóspitos, e invitan a mercantilizarlos. A veces una terraza es el único sitio en el que te pueden sentar”.

Fuente:<http://www.rebelion.org/noticia.php?id=221206>

Fotografía:Sociedad

Fecha de creación

2017/01/10