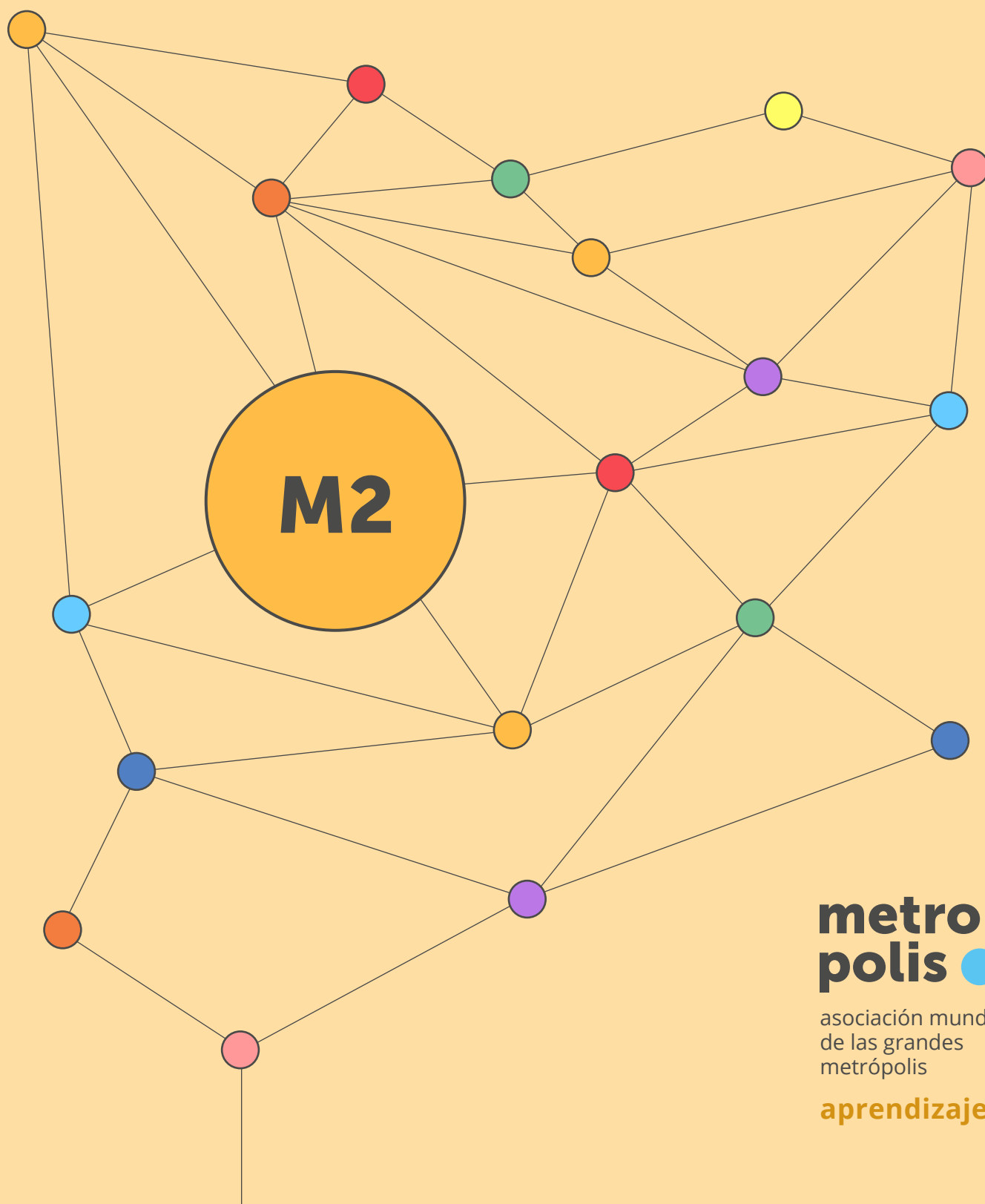


Derecho a la ciudad metropolitana en el marco de la Nueva Agenda Urbana y la Agenda 2030



**metro
polis** ●

asociación mundial
de las grandes
metrópolis

aprendizaje

Esta publicación forma parte de los materiales del curso “Repensar la gobernanza metropolitana” coorganizado por Metròpolis y FUOC, Fundació para la Universitat Oberta de Catalunya.

Con el apoyo de:



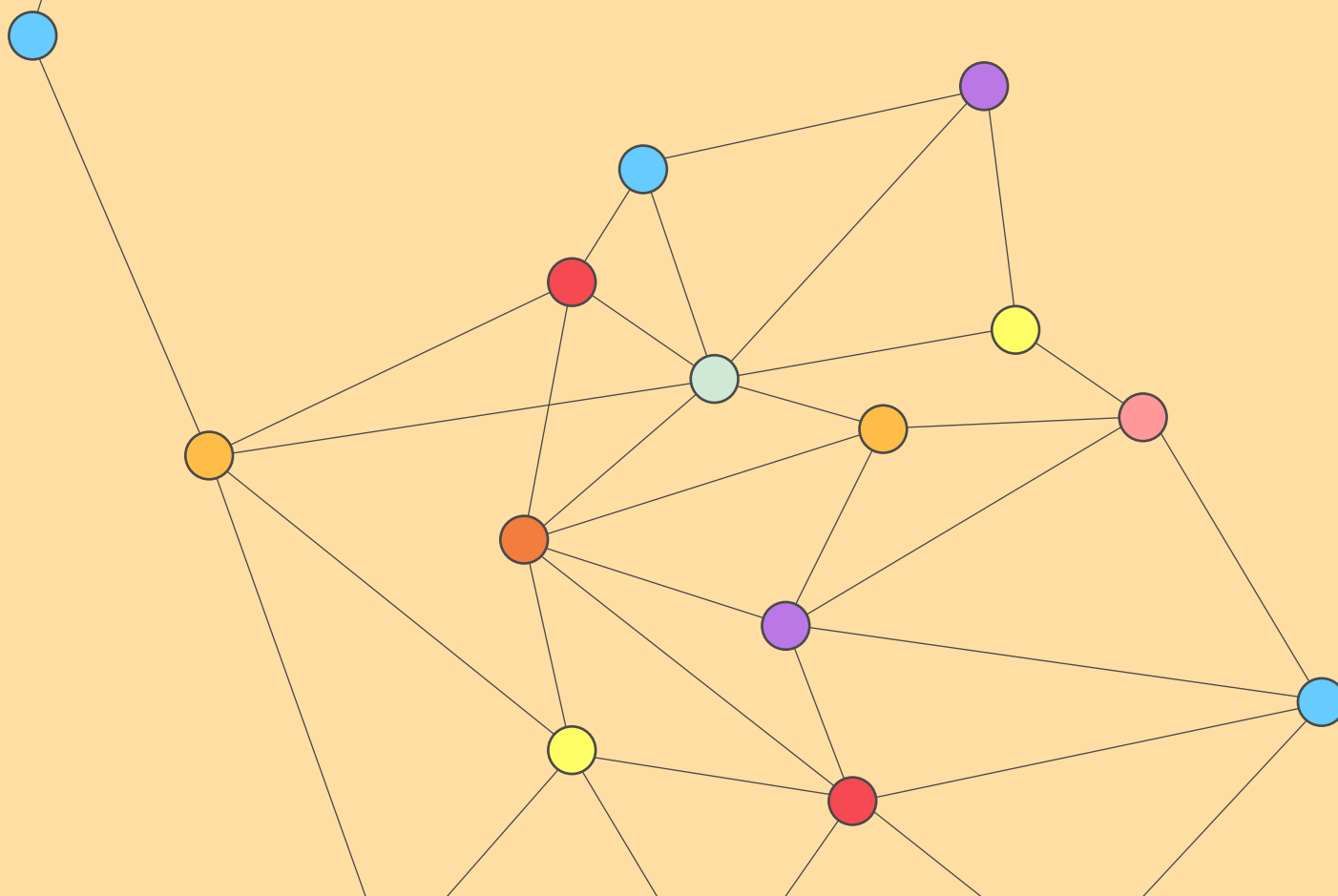
1

El Derecho a la ciudad en la agenda metropolitana

página 4

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

página 15





1

El Derecho a la ciudad en la agenda metropolitana

Mariela Iglesias Costa

1.1

El Derecho a la ciudad como reclamo de la vida urbana

1.2

¿Por qué hablar de Derecho a la ciudad en una escala metropolitana?

1.3

Las agendas globales y el Derecho a la ciudad

1.1

El derecho a la ciudad como reclamo de la vida urbana

El mundo es cada vez más urbano y la consolidación de las metrópolis como espacios socioeconómicos significativos, expuestos a las altas presiones y dinámicas del capital global, las convierte en un desafío para las **políticas públicas urbanas**. Es por eso que, 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 Henry 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.

Es necesario
reconsiderar
la cuestión de
la ciudadanía
como condición
de igualdad en
términos de
los derechos y
obligaciones de
toda persona que
habita un territorio.

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 a través de ella.** En este siglo, David Harvey, al igual Lefebvre, identifica el germen transformador de las luchas urbanas en las múltiples prácticas alternativas que viven en la ciudad. Ya que desde ellas se pueden generar espacios de posibilidad, de experimentación y transformación desde la praxis y la cotidianidad (Harvey; 2013). Desde ambos autores

Hablando
del Derecho
a la ciudad,
inevitablemente
implica una
batalla por definir
y priorizar esos
derechos de la
ciudad en general.

el derecho a la ciudad puede entenderse como un espacio de definición en lucha. Por eso, hablar del **Derecho a la ciudad lleva inevitablemente a una lucha por la definición y 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 del siglo XX y XXI, la integración de las luchas por la producción y reproducción. Actualmente, la expansión de una forma económica que toma cuerpo en las ciudades a través de 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.



Foto de Pujohn Das, Unsplash

1.2

¿Por qué hablar de Derecho a la ciudad en una escala metropolitana?

El estado del
Derecho a la ciudad
es un derecho
colectivo proviene
de la ciudad
entendida como un
bien común.

En el preámbulo de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad¹ (2004) articulada por Habitat International Coalition (HIC) se hace referencia al Derecho a la ciudad a través de una serie de puntos que permiten analizarlo como un **derecho complejo**, interdependiente de los demás derechos humanos, a los cuáles se integra en una nueva manera de reforzar su reivindicación. 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 vulnerados que viven en ellas. En este sentido, es un **derecho territorializado** que hace referencia al pasado, a través de las herencias culturales, pero también a la participación en la construcción de un futuro sustentable. De aquí la pertinencia de **repensar el derecho a la ciudad en un contexto metropolitano** que refleje la realidad actual de las dinámicas urbanas.

¿Para qué el Derecho a la ciudad metropolitana?

Para **ampliar el enfoque sobre la mejora de la calidad de vida de las personas**, tradicionalmente centrado en la vivienda y el barrio, hacia la **realidad metropolitana de la ciudad** que incluye el entorno periférico, periurbano o rural.

Como un mecanismo de **protección de la población** debido a la aceleración de los procesos de urbanización.

¹ Más información:
<https://hic-al.org/wp-content/uploads/2019/03/Carta-Mundial-Derecho-a-la-Ciudad.pdf>

- Para generar **estructuras de gobernanza metropolitanas desde abajo**, con visión crítica y comunitaria, que sean 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.



Berlin - Carl Hietz

1.3

Las agendas globales y el Derecho a la ciudad

1.3.1

Agenda 2030: La urgencia del desarrollo sostenible

² Asamblea General de las Naciones Unidas, resolución del 25 de septiembre de 2015: Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. <https://undocs.org/es/A/RES/70/1>

Con el objetivo de fortalecer la paz universal dentro de un concepto más amplio de libertad, la Agenda 2030² es un documento de compromiso entre los países miembro de Naciones Unidas hacia el desarrollo sostenible. Contiene **17 objetivos y 169 medidas** integrales que conjugan la dimensión social, económica y ambiental para enmarcar un **plan de acción a favor de las personas, el planeta y la posteridad**, según sus propios enunciados.

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE



³ Especialmente en su vigésimo punto y en el ODS 5.

⁴ Más información:
<https://www.un.org/sustainabledevelopment/blog/2019/03/gender-equality-sustainable-development-goal-5/>

⁵ 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 a través de sus recomendaciones generales núm. 12 y 19 y de la Declaración sobre la eliminación de la violencia contra la mujer de las Naciones Unidas. También es de especial interés la [Declaración de Montreal sobre la Seguridad de las Mujeres \(2002\)](#)

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, así como, el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas**. Se asume así, que la incorporación sistemática de la perspectiva de género en la implementación de la Agenda, es crucial³. En relación a la gestión y planificación de las ciudades hace especial referencia a **la gestión y el desarrollo sostenible del medio urbano, como un ámbito fundamental para la calidad de vida**. Por lo que 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, como la emergencia de minimizar el impacto de las ciudades ante el cambio climático.

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 el ODS5 y el ODS11 por la importancia estratégica que conllevan en 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 niñas⁴

El quinto objetivo 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. 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 Beijing y establece *“la eliminación de todas las formas de violencia contra las mujeres y las niñas en las esferas pública y privada”⁵*, 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.

Eliminar estas violencias y discriminaciones implica además de garantizar el **acceso universal a la salud sexual y reproductiva** y a los derechos reproductivos, asegurar recursos económicos suficientes que impidan violencias estructurales. Desde una perspectiva urbana, es de obligada referencia atacar todas aquellas violencias que se dan en el espacio público, como en el **espacio privado y doméstico**. La calle, la casa y las instituciones son espacios donde históricamente se ha ejercido y naturalizado **violencia de género, estructural y dirigida, mayormente**, contra

las mujeres y las niñas. A pesar que la problemática comienza a ser incorporada en la agenda gubernamental, aún está lejos de erradicarse.

Otro elemento a destacar es el reconocimiento al valor de **los cuidados y al trabajo doméstico no remunerados** mediante un llamamiento a servicios públicos, infraestructuras y políticas de protección social, que promuevan la responsabilidad compartida en el hogar y la familia. El paradigma que puede denominarse **ciudad de los cuidados**, conlleva un reconocimiento pleno del valor y la función indispensable de los trabajos de cuidado para la **sostenibilidad de la vida**, de la cual también es dependiente el sistema económico mercantilizado. 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 mercado⁶.

La **participación plena y efectiva**⁷ 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.

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. Asimismo, desde la perspectiva metropolitana será necesario también **fomentar y garantizar la participación activa a los diversos colectivos de mujeres**, a través de nuevos formatos, prácticas y procesos, en cada una de las fases de toda política pública.

ODS 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles⁸

En el undécimo objetivo para el 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 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. Los retos señalados toman forma en una amplitud de propuestas vinculadas a accesibilidad y movilidad, calidad de la vivienda y su entorno, dotación de servicios básicos e infraestructuras, prevención de desastres naturales o reducción de contaminación mediambiental.

⁶ Más información: **Barcelona:** [democratización de los cuidados](#)
Madrid: [Plan Madrid Ciudad de los Cuidados](#)

⁷ Más información: [ONU Mujeres y los Objetivos de Desarrollo Sostenible](#)

⁸ Más información: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

El desarrollo
de políticas de
movilidad, a través
de la expansión
de transporte
público seguro y
sostenible, es uno
de los mayores
desafíos a los
que se enfrentan
las ciudades
contemporáneas.

⁹ Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030
<https://www.unisdr.org/>

¹⁰ Habitat III, octubre de 2015, conferencia temática: Áreas Metropolitanas.

Se proponen múltiples metas de las que se pueden destacar aquellas que se enfocan en la mejora integral de barrios marginales, y en el **acceso real y universal a la vivienda segura** que incluye un entorno de calidad, con equipamientos, servicios y accesibilidad. Es por este motivo que desarrollar políticas de movilidad, a través de la **ampliación del transporte público sostenible** y seguro, es uno de los mayores retos de las metrópolis contemporáneas.

También se enfoca en la **protección del patrimonio cultural y natural**, y en fomentar equilibrios económicos, sociales, culturales y ambientales entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales, mediante la innovación social y planificación del desarrollo nacional y regional. Por otra parte, se hace un llamado a la asistencia técnica y financiera para **generar edificación sostenible y resiliente en las zonas más vulnerables**, acogiendo los marcos internacionales para la gestión integral de riesgos de desastres⁹.

1.3.2

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

La Nueva Agenda Urbana (NAU), en su fase preparatoria¹⁰, anunciaba la correspondencia con la Agenda 2030 y en especial con el quinto y undécimo objetivos de desarrollo sostenible, desde **un enfoque metropolitano comprometido con el derecho a la ciudad**. En su concepción, las áreas metropolitanas son clave para promover **comunidades viables en las diferentes escalas**. El documento elaborado indica 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"*:

- 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).

En cuanto a la igualdad de género, aparecen varias menciones sobre principios y compromisos vinculados a la **erradicación de la violencia y la discriminación** de mujeres y niñas, y a la necesidad de garantizar su participación en la construcción de la ciudad a través de su **empoderamiento y liderazgo**. Líneas que son del todo coherentes con las desplegadas por la Agenda 2030 en su quinto objetivo de desarrollo sostenible.



Greater Manchester - Ryan Taylor

El compromiso
con el derecho a
la ciudad se refleja
en el documento
final de la Nueva
Agenda Urbana,
incorporando la
transferencia de la
garantía o derecho
a los servicios
como ideal común.

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 hacia una perspectiva de derecho a la creación de la 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 quiénes 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.”

Finalmente, es indudable que el Derecho a la ciudad ha entrado en los enunciados de las agendas globales, sin embargo, cabe preguntarse si esto 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 no es automática ni definitiva. Estará en el devenir de las prácticas de gobiernos y sociedades civiles, de un accionar político responsable con sus compromisos internacionales a la par que respetuoso con los saberes acumulados y fortalecidos desde lo comunitario.

2

¿Hacia la ampliación del Derecho a la ciudad en nuestras metrópolis?

2.1

El espacio público desde una perspectiva feminista

2.2

El derecho a la vivienda en la ciudad metropolitana

2.3

El derecho a la seguridad urbana desde la perspectiva de género

2.4

El derecho a la movilidad metropolitana

2.5

Ciudades por y para todas

2

¿Hacia la ampliación del Derecho a la ciudad en nuestras metrópolis?

En los siguientes apartados se despliegan enfoques y prácticas sobre cómo ampliar el Derecho a la ciudad en las metrópolis desde cinco ámbitos centrales para la vida metropolitana:

- El **espacio público** como herramienta fundamental para hacer ciudad;
- 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 forma de construir ciudadanía real.



Hanoi - Thjis Degenkamp, Unsplash

2.1

El espacio público desde una perspectiva feminista

Blanca Valdivia

El Derecho a la ciudad se materializa en el acceso y disfrute al espacio público que tiene la población, pero la configuración, localización y usos del espacio público generan jerarquías y desigualdades. Al analizar el espacio público desde la perspectiva de género surgen dos aspectos relevantes sobre los que reflexionar. Por una parte, **hombres y mujeres usan los espacios públicos de manera diferente.**

Además, para las mujeres el hecho de tener un cuerpo sexuado femenino y la experiencia encarnada de los acosos y agresiones vividas en el espacio público, condiciona la percepción de seguridad y las formas de uso. A su vez, las mujeres tampoco son un grupo homogéneo y hay otras variables que se cruzan con el género como la etnicidad, la edad, la diversidad funcional, la clase social o la identidad sexual, que influyen sobre las actividades y usos que las personas hacen de los espacios públicos. Sin embargo, pese a esta **diversidad**, la configuración de los espacios públicos está ligada a unos usos considerados normativos y neutros, que en verdad, solo responden a la experiencia concreta de una parte de la población, la masculina.

Fruto de la de la división sexual del trabajo, los espacios se han segregado a partir del **dualismo público-privado**, con funciones productivas o reproductivas diferenciadas por género. **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 el reproductivo (Murillo, 1996). La naturalización del trabajo de cuidados y la identificación de estas tareas con lo femenino, llevó a una desvalorización de las mismas y a relegar estas 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 personas mayores a centros de salud...).

El Derecho a la ciudad adopta la forma de acceso y disfrute del espacio público por parte de una población, pero la configuración, localización y usos del espacio público producen jerarquías y desigualdades.

La invisibilización
de los cuidados
ha provocado
que los espacios
urbanos y la
ciudad hayan sido
pensados desde
las necesidades
productivas.

La **invisibilización de los cuidados** ha provocado que los espacios urbanos y la ciudad hayan sido pensados desde las necesidades productivas y no como soporte físico para el desarrollo de las actividades de cuidados; actividades consideradas, desde la Revolución Industrial, exclusivamente femeninas y propias del ámbito doméstico.

De esta manera, **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. Por lo tanto, el espacio público se convierte en el escenario donde se generan y reproducen **desigualdades de género y sociales**.

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 del mismo, la generosidad de sus formas, de su imagen y de sus materiales y la adaptabilidad a usos diversos a través del tiempo.

Los usos del espacio público están directamente vinculados con las actividades que desarrollan las personas en su vida cotidiana.

El espacio público no puede entenderse solo como un lugar de tránsito, sino que debe permitir el desarrollo de un conjunto de actividades diversas: ocio, socialización, juego, cuidados, redes comunitarias. Por eso cualidades formales como la accesibilidad, la seguridad, el mobiliario adecuado o las conexiones peatonales condicionan el uso y disfrute del espacio público. Elementos de diseño como rampas o bancos con reposabrazos y reposa espalda, amplían de manera sustancial la posibilidad de uso y disfrute para personas con movilidad reducida y sus cuidadoras, que por otra parte, suelen ser mujeres.

El diseño del
espacio público
y sus elementos
deben permitir su
uso en diferentes
horas del día
(iluminación) y
momentos del año.

Cualidades para un espacio público desde una perspectiva de género

No existe una fórmula mágica para diseñar los espacios desde una perspectiva de género, la mejor estrategia es **aterizar en las necesidades concretas de la población** a través de una participación amplia y diversa. No obstante, se pueden señalar 5 cualidades de los espacios públicos que deberían abordarse desde el diseño, la localización y la gestión. (Ciocoletto y Col·lectiu Punt 6, 2014).

Proximidad. Formar parte de redes de espacios de uso prioritario en la vida cotidiana. Con conexiones a comercios de barrio, equipamientos, paradas de transporte público y otros **espacios públicos, en un radio de cinco o diez minutos**, con recorridos seguros y accesibles. Localizado en un tejido urbano consolidado de viviendas para la existencia de una población usuaria del espacio.

Vitalidad. Que permita la densidad de usos y actividades con presencia continua y simultánea de personas y así, **facilite la socialización, los cuidados y el apoyo mutuo**. Para esto, el diseño y sus elementos deben permitir el uso en diferentes horas (iluminación) y momentos del año (pérgolas, porches, sombras), dando apoyo a las actividades cotidianas con bancos, vegetación, papeleras, señalización, etc.

Diversidad. Favorecer la mixtura social, física y funcional a través de usos variados que den respuesta a **las diferentes necesidades de las personas, en función de su género**, edad, diversidad funcional, clase social u origen. En caso de zonas de dimensiones reducidas para acoger múltiples actividades, se recomienda generar una **red de espacios interconectados** de usos complementarios. Asimismo, los elementos y los materiales deben garantizar los usos múltiples: bancos, mesas, zonas de juego, pavimentos diferentes como hierba, arena, etc.

Autonomía. Espacios físicamente accesibles para personas con diferentes grados de movilidad reducida, personas de la tercera edad, menores y personas cuidadoras. Los elementos que **facilitan la autonomía** suelen ser bancos, con reposa brazos y reposa espalda, pavimentos transitables con silla de ruedas, barandillas, rampas, con escalas para diferentes tipos de cuerpos y alturas. También los baños públicos accesibles y seguros en equipamientos o espacios públicos a menos de cinco minutos. Además, es especialmente **importante para**

Los nombres de
espacios públicos,
arte urbano
e iconografía
utilizada en la
señalización
ayuda a cambiar
la imaginación
social y construye
una ciudad más
equilibrada.

las mujeres, aumentar la percepción de seguridad a través de una buena iluminación, la eliminación de barreras y una correcta señalización. Para garantizar la **accesibilidad económica**, el uso debe ser libre y desmercantilizado.

Representatividad. Que transmita **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 personas no blancas o no heteronormativas, a través del nombre de los espacios públicos, el arte urbano o la iconografía utilizada en la señalización, ayuda a cambiar los imaginarios sociales y **construir una metrópolis más equitativa**.

Un buen ejemplo sobre cómo incorporar la perspectiva de género es el plan piloto en el **barrio de Mariahilf, en Viena**. A través de una serie de elementos cumple con varias de las cualidades mencionadas. Fomenta la proximidad con espacios que facilitan los cuidados, los juegos y la socialización. Responde a la diversidad y **promueve la autonomía de las personas con cruces seguros y cómodos** en los que se aumentó el tiempo de los semáforos, además de ampliar las aceras y eliminar las barreras arquitectónicas. También incorpora elementos como espejos o iluminación para **mejorar la percepción de seguridad**.



Chennai – busy T. Nagar

2.2

El derecho a la vivienda en la ciudad metropolitana

Irene Escorihuela Blasco

La falta de datos
es uno de los
principales
obstáculos para
la redacción de
políticas sociales
de vivienda y un
obstáculo para la
planificación.

El **derecho a una vivienda digna y adecuada constituye un derecho humano**¹, siendo uno de los pilares fundamentales del Derecho a la ciudad. 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 materia de vivienda a nivel metropolitano, se pueden identificar cuatro problemáticas principales:

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 datos desagregados por sexo son asimismo un elemento indispensable para detectar situaciones de discriminación y para poder desarrollar políticas residenciales con enfoque de género. Además, **la generación de datos debe ser a escala metropolitana** para poder coordinar las políticas a esta escala. En esta dirección caminan varios observatorios que se han creado en ciudades como Berlín, París o Barcelona con el objetivo de elaborar estudios, informes y herramientas para el **diseño de políticas públicas** a nivel supramunicipal (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, considerando 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 412 comunas, tal y como prevé la Ley ALUR² (2014).

¹ El derecho a la vivienda está reconocido en el artículo 25 de la Declaración Universal de Derechos Humanos y en el artículo 11 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de Naciones Unidas.

² Más información:
ENCADREMENT DES LOYERS :
[Le tribunal administratif de Paris annule les trois arrêtés successifs du préfet de la région d'Ile-de-France qui ont fixé les loyers de référence à Paris depuis le 1er août 2015.](#)

2

La **asequibilidad de la vivienda** es uno de los elementos fundamentales del derecho a una vivienda adecuada, pero su garantía está relegada al mercado privado en la mayoría de metrópolis. La carestía de la vivienda, frente a salarios bajos y precariedad laboral, supone un elevado esfuerzo económico, especialmente para las mujeres con menores a cargo, las personas jóvenes, con la exclusión del mercado para colectivos con menores recursos. Las dinámicas de **segregación espacial** dejan a estos sectores en las periferias dejando atrás sus redes de apoyo. Las políticas públicas en este ámbito suelen ser **ayudas económicas para el pago de las rentas o hipotecas**, programas de intermediación con garantías de pago y precios por debajo de mercado, asignación de vivienda pública, albergues y viviendas de entidades sociales para personas sin hogar, etc. Sin embargo, al no estar articuladas desde una **lógica metropolitana** se generan disfunciones e ineficacias. De allí la necesidad de abordar **la creación de un parque de vivienda público a nivel metropolitano**, que garantice a su vez, la mixtura y la cohesión social, así como disponer de vivienda pública en la ciudad. 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.

3

La **gestión de la emergencia habitacional**. Si bien algunos entes metropolitanos cuentan con competencias en vivienda, o bien con empresas públicas de vivienda, **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. Estos equipos se encargan, de identificar a los agentes clave que intervienen en la situación de emergencia e **intermedian para conseguir una solución**. Así, interlocutan con los juzgados con la finalidad de retardar o suspender el desahucio y son el enlace para procurar un realojo adecuado en caso de ejecución del desahucio. Es necesario también que las **fórmulas para realojar personas**, que han sido desahuciadas, estén bien trazadas y coordinadas a nivel supramunicipal con normativas que institucionalicen el circuito y los criterios a seguir. 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 y requieren de atención específica.

Es necesario
abordar la creación
de un parque
de viviendas
públicas a nivel
metropolitano,
lo que a su vez
garantiza mezclas
sociales y cohesión.

Las leyes que
limitan la
especulación
inmobiliaria y
el negocio de la
vivienda tienden a
ser dirigidas por el
Estado y el espacio
de maniobra
de las ciudades
metropolitanas
es limitado.

³ Más información:

[Porto Maravilha Urban
Operation](#)

⁴ Más información:

[Germany - Berlin - Pankow
Oderberger Street](#)

⁵ Más información:

[The urbanization of Villa 31,
an informal settlement in
Buenos Aires](#)

⁶ Más información:

[Heartfelt Houses / Proyecta
Juan Bobo](#)

⁷ Más información:

[El PEUAT, la primera
regulación de ciudad para
todos los alojamientos
turísticos](#)

4

La **seguridad en la tenencia** implica disponer de una vivienda donde poder desarrollar un proyecto de vida estable. 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**. Las normas para poner límites a estas dinámicas acostumbran a ser estatales y el margen de acción de las ciudades metropolitanas, limitado. Pero existen buenas prácticas de actuaciones sobre zonas determinadas, como es el caso de Porto Maravilha³ en Río de Janeiro o la calle Oderberger⁴ de Berlín; en la mejora urbana de asentamientos informales como la Villa 31⁵ de Buenos Aires y el proyecto Juan Bobo⁶ de Medellín.

Otros ejemplos de medidas para regular el mercado inmobiliario:

Transparencia y prevención del acoso inmobiliario (*mobbing*). Las alcaldías de Londres y Nueva York con las campañas *Name & shame*, identifican y publicitan fondos de inversión y personas propietarias, que han llevado a cabo malas prácticas, para prevenir a inquilinos e inquilinas cuyos edificios sean comprados por estas compañías.

Limitación al alquiler o las licencias de alojamientos turísticos.

Entre las primeras en hacerlo están París, Berlín o Nueva York. En la ciudad de Barcelona, el PEUAT⁷ es un plan especial que **zonifica los permisos para alojamientos turísticos** a fin de distribuir y equilibrar la presión inmobiliaria que generan. En vigor desde 2017, el PEUAT está actualmente amenazado por varias sentencias en contra.

Medidas fiscales. La penalización de prácticas antisociales sobre el mantenimiento de la vivienda vacía **con fines especulativos** suele depender de competencias estatales. En Europa países como Alemania, Holanda, Francia, Dinamarca, Reino Unido y Suecia contemplan penalizaciones o incluso expropiación siguiendo diferentes temporalidades.

Intervenciones en transacciones entre privados, a través del derecho de tanteo y retracto por parte de las administraciones. La información sobre las operaciones de compraventa de viviendas en las ciudades (idealmente a escala metropolitana) da prioridad a la administración para adquirir inmuebles, y obtener viviendas en las

**La gestión de
emergencias y las
medidas en torno
al aumento del
parque público
de viviendas hoy
en día responden
a las perspectivas
principalmente
municipales.**

ciudades consolidadas. La ciudad de **Barcelona** lo ha incorporado como parte de su estrategia para proteger la vivienda. Sin embargo, algunas críticas señalan el trasvase de dinero público a manos de entidades financieras o fondos de inversión.

Las cuatro problemáticas analizadas son puntos de partida en cuanto a la adopción de una lógica metropolitana. Mientras que **la recolección y elaboración de datos avanza**, gracias al impulso de varios observatorios metropolitanos de la vivienda, la introducción de límites al sector privado se aborda en algunas metrópolis. Pero 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.

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. 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.**



Barcelona, Eixample - Habler López

2.3

El derecho a la seguridad urbana desde la perspectiva de género

Sara Ortiz Escalante

La dicotomía
pública/privada
se utiliza para
controlar, excluir
y suprimir las
diferencias de
sexo y género,
preservando las
estructuras de
poder hetero
patriarcal.

Uno de los elementos **más limitantes del derecho de las mujeres a la ciudad** ha sido la violencia machista y la percepción de inseguridad cuando transitan entre el continuo de lo público y lo privado. El urbanismo feminista considera clave romper con 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 las mujeres. Son dicotomías que establecen que el espacio público es hegemoníicamente masculino, excluyendo o “culpabilizando” a las mujeres por estar en él. Asimismo, reproducen **un falso imaginario en el que el espacio privado del hogar es el lugar seguro para las mujeres**, y el espacio público es el lugar del miedo. Aunque mayoritariamente la violencia contra las mujeres se ejerce por una persona conocida en el espacio privado.

Esta falsa dicotomía es también etnocéntrica, ya que tiene 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 preservando las estructuras de poder hetero patriarcales.

La percepción de
seguridad en el
análisis permite
crear conciencia
en torno a la forma
en que el miedo
limita la libertad y
la movilidad de las
mujeres.

⁸ Más información:

[CDMX, Ciudad Segura
y Amigable para Mujeres y
Niñas \(Programa de Mediano
Plazo\).](#)

Seguridad urbana desde la perspectiva de género

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. Se ha analizado la (in)seguridad de las mujeres en las ciudades y los entornos cotidianos, detallando 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 impacta el acceso y el derecho de las mujeres al espacio público. Pese a ello, la seguridad en las ciudades se sigue enfocando solo en aquello que se define por ley como violencia, dejando fuera todos los otros tipos de violencia que según el contexto, no están ni prohibidos, ni penalizados.

El miedo y la seguridad tienen referentes y significados 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. Está basado en **relaciones de poder de género** que también se manifiestan en los espacios y se reproduce en las prácticas de la vida cotidiana, mediante procesos de socialización hegemónicos, duales y hetero patriarcales, que definen a las mujeres como vulnerables y a los hombres como fuertes y agresivos. La percepción del miedo en las mujeres está marcada por la violencia ejercida sobre su cuerpo sexuado y determina en gran medida cómo vivimos los diversos espacios, domésticos, comunitarios o públicos.

Por todo ello, 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 éste, principalmente en las actividades nocturnas, tanto en ámbitos de ocio como de trabajo, con especial atención a los trayectos y al uso de determinados espacios.

Un ejemplo es el **Programa Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas**⁸, en **Ciudad de México**, que incorpora una visión de la seguridad como política pública integral. Basado en diagnósticos con perspectiva de género se desarrolla como un plan a mediano plazo, que se aleja de las respuestas reactivas. De esta forma, aborda un conjunto de elementos que **fortalecen el derecho a la ciudad de las mujeres**.

Las ciudades
también han
creado líneas
directas para
denunciar la
violencia contra
las mujeres y las
niñas en el espacio
público.

⁹ Más información:
[Hotline helps prevent
gender-based violence
in Mali](#)

¹⁰ Más información:
[Kolkata Police](#)

¹¹ Más información:
[Ulsan Awareness and Safety
Night 2015](#)

Asimismo, en muchas metrópolis se han creado **líneas de atención para denunciar la violencia** contra las mujeres y las niñas en el espacio público. En [Bamako](#)⁹ existe una línea telefónica directa con la policía que activa los servicios alrededor de las denuncias realizadas. Un servicio similar ofrece la policía de Calcuta con su “*Women helpline*”¹⁰. En [Ulsan](#)¹¹ la policía también facilita la rápida conexión para situaciones de emergencia con atención en inglés, o promocionando el uso de aplicaciones de localización para el uso de taxis. Otra iniciativa interesante es la que impulsa [Guayaquil](#) con la iniciativa «¡Amiga, ya no estás sola!», en la que en virtud de una ordenanza se llevan a cabo medidas para poner fin a la violencia contra mujeres y niñas en el espacio público urbano. Dicha política incluye varios **tipos de servicios de respuesta y de apoyo a las supervivientes de la violencia**, tales como líneas telefónicas atendidas por equipos locales de seguridad, asistencia legal, clínicas ambulantes, hospitales y centros de salud.

Aportaciones prácticas del feminismo al abordaje de la seguridad urbana

Desde los años setenta se han desarrollado metodologías y herramientas para analizar **entornos seguros e inclusivos**, como las auditorías de seguridad de las mujeres. Las feministas canadienses han sido siempre referentes en esta línea y de la genealogía de aprendizajes, surgen los seis principios de [Montreal](#) para un entorno seguro para las mujeres:

- 1 Saber dónde estás y adónde vas
- 2 Ver y ser vista
- 3 Escuchar y ser escuchada
- 4 Poder escapar y obtener auxilio
- 5 Vivir en un ambiente limpio y acogedor
- 6 Actuar colectivamente

De la redefinición que hace Col·lectiu.6 de estos principios se pueden derivar características de los entornos seguros:

Visible: Permite visualizar **todos los elementos y personas** del entorno y localizar posibles salidas en una situación de riesgo. Genera visibilizarían simbólica y social de las mujeres como sujetos activos.

Vigilado: Existe vigilancia informal ejercida entre iguales, de manera solidaria y no autoritaria que responde a **la acepción de “cuidar”**.

¹² Más información:

[Covered Foot Overbridges
Unsafe for Women](#)

¹³ Más información:

[Fighting Violence Against
Women: Making Seoul a Safer
City for Women Project](#)

Señalizado: Iconografía no sexista y diversa y marcas legibles (visuales, acústicas y táctiles) que ayuden a **comprender la ciudad** y su estructura.

Equipado: Con elementos e infraestructuras que apoyan las actividades de la vida cotidiana a una distancia y tiempo accesibles. Garantiza que haya personas diversas usando los espacios públicos.

Vital: Con presencia de personas, diversidad de actividades, facilita el encuentro y la ayuda mutua a través de **entornos multifuncionales**.

Comunitario: A partir de diseños que favorezcan la socialización de las personas **de manera igualitaria**, el intercambio y la cohesión social.

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 seguro¹². También se destaca el programa de The **Seoul** Solution¹³.



Amiga ya no estás sola - Municipalidad de Guayaquil

Un ejemplo de una acción es la noche “paradas bajo demanda” para las mujeres, destinadas a prevenir las agresiones a las mujeres cuando se bajan de un autobús entre paradas establecidas con el fin de cortar el viaje a su destino a pie.

¹⁴ Más información:
[Red Mujer y Hábitat de América Latina](#)

¹⁵ Más información:
[Feminist, Women, Safety, Rights, Training, Helpline, Ending Violence Against Women, EVAW, Delhi, India](#)

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. Implican 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 herramientas y **métodos participativos** y feministas, siendo las marchas exploratorias una de las técnicas más utilizadas. Estas marchas consisten en recorrer un barrio concreto con un grupo de mujeres. A parte de ser una herramienta de diagnóstico, también es **una herramienta de empoderamiento**, porque visibiliza el conocimiento que tienen las vecinas del entorno, a la vez que valora su participación en el diseño y la transformación de sus barrios.

Desde los años noventa se han realizado auditorías de seguridad urbana en muchas metrópolis del mundo: Barcelona, Bogotá, Ciudad de México, Montreal, Nueva Delhi y Rosario, entre muchas otras. Las herramientas se han adaptado a diferentes contextos y han sido llevados a la práctica por la Red Mujer y Hábitat de América Latina¹⁴ que trabajan en proyectos de ciudades seguras para las mujeres. En India, Jagori¹⁵ 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**, una App disponible en inglés y español con la que se pueden realizar **auditorías de seguridad mediante telefonía móvil**. Safetipin es utilizada en diferentes ciudades de la India, así como en Bogotá, Quito y recientemente, en Johannesburgo.

En resumen, el reto de las instituciones pasa por incorporar una visión amplia de la seguridad, desde una perspectiva feminista, que **aborde las percepciones diferenciadas** y se aleje de la dicotomía público-privado. Pero es esperanzador la implementación de métodos, que analizan de forma multiescalar el problema de la violencia: cuerpo, casa, barrio, ciudad y territorio. Las auditorías de seguridad urbana aplicada a la vivienda es un avance en este sentido.

2.4

El derecho a la movilidad metropolitana

Nel·la Saborit

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. 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.

El derecho a la movilidad y las ciudades

El derecho a la movilidad se debe interpretar 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, seguros y sostenibles lo cual, **supone diseñar para el eslabón más invisible del sistema**, en este caso, mujeres, niños y niñas, personas ancianas y aquéllas con movilidad o capacidades sensoriales reducidas.

Por otra parte, 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 perfil de **persona usuaria del vehículo privado es un hombre, mayor de edad**, con trabajo remunerado, sin responsabilidades de cuidado ni necesidad física o sensorial especial. En cuanto a su patrón de movilidad, se caracteriza por ser de punto a punto, es decir, de casa al trabajo, al punto de ocio y a casa. En cambio, el perfil de **persona usuaria del transporte público o no motorizado (bicicleta y a pie) se hace más diverso**: mujeres, niñas y niños, personas mayores y

El derecho a la movilidad debe ser interpretado en un contexto en el que la economía, la energía, el agua y los recursos del suelo son limitados.

El diseño inclusivo
debe integrar rutas
metropolitanas
que respondan
al trabajo
reproductivo o
de cuidado no
remunerado
principalmente
asumido por las
mujeres.

colectivos con necesidades diferenciadas. Con unos itinerarios que suelen ser más cortos, pero más complejos y radiales, vinculados a las tareas de cuidados y asumidos, mayoritariamente, por las mujeres.

Analizando los patrones de movilidad con mirada de género, se ha demostrado que éstos 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. En este sentido, el diseño inclusivo debe **integrar los itinerarios metropolitanos**, que responden al trabajo reproductivo o de cuidados no remunerado y asumido, principalmente, por las mujeres (gestión del hogar, cuidado y educación de personas dependientes, etc.).

Figura 1. Modos de transporte y patrones de movilidad según el género

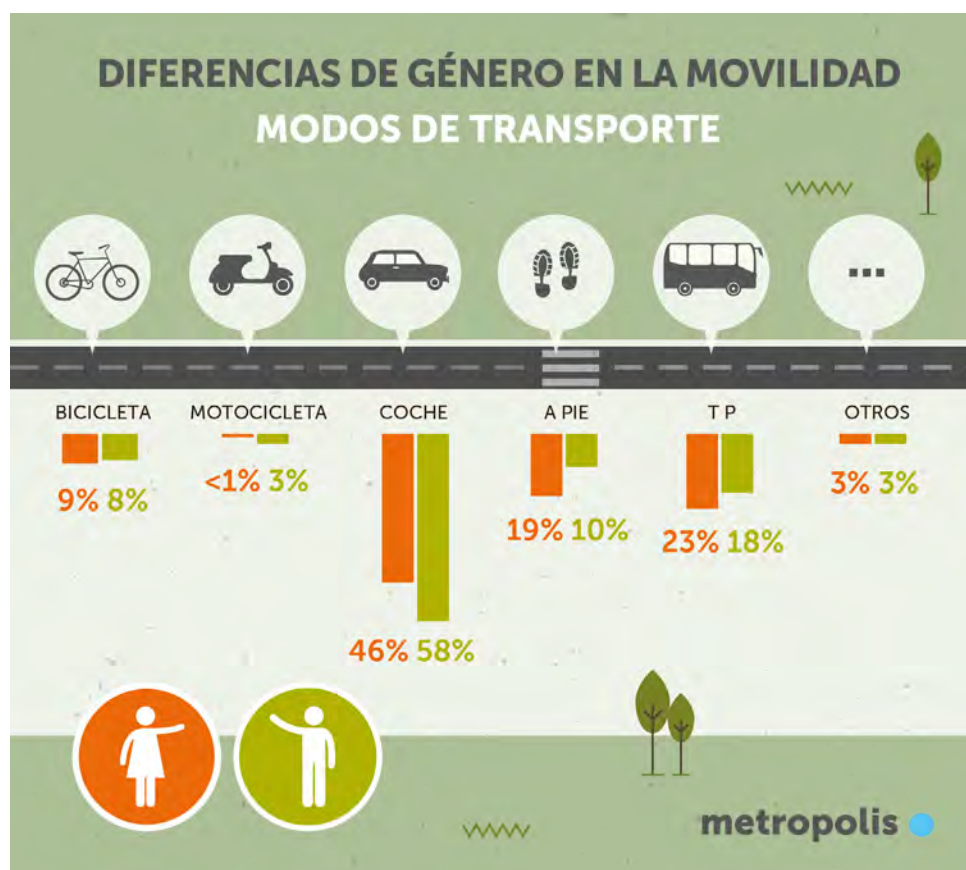


Fuente: metropolis.org

La pirámide óptima a la hora de diseñar calles con derecho a la movilidad universal es aquella que prioriza el transporte no motorizado, los ciclistas y los peatones, y valora el transporte público sobre el transporte privado.

De esta manera, 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. Si trazamos el esquema a seguir de esta nueva planificación y lo comparamos con el coste de infraestructura y la eficiencia energética por kilómetro y persona usuaria transportada, obtenemos el siguiente resultado:

Figura 2. Modos de transporte y patrones de movilidad según el género



Fuente: metropolis.org

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

Otro punto a tener en cuenta para el real ejercicio del derecho a la ciudad por parte de las mujeres es la **garantía de seguridad**, lo que incluye el “sentirse segura”. Sin esta perspectiva como criterio de accesibilidad se imposibilita el ejercicio equitativo del derecho a la ciudad.

**La integración de
la tecnología móvil
y de seguimiento
en los servicios, es
uno de los mayores
desafíos para la
movilidad.**

¹⁶ Más información:
[Marrakesh: Ciudad Segura y
Amigable Para Todos | ONU
Mujeres – Sede](#)

¹⁷ Más información:
[Public Transport | Safe Delhi
| Safe Delhi Campaign](#)

¹⁸ Más información:
[A safe bus journey to
Promote Safer Public
Transport for Women and
Girls](#)

¹⁹ Más información:
[Gender and Public transport,
Kathmandu](#)

²⁰ Más información:
[Safety and public space:
Mapping metropolitan
gender policies](#)

Como ejemplo de iniciativas que aportan en esta línea, se pueden mencionar las metrópolis de Hanoi, Marrakech¹⁶ y Nueva Delhi,¹⁷ que ofrecen formación a los y a las profesionales del sistema de transporte para que identifiquen y puedan responder ante situaciones de acoso sexual. Yakarta¹⁸ ha adoptado un enfoque distinto: ha optado por contratar a mujeres como conductoras del sistema de autobuses BRT (Bus Rapid Transit), logrando resultados positivos en dos sentidos. Por un lado, potenciar la contratación femenina y, por el otro, reforzar la seguridad de las mujeres en los autobuses. Kathmandu, por su parte, ha publicado “*El Código de Conducta del Transporte Público 2010*”¹⁹ que ofrece protección ante el acoso que sufren mujeres, personas mayores y personas discapacitadas.

Otro caso de interés es Toronto²⁰ que a través de la campaña *#ThisIsWhere*, crea conciencia sobre el acoso sexual y la agresión que tiene lugar en el transporte público. La aplicación SafeTTC App ofrece a las usuarias de la Comisión de Tránsito de Toronto (TTC) un método para denunciar el acoso, los problemas de seguridad o las actividades sospechosas, proporcionando informes detallados de los incidentes y situaciones que se observan en el sistema de tránsito de Toronto, ya sea en un vehículo, en una estación o en una parada de autobús o tranvía.

**Retos y obstáculos para la implementación del derecho
a la movilidad**

La integración de la tecnología móvil y de posicionamiento en los servicios será uno de los **mayores retos para la movilidad** en los próximos años. Se trata de combinar en tiempo real las necesidades de las personas usuarias con las líneas y servicios de transporte. No obstante, estos usos deben ir acompañados de una **política de protección de datos** por parte de las administraciones. Con la finalidad de garantizar **la transparencia y la seguridad jurídica de las personas**, principalmente, de mujeres, niños y niñas, y de las personas usuarias de los servicios donde interviene la economía cooperativa (o informal).

Otro de los retos importantes es la **garantía del derecho a la movilidad** (pedestre y en transporte público) de las mujeres y de los colectivos con **necesidades diferenciadas**. Es necesario incorporar elementos de diseño a estaciones y vehículos que garanticen la accesibilidad de las personas con movilidad reducida o capacidades sensoriales limitadas. Por ejemplo: rampas y ascensores; rehabilitación de convoyes; señalización para invidentes y servicios de información, con posibilidad acústica.

En el caso de las mujeres este derecho está condicionado por la **percepción diferenciada de la seguridad**. Una buena iluminación de los viales y las estaciones, aplicaciones móviles para el aviso frente a agresiones, flexibilidad en las paradas de los servicios nocturnos, son algunas de las iniciativas que se toman para responder a esta necesidad.

Paradas intermedias a demanda²¹: Transporte público nocturno

Para reducir el riesgo de agresiones en los trayectos a pie desde la parada hasta el punto de destino, estas iniciativas facilitan 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 persona usuaria sólo tiene que indicar al conductor o conductora del bus 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 dónde hacer la parada. Es un sistema que se aplica en varias metrópolis, como París, Montreal, Toronto, Brasilia, Estambul. De manera informal, también funciona en ciudades de otros regiones siendo un funcionamiento normal de las líneas de transporte nocturnas.

Existen varias
iniciativas de
transporte público
solo para mujeres
para reducir las
agresiones, como
reservar vagones
o autobuses para
el uso exclusivo de
mujeres.



"Travelling alone at night: Between Stops, for the safety of women in the city." Servicio ofrecido únicamente a las mujeres que viajan solas, este servicio se ofrece en todas las líneas de autobús.

También son frecuentes las iniciativas «*women only public transit*» que para reducir el acoso optan por reservar vagones o autobuses de uso exclusivo para mujeres. Esto sucede en Mashhad, Belo Horizonte, Cantón, Kuala Lumpur, Medellín, Teherán, Zhengzhou, Shenzhen, Ciudad de México, Dubái, Calcuta o Nueva Delhi.

²¹ Más información:
[Safety and public space:
Mapping metropolitan
gender policies](#)

Sin embargo, son medidas que no se recomiendan de manera definitiva, ya que están destinadas a un punto concreto del trayecto y **focalizan el problema en la persona agredida y no en el agresor**. Por lo que, al segregar a las mujeres, los hombres se quedan con el resto del espacio público.

El enfoque de género aplicado al desarrollo de las infraestructuras de transportes

Quito ha aprobado una serie de políticas públicas para poner fin a la violencia sexual en el transporte público. Tras rediseñar las paradas de autobús para garantizar la seguridad de las mujeres, también se llevará la mirada de género a la construcción del nuevo metro de Quito. Se ha realizado formación en cuestiones de género a la empresa municipal de transportes, la empresa de obras públicas, la policía metropolitana y demás personal municipal. En su estrategia también se aspira a cambiar el comportamiento de las personas usuarias del sistema de transporte público. Así, se pide que tanto hombres como mujeres, víctimas o testigos de situaciones de violencia sexual en el transporte público, mediante el envío de un mensaje, utilicen la app “Bájale al Acoso”²² para denunciar. Esto permite que, a tiempo real, se puedan denunciar los casos de violencia contra mujeres y niñas de manera confidencial y libre. Cuando se denuncia un episodio de violencia, se activa una alarma en el medio de transporte. Las posibilidades que ofrece esta medida de denuncia, dan lugar a sanciones sociales y a la desnormalización de las prácticas discriminatorias.

El aumento de la densidad de población en algunas zonas y la densificación en el uso de un solo territorio son herramientas clave para reducir el número de movimientos por razones de trabajo.

A la hora de exponer los obstáculos más apremiantes, se debe mencionar 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. 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**.

²² Más información:
[Bájale al Acoso](#)

2.5

Ciudades por y para todas

Josefina Roco

¿Qué ciudad para quién?

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**.

La tríada conceptual espacio concebido, espacio percibido y espacio vivido establecida por Lefebvre (1973), 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.

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.

El urbanismo participativo desnaturaliza las concepciones de urbanismo y planificación urbana que plantean la ciudad como un todo homogéneo y estático.

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. 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. Lejos de ser un método de manual se trata de un conjunto de metodologías de abordaje para la **mejora del hábitat** mediante procesos interdisciplinarios y multiactorales.

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 cuáles 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, la accesibilidad y la utilidad de las mismas; 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.

La metodología utilizada suele ser variable y flexible, pero a grandes rasgo, las fases que componen un diseño participativo son:

Recopilación de la información sobre el lugar/espacio/territorio y la comunidad en la que se va a actuar.

Diagnóstico participativo, donde se recojan las necesidades, expectativas, potencialidades, y limitaciones del territorio/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/ identificados en el Diagnóstico.

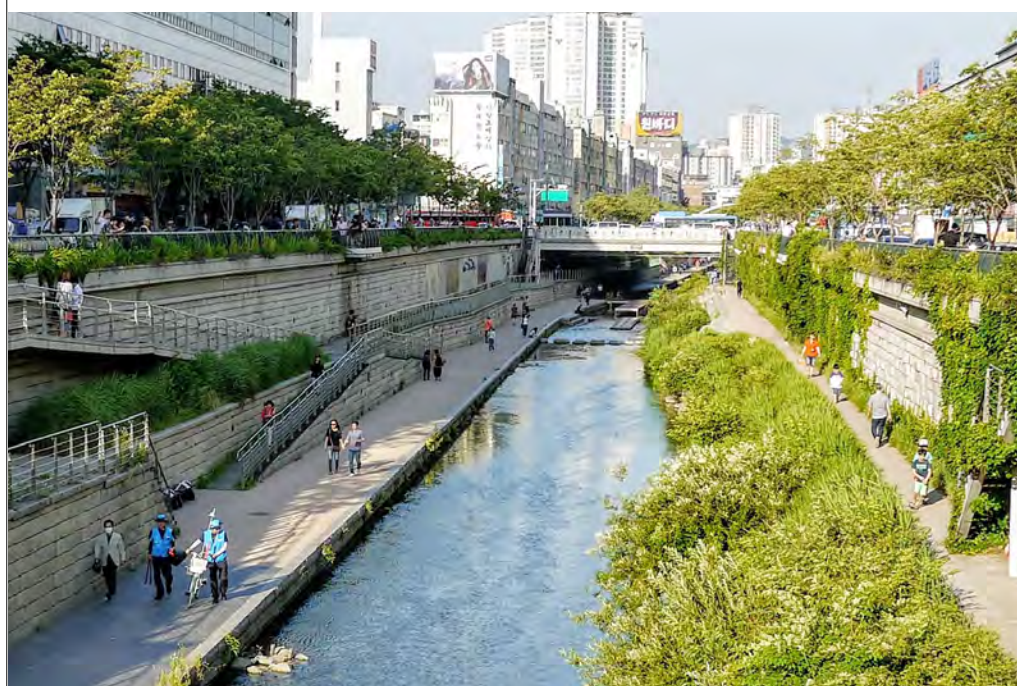
Como objetivo
común, los
diferentes diseños
o procesos
de urbanismo
participativo
buscan un reparto
más justo y
garantizan un
acceso y disfrute
de la ciudad
en igualdad de
condiciones para
todas.

Administración participativa, compartida mediante consorcios por diferentes entidades sociales, o desde la administración pública, que ejecuta los proyectos y realiza, conjuntamente con diferentes agentes del territorio, las fases de desarrollo, evaluación periódica y reajustes.

Reinventar la ciudad

Frecuentemente, la morfología urbana, los itinerarios, las necesidades de transporte, ocio y consumo suelen responder 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, se cae en una **falsa igualdad** que deriva en una simplificación de los servicios, que homogeneiza las necesidades e invisibiliza a sectores y realidades sociales con mayores carencias.

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**. Incorporar enfoques ascendentes que tengan en cuenta a las comunidades marginadas en los procesos de diseño o elaboración de políticas urbanas, es un instrumento para la promoción de un **modelo de metrópolis más inclusivo**. Por ello se planifica desde la experiencia cotidiana, con especial interés en los equipamientos de proximidad, los transportes, la seguridad y el desarrollo de condiciones para la autonomía de todas las personas.



Seul - Emile Victor Portenart

Un ejemplo son los “espacios de igualdad” creados por el Ayuntamiento de Madrid que funcionan como un foro de debate seguro sobre roles de género. Se invita a las mujeres a compartir sus conocimientos, opiniones y propuestas. La ciudad de Barcelona, en el marco de su “Plan para la Justicia de Género”, facilita la colaboración entre grupos de mujeres y otras áreas y departamentos del Ayuntamiento de la ciudad.

Córdoba, el Plan de Igualdad de Oportunidades para la Mujer

En la ciudad argentina de Córdoba, el Plan de Igualdad de Oportunidades para la Mujer impulsa la puesta en marcha de un proceso participativo que permite definir políticas y acciones conjuntas entre la Municipalidad, los actores públicos, privados y la sociedad civil. Desde un enfoque integral, el plan pretende concienciar sobre cuestiones de género y representación, condenar la violencia sexual en la ciudad y garantizar la presencia de mujeres en la toma de decisiones en las políticas de desarrollo social y económico de la ciudad.

Conseguir que las ciudades pongan la vida en el centro es uno de los grandes desafíos a los que nos enfrentamos.

Que las **ciudades pongan en el centro la vida es uno de los grandes retos** que tenemos. Se trata de asumir la interdependencia y no jerarquizar las múltiples necesidades y expectativas vitales de las personas. 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 niñas y los niños, las personas mayores, las que viven la ciudad desde la diversidad funcional, las personas migradas, las empobrecidas. **Este es el reto y 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.**

²³ Más información:
[Plan de Igualdad de Oportunidades para la mujer en la ciudad de Córdoba](#)

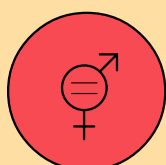
- Borja, J. (1998). "Ciudadanía y espacio público". *Ambiente y Desarrollo* (vol. XIV, nº 3, pp 13-22).
- Ciocoletto, A.; Col·lectiu Punt 6 (2014). Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de calidad urbana con perspectiva de género. Barcelona: Associació Col·lectiu Punt 6.
- Gigling, M. (2018). "Regulación de alquileres y seguridad de tenencia en Berlín, París y Barcelona. In O. DESC, *Nous reptes de l'habitatge a Barcelona: mercat de lloguer, gentrificació i turisme*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Ediciones Akal.
- Iglesias, M.; Valdivia, B.; Escorihuela, J.; Ortiz, S.; Saborit, N.; Roco, J. (2018) Derecho a la ciudad metropolitana en el marco de la Nueva Agenda Urbana y la Agenda 2030. Barcelona: FUOC.
- Lefebvre, H. (1973). *El derecho a la ciudad* (original ed.1968). Barcelona: Anthropos.
- Murillo, S. (1996). *El mito de la vida privada*. Madrid: Siglo XXI.

Con el apoyo de:



Edición:
Diciembre 2020

Esta publicación contribuye a la implementación de los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible:



**IGUALDAD
DE GÉNERO**

ODS 5



**CIUDADES Y
COMUNIDADES
SOSTENIBLES**

ODS 11



**PAZ, JUSTICIA E
INSTITUCIONES SÓLIDAS**

ODS 16

Secretaría General

Avinyó, 15. 08002 Barcelona (España)

Tel. +34 93 342 94 60

metropolis@metropolis.org

metropolis.org



#MetroGovernance