

Urbanismo cuidador



TIBÁS Y COSLADA
**CIUDADES
QUE CUIDAN**



Cofinanciado por
la Unión Europea



PROGRAMA CIUDADES QUE CUIDAN TIBÁS Y COSLADA
Una Alianza a favor de las gobernanzas participativas centradas en la Inclusión Social



Urbanismo cuidador



Edita: Ayuntamiento de Coslada.

Autoría: Soraya González Guerrero e Irene García Rubio (Pandora Mirabilia).

Revisión: María Rodríguez.

Diseño y maquetación: Mariela Bontempi.

Proyecto financiado por la UE



ÍNDICE

Presentación	4
Introducción	5
01. Urbanismo feminista	6
02. Urbanismo verde y sostenible	19
03. Urbanismo accesible	34
04. Urbanismo amigable con las personas mayores y la infancia	46

PRESENTACIÓN

Esta década tenemos el desafío de generar un nuevo modelo urbano, que nos permita encarar los retos del futuro. Uno de ellos, sin duda alguna, es desarrollar un nuevo paradigma en el que los cuidados ocupen un lugar central, tanto hacia las personas como hacia el medio ambiente. En este sentido, el ámbito municipal es un agente decisivo en el camino hacia una sociedad cuidadora.

Como administración más próxima a la población, los ayuntamientos tenemos un papel clave a la hora de promover ciudades inclusivas, saludables y sostenibles, que cuiden de su ciudadanía en toda su diversidad y a lo largo del conjunto de las etapas de sus vidas. El urbanismo cuidador es un enfoque transformador y fundamental. Está basado en la idea de diseñar y planificar los espacios urbanos con una profunda atención a las necesidades de todas las personas, especialmente las más vulnerables, promoviendo un ambiente que favorezca el bienestar y la cohesión social.

En relación con lo anterior, el urbanismo cuidador reconoce la importancia de crear entornos urbanos que fomenten la empatía, el respeto y la equidad. Implica pensar en las urbes como lugares donde cada persona, independientemente de su edad, género, capacidad física, origen o condición socioeconómica, pueda acceder a servicios de calidad, disfrutar de espacios públicos seguros y tener la oportunidad de participar activamente en la vida comunitaria.

Un urbanismo cuidador también promueve el equilibrio entre la vida urbana y el respeto por el medio ambiente, buscando minimizar el impacto natural y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Esto implica la creación de espacios verdes, favorecer la movilidad sostenible, así como facilitar la accesibilidad universal y la integración de tecnologías que faciliten la convivencia y la interacción de las personas con su entorno.

La importancia de este tipo de urbanismo radica en su capacidad para fortalecer los lazos comunitarios, reducir las desigualdades sociales y contribuir a la creación de una ciudad más humana, donde la solidaridad y el cuidado mutuo sean principios fundamentales. Este enfoque no solo mejora la calidad de vida, sino que también impulsa la resiliencia de las ciudades frente a los retos del cambio climático, el envejecimiento poblacional y las dinámicas sociales emergentes.

El proyecto *Tibás y Coslada. Ciudades que cuidan*, financiado por el programa Partnerships for Sustainable Cities de la Comisión Europea, promueve un urbanismo cuidador que nos anima a repensar nuestras ciudades y a construirlas con un enfoque centrado en las personas. Desde los gobiernos locales de Coslada y Tibás asumimos el compromiso con la creación de entornos urbanos donde la dignidad, el bienestar y el cuidado mutuo sean la base para una convivencia armoniosa y respetuosa para todo el mundo.

Ángel Viveros Gutiérrez
Alcalde de Coslada

Alejandro Alvarado Vega
Alcalde de la Municipalidad de Tibás

INTRODUCCIÓN

En el siglo XXI, por primera vez la población urbana del planeta Tierra sobrepasa en número a la rural. En la actualidad, en las ciudades se concentra más de la mitad de la población mundial, aunque éstas solo ocupan un 3% de la superficie terrestre. Las ciudades condensan un gran número de los grandes desafíos a los que debemos hacer frente en este siglo, como la emergencia climática, la agudización de las desigualdades, el crecimiento de la población y, de manera paralela, su envejecimiento, entre muchos otros. Para hacer frente a estos desafíos es necesario un cambio de mirada. Debemos repensar unas ciudades que han sido diseñadas dando la espalda a la naturaleza y a gran parte de las necesidades humanas, para transformarlas de manera que proporcionen una vida digna, saludable y sostenible para todas y todos sus habitantes.

El proyecto *Tibás y Coslada. Ciudades que cuidan* trata de hacer frente a algunos de esos desafíos. Financiado por el programa Partnerships for Sustainable Cities de la Comisión Europea, es una asociación entre la municipalidad de Tibás (San José, Costa Rica) y el ayuntamiento de Coslada (Madrid, España) para el intercambio y aprendizaje mutuo que comenzó su andadura en febrero de 2021 y finalizará en junio de 2025.

Apuesta por un modelo de ciudad cuidadora, que pone la sostenibilidad de la vida y la facilitación de los cuidados en el centro de sus decisiones políticas, transformando el entorno con la participación del conjunto de la sociedad. Las ciudades cuidadoras son ciudades para las personas, ciudades amigables para toda la población. Por eso, esta alianza de ciudades ha apostado por mejorar la gobernanza participativa y la inclusión social de los sectores de población más vulnerables, a través de actuaciones como el desarrollo de un programa de intervenciones de urbanismo, con un enfoque sostenible y cuidador bajo criterios de diseño universal.

Además, se ha buscado compartir conocimientos sobre esta cuestión, favoreciendo el intercambio de aprendizajes y buenas prácticas que resulten inspiradoras y ayuden a identificar las claves de lo que hemos denominado urbanismo cuidador. Así, de abril a junio de 2024 se desarrolló el ciclo de webinars online 'Urbanismo cuidador', que contó con ponencias e intervenciones de personas expertas de América Latina y España, y en el que participaron el personal técnico y político de Tibás y Coslada, además de público interesado. En ellos se abordaron las diferentes facetas que componen el urbanismo cuidador, en cinco sesiones dedicadas al urbanismo feminista, el urbanismo verde, el urbanismo accesible, el urbanismo amigable con las personas mayores y el urbanismo participativo.

Esta guía parte de esta experiencia de aprendizaje para ampliarla y profundizarla. Consideramos que el urbanismo cuidador debe incorporar una serie de enfoques clave: la perspectiva de género, la perspectiva ecosocial, un enfoque de accesibilidad, así como integrador con las personas mayores y con la infancia. Una mirada que combine todas estas perspectivas nos permitirá diseñar y facilitar que las ciudades cuiden a sus habitantes y al entorno en el que se enmarcan.

Cada capítulo se dedica a describir y desgranar los conceptos básicos de cada enfoque, junto con las claves necesarias para aplicarlo y ejemplos prácticos de cómo hacerlo. Además, en cada capítulo nos detenemos en dos experiencias de buenas prácticas, con una ficha en la que desgranamos sus principales aportaciones y aprendizajes. Asimismo, esta guía se completa con cinco entrevistas en vídeo a personas expertas en cada uno de los enfoques, que resumen sus principales aportaciones y ofrecen ejemplos de su aplicación práctica.

01

Urbanismo feminista

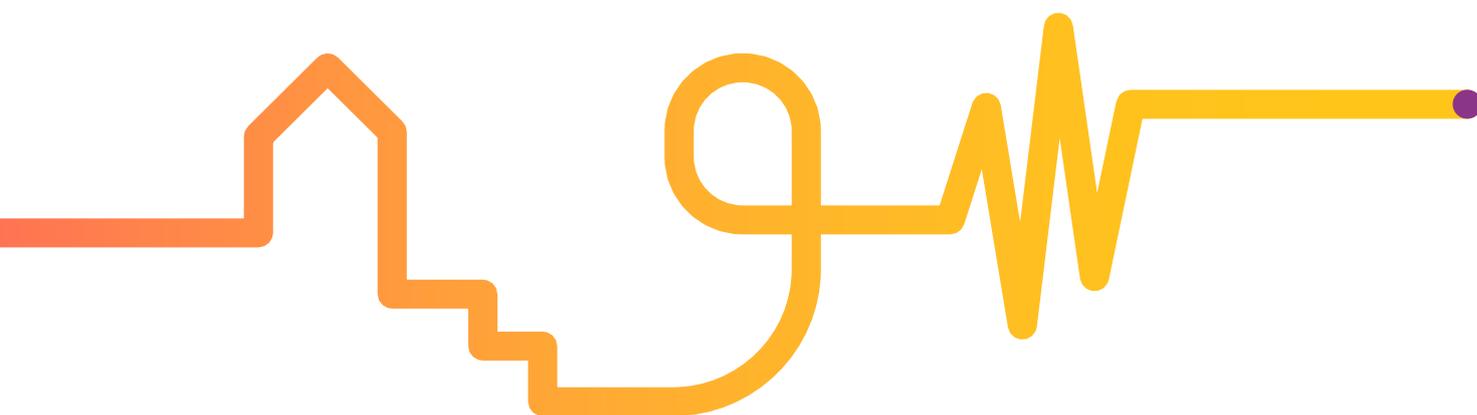
Una mujer lleva en un carrito a su nieta, se dirige a una escuela infantil que queda a 10 kilómetros de su vivienda. Tiene que andar casi 20 minutos hasta llegar a la parada de autobús más próxima, y no siempre puede hacerlo por la acera. Vive en un barrio periférico de una gran metrópoli que colinda con un gran polígono industrial, donde se han asentado varias plataformas de logística en la última década. Las avenidas son grandes, hay hasta dos carriles para los vehículos motorizados que atraviesan la avenida a gran velocidad. Muchos son vehículos pesados que suelen estacionar en doble fila y que ocupan las aceras, ya de por sí estrechas, para descargar mercancías. En verano, el sol es abrasador en ese lugar asfaltado, donde no hay vegetación ni sombras a la vista. Cuando cae el sol, las trabajadoras que limpian las naves industriales sienten inseguridad al salir de sus trabajos porque apenas hay visibilidad. Desde que cerraron varios comercios de la zona, las noches son desérticas. ¿Es fácil vivir en un lugar así si te mueves a pie, si tienes alguna persona a la que cuidar y si eres mujer? ¿Para quién está diseñado este lugar?

Este hipotético ejemplo está inspirado en la colonia Marconi, ubicada en Villaverde, un distrito del sur de la ciudad de Madrid. Antiguamente, esta colonia estaba formada por casas bajas donde residían trabajadores de la compañía del mismo nombre que la colonia. Ahora, en esta zona se han construido más bloques de pisos a la vez que se ha ido expandiendo el polígono industrial. “En los últimos tiempos, sobre todo a raíz de la pandemia, se ha impulsado el comercio electrónico, que necesita de grandes naves para operadores de logística, como Amazon. Estos espacios no están regulados y están imponiendo un paradigma de ciudad que, en lugar de ser rica, diversa y agradable para caminar, es todo lo contrario. Es un proceso de globalización que nos encontramos en todas las ciudades del planeta”, explica la arquitecta Alba Navarrete Rodríguez¹.



Foto: John Fraissinet

¹ **Navarrete Rodríguez, Alba.** Intervención en el webinar “Urbanismo feminista” del programa *Tibás y Coslada, ciudades que cuidan*. 9 de abril de 2024. Disponible en: <https://coslada-tibas.eu/2024/04/22/webinar-1-urbanismo-feminista/>



El diseño androcéntrico de las ciudades

Históricamente se ha considerado que el diseño de las ciudades es neutro, como si estuviesen diseñadas para un sujeto imaginario, supuestamente universal, que es “la medida de todas las cosas”. Pero las personas somos diversas y hacemos un uso muy diferente de los espacios en función de nuestro género, edad, capacidades motoras, incluso de nuestra cultura. Las ciudades no siempre responden a esta diversidad de necesidades; es más, pueden suponer una barrera para muchas personas.

Si analizamos las ciudades con una perspectiva de género, nos damos cuenta de que quien mejor se mueve por ellas es alguien con unas características muy concretas: tiene buenas condiciones de salud (no necesita apoyos como un bastón o una silla de ruedas), se mueve solo (no va acompañado de personas a las que cuida), sus trayectos son pendulares (de su casa al trabajo y del trabajo a casa) y se mueve a gran velocidad porque va en transporte motorizado (generalmente en su vehículo privado). La antropóloga María José Capellín denomina a ese sujeto privilegiado “BBVA”, porque suele ser un varón, que, además, es burgués, blanco y adulto².

Además, la distribución de servicios y recursos no es igual en todos los territorios: hay zonas con más servicios y a las que se destinan más recursos, generalmente barrios céntricos de mayor poder adquisitivo, frente a zonas periféricas.

Por tanto, el diseño de los espacios y las ciudades no es neutral, sino que prioriza unas necesidades sobre otras y a unas zonas sobre otras. Las necesidades que tienen que ver con el cuidado de la vida, y que realizan mayormente las mujeres, no suelen estar en la lista de prioridades de la planificación urbana.

“En la planificación urbana hay una segregación habitacional. Las mujeres distamos de tener oportunidades de empleo o cercanía con nuestras necesidades o las de nuestras familias, porque la planificación no las toma en cuenta. **El espacio público no es neutral.** Hay que evidenciar esas jerarquías odiosas en donde los traslados que tiene un hombre no son iguales a los de las mujeres, tampoco a la hora de habitar el espacio público. No hay ninguna mujer que no haya sentido temor en el espacio público”, explica Marcela Guerrero Campos³, expresidenta ejecutiva del Instituto Nacional de las Mujeres (INAMU) y exministra de la Condición de la Mujer en Costa Rica.

2 **Fernández, June.** “La república ecofeminista de la movilidad”. *Pikara Magazine*, 15 de febrero de 2022. Disponible en: <https://www.pikaramagazine.com/2022/02/la-republica-ecofeminista-de-la-movilidad/>

3 **Guerrero Campos, Marcela.** Intervención en el webinar “Urbanismo feminista” del programa *Tibás y Coslada, ciudades que cuidan*. 9 de abril de 2024. Disponible en: <https://coslada-tibas.eu/2024/04/22/webinar-1-urbanismo-feminista/>

Con la popularización de los Estudios de las Mujeres o de Género en la década de 1980, la perspectiva de género se consolidó en la academia, dando lugar a multitud de estudios para romper con el androcen-trismo en distintas disciplinas, entre ellas el urbanis-mo. A partir de este momento, se sucedieron mul-titud de iniciativas internacionales para incluir una perspectiva de género y feminista en el urbanismo, como la *Carta europea de las mujeres en la ciudad* (1995) así como distintos programas (Hábitat) y fon-dos (como el URBAN del Fondo Europeo de Desa-rrollo). Ha sido gracias al rol activo de organizacio-nes de mujeres y feministas en distintos espacios internacionales como las Conferencias de Naciones Unidas, lo que ha posibilitado incorporar, por parte de los gobiernos, compromisos específicos para dar respuestas a las demandas de las mujeres.

El **urbanismo feminista** busca visibilizar la desigualdad estructural entre hombres y mujeres a la hora de diseñar las ciudades, y propone pensar las ciu-dades desde la complejidad de los modos de vida y la diversidad de todas las personas. Para ello, pro-pone indicadores de calidad urbana que pongan las necesidades que han sido marginadas en el centro y ofrece estrategias para garantizar que los entornos urbanos sean lugares donde las mujeres puedan moverse libremente, sin miedo.

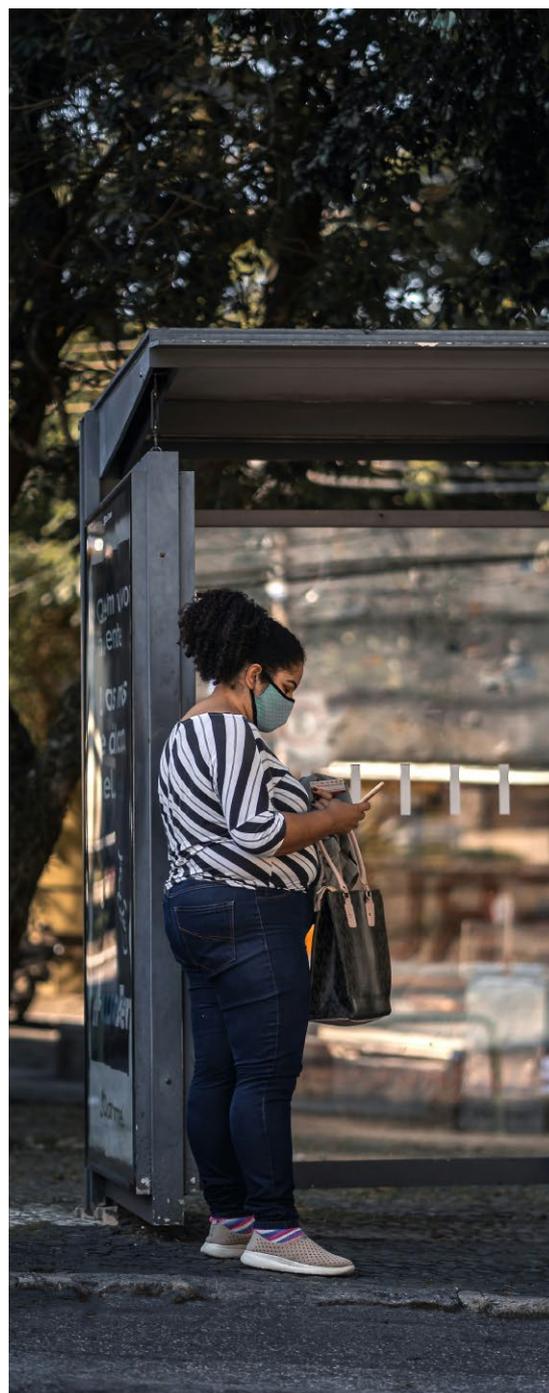
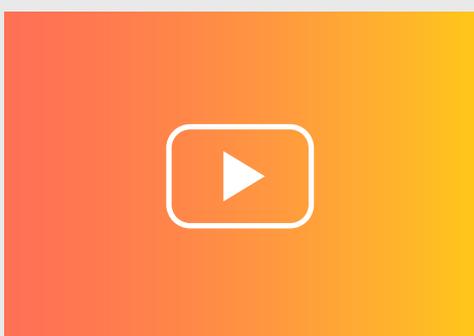


Foto: Mauro Lima



Urbanismo feminista

Entrevista a Cintia Rizzo, de la organización argentina CISCSA-Ciudades feministas, donde participa en proyectos vinculados al derecho de las mujeres a la ciudad, infraestructuras y cuidados comunitarios.

Realizada en diciembre de 2024 para el proyecto *Tibás-Coslada Ciudades que cuidan*.

CLAVES

Espacios productivos versus espacios reproductivos

Una de las claves que ofrece la teoría feminista para explicar la desigualdad entre hombres y mujeres es la división sexual que se ha dado entre los trabajos mal llamados “productivos” (realizados fuera de casa, monetizados y mayormente vinculados con el género masculino) y los trabajos “reproductivos” (relacionados con los cuidados, no monetizados o infrapagados y vinculados al género femenino). En esta división, los trabajos reproductivos generalmente han sido invisibilizados y muy poco valorados. Además, se han circunscrito al ámbito del hogar y el espacio privado, aunque muchos de estos trabajos (comprar, llevar a niñas y niños al colegio o al parque, acompañar una persona mayor a la consulta médica) se desarrollan en el espacio público, o más bien, comunitario. Según Linda McDowell⁴, el modelo de ciudad del siglo XX es la concreción urbana de esta división sexual, al separar el puesto de trabajo y la casa, el centro y la periferia, la vida pública y la vida privada y familiar.

El colectivo de urbanismo feminista catalán Punt 6 nos invita a fijarnos en el diseño, en el tipo de arquitectura, en los materiales o en la localización de los espacios feminizados y los espacios masculinizados. Pero, también, en el lugar que ocupan las mujeres en lo que se considera “patrimonio histórico”. “Los espacios ‘masculinos’ han sido pensados como sitios de ostentación, vinculados a lugares de poder, como, por ejemplo, los juzgados, edificios militares y edificios administrativos. En la historia del urbanismo y la arquitectura también vemos que se ha dado valor patrimonial a los espacios masculinos y se han olvidado o destruido los espacios femeninos”⁵.

Movilidad de los cuidados

Volvamos al ejemplo del inicio. Imaginemos el trayecto que hace a diario el gerente de alguna de las naves del polígono industrial y el que hace una trabajadora de la limpieza, y tracemos una línea imaginaria en un mapa del territorio. ¿Cómo son estos dos recorridos? Es muy factible que esa trabajadora de la limpieza, antes o después de ir a trabajar, haya parado a comprar algo que hace falta en el hogar y que, si tiene hijos o hijas, haya tenido que llevarles al colegio. En el caso del gerente, sería muy posible un patrón de movilidad más pendular, de su casa al trabajo y de este a su casa.

Aunque las mujeres y los hombres no son grupos homogéneos y hay diferencias según la renta, el país de procedencia, la edad y otras variables, las mujeres suelen ocupar el rol de cuidadoras en la estructura social. Es más habitual que las mujeres tengan que ocuparse del cuidado de personas dependientes en sus familias y de realizar las tareas de mantenimiento del hogar, combinando muchas veces este trabajo no remunerado con un empleo. Y esto supone un porcentaje muy elevado de su movilidad diaria. La profesora de urbanismo Inés Sánchez de Madariaga, la denomina **movilidad de**

4 **McDowell, Linda.** “Spatializing Feminism: Geographic Perspectives”. En Nanci Duncan (ed.), *BodySpace: Destabilizing Geographies of Gender and Sexuality*. Routledge, Londres, 1996.

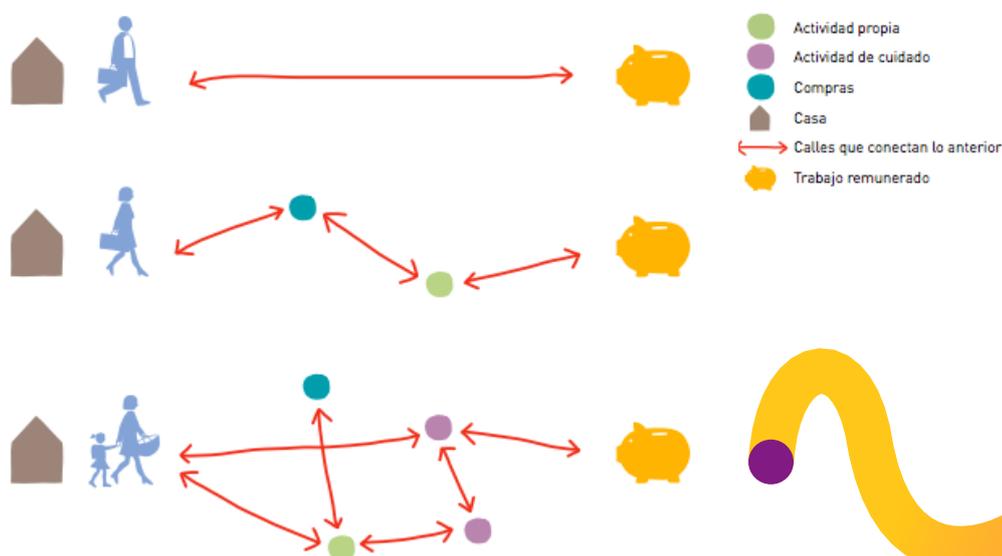
5 **Col·lectiu Punt 6.** *Urbanismo feminista: por una transformación radical de los espacios de vida*. Virus, 2019.

los cuidados⁶, una movilidad que se asemeja a una tela de araña, que es menos visible y que no se suele contabilizar en las encuestas de movilidad.

Las políticas de movilidad y de urbanismo han invisibilizado y menospreciado la movilidad de las mujeres. Solo bajo el liderazgo de algunas alcaldías y programas regionales para promover la igualdad y la inclusión en el transporte, se han contabilizado estos viajes. Algunos datos ilustrativos⁷:

- Según la investigación que realizó Transport for London (2007-2010), las mujeres llevan a sus hijos e hijas al colegio con tres veces más frecuencia que los hombres; además, las mujeres tienen un 25% más de probabilidad de efectuar paradas en sus viajes (en el colegio, el supermercado, etc.).
- Según un estudio realizado en Buenos Aires, “cuando la familia decide tener hijos la carga de viaje es asumida por la mujer en el hogar, pasando de 1,57 viajes diarios a 1,78. Mientras los viajes de los hombres permanecen constantes en 1,73, con o sin hijos” (BID, 2015).

Infografía: Punt 6.

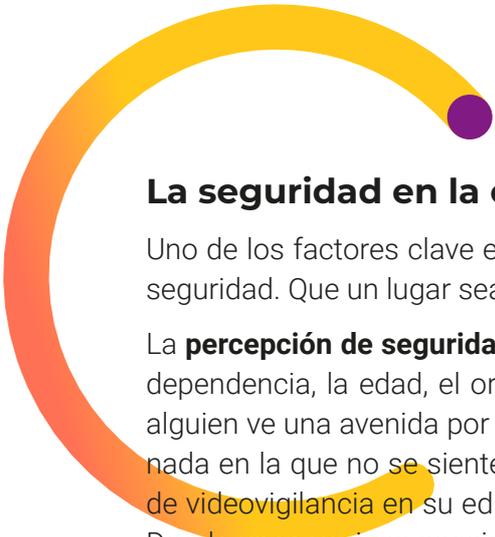


Además, a nivel global, las mujeres son las que mayoritariamente usan los servicios públicos y las que más se desplazan en transporte público. Así, cuando se construyen viviendas en las periferias sin que existan transportes que los conecten con los servicios públicos o zonas comerciales, las principales afectadas suelen ser las mujeres. Esto se ve claramente en el **modelo de ciudad dispersa y segregada**⁸, que es el que prolifera en los nuevos barrios, conformado por zonas residenciales, zonas comerciales y zonas de ocio separadas entre sí.

6 Inés Sánchez-de Madariaga y Elena Zucchini. "Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte". En *CyTET Monográfico 2020. Urbanismo y género*, Vol. 52, Núm. 203. Disponible en: <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/78364>

7 En: Pérez, Gabriel, *Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina*, CEPAL, 2019.

8 El modelo de ciudad dispersa también tiene unos impactos ambientales y se describe con mayor detalle en el capítulo 4 de esta guía.



La seguridad en la ciudad

Uno de los factores clave en la diferencia de las pautas de movilidad entre hombres y mujeres es la seguridad. Que un lugar sea más o menos seguro depende, en gran medida, de su diseño.

La **percepción de seguridad** está atravesada por la identidad sexual, la situación física y el grado de dependencia, la edad, el origen, el estatus económico, o incluso la situación administrativa. Donde alguien ve una avenida por la que volver a casa rápido de noche, otra persona ve una calle mal iluminada en la que no se siente segura. Donde alguien se siente protegido cuando instalan una cámara de videovigilancia en su edificio, otra persona siente tristeza y entiende que se perdió la comunidad. Donde unos vecinos consideran que el aumento de efectivos policiales aumenta la seguridad de su barrio, las personas que suelen ser víctimas de identificaciones policiales por su color de piel, tienen más temor aún. Donde alguien ve un bonito empedrado, alguien que camina con bastón siente inseguridad porque puede tropezarse.

Nuestros patrones de movilidad están influidos por la percepción de seguridad, de manera que cada persona tiene su propio mapa de la ciudad prohibida, esos lugares que evitamos porque nos generan sentimiento de inseguridad. Pero no podemos obviar que la violencia sexual y el acoso callejero es una amenaza que afecta sobre todo a las mujeres. Según los estudios de movilidad realizados por RACC y Zurich⁹ desde una perspectiva de género en Madrid y Barcelona en 2020, existe un gran porcentaje de personas que ha cambiado sus hábitos de desplazamiento alguna vez por motivos de seguridad personal y suelen ser en su mayoría mujeres. Según otro estudio de la Comisión Europea¹⁰, son las mujeres quienes sienten más temor al viajar en el transporte público en determinadas condiciones (de noche, cuando van con niños y niñas, cuando atraviesan barrios con altos índices de criminalidad o durante largas esperas en estaciones desiertas).

Montreal fue una de las primeras ciudades que abordó, en 1990, el acoso sexual callejero en su política urbanística, tras una fuerte movilización de las organizaciones de mujeres. Su programa **Femmes et ville** fue pionero en realizar **auditorías de seguridad** con perspectiva de género. Hoy las auditorías de seguridad añaden el enfoque interseccional, y analizan otros factores de riesgo además del hecho de ser mujer, como ser indígena, lesbiana, bisexual, transgénero o tener una discapacidad.

Pero, como decíamos al comienzo, que un lugar sea más o menos seguro depende, en gran medida, de su diseño urbano. Así, desde el urbanismo feminista se ha puesto el foco en **medidas urbanas preventivas**, en cómo garantizamos espacios seguros, más allá de medidas punitivas y restrictivas para controlar los espacios públicos.

9 RACC Mobility Club. *Movilidad desde una perspectiva de género en Barcelona*. 2020. Disponible en: <https://movilidad.racc.es/campanas-de-concienciacion/seguridad-vial/personas/estudio-movilidad-desde-una-perspectiva-de-genero-en-barcelona/>

10 European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport. *She Moves – Women's Issues in Transportation*. Publications Office, 2014.

La activista estadounidense Jane Jacobs (1916–2006) defendió un modelo de seguridad urbana basado en la confianza y el vecindario. Abogaba por la multiplicación de espacios de socialización y encuentro que ayudasen a la creación de vínculos entre las personas. “Es este sentimiento de comunidad, de responsabilidad social, el que hace que la gente se sienta segura, ya que en un vecindario cohesionado es posible reconocerse en los otros y las otras”¹¹. Para ello, Jacobs defendía que los barrios tenían que contar con los siguientes **elementos**:



Jane Jacobs. Foto: Biblioteca Congreso EEUU.

- **Tener una neta demarcación entre lo que es espacio público y privado, no** pueden estar difuminados, como sucede en los barrios residenciales o complejos de vivienda.
- **Tener ojos que miren la calle**, es decir, garantizar la visibilidad a través, por ejemplo, de edificios orientados a la calle que no le den la espalda con muros, dejándola ciega.
- **Ser espacios vivos**, espacios transitados constantemente porque hay tejido productivo, comercios de proximidad, servicios y lugares para el encuentro y el paseo.

Zonificación versus ciudades compactas

El Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (1928-1959) propuso en 1933 la famosa Carta de Atenas, que pretendía ser una fórmula modélica para las ciudades modernas basada en la racionalidad y la zonificación. En esta carta, se dividen los espacios públicos en cuatro zonas que responderían a cuatro necesidades humanas: habitar, circular, trabajar y recrearse. Es un modelo funcional que responde a un objetivo productivista, pero, ¿dónde queda ahí la movilidad por cuidados?

El **principio de zonificación**, que todavía sigue rigiendo la planificación urbana actual, se convirtió en pieza clave del urbanismo moderno, y su aplicación está relacionada con esas ciudades fragmentadas y segregadas. El ejemplo extremo de este modelo de ciudad son las grandes conurbaciones de viviendas unifamiliares, monofuncionales y fragmentadas, muy frecuentes en América del Norte, aunque en las últimas décadas también han proliferado en Europa y otros continentes.

Frente a este modelo, el urbanismo feminista plantea **ciudades compactas y multifuncionales**, donde se produce una mezcla de usos y donde las personas pueden realizar todas sus actividades cotidianas en un rango cercano, porque los espacios están próximos entre sí. En ellas, se otorga prioridad a los recorridos peatonales y al transporte público, y se promueve la interacción social y el encuentro entre las personas.

11 **Jacobs, Jane.** *Vida y muerte de las grandes ciudades.* Capitán Swing, 2011 (el original se publicó en 1961).

Según un estudio realizado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) en 2019¹², las personas que viven en ciudades compactas tienen mejor calidad de vida que las que viven en ciudades dispersas. Han tenido que pasar casi 60 años para que el estudio de un organismo científico certifique los problemas socioeconómicos y ambientales de la dispersión territorial que ya enumeró Jane Jacobs: la dependencia del vehículo para moverse, la contaminación, la destrucción de barrios para la modernización de la ciudad o la inseguridad derivada de los usos segregados.

Aproximación a la ciudad desde la vida cotidiana y los cuidados

El enfoque feminista propone un cambio de prioridades en la sociedad, situando la vida cotidiana de las personas en el centro de la planificación urbana. Esto pasa por visibilizar y reconocer la importancia de los **trabajos de cuidados** que realizan mayoritariamente las mujeres y pensarlos más allá de los hogares, rompiendo con la dicotomía espacial público/privado y estableciendo una continuidad. “Sacando los cuidados de la escena de lo privado, de que las mujeres somos quienes nos tenemos que hacer cargo de esos cuidados, para poder pensarlos desde el bienestar de la sociedad y desde que todos y todas necesitamos cuidados a lo largo de nuestra vida”, explica Cintia Rizzo¹³, de la organización argentina Centro de Intercambio y Servicios Cono Sur Argentina (CISCSA).

Este enfoque permite analizar cómo la ciudad y sus distintas zonas resuelven las necesidades de cuidados. Y constata la importancia de que existan espacios, equipamientos y servicios dedicados a los cuidados (como colegios, centros de salud, hospitales, centros de día, ludotecas, centros especializados en personas con discapacidad...) y que estos sean accesibles, estén próximos y no segregados.

“Las rutas de tránsito deben planificarse teniendo en cuenta las necesidades familiares y domésticas; en lugar de simplemente planificar el acceso a los distritos comerciales centrales o los centros de empleo, deben permitir que las mujeres accedan a los recursos del hogar, instalaciones sanitarias, trabajo ubicado en otros lugares, a las escuelas y a las instalaciones para los niños y las niñas”, añade Marcela Guerrero¹⁴.

Para facilitar que estas necesidades sean tenidas en cuenta, es necesario incorporar un **enfoque participativo** en el diseño urbano. Escuchar las voces de quienes habitan el territorio, y no solo de quienes se encargan del diseño urbano, permite conocer sus necesidades, sus desplazamientos habituales, y poner de manifiesto las carencias y obstáculos del espacio urbano. Como explican desde el Col·lectiu Punt 6, “La participación de las mujeres y otras identidades aporta la experiencia y sabiduría sobre la vida cotidiana acumulada debida a las dobles y triples jornadas, y conforma una fuente imprescindible de conocimiento para la planificación urbana”¹⁵. Por eso, una clave fundamental para diseñar ciudades con perspectiva de género es habilitar espacios para que las personas que habitan la ciudad, especialmente aquellas cuyas necesidades no han sido tenidas en cuenta, puedan participar y validar

12 Bassolas, Aleix, Barbosa-Filho, Hugo, Dickinson, Brian, Dotiwalla, Xerxes, Eastham, Paul, Gallotti, Riccardo, Ghoshal, Gourab, Gipson, Bryant, Hazarie, Surendra A., Kautz, Henry, Kucuktunc, Onur, Lieber, Allison, Sadilek, Adam y Ramasco, José J. “Hierarchical organization of urban mobility and its connection with transportation, pollution and health.” *Nature Communications*, 2019. DOI: 10.1038/s41467-019-12809-y.

13 Rizzo, Cintia. Intervención en el webinar “Urbanismo feminista” del programa *Tibás y Coslada, ciudades que cuidan*. 9 de abril de 2024. Disponible en: <https://coslada-tibas.eu/2024/04/22/webinar-1-urbanismo-feminista/>

14 ídem.

15 Col·lectiu Punt 6. *Guia per al disseny d'espais públics amb perspectiva de gènere interseccional*, Generalitat de Catalunya, 2023. Disponible en: https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2024/01/guia-espai-public_07-3-23.pdf

los cambios que se vayan a realizar. Unos espacios de participación que deberían diseñarse con enfoque feminista, para favorecer la participación de las mujeres, ya que muchas veces estas están excluidas de la toma de decisiones, así como la visibilización del trabajo reproductivo y de los cuidados.

Desde el Col·lectiu Punt 6¹⁶ proponen a las administraciones públicas realizar auditorías de los espacios urbanos. Para ello, han elaborado estos **indicadores de calidad urbana** que sintetizan muchas de las aportaciones dentro del urbanismo feminista:

- **Proximidad.** Que sea posible para todo tipo de personas efectuar a pie las actividades cotidianas con recorridos que enlacen los diferentes usos.
- **Diversidad:** Espacios que responden a las necesidades de las personas en función del género, sexo, edad, diversidad funcional, origen, cultura y condición social, entre otros factores.
- **Autonomía:** Las personas gozan de autonomía cuando los espacios que ocupan son percibidos como seguros y cuando las condiciones de accesibilidad son universales.
- **Vitalidad:** La vitalidad de un espacio surge de la presencia simultánea y continua de personas y de la densidad de actividades y usos en las calles.
- **Representatividad:** Cuando hay un reconocimiento y se visibiliza a toda la comunidad en el patrimonio cultural.



Fuente: Cintia Rizzo.

16 Ciocchetto, Adriana (Col·lectiu Punt 6). *Espacios para la vida cotidiana: Auditoría de calidad urbana con perspectiva de género*. 2014. Disponible en: https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/04/libro_Espacios-para-la-vida-cotidiana_ES.pdf



Foto: Proyecto mUEve.

Proyecto mUEve (Costa Rica)

Lugar: Costa Rica

Fechas: 2022-2025

Impulsado por: 15 municipios de Costa Rica, con fondos europeos

Claves: sostenibilidad, seguridad, movilidad

Información: www.ungl.or.cr/index.php/proyectos-interinstitucionales/proyecto-mueve

mUEve es un proyecto de movilidad sostenible con perspectiva feminista, que agrupa a 15 municipios de Costa Rica, denominados “cantones cuidadores”, que a su vez se coordinan con el Gobierno Central. Tiene tres grandes objetivos alineados con la Agenda 2030: fortalecer la gobernanza urbana, incluir a la población más vulnerable (con especial enfoque de género) y mejorar la calidad ambiental de las ciudades (reducir emisiones y reverdecimiento).

mUEve busca un cambio de paradigma que rompa con el modelo “carrocéntrico” y que asegure una infraestructura a las personas que caminan y a otros medios de transporte no motorizados como la bicicleta, mediante el desarrollo de aceras, carriles especializados, bulevares, etc. Para ello, en primer lugar, el personal técnico de las municipalidades se ha formado en lo que se llama Desarrollo Urbano Orientado al Transporte (DUOT), que aspira a que en un mismo territorio se puedan hacer varios usos (vivir, trabajar, estudiar, comprar, recrearse y utilizar servicios). Además, en este enfoque se ha tratado de incluir la perspectiva de género de forma transversal.

Como en Costa Rica no había datos sobre su movilidad con enfoque de género, el segundo paso fue levantar información. Se usaron metodologías participativas como la de ‘Caminar la ciudad’, en honor a Jane Jacobs, a través de las oficinas municipales y las oficinas de la mujer. Así, se observó que las mujeres usan menos la bicicleta porque no hay infraestructuras que les den seguridad y que estén conectadas con los espacios donde realizan los cuidados. También, que son ellas las que usan más el transporte público y las que sienten más inseguridad en el espacio público: un 54% de las mujeres entrevistadas reflejan inseguridad del espacio público a cualquier hora del día.

EXPERIENCIAS DE URBANISMO FEMINISTA

Después, se marcaron objetivos comunes para los planes urbanos municipales. En relación a la seguridad con enfoque de género, algunos fueron: diseñar las calles para incrementar el tráfico peatonal y ciclista; evitar las luces mal colocadas que crean puntos ciegos; asegurarse de que las zonas potencialmente problemáticas están bien iluminadas (como senderos, escaleras, entradas, salidas, aparcamientos, cajeros automáticos, lugares de reciclado o depósito de basuras, etc.) y emplear vestíbulos transparentes en las entradas de los edificios.

Finalmente, se han realizado más de 15 obras demostrativas cantonales. Una de ellas ha sido el Bulevar La Paz, en el distrito León XIII del municipio de Tibás. La zona donde se ha construido era un lugar contaminado, peligroso y aislado, y ahora es un espacio público agradable que reúne varias claves del urbanismo feminista. Facilita a la comunidad la conexión peatonal con una escuela, un proyecto de vivienda social y el futuro polideportivo.

Además de conectar con servicios públicos, es un lugar accesible: se han ampliado aceras, se han eliminado desniveles y se han incorporado bolardos para contener el estacionamiento en las aceras y ganar más espacio seguro para las y los peatones.

También se han plantando 384 plantas nativas y se ha buscado un diseño conceptual con adoquines de colores y murales artísticos que buscaban el sentido de pertenencia de la comunidad. Todo ello se ha elaborado con la participación de la comunidad, y especialmente, de las mujeres que viven en el distrito.



Foto: Proyecto mUEve.



Foto: CISCOSA

Ciudades y territorios que cuidan (Argentina)

Lugar: diversas ciudades argentinas.

Fechas: 2019-2024

Impulsado por: CISCOSA

Claves: cuidados, mapas de las mujeres, infraestructuras de cuidados

Información: <https://observatorio.ciscsa.org.ar/>

La organización feminista CISCOSA, con sede en Córdoba (Argentina), lleva desde 1985 impulsando proyectos relacionados con los cuidados, el fortalecimiento de las organizaciones locales –sobre todo lideradas por mujeres–, y la violencia de género en los espacios públicos. Siempre con una mirada del derecho de las mujeres a la ciudad y tratando de incidir en las agendas de los gobiernos locales y nacionales.

“La construcción de ciudades accesibles y diversas requiere mirar el territorio que habitan las mujeres, desde sus cuerpos y en sus casas y sus barrios, así como la complejidad de las áreas metropolitanas”, explica la especialista en hábitat y género, e integrante de CISCOSA, Cintia Rizzo¹⁷. Una de las metodologías que utiliza esta organización son los mapas que realizan con las mujeres y cuerpos feminizados para visibilizar las desigualdades de género en el espacio urbano, en relación a la violencia y al acceso a las infraestructuras de cuidados.

Han realizado mapas en distintas ciudades (Córdoba, Río Cuarto, Villa María, Villa Nueva y Cruz del Eje) y a partir de ellos han creado cartografías interactivas que se pueden encontrar en su observatorio¹⁸. En cada una de las ciudades cartografiadas se pueden ubicar sus infraestructuras de cuidados, las que son específicas de personas dependientes pero también los espacios de socialización que tienen que ver con el cuidado de la comunidad. Así, se pueden encontrar de forma geolocalizada salas

¹⁷ Rizzo, Cintia. Intervención en el webinar “Urbanismo feminista” del programa *Tibás y Coslada, ciudades que cuidan*. 9 de abril de 2024. Disponible en: <https://coslada-tibas.eu/2024/04/22/webinar-1-urbanismo-feminista/>

¹⁸ CISCOSA. Observatorio del Centro de Investigación en Seguridad y Ciencia Social Aplicada. Disponible en: <https://observatorio.ciscsa.org.ar/>

EXPERIENCIAS DE URBANISMO FEMINISTA

de cuna, escuelas, jardines maternos, centros de día, geriátricos, centros vecinales y de participación comunal, centros de salud y hospitales. Además, se puede cruzar esa información con otras variables territoriales que ayudan a entender el mayor o menor nivel de pobreza y exclusión social de las ciudades.

En CISCOSA partían de que en Argentina había precariedad y una ausencia de infraestructuras de cuidados, y que eso implica una sobrecarga en las mujeres. Pero, a través de estos mapeos, han evidenciado que hay zonas donde las mujeres están aún más sobrecargadas y tienen menos acceso a determinados servicios, algunos tan básicos como la luz o el agua. Eso significa que son las mujeres más vulnerables quienes tienen que hacer grandes trayectos, invirtiendo tiempo y dinero. Y, aún así, son ellas las que sostienen y sacan adelante los hogares y los barrios donde no llegan las políticas públicas. Esta es otra de las singularidades de Argentina: la fuerza de las organizaciones comunitarias y la presencia de liderazgos femeninos. “Había muchos espacios de gestión comunitaria que estaban resolviendo situaciones de cuidado cotidianas que no tenían que ver exclusivamente con una gestión estatal o privada. Era importante visibilizarlos y brindar un apoyo”, matiza Rizzo.

Desde 2019 y hasta 2023, CISCOSA ha logrado tener un impacto en la política pública a través del Ministerio de Mujeres, Géneros y Diversidad, y en alianza con el Ministerio de Obras Públicas. Hasta ese momento también había una mesa interministerial de trabajo sobre cuidados que reunía a 15 organismos a nivel ejecutivo. Ana Falú, directora de CISCOSA, fue asesora de esta mesa, donde pudo compartir los resultados de los mapeos y las reivindicaciones de las organizaciones de mujeres argentinas. Parte de este trabajo está relacionado con la cumbre de CEPAL sobre cuidados que se realizó en 2023 en Buenos Aires.

“En este momento, con todos los cambios que ha habido a nivel nacional, todo ese trabajo se puso en un descanso, por decirlo de alguna manera”, reconoce con preocupación Rizzo. “Lo que estamos apostando en este momento es a trabajar con las redes territoriales, con las redes regionales e internacionales para poder seguir poniendo el urbanismo feminista en la agenda”.



Fotos: CISCOSA



02

Urbanismo verde y sostenible

*No me gusta el humo de los coches
pero quiero vivir en la ciudad.
Escúchame, yo voy a este cole
y en el patio toso sin parar.*

En la puerta de un colegio público de Madrid, un grupo de madres y padres canta estos versos, acompañados de guitarras y ukeleles. Les escuchan niñas y niños, familias, vecinas y curiosos que caminan por una calle cortada al tráfico, hurtada temporalmente al paso de los coches. En la calzada, convertida en peatonal por unas horas, no solo suenan canciones reivindicativas sino que hay juegos, comida, carteles y pancartas... Es la Revuelta Escolar¹⁹, un movimiento ciudadano promovido por familias que reivindican entornos escolares saludables, pacificados y agradables. Lo hacen cortando el tráfico una vez al mes, para convertir las calles en plazas improvisadas y reclamar un entorno con menos coches, menos contaminación y menos ruido, y con más árboles, más movilidad sostenible, juego y encuentro en el espacio público.

La Revuelta Escolar se rebela ante un modelo urbano que ha priorizado los desplazamientos en vehículo privado y que ha tenido consecuencias muy negativas en la infancia: no solo ha convertido las



Fotos: Ciudades amigas infancia



Foto: Pandora Mirabilia

19 **Revuelta Escolar**. Disponible en: <https://www.revueltaescolar.com>



calles en entornos inseguros para niñas y niños, sino que las ha llenado de ruido y contaminación, empeorando la calidad del aire y generando repercusiones muy negativas en la salud. Surgida a finales de 2020, la Revuelta se extendió de Barcelona a numerosas ciudades de España, y en algunos casos han conseguido que los ayuntamientos emprendan actuaciones y reformas para dar respuesta a sus reivindicaciones.



Foto: Revuelta Escolar



Foto: Pandora Mirabilis

El impacto ecológico de las ciudades

El modelo urbano que prioriza los desplazamientos a motor es algo que se impone en el siglo XX, especialmente a partir de la década de 1950. La aparición del automóvil, junto con su fabricación en masa, permitió a los urbanistas imaginar ciudades que se podían extender por el territorio porque las distancias ya no suponían un problema. En vez de concentrar usos y servicios en un mismo lugar, se diseñaron ciudades que se diseminaban por el territorio.

Nace así el **modelo de ciudad dispersa**, que crece urbanizando y creando infraestructuras para el desplazamiento de vehículos, sin tener en cuenta el medio ambiente o el papel de la naturaleza. La proliferación del vehículo privado permite concebir un modelo urbano sin límites y crear ciudades que se extienden por el espacio, separando y segregando usos en zonas diferenciadas: residencial, comercial, de ocio, laboral... que se conciben como piezas aisladas e interconectadas por ejes viarios.

Este tipo de ciudad no solo se apoya en el uso del automóvil, sino que da por sentada la existencia de recursos ilimitados, que se pueden usar y desechar sin preocuparse por las repercusiones. Las consecuencias de este modelo de ciudad, en un contexto de emergencia climática, son alarmantes: las ciudades tienen un alto impacto ecológico, ya que consumen el 60% de los recursos y provocan más del 70% de las emisiones de gases de efecto invernadero a escala global²⁰.

20 Morán Alonso, Nerea, Martín Hurtado, Jesús, Durán, Francisco y García, Eduardo. *Las ciudades frente a la crisis ecológica*. Ecologistas en Acción, 2021.

En la actualidad, las ciudades concentran a más de la mitad de la población mundial, aunque solo ocupan un 3% de la superficie terrestre; como explicaba el sociólogo Mike Davis en *Planeta de ciudades miserias* (2008), en el siglo XXI por primera vez la población urbana de la Tierra sobrepasa en número a la rural. En el último siglo, el crecimiento de las grandes ciudades, sobre todo en el Sur global, ha sido exponencial. En 1900 había unas diez urbes en el planeta con más de un millón de habitantes. En el año 2000 eran ya unas 400 metrópolis las que superaban el millón de personas, de las cuales unas 70 megaciudades o regiones metropolitanas estaban por encima de los diez millones de habitantes. En la actualidad, hay más de 500 metrópolis millonarias.

Estas **megaurbes** se caracterizan por un esquema de centro-periferia, donde el centro concentra la riqueza y en la periferia se aglutina la población más empobrecida y con peores situaciones sociales. La rápida urbanización está ejerciendo presión sobre los suministros de agua dulce, las aguas residuales, el entorno de vida y la salud pública. Por eso, como señala la profesora Eva García Pérez, “el futuro del planeta se juega en los espacios urbanos”²¹.

Vivir de espaldas a la naturaleza



Las ciudades son actores clave en el cambio climático, responsables de emisiones y generación de residuos, pero también sufren en gran medida sus consecuencias. Como apunta García Pérez, ahora mismo son ciudades enfermas, en las que las condiciones ambientales atravesadas por la contaminación generan numerosos problemas de salud. La Organización Panamericana de Salud, dependiente de la OMS, advierte que “la exposición a altos niveles de contaminación del aire puede causar una variedad de efectos adversos para la salud: aumenta el riesgo de infecciones respiratorias, enfermedades cardíacas, accidentes cerebrovasculares y cáncer de pulmón, las cuales afectan en mayor proporción a población vulnerable”²².

El aumento de las temperaturas provocado por el cambio climático produce en las ciudades fenómenos como la **isla de calor**, zonas en las que se producen temperaturas elevadas y se acumula el calor debido a la radiación, los gases efecto invernadero y la ausencia de zonas verdes que ayudarían a que ese calor se disipase. “La isla de calor tiene mucho que ver con la morfología de las ciudades, con cómo éstas se han ido diseñando sin contemplar las consecuencias de sobrecalentamiento”, critica García Pérez, que añade que “va a ser un factor determinante para la habitabilidad de los espacios urbanos densos en las próximas décadas, donde se espera que aumente la temperatura en general y donde ya se está viendo que presenta riesgos para la vida”.

Para hacer frente a la crisis climática y a los retos que plantea, es necesario transformar el modelo urbano (y, por ende, el modelo económico), reconciliarnos con la naturaleza y dejar de darle la espalda. Es necesario abrazar una idea de sostenibilidad que comprenda, como señala María Teresa Pérez Martín²³, “el respeto a los límites naturales de absorción y regeneración de los ecosistemas, y la obligación de conservar los recursos naturales para satisfacer las necesidades de futuras generaciones”.

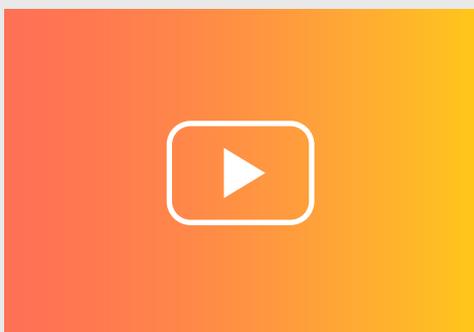
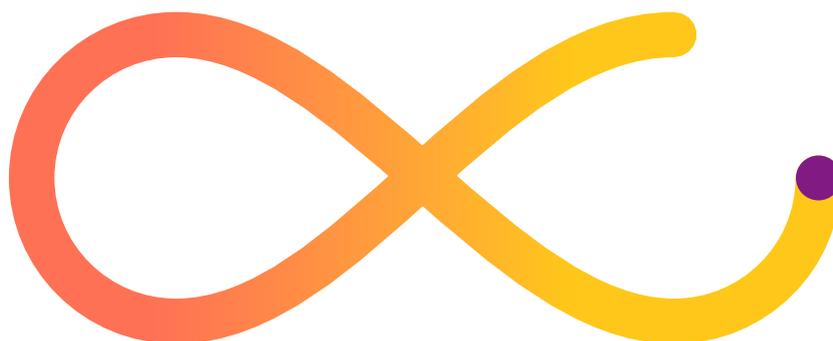
21 **García Pérez, Eva.** Intervención en el webinar “Urbanismo verde” del programa *Tibás y Coslada, ciudades que cuidan*. 11 de junio de 2024. Disponible en: <https://coslada-tibas.eu/2024/07/29/webinar-5-urbanismo-verde/>

22 **Organización Panamericana de la Salud (PAHO).** *Calidad del aire*. Disponible en: <https://www.paho.org/es/temas/calidad-aire>

23 **Pérez Martín, María Teresa.** *Guía 360º para ciudades sostenibles*. Ediciones Universidad de Salamanca e Iberdrola, 2023.

Se trata, en definitiva, de **renaturalizar las ciudades** en un sentido amplio, “entender, recuperar y actualizar las relaciones virtuosas ciudad-naturaleza que se supieron forjar a lo largo de los siglos, y utilizar técnicas apropiadas para trabajar junto a los ecosistemas, entendiendo sus límites y potencialidades”²⁴. De esta manera se podrán afrontar retos como la mitigación y adaptación al cambio climático, la reducción de emisiones y del uso de combustibles fósiles, o proteger la biodiversidad.

Como resume el informe *Las ciudades frente a la crisis ecológica*²⁵, los **beneficios** de renaturalizar las ciudades se pueden concretar en tres grandes cuestiones. En primer lugar, se logra la protección y el aumento de la biodiversidad. Como señala el informe, “la biodiversidad es una estrategia de resiliencia fundamental que, además de contribuir a la reproducción de los ecosistemas, permite su adaptación ante cambios en las condiciones ambientales”. En segundo lugar, la renaturalización permite mitigar y adaptar las ciudades al cambio climático. El incremento de las zonas verdes y la reducción del consumo de energía sirven para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y para la absorción de carbono. Por último, unas ciudades renaturalizadas suponen una mejora de la calidad de vida de su ciudadanía y del medio ambiente urbano. No solo suponen un mayor bienestar y calidad de vida, sino que tienen consecuencias muy beneficiosas en la salud, favoreciendo un estilo de vida más activo, mejorando la calidad del aire y la temperatura o reduciendo los niveles de ruido.



Urbanismo verde

Entrevista a las arquitectas Alba Navarrete Rodríguez y a María Tula García Méndez, del Estudio Hiedra en Madrid en diciembre de 2024. Nos ofrecen claves del urbanismo verde de forma situada.

Realizada en diciembre de 2024 para el proyecto *Tibás-Coslada Ciudades que cuidan..*

24 Morán Alonso et al. *op. cit.*

25 Ídem.

Claves para reverdecer las ciudades

En el informe *Las ciudades frente a la crisis ecológica*, de Ecologistas en Acción, se plantean **seis principios** básicos para la renaturalización urbana:

- 1. Proteger y conservar el patrimonio natural** que ya existe en las ciudades, preservar el suelo no urbanizado y apostar por la rehabilitación de las viviendas ya existentes.
- 2. Restaurar ambientalmente los ecosistemas** que se han artificializado o degradado, para fomentar la biodiversidad. Un ejemplo claro son los ríos, cuyos cursos muchas veces se han canalizado, perdiendo su cauce natural.
- 3. Crear nuevos espacios y relaciones**, conectando el sistema urbano territorial para conformar redes interescales. Se trata de aproximar los espacios naturales a la población, creando corredores ecológicos o diseñando nuevos hábitats allí donde no hubiese.
- 4. Gestionar en equilibrio con los procesos naturales.** Es decir, ajustar el metabolismo urbano, de carácter lineal, consistente en usar recursos y emitir residuos, al de la biosfera, de carácter circular, favoreciendo así el cierre de los ciclos del agua, de los nutrientes, de la energía y la sucesión ecológica.
- 5. Ajustar la economía a los recursos y procesos naturales**, de manera que se amolde a los límites biofísicos y a las necesidades humanas.
- 6. Crear un modelo de ciudad que fomente nuevos valores sociales.** Para lograr la transformación que supone renaturalizar una ciudad es fundamental el compromiso y la comprensión de la población, involucrarla en el cambio a emprender y garantizar su derecho a la naturaleza.



Foto: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

Asimismo, desde el Barcelona Lab for Urban Environmental Justice and Sustainability (BCNUEJ) de la Universitat Autònoma de Barcelona enfatizan la necesidad de adoptar un **enfoque de justicia medioambiental urbana**. Muchos procesos de reverdecimiento de las ciudades han acabado provocando la llamada “gentrificación verde”, por la cual los beneficios de esta introducción de la naturaleza solo favorecen a unos sectores de la población y acaban perjudicando a otros, los más vulnerables, a través de efectos colaterales como subidas del precio de la vivienda o procesos de expulsión de los barrios.

Un ejemplo paradigmático de esta gentrificación verde es el caso de la High Line en Nueva York, un parque lineal urbano que se construyó sobre la antigua vía de tren elevada que cruza la zona oeste de Manhattan. El proyecto, que partió de una reclamación vecinal en demanda de más zonas verdes, acabó provocando un aumento dramático de los precios de la vivienda y transformando el vecindario, excluyendo a sus residentes más humildes.

Desde el BCNUEJ señalan²⁶ que, para evitar estos procesos, las iniciativas de reverdecimiento de las ciudades deben ir acompañadas de medidas que no sean solo ambientales, como políticas de regulación de los precios de la vivienda. Pero, también, de una **mirada interseccional**, que tenga en cuenta las diferentes vulnerabilidades y desigualdades de la población donde se va a intervenir, y permita analizar si las medidas que se van a llevar a cabo van a agravar o mejorar estas desigualdades. Asimismo, otro elemento fundamental que es necesario añadir a la hora de reverdecir las ciudades es un enfoque participativo, que permita conocer las necesidades de la población y diseñar los cambios de manera participada y consensuada, incluyendo sus perspectivas y demandas.



Herramientas para un urbanismo verde

Lograr que las ciudades sean sostenibles es un reto para el que es necesario articular no solo medidas relacionadas con la naturaleza, sino también desarrollar una movilidad sostenible, garantizar la transición hacia energías limpias o a una economía circular. Dada la amplitud de estas cuestiones, en este capítulo nos centraremos en las estrategias relacionadas con reintegrar la naturaleza en la ciudad.

Eva García Pérez, profesora de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura en la Universidad Politécnica de Madrid, considera que hay **siete herramientas** clave de diseño y planificación para realizar un urbanismo verde²⁷. Las desglosamos a continuación.

26 **García Rubio, Irene.** “La gentrificación verde conduce a desigualdades sanitarias”. *Revista Minerva*. Disponible en: <https://cbamadrid.es/revistaminerva/articulo.php?id=958>

27 **García Pérez, Eva.** Intervención en el webinar “Urbanismo verde” del programa *Tibás y Coslada, ciudades que cuidan*. 11 de junio de 2024. Disponible en: <https://coslada-tibas.eu/2024/07/29/webinar-5-urbanismo-verde/>

1

Infraestructura verde y azul

El Ministerio de Transición Ecológica de España define la **infraestructura verde** como “una red ecológicamente coherente y estratégicamente planificada de zonas naturales y seminaturales y de otros elementos ambientales, diseñada y gestionada para la conservación de los ecosistemas y el mantenimiento de los servicios que nos proveen”²⁸. En palabras de la Agencia Ambiental Europea, es “una red de zonas naturales y seminaturales y de otros elementos ambientales, que presta una extensa gama de servicios ecosistémicos”.

La infraestructura verde incluye elementos naturales (bosques, praderas, árboles individuales, ríos, estanques...) y elementos artificiales (túneles de fauna y pasos de peces) que permiten la conectividad estructural y funcional de las especies y los hábitat.

Un ejemplo de infraestructura verde de largo recorrido es el anillo verde de Vitoria Gasteiz, que comenzó como un proyecto de restauración ambiental para transformar la periferia degradada, y se ha convertido en un conjunto de parques que rodean la ciudad, de alto valor ecológico y paisajístico.

Por su parte, la **infraestructura azul** es la que tiene que ver con el agua, y se refiere a infraestructuras hídricas urbanas, como estanques, lagos, arroyos, ríos y sistemas de evacuación de aguas pluviales. No solo es una forma de integrar de manera natural el agua en el paisaje y lograr un entorno más agradable, sino que sirve para adaptarse a fenómenos relacionados con el cambio climático, como las islas de calor o las lluvias torrenciales, que se vuelven cada vez más intensas y frecuentes.

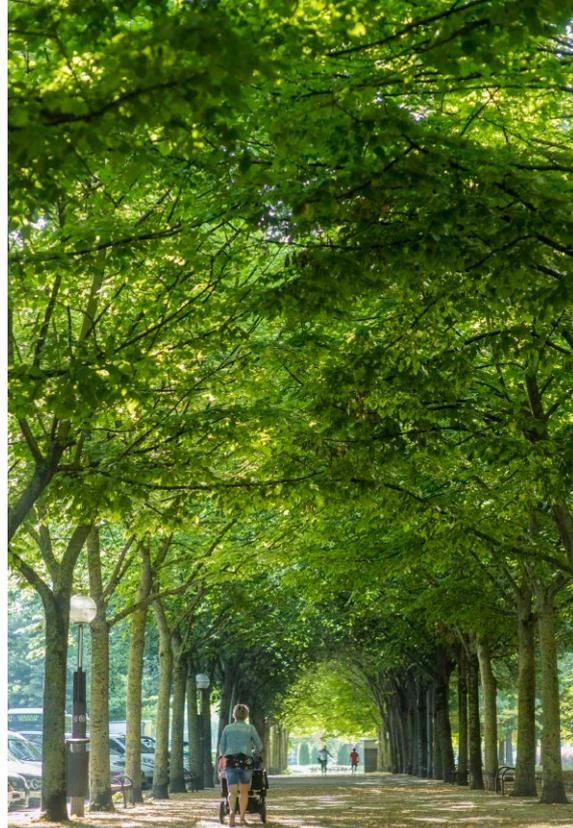


Foto: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

2

Renaturalización

La renaturalización de las ciudades, consistente en reintegrar la naturaleza en el espacio urbano, se puede entender en diferentes escalas, desde proyectos sencillos a una transformación integral de toda la ciudad. Implica diseñar y

²⁸ MITECO, Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas. Disponible en: https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/infraestructura-verde/infr_verde.html

planificar las ciudades incorporando los elementos verdes, y buscando producir efectos para compensar la crisis ecológica. Además de preservar y conservar los espacios verdes que ya existen, se trata de recuperar aquellos que se han perdido o degradado.

En vez de tratar de controlar la naturaleza, se trata de dejar que siga su curso y dé forma a los paisajes. Como señalan desde Rewilding Spain²⁹, “renaturalizar significa trabajar a escala para reconstruir la diversidad y abundancia de la vida silvestre y para dar a los procesos naturales la oportunidad de mejorar la resiliencia de los ecosistemas, con suficiente espacio para permitir que la naturaleza impulse los cambios y dé forma a los sistemas vivos”.

Un ejemplo de iniciativa de este tipo es la renaturalización del río Manzanares en Madrid, desarrollada por el Ayuntamiento de Madrid en 2016 a partir de un proyecto de Ecologistas en Acción. El río estaba canalizado y, a través de la construcción de presas, se crearon una serie de estanques separados. La intervención consistió en abrir las presas y dejar que el agua fluyese. Liberado de la intervención humana, en el curso del río se comenzaron a formar barras de arena y pequeñas islas en las que se empezó a desarrollar la vegetación y volvió la fauna, especialmente peces y hasta 50 especies de aves. En muy poco tiempo mejoró la calidad del agua y del aire, y la naturaleza recuperó su lugar de manera espectacular, sorprendiendo incluso a quienes promovieron el proyecto.



Fotos: Ayuntamiento de Madrid.

3

Soluciones basadas en la naturaleza

Según el Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Democrático, “las Soluciones Basadas en la Naturaleza (SBN) son enfoques, acciones o procesos que utilizan los principios de la naturaleza para dar solución a distintos problemas relacionados con la gestión territorial y urbana como la adaptación al cambio climático, la gestión de los recursos, del agua, la seguridad

29 Rewilding Spain. *Principios de la renaturalización*. Disponible en: <https://rewilding-spain.com/principios-de-la-renaturalizacion/>

alimentaria o la calidad del aire y el entorno”³⁰. Es decir, se trata de aprender a diseñar en base a los principios de la naturaleza, como si fuéramos capaces de reproducirlos o de imitarlos.

Existen numerosas soluciones de este tipo. Un ejemplo son los jardines de lluvia, pequeños desniveles ajardinados destinados a recoger, absorber y filtrar el agua de lluvia, diseñados para que drenen el agua de manera natural. Son un buen método para conseguir que el agua de lluvia se infiltre en los suelos y no en el alcantarillado o las canalizaciones, favoreciendo así el ciclo natural del agua. Los jardines de lluvia ayudan a reducir el riesgo de inundaciones, a regular la temperatura y a mejorar la calidad del suelo. Esto último es otra solución clave, ya que la mejora de los suelos y sustratos es fundamental: un suelo sano alberga vida y vegetación, y reproduce esa riqueza.

Otras soluciones se basan en el uso de vegetación autóctona y de bajo mantenimiento, algo especialmente recomendado en lugares donde hay escasez de agua; o los llamados alcorques vivos, que consiste en la siembra en estos espacios que rodean a los árboles en las calles, con el objetivo no solo de reverdecer sino de favorecer que aparezcan insectos que permiten luchar contra las plagas de los árboles. Este tipo de iniciativas están dirigidas a fomentar la biodiversidad, creando refugios y entornos acogedores para especies de insectos, como por ejemplo plantar árboles que favorecen la aparición de especies polinizadoras como las abejas o las mariposas.



30 MITECO, *Soluciones Basadas en la Naturaleza*. Disponible en: <https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/recursos/pag-web/soluciones-basadas-naturaleza.html>

4

Agroecología

Esta estrategia tiene como objetivo integrar los espacios periurbanos y los espacios productivos en la ciudad. Para poder proveer de alimentos a las poblaciones crecientes de las ciudades de manera sostenible, es necesario acortar las cadenas de producción y acercar las huertas. Un ejemplo de este tipo de iniciativas son los huertos urbanos, que no solo tienen como función cultivar alimentos y facilitar el acceso a una alimentación sostenible, local, justa y saludable, sino que son un instrumento de educación ambiental a través de la práctica de la agricultura comunitaria en espacios públicos.



Foto: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

5

Urbanismo bioclimático

El urbanismo bioclimático establece las claves para conseguir que el diseño urbano se integre en su entorno, se gestionen eficazmente los recursos y faciliten una mejor calidad de vida a la ciudadanía. Se trata de diseñar las ciudades adaptándose al entorno y al clima local, teniendo en cuenta las condiciones del contexto (el sol, el viento, la topografía o los factores ambientales). Permite adaptar las construcciones al clima de las ciudades y evitar repetir errores del pasado, que han dado lugar a fenómenos como las islas de calor o que los edificios se recalienten. Al construir adaptándonos a las condiciones del contexto, se reduce significativamente la demanda energética de los edificios y se pueden utilizar elementos de acondicionamiento pasivo, es decir, que consiguen una temperatura agradable sin necesidad de usar calefacción o refrigeración.

6

Refugios climáticos

Los refugios climáticos son espacios públicos y privados que se ofrecen a la ciudadanía como resguardo ante las temperaturas extremas. El objetivo es que sean recursos accesibles y de cercanía, de manera que se puedan encontrar en cualquier barrio, con horarios amplios y que permitan que cualquier persona pueda acudir a ellos, sin necesidad de pagar o de hacer grandes desplazamientos. Por eso, una estrategia es convertir en refugios climáticos espacios públicos como bibliotecas, colegios fuera del horario lectivo o parques, acondicionados para que ofrezcan esta posibilidad. En Barcelona, por ejemplo, el ayuntamiento ha creado una red compuesta por 350 refugios climáticos³¹.

7

Calles completas

Esta estrategia está muy relacionada con la movilidad, pues hace referencia a la necesidad de crear ciudades densas y compactas, con un urbanismo de proximidad que permita a la ciudadanía acceder a los diferentes servicios sin necesidad de grandes desplazamientos. Es decir, ciudades que den prioridad a las y los peatones y a los desplazamientos en transporte público y sostenible frente al vehículo privado, una de las principales fuentes de contaminación. Las calles completas nos invitan a pensar estas no solo como espacios de paso, sino como espacios públicos, que permiten desplazamientos seguros, accesibles y directos, que incluyen espacios peatonales, espacios verdes, espacios de descanso y vías para que circule el transporte público.



Fotos: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz



31 **Ajuntament de Barcelona.** *Red de refugios climáticos.* Disponible en: <https://www.barcelona.cat/barcelona-pel-clima/es/acciones-concretas/red-de-refugios-climaticos>



Foto: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

Anillo verde de Vitoria (España)

Lugar: ciudad de Vitoria-Gasteiz (Álava-Araba, España)

Fechas: desde 1993.

Impulsado por: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

Claves: infraestructura verde y azul, renaturalización, soluciones basadas en la naturaleza.

Información: vitoria-gasteiz.org

Vitoria-Gasteiz se encuentra al norte de España, en una llanura rodeada de montes. Capital de la comunidad autónoma del País Vasco, es una ciudad industrial que cuenta con alrededor de 250.000 habitantes. A comienzos de la década de 1990 el ayuntamiento decidió intervenir en la periferia de Vitoria-Gasteiz, que estaba degradada debido a la expansión urbana e industrial. Algunos espacios naturales habían conseguido sobrevivir a esta expansión, pero estaban muy deteriorados: bosques debilitados, ríos con aguas contaminadas, etc. Estos espacios convivían con vertederos, graveras y otras zonas degradadas, en lo que se había convertido en una barrera entre la ciudad y el medio rural.

El ayuntamiento decidió emprender un plan para restaurar la periferia y crear una gran área natural en torno a la ciudad. “Lo que nos planteamos en aquel momento”, recuerda Ane Itziar Velasco, jefa del Área de Estudios del Centro de Estudios Ambientales (CEA) del Ayuntamiento, “era incorporar la naturaleza como un factor de recuperación, buscar en la propia naturaleza la inspiración para la resolución de estos problemas”³².

La actuación tenía un doble objetivo: por un lado, conservar los espacios que bordeaban la ciudad y, por otro, restaurar las áreas degradadas mediante tareas de recuperación y conservación ecológica. Estas áreas se conectaron para formar un anillo verde que abraza la ciudad, y que actúa como una transición entre el medio urbano y el medio agrícola y rural.

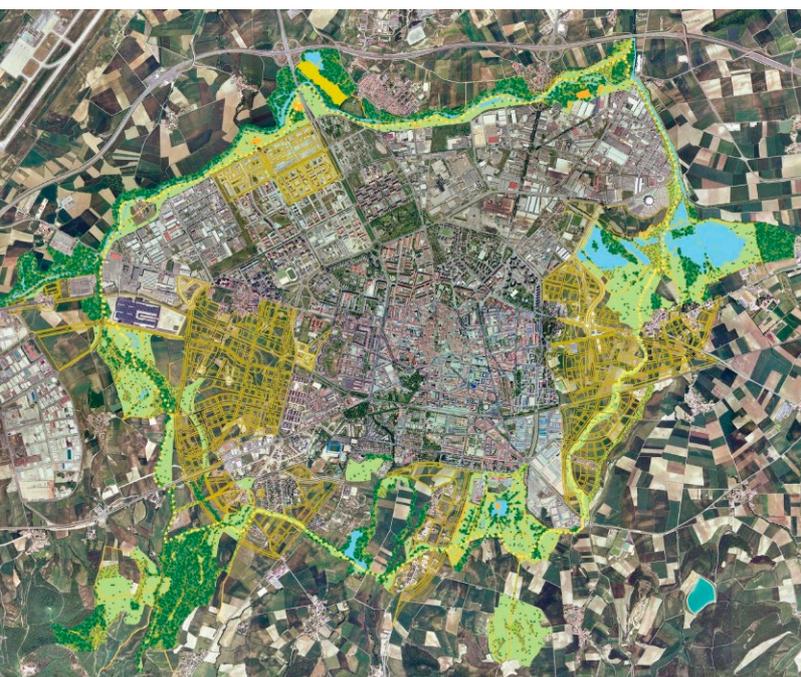
32 Velasco, Ane Itziar. Intervención en el webinar “Urbanismo verde” del programa *Tibás y Coslada, ciudades que cuidan*. 11 de junio de 2024. Disponible en: <https://coslada-tibas.eu/2024/07/29/webinar-5-urbanismo-verde/>

EXPERIENCIAS DE URBANISMO VERDE

A estas intervenciones se sumó un elemento crucial: un programa de educación medioambiental, que logró transformar la relación de la ciudadanía con su entorno. Se crearon huertos urbanos, zonas recreativas, senderos para caminar o un itinerario, la Vuelta al Anillo Verde, que permite recorrerlo en bicicleta. En la actualidad, en el Anillo Verde se desarrolla un amplio programa de actividades educativas y formativas relacionadas con la naturaleza y el medio ambiente.

A día de hoy, el Anillo cuenta con más de 800 hectáreas, 90 kilómetros peatonales y ciclistas, y varios espacios protegidos como los humedales de Salburua y el río Zadorra, que forman parte de la Red Natura 2000. Tiene una gran diversidad de ambientes ecológicos, con bosques, ríos, humedales, praderas o riberas, así como un jardín botánico con diversas colecciones de plantas. Es una infraestructura verde pero también azul, como puntualiza Velasco: "Le llamamos anillo verde, pero debería ser anillo verde-azul, porque hay un sistema de agua para la prevención de inundaciones". El anillo está configurado de manera radial, lo que permite acceder al centro de la ciudad de manera rápida y que a menos de tres kilómetros de paseo se pueda acceder a la naturaleza. Gracias a esta iniciativa, Vitoria fue elegida Capital Verde Europea en 2012.

Lo que empezó como un proyecto centrado en la restauración ecológica y paisajística se ha convertido, en palabras de Velasco, "en un proyecto multifunción", ya que ha permitido poner en valor los múltiples beneficios de la renaturalización: mejora de la salud de la población, de la calidad de vida, recuperación de espacios públicos para el ocio y el encuentro o adaptación al cambio climático.



Fotos: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz



Foto: atlasofthefuture.org

Curridabat, ciudad dulce (Costa Rica)

Lugar: ciudad de Curridabat (San José, Costa Rica)

Fechas: desde 2015

Impulsado por: Ayuntamiento de Curridabat.

Claves: biodiversidad, soluciones basadas en la naturaleza.

Información: https://www.curridabat.go.cr/inicio/proyectos/ciudad_dulce/

Curridabat es una ciudad costarricense, un suburbio de alrededor de 300.000 habitantes que se encuentra en el sector este del área metropolitana de San José. Aunque Costa Rica es un país que tiene una gran riqueza natural (alberga más del 5% de la biodiversidad del planeta en un territorio relativamente pequeño), sus ciudades han sido construidas de espaldas a la naturaleza. San José es un área densamente poblada y donde abunda el asfalto y el humo de los coches.

En 2015, el entonces alcalde Edgar Mora y su equipo decidieron dar un giro sorprendente a la política municipal. Las especies polinizadoras serían consideradas como habitantes de pleno derecho de la ciudad. Como explica a *El País*³³ Irene García Brenés, urbanista y consultora ambiental que ha trabajado con la alcaldía: “Tenemos que superar el paradigma de que la naturaleza es importante porque nos sirve. Nosotros reconocemos que todos los seres vivos tienen derechos, que tenemos que respetar su espacio, su lugar y que somos un sistema interconectado”.

El objetivo era dejar de competir con la naturaleza por el espacio y los recursos, e integrarla de nuevo en la ciudad. El foco se puso en los polinizadores, especies clave para el cultivo de frutas y verduras; de hecho, el 75% de los cultivos alimentarios en el mundo dependen de ellos. Como explica García Brenés, ningún gobierno podría compensar a los polinizadores por los servicios gratuitos que ofrecen a los seres humanos: su trabajo no solo nos provee de alimentos, sino que favorece la regulación del clima o la depuración del agua. Sin embargo, debido al cambio climático, muchas de estas especies, como sucede con las abejas, se encuentran amenazadas.

33 Gallón, Angélica. “¿Puede la dulzura ser un nuevo modelo de desarrollo urbano?”. *El País, América Futura*, 16 de enero de 2024. Disponible en: <https://elpais.com/america-futura/2024-01-16/puede-la-dulzura-ser-un-nuevo-modelo-de-desarrollo-urbano.html>

EXPERIENCIAS DE URBANISMO VERDE

Curridabat pasó a denominarse como “Ciudad Dulce” y polinizadores como abejas, mariposas, colibríes y murciélagos encontraron refugio en sus calles y un lugar de paso seguro para la vida silvestre. La biodiversidad se convirtió en uno de los pilares del Plan Estratégico Municipal de la ciudad, así como la convivencia, entendida como el objetivo de “que todos se integren a la comunidad, incluyendo a los miembros de la naturaleza”³⁴.

Para lograr este cambio de rumbo, no solo se desarrollaron actuaciones de restauración ecológica, sino que se realizaron varios programas educativos para lograr la participación y la sensibilización de la ciudadanía. Como explican en *Atlas of the future*³⁵, “el programa educativo Aula Dulce anima a los residentes humanos a que conozcan a sus vecinos alados y les ayuda a sentirse en armonía con la naturaleza”, y se acude a las escuelas para dar a conocer la importancia de los polinizadores. Además, el ayuntamiento ha lanzado la *Guía de plantas dulces*³⁶, en las que enseñan a la ciudadanía a cultivar plantas que sean aptas para los polinizadores, con instrucciones sobre dónde y cómo sembrarlas, o explicaciones sobre qué servicios ecosistémicos prestan. En los parques se han creado hoteles para polinizadores y QR en las plantas para que, al escanearlos, se obtenga información sobre cada especie.



Fotos: Ayuntamiento de Curridabat (arriba y abajo); atlasofthefuture.org (centro).

34 **Gobierno Municipal de Curridabat.** *Ciudad Dulce*. Disponible en: https://www.curridabat.go.cr/inicio/proyectos/ciudad_dulce/

35 **Atlas of the Future.** *Ciudad Dulce*. Disponible en: <https://atlasofthefuture.org/es/project/ciudad-dulce/>

36 **Gobierno Municipal de Curridabat.** *Guía de Plantas Dulces*. Disponible en: <https://www.curridabat.go.cr/archivos/Gu%C3%ADa%20de%20Plantas%20Dulces.pdf>

03

Urbanismo accesible

Piensen en una situación como la siguiente: les llaman por teléfono y les ofrecen el trabajo de sus sueños, con el salario de sus sueños, pero resulta que cuando van a salir de sus casas para desplazarse e ir a firmar el contrato, no pueden movilizarse. ¿Qué emociones nos generaría no poder salir de nuestras casas y llegar a ese trabajo de nuestros sueños? (...) Podemos sentir, tal vez, frustración, tristeza, incomodidad o incluso enojo. Esto es precisamente lo que a muchas personas en situación de discapacidad nos ha tocado vivir a lo largo de nuestras vidas, porque resulta que la ciudad, el entorno, no es accesible para que podamos acceder a otros derechos humanos, como el empleo, la educación, el deporte o la recreación³⁷.

La activista costarricense Nicole Mesén nos invita a ponernos en la posición de alguien con discapacidad, para experimentar qué supone vivir en una ciudad que no es accesible. Ella sabe de lo que habla: fue la primera persona con discapacidad en ser regidora suplente del cantón de Goicoechea. Su participación en la regiduría estuvo marcada por el objetivo de hacer de Goicoechea un lugar más accesible. La llegada de Mesén a la institución evidenció las carencias municipales, empezando por el propio edificio de la regiduría. La entrada, demasiado estrecha, se tuvo que modificar para que pudiese caber una silla de ruedas. Se tuvo que reformar la sala de sesiones y habilitar



Foto: Nicole Mesén

³⁷ Intervención en el webinar "Urbanismo accesible" del programa *Tibás y Coslada, ciudades que cuidan*. 23 de abril de 2024. Disponible en: <https://coslada-tibas.eu/2024/05/27/webinar-2-urbanismo-accesible/>

una tarima, para que pudiese estar en igualdad de condiciones que sus compañeras y compañeros. Hubo que reorganizar los muebles de su despacho para que pudiese moverse cómodamente en silla de ruedas. Pero también tuvieron que adaptar cosas tan sencillas y cotidianas como los enchufes, el interruptor de la luz o el botón para llamar al ascensor.

El paso de Mesén por la regiduría sirvió para que el cantón mejorase su accesibilidad, ampliando aceras, facilitando el acceso a los parques infantiles o colocando rampas. Pero, sobre todo, sirvió para desnaturalizar algo que hemos asumido casi sin darnos cuenta: que las ciudades actuales excluyen a muchas personas. Durante su mandato, Mesén utilizó una estrategia: invitar a políticos y representantes institucionales "a ponerse en el lugar de una persona en situación de discapacidad y a vivir lo que es moverse en una ciudad que no está pensada para todas las personas"³⁸.

Según el Banco Mundial³⁹, un 15% de la población de todo el mundo tiene discapacidad. En América Latina y el Caribe, se trata de un 13% y en España, comprende un 7% de la población española. Sin embargo, diversas voces advierten que, si se tiene en cuenta la información que facilitan las personas afectadas, el porcentaje puede ser mayor. Así, fuentes de la Comisión Europea⁴⁰ estiman que, aunque el 5% de la población europea cuenta con un certificado de discapacidad, el porcentaje real de personas que sienten sus capacidades mermadas puede subir a un 25%.

Más allá de porcentajes, es necesario tener en cuenta que el de personas con discapacidad es un grupo del que todas y todos formaremos parte si vivimos lo suficiente. A medida que envejecemos, las personas dependemos cada vez más de infraestructuras y servicios que, por ejemplo, pueden haber sido diseñados inicialmente para alguien con una discapacidad motora o visual.

La discapacidad, además, no atraviesa a todas las personas por igual. Como señala Marcelo Cabrol, gerente del Sector Social del BID, las mujeres y los pueblos indígenas tienen mayores porcentajes de discapacidad. "Es un círculo vicioso, donde las personas pobres tienen mayor riesgo de discapacidad y las personas con discapacidad tienen más probabilidades de ser pobres. Viven en zonas donde las



Foto: Nicole Mesén



Foto: Andra Teran



Foto: Tdorante

38 Intervención en el webinar "Urbanismo accesible" del programa *Tibás y Coslada, ciudades que cuidan*. 23 de abril de 2024. Disponible en: <https://coslada-tibas.eu/2024/05/27/webinar-2-urbanismo-accesible/>

39 **World Bank**. *World report of disability: Main report*. Disponible en: <http://documents.worldbank.org/curated/en/665131468331271288/Main-report>

40 *Médicos y Pacientes*. "La discapacidad en Europa se sitúa en torno al 25%, aunque sólo un 5% de afectados disponen de certificado que lo acredite." 1 de julio de 2015. Disponible en: <https://www.medicosypacientes.com/articulo/la-discapacidad-en-europa-se-situa-en-torno-al-25-aunque-solo-un-5-de-afectados-disponen-de/>

infraestructuras y los servicios son menos accesibles y tienen menos recursos para equipos, tecnología, o asistencia que les permitan reducir las barreras”⁴¹.

El cambio de mirada hacia la discapacidad

Aunque actualmente consideramos la accesibilidad como un derecho que está reconocido en diversas normativas, se trata de una cuestión relativamente reciente. Hasta hace unas décadas, la concepción de la discapacidad estaba marcada por el llamado **modelo médico-rehabilitador**, que considera la discapacidad como una patología que debe ser “arreglada”. Es un modelo que da el protagonismo a las voces médicas, que se erigen en las expertas que deben tomar las decisiones, así como determinar las necesidades y las políticas apropiadas para las personas con discapacidad. Como apuntan Lance Freeman y Nora Libertun⁴², “en la medida en que las personas con discapacidad son consideradas ‘arreglables’, los esfuerzos sociales y estatales están encaminados hacia ‘corregir’ o ‘normalizar’, por medio de la rehabilitación, a las personas con discapacidad”.

Gracias al activismo de las personas con discapacidad, en la actualidad este paradigma ha sido superado por el **modelo social de la discapacidad**. Este enfoque, basado en derechos humanos, considera que no es la persona, sino el entorno y las barreras existentes los que dificultan la inclusión social. Pone el protagonismo en las personas con discapacidad, en su autonomía, sus necesidades y deseos, y desplaza el foco de la discapacidad, vista como un “problema” individual, a un problema social, provocado por un entorno inaccesible. El activista del Movimiento de los Derechos de las Personas con Discapacidad Juan Pablo Salazar apunta que “eso significa que la discapacidad no está dentro de los individuos, sino que cada persona tiene una serie de características y estas características no son razón para que no puedan acceder a sus derechos”⁴³.

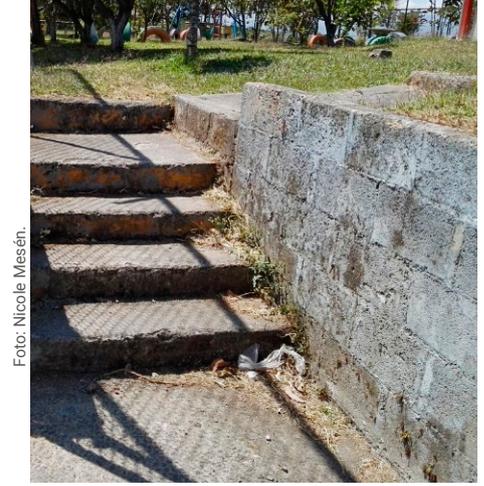


Foto: Nicole Mesén.



Foto: Nicole Mesén.



Foto: Ayuntamiento de Barcelona.



Foto: Nicole Mesén.

41 **Marcelo Cabrol**, “La discapacidad no es una rareza, es un color básico de la paleta humana”, en *Las ciudades como espacios de oportunidades para todos: cómo construir espacios públicos para personas con discapacidad, niños y mayores*, VVAA, Banco Interamericano de Desarrollo, 2021.

42 **Freeman, Lance y Libertun, Nora**. “Un marco histórico para pensar los derechos de las personas con discapacidad.” En *Las ciudades como espacios de oportunidades para todos: cómo construir espacios públicos para personas con discapacidad, niños y mayores*, VVAA, Banco Interamericano de Desarrollo, 2021.

43 **Salazar, Juan Pablo**. “¿Por qué las personas con discapacidad tienen que adaptarse a los entornos, en vez de los entornos adaptarse a las personas con discapacidad?” *op. cit.*

Foto: Nicole Mesén



Foto: Ayuntamiento de Barcelona.

Este cambio de enfoque se plasma en la **Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad**, aprobada en la Asamblea General de Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006. En ella, se pasa de ver a las persona con discapacidad como sujetos de asistencia a sujetos de derechos. Define la discapacidad como el resultado “de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás”⁴⁴. Desde su entrada en vigor en 2008, la Convención ha sido ratificada por 164 países, entre ellos España y 16 países de América Latina y el Caribe. Es importante recalcar, además, que se trata de un tratado de obligado cumplimiento para los países firmantes.

La Convención dedica varios apartados al tema de la **accesibilidad**, que en su artículo 9 establece como un derecho y un principio general, que incluye la accesibilidad en edificios, vías públicas, transporte y viviendas, así como en servicios de información y comunicaciones. Asimismo, el artículo 28 está centrado en vivienda adecuada y el 20 en el entorno físico y los sistemas de movilidad. Además, define el derecho de las personas con discapacidad a una vida independiente como el derecho “a vivir en la comunidad, con opciones iguales a las de las demás”, para lo que los Estados firmantes deben adoptar medidas para facilitar el goce de este derecho y asegurar que:

Foto: Nicole Mesén.





Urbanismo accesible

Entrevista a Nicole Mesén Sojo, política y conferencista internacional, y activista de los DDHH y ambientales. Fue regidora suplente en la Municipalidad de Goicoechea (Costa Rica), período 2016-2020 y 2020-2024. Nos ofrece claves del urbanismo accesible de forma situada.

Realizada en diciembre de 2024 para el proyecto *Tibás-Coslada Ciudades que cuidan*.

44 **United Nations**. *Convention on the Rights of Persons with Disabilities: Text of the Convention and Optional Protocol*. Disponible en: <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tcccconv.pdf>

- a) Las personas con discapacidad tengan la oportunidad de **elegir su lugar de residencia y dónde y con quién vivir**, en igualdad de condiciones con las demás, y no se vean obligadas a vivir con arreglo a un sistema de vida específico;
- b) Las personas con discapacidad tengan **acceso a una variedad de servicios de asistencia domiciliaria, residencial y otros servicios de apoyo** de la comunidad, incluida la asistencia personal que sea necesaria para facilitar su existencia y su inclusión en la comunidad y para evitar su aislamiento o separación de ésta;
- c) **Las instalaciones y los servicios comunitarios** para la población en general estén a disposición, en igualdad de condiciones, de las personas con discapacidad y tengan en cuenta sus necesidades.



Además de la Convención, existen otros tratados y herramientas a nivel internacional, como la Agenda 2030, cuyo Objetivo número 11, dedicado a las 'Ciudades y comunidades sostenibles', tiene como una de sus metas proporcionar sistemas de transporte accesibles y acceso universal a zonas verdes y espacios públicos. La Nueva Agenda Urbana de la ONU, por su parte, presta especial atención a la lucha contra la discriminación que sufren, entre otros grupos, las personas con discapacidad, y en proporcionarles accesibilidad.



Fotos: Nicole Mesén.

CLAVES

¿Qué estrategias seguimos cuando nos encontramos con ciudades que son inaccesibles? La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad propone dos herramientas para resolver este problema: los ajustes razonables y el diseño universal.

Como apunta Juan Pablo Salazar⁴⁵, los **ajustes razonables** serían algo así como una mirada al pasado, que se pregunta qué tenemos que hacer para lograr que edificios y espacios que ya están construidos sean accesibles. Estos ajustes consisten en, por ejemplo, construir rampas, instalar un ascensor, adaptar el mobiliario, rebajar y ensanchar aceras, añadir señalética, etc. Se trata de soluciones que no son perfectas o ideales, pero que son "razonables", y permiten adaptar aquellas construcciones con las que ya contamos a las personas con discapacidad, para que las puedan usar todas las personas y no solo unas pocas.

45 Salazar, Juan Pablo. *op.cit.*

Por su parte, el **diseño universal** sería una mirada hacia el futuro: todas las nuevas construcciones deberían estar diseñadas para que todas las personas, independientemente de sus capacidades, las puedan utilizar y disfrutar. El diseño universal establece que el diseño y la composición de los distintos entornos, productos, comunicación, tecnologías de la información y servicios deben ser accesibles, comprensibles y utilizables por todo el mundo, de manera lo más independiente posible, preferiblemente sin necesidad de adaptación ni soluciones especializadas.

El diseño universal se concreta en una serie de **principios**, que según la plataforma Cities 4all⁴⁶, son los siguientes:

- **Uso equitativo:** el diseño es útil y pertinente para personas con diversas capacidades. Es decir, el diseño tiene el mismo significado de uso para todas las personas usuarias, y no segrega o estigmatiza a nadie.
- **Flexibilidad de uso:** el diseño se adapta a una amplia gama de preferencias y capacidades individuales. Permite escoger el método de uso, se adapta a los diferentes ritmos de las personas usuarias o a sus características.
- **Uso sencillo e intuitivo:** es fácil de entender, independientemente de los conocimientos, la experiencia, las habilidades lingüísticas o el nivel de concentración de las personas usuarias. Elimina complejidades innecesarias y ordena de manera sencilla la información en función de su importancia.
- **Información perceptible:** comunica la información de forma eficaz, independientemente de las condiciones ambientales o las capacidades sensoriales de las personas usuarias. Presenta la información esencial de diferentes formas (táctil, sonora, escrita, con pictogramas), y permite la compatibilidad entre diferentes dispositivos y adaptaciones utilizados por las personas con problemas sensoriales.
- **Tolerancia al error:** minimiza los peligros y las consecuencias adversas de acciones accidentales o no intencionadas por parte de las personas usuarias. Los elementos están organizados y distribuidos de manera que se minimiza el error, incluye avisos de peligro o error y elementos de seguridad ante posibles fallos.
- **Escaso esfuerzo físico:** puede utilizarse de forma fácil, eficaz y cómoda con un mínimo de fatiga o esfuerzo físico.
- **Tamaño y espacio suficientes:** la aproximación, el alcance, la manipulación y el uso del diseño deben ser apropiados, independientemente del tamaño corporal, la postura o la movilidad de las personas usuarias.

Gracias a estas herramientas, logramos que las ciudades sean accesibles. El concepto de **accesibilidad** se refiere a la cualidad de cualquier entorno físico o virtual, espacio, instalación o servicio que es capaz de adaptarse a las necesidades de personas usuarias con distintas capacidades o discapacidades para comprenderlo, acceder a él o interactuar con él. La accesibilidad es fundamental para que

46 **Cities4All**. *Understanding Accessibility*. Disponible en: <https://cities4all.org/learning/module-3/lesson-3-1-understanding-accessibility/index.html>

las personas con discapacidad puedan acceder en igualdad de oportunidades, vivir de forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida en una sociedad inclusiva.

Existen diferentes tipos de accesibilidad, que se pueden clasificar en función de las capacidades de cada persona: accesibilidad física, cognitiva, sensorial, auditiva... En el desarrollo urbano, la accesibilidad se centra en los siguientes aspectos:

- **Entorno urbano:** consiste en garantizar que calles, aceras, plazas y otros espacios públicos permiten el acceso a todas las personas. Normas técnicas como la ISO 21542 proporcionan los requisitos y las recomendaciones necesarios para tener un entorno accesible y utilizable para todo el mundo. Además, es necesaria una mirada integral, que vele porque la interacción entre la arquitectura, el acceso a los edificios o al transporte público sea natural y coherente, minimizando los recorridos de quienes van a pie.
- **Edificios públicos y privados:** se refiere a las características que deben tener los edificios para ser accesibles como, por ejemplo, ascensores, rampas de acceso, pasillos anchos y baños adaptados.
- **Sistemas de movilidad:** supone adaptar los medios de transporte para que todas las personas se puedan mover libremente por la ciudad. Autobuses con rampas, sistemas de señalización táctil y sonora, o plataformas elevadoras son algunos ejemplos.
- **Vivienda adecuada:** las viviendas deben estar diseñadas de manera que en ellas puedan habitar personas con diferentes capacidades, y puedan desarrollar su vida diaria con facilidad.
- **Infraestructura digital y de información accesibles:** se refiere a que medios, sitios web, puntos de venta o aplicaciones deben ser accesibles, así como hacer una difusión de la información que resulte accesible para todas las personas. Existen diferentes herramientas, como la norma técnica ISO 40500, que regula la accesibilidad web, o la lectura fácil (pautas y recomendaciones para elaborar textos que puedan comprender todas las personas).

Si se garantiza la accesibilidad en todos esos aspectos, se asegura que no se rompe la **cadena de accesibilidad**, es decir, la capacidad de acceder, usar y salir de un espacio o recinto con independencia y autonomía, sin interrupciones, de manera que la experiencia completa sea accesible. Si alguna de las acciones que tiene que realizar una persona usuaria en el espacio no se puede hacer por falta de accesibilidad, se rompería esta cadena.

Otro concepto clave es el **wayfinding**, término inglés que hace referencia al proceso de orientación en el espacio, utilizando la información disponible en el entorno. El término se utilizó por primera vez en el libro *The image of the city* de Kevin Lynch (1960) y se podría traducir como “encontrar el camino”, aunque se suele usar como término crisol que recoge diferentes conocimientos y disciplinas relacionados con la orientación. Según Plena Inclusión, “se centra en la persona y, concretamente, en una persona no estandarizada, sino en la diversidad existente de personas y sus capacidades y variables físicas, culturales, sociales, etcétera, en relación con el ambiente en el que se desenvuelve”⁴⁷.

47 Plena Inclusión. *Wayfinding*. Disponible en: <https://www.plenainclusion.org/discapacidad-intelectual/recurso/wayfinding/>

El **wayfinding** es una forma de mejorar la accesibilidad cognitiva y permite que una persona, cuando se encuentra en un espacio, sea capaz de entenderlo e identificar los recorridos o los accesos principales, utilizando la información disponible en el entorno. Esta puede ser de diversos tipos, desde señalización a elementos arquitectónicos, naturales, etc., en definitiva, referencias que nos ayudan a orientarnos. Como explica la arquitecta Elisa Pozo, “diseñar con este criterio es diseñar distintos recursos y sistemas de información espacial y del entorno que faciliten la orientación a las personas”⁴⁸. Algunas claves para facilitar la orientación son que el diseño del espacio sea intuitivo y fácilmente reconocible, evitar que haya barreras y demasiado ruido visual, y usar señalética accesible.

Por su parte, el Col·lectiu Punt 6 apunta⁴⁹ una clave que va más allá de mejorar la accesibilidad, sino que incorpora una mirada de género y de sostenibilidad: la **densificación de los espacios**. Es decir, que los espacios estén equipados para acoger necesidades diversas (actividades productivas, reproductivas y de ocio), de manera que haya una variedad de personas, actividades y usos, lo que favorece la mezcla social, física y funcional. La densificación facilita la vida cotidiana al evitar grandes desplazamientos, pero también favorece la interacción social. Por eso, “el hecho de no incluirla provoca la aparición de espacios en los que solo se considera un tipo de usuario, un todo universal, falsamente neutral y equitativo. La universalidad deja fuera toda actividad y toda persona no enmarcada en la «normalidad» de la experiencia dominante (clase, género, sexo, origen y cultura, etc.)”.

Además, una manera de abordar la accesibilidad es hacer partícipes a las personas con discapacidad del diseño urbano, para así conocer las particularidades de su vida cotidiana y sus necesidades. Para ellos es imprescindible entablar un diálogo con las personas con discapacidad como sujetos activos y autónomos, proporcionando espacios y oportunidades de organización individual y colectiva, donde sus voces estén presentes en debates y decisiones sobre la configuración urbana, de las que han sido tradicional y sistemáticamente excluidas, como expertas y como usuarias.

Elisa Pozo nos invita a pensar la accesibilidad más allá de cuestiones técnicas, como un enfoque integral que apunta también al bienestar de las personas. El entorno en el que vivimos nos puede generar bienestar o, por el contrario, malestar, ansiedad y dificultades, si nos confina y no nos permite movernos o relacionarnos con otras personas. Por eso, “si tenemos un espacio que nos provee de una opción fácil de tener un estilo de vida saludable, eso nos ayudará a cuidarnos mejor de forma autónoma y también a las personas a las que cuidamos”. Pero, además, es necesario ir más allá de un enfoque de uso individual del espacio y “ser conscientes de que al final las ciudades cuidan. Cuidamos en comunidad, desde la unidad familiar hasta otro tipo de entornos y estructuras sociales”.



Foto: Ayuntamiento de Barcelona.

48 Intervención en el webinar “Urbanismo accesible” del programa “Tibás y Coslada, ciudades que cuidan”. 23 de abril de 2024. Disponible en: <https://coslada-tibas.eu/2024/05/27/webinar-2-urbanismo-accesible/>

49 Col·lectiu Punt 6. *Guia per al disseny d'espais públics amb perspectiva de gènere interseccional*, Generalitat de Catalunya, 2023. Disponible en: https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2024/01/guia-espai-public_07-3-23.pdf



Fotos: Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna.

San Cristóbal de La Laguna, ciudad accesible

Lugar: ciudad de San Cristóbal de La Laguna (Tenerife, España)

Fechas: desde 2005.

Impulsado por: Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna

Claves: participación, ocio, accesibilidad, transporte accesible

Información: <https://www.aytolalaguna.es/servicios/servicios-sociales/discapacidad/>

San Cristóbal de La Laguna se encuentra situada en el norte de la isla de Tenerife, en el archipiélago de las Canarias. Esta población de alrededor de 150.000 personas recibió en 2024 el Premio Ciudad Accesible 2024 que otorga la Unión Europea, en reconocimiento a sus esfuerzos para mejorar la accesibilidad de la ciudad. Estos se han organizado en diversas áreas, desde los espacios públicos al transporte, la participación ciudadana, el ocio o los servicios públicos.

Aunque es difícil fijar una fecha de inicio, uno de los primeros pasos se dio en 2005, cuando se puso en marcha el proyecto de peatonalización del centro histórico de La Laguna, en el que también se garantizó la accesibilidad a calles y edificios históricos. A partir de ahí, el ayuntamiento desarrolló sucesivos planes anuales para eliminar barreras en la vía pública, y así garantizar la movilidad de la ciudadanía. En 2007 se instaló el sistema de tranvías en la ciudad, que a día de hoy es considerado uno de los medios de transporte más inclusivos de España, y ha recibido numerosos premios como reconocimiento. En la actualidad, el 100% de los tranvías son accesibles, así como el 92% de los autobuses urbanos.

El compromiso con la accesibilidad se visibilizó en 2020, cuando el ayuntamiento aprobó una declaración institucional para la defensa de los derechos de las personas con discapacidad. Al año siguiente, se aprobó el Reglamento del Consejo de la Discapacidad, que incluye la creación del Consejo y del Defensor de las Personas con Discapacidad. El primero es un órgano consultivo que implica a



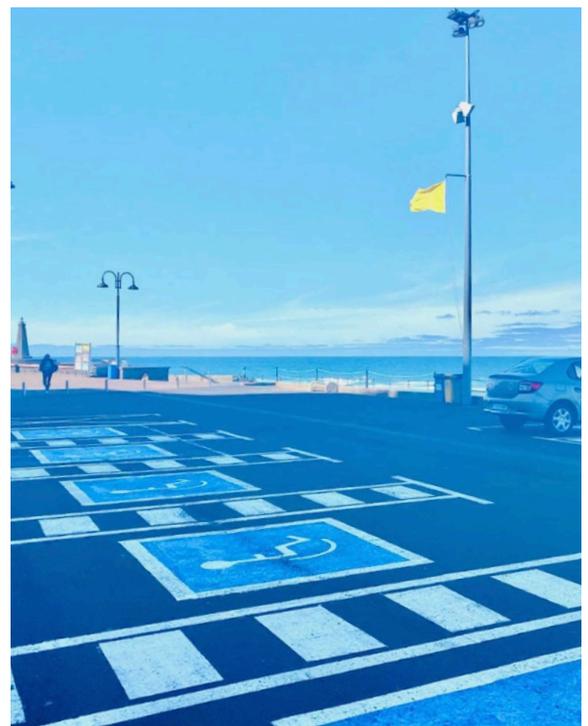
EXPERIENCIAS DE URBANISMO ACCESIBLE

las personas con discapacidad en la toma de decisiones, mientras que el segundo ofrece un asesoramiento a la corporación.

Pero la apuesta por la accesibilidad de la ciudad no se limita a la movilidad; el ocio y la participación de las personas con discapacidad ha sido otra clave fundamental. Así, la ciudad dispone de 20 parques infantiles accesibles, con columpios y entornos adaptados, y planea adaptar más en los próximos años. Las piscinas naturales de Bajamar se han convertido en un parque acuático accesible, que permite el baño a personas con discapacidad y a personas mayores. En los conciertos se ofrecen mochilas sensoriales a las personas sordas, unos dispositivos tecnológicos que permiten experimentar la música a través del tacto (en forma de vibración). Además, se ha puesto en marcha el Punto Naranja, un espacio móvil con recursos para eventos inclusivos y accesibles, que proporciona intérpretes de lengua de signos, sistemas antirruido y personal capacitado, además de materiales de fácil lectura.



Servicio de guías intérpretes para personas con sordoceguera en La Laguna





Fotos: Intendencia de Montevideo.

Montevideo con las personas con discapacidad

Lugar: departamento de Montevideo (Uruguay)

Fechas: desde 2018.

Impulsado por: Intendencia de Montevideo.

Claves: participación, ocio accesible, enfoque de derechos

Información: <https://montevideo.gub.uy/personas-con-discapacidad>

En 2018, el departamento de Montevideo, conformado por cuatro localidades entre las que se encuentra su capital (que también lo es de Uruguay), aprobó su primer Plan de Accesibilidad. Esta herramienta de gestión sistematiza y organiza las acciones de la Intendencia de Montevideo (que gobierna el departamento) en temas de accesibilidad. Con el enfoque de derechos como base, el Plan define una serie de objetivos que tienen una relación directa con las recomendaciones establecidas para Uruguay por parte de Naciones Unidas y busca contribuir al cumplimiento de los derechos establecidos en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. El Plan cuenta con tres líneas estratégicas: urbanismo y movilidad; igualdad, participación e inclusión; e institucionalidad y gestión del cambio.



EXPERIENCIAS DE URBANISMO ACCESIBLE

Uno de los aspectos que más destaca de las iniciativas desarrolladas por la Intendencia a partir del Plan tiene que ver con el ocio, ya que se han desarrollado numerosas acciones en ese sentido. Así, los clubes deportivos ofrecen actividades físicas, deportivas y recreativas para personas en situación de discapacidad, y se ha creado la credencial verde, una tarjeta que ofrece descuentos y beneficios a personas con discapacidad mayores de 18 años que residan en Montevideo. También se ha garantizado la accesibilidad en numerosas playas, adaptadas para facilitar el acceso y disfrute de personas con movilidad reducida, discapacidades físicas o necesidades especiales. Todas están equipadas con infraestructura y servicios que mejoran la comodidad y seguridad de todos los visitantes.

Montevideo también cuenta con el Parque de la Amistad, un parque inclusivo con accesibilidad plena, que permite la recreación de niñas y niños sin ningún tipo de barreras. Es un espacio abierto a todo tipo de público, donde niñas y niños con discapacidad pueden jugar, encontrarse y divertirse en un entorno seguro. Los juegos están adaptados a las diferentes discapacidades y permiten la mayor independencia posible en su uso.

Además, se celebra el Carnaval + Inclusivo, que garantiza la accesibilidad para acudir al evento y también para su disfrute, con conjuntos de Carnaval que incorporan la interpretación en lengua de signos en su espectáculo. Otro evento destacado es Festivo, Festival Inclusivo, que tiene como objetivo que las personas en situación de discapacidad puedan acceder a un entorno físico y cultural en igualdad de condiciones. El festival combina actividades lúdicas, actividades deportivas y espectáculos artísticos con debates sobre los derechos de las personas con discapacidad.



Fotos: Intendencia de Montevideo.



04

Urbanismo amigable con las personas mayores y la infancia

Una persona mayor, que tiene cualquier dificultad de desplazamiento, tiene que decidir si salir o no de su casa. La experiencia urbana es tan hostil, tan colmada de obstáculos, tan poco amigable, que es más seguro permanecer encerrada en la casa, con todo el costo que tiene a nivel de soledad, de deterioro cognitivo, de salud mental, de falta de movilidad, de sedentarismo. El hecho de que las personas estén en situación de soledad no deseada, encerradas en sus casas, porque no existe la infraestructura necesaria para que puedan continuar siendo autónomas, es una situación muy grave.

Andrea Terán, directora de Programas para la Persona Adulta Mayor de la Fundación Yamuni Tabush, describe⁵⁰ la situación a la que se enfrentan muchas personas mayores en Costa Rica. La falta de accesibilidad de las aceras, el transporte público escaso o no adaptado o las largas distancias son obstáculos con los que se enfrentan a diario muchas personas mayores en las ciudades. Si tenemos en cuenta los datos que ofrece Naciones Unidas, que advierten que la población mayor de 65 años crece más rápidamente que la población por debajo de esa edad, se trata de un problema que va a afectar a cada vez más personas. La población mundial envejece, y la ONU estima que en 2050 el número de personas de 65 años o más en todo el mundo será el doble del número de niñas y niños menores de 5 años y casi equivalente al número de menores de 12 años.

Las personas mayores necesitan entornos que les faciliten la vida y les den apoyos para compensar los cambios físicos y sociales asociados al envejecimiento. Sin embargo, para 2050, el 64% de las

50 Intervención en el webinar "Urbanismo amigable con las personas mayores" del programa Tibás y Coslada, ciudades que cuidan. 28 de mayo de 2024. Disponible en: <https://coslada-tibas.eu/2024/06/10/webinar-3-urbanismo-amigable-con-las-personas-mayores/>



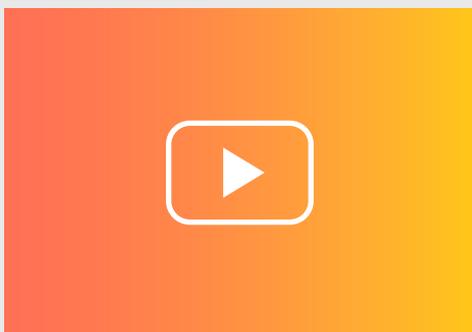
Fotos: Andrea Terán.

personas mayores vivirán en las ciudades amenazadas por la desigualdad social y la crisis climática. El reto es, entonces, generar entornos amigables con las personas mayores para que puedan tener un **envejecimiento activo**. ¿En qué consiste? Según la guía *Ciudades Globales Amigables con los Mayores*, “el envejecimiento activo es el proceso de optimizar las oportunidades de salud, participación y seguridad a fin de mejorar la calidad de vida a medida que las personas envejecen”⁵¹.

Es, por tanto, un proceso que dura toda la vida, y que no es el mismo para todas las personas, ya que depende de una variedad de factores que tienen que ver con los individuos, sus comunidades y los lugares donde residen. Como explica Terán, el colectivo de personas mayores es diverso, con diferentes necesidades y aspiraciones. Además, está atravesado por diferentes factores que afectan en gran medida a la calidad de ese envejecimiento, como el género, el lugar de residencia, la clase social, etc. Diego Sánchez González⁵², experto en gerontología social, apunta que “el código postal influye más que el código genético en la salud y en la calidad de vida a medida que envejecemos”. El entorno es clave para poder envejecer de manera activa y saludable, permitiendo, como dice Sánchez, “que las personas puedan envejecer en el lugar –en sus hogares, en sus vecindarios–, y que puedan promover su salud, su participación, su seguridad, y en general, su calidad de vida”.

Ciudades amigables

A partir de esta constatación, se ha desarrollado el concepto de **ciudades amigables con las personas mayores**, aquellas en la que “las políticas, los servicios, los entornos y las estructuras proveen sostén y facilitan el envejecimiento activo de las personas”⁵³. Promueven la inclusión de las personas mayores en todas las áreas de la vida comunitaria, prevén y dan respuesta a sus necesidades, disponen de recursos para atenderlas, protegen a las personas más vulnerables y respetan sus decisiones. Un elemento clave es la **participación y empoderamiento**, de modo que las ciudades amigables piensan ‘con’ y no ‘para’ las personas mayores.



Urbanismo amigable con las personas mayores

Entrevista a Carmen Acero Sánchez, técnica de servicios sociales de Coslada, experta en enfoque de género y participativo. Nos ofrece claves del urbanismo amigable con las personas mayores a partir de la experiencia del Jardín Terapéutico de Coslada.

Realizada en diciembre de 2024 para el proyecto *Tibás-Coslada Ciudades que cuidan*.

51 Organización Mundial de la Salud (OMS). *Ciudades Globales Amigables con los Mayores: Una Guía*, 2007.

52 Intervención en el webinar “Urbanismo amigable con las personas mayores” del programa *Tibás y Coslada, ciudades que cuidan*, 28 de mayo de 2024. Disponible en: <https://coslada-tibas.eu/2024/06/10/webinar-3-urbanismo-amigable-con-las-personas-mayores/>.

53 Organización Mundial de la Salud (OMS). *op. cit.*

Además, es importante señalar que una ciudad amigable con las personas mayores es amiga de todas las edades: “Los edificios y las calles libres de barreras mejoran la movilidad e independencia de personas con discapacidad, tanto jóvenes como mayores. Un entorno de barrios seguros permitirá a niños, mujeres jóvenes y personas mayores salir al exterior con confianza para participar activamente en actividades de recreación física y social. Las familias soportan menos presión cuando sus integrantes de mayor edad cuentan con el apoyo comunitario y los servicios de salud que necesitan”⁵⁴.



Foto: Andrea Terán.

Ciudades amigables es, también, un programa de la Organización Mundial de la Salud para dar respuesta al envejecimiento de la población. Surge en 2007 y a partir de 2010 se convierte en la Red Mundial de Ciudades y Comunidades Amigables, con el objetivo de conectar ciudades, comunidades y organizaciones en todo el mundo que comparten la visión de lograr un entorno que favorezca un envejecimiento digno. Como explican desde el IMSERSO, la Red es “una iniciativa centrada en la acción local, que aborda de manera integral los aspectos que afectan al día a día de pueblos y ciudades y lo hace promoviendo la participación de las personas mayores”⁵⁵.

El **proceso** para que una localidad pueda formar parte de la Red de Ciudades Amigables tiene cuatro fases. En la primera, se hace un diagnóstico participativo, para conocer el grado de adaptación de la localidad a las personas mayores. A partir de ahí se elabora un Plan de acción, y se identifican indicadores para el seguimiento y la evaluación de los progresos de la implantación del Plan. La segunda fase consiste en la implantación y seguimiento del Plan, seguida de una tercera fase en la que se evalúan los procesos de amigabilidad. La última fase está dedicada a la mejora continua, ya que se propone elaborar un nuevo Plan de acción, basado en las conclusiones de la evaluación.

A la hora de hacer el diagnóstico, es necesario que el **proceso participativo** sea representativo e incluya a diferentes sectores de población, especialmente aquellos más vulnerables, ya que si no, las conclusiones pueden estar sesgadas o más centradas en las necesidades de un tipo de población. Además, como señala Sánchez, hay que hacer un estudio en diferentes niveles, desde las viviendas a las calles, los barrios y la propia ciudad, de lo micro a lo macro. Y tener en cuenta los efectos no deseados, ya que algunas intervenciones de regeneración urbana pueden favorecer la gentrificación y la expulsión de población más vulnerable de los barrios.



Urbanismo participativo

Entrevista a Gabriela Madrigal, directora Urbana que ha desarrollado desde el 2018 el Programa Tibás Ciudad de Parques, comprometido con la participación ciudadana. Nos ofrecen claves del urbanismo participativo de forma situada.

Realizada en diciembre de 2024 para el proyecto *Tibás-Coslada Ciudades que cuidan*.

54 Organización Mundial de la Salud (OMS). *op. cit.*

55 Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO). ¿Qué es la Red Mundial de Ciudades Amigables con las Personas Mayores? Disponible en: <https://ciudadesamigables.imserso.es/ciudades-amigables/que-es-red-mundial-ciudades-amigables-personas-mayores>

Otra de las prevenciones que apunta Sánchez es que hay que tener en cuenta que no hay una sola definición de lo que se considera “entorno amigable”, sino que nos encontramos con diversas interpretaciones. Muchas de ellas, además, provienen de estudios anglosajones, con lo que sus recomendaciones no se pueden trasladar sin más a contextos culturales diferentes.



Foto: Andrea Terán.

Claves para un urbanismo amigable con las personas mayores

En cualquier caso, uno de los aspectos clave que determinan la “amigabilidad” de un entorno es la **accesibilidad**, tanto del entorno y los espacios públicos como de las viviendas. Aceras anchas y sin desniveles, edificios con ascensores, zonas de descanso, baños públicos gratuitos y adecuados o cruces peatonales seguros son cuestiones clave, pero también la percepción de los entornos como lugares seguros. Como explica Sánchez, “los problemas de accesibilidad percibida (mal estado de calles y aceras, iluminación, inseguridad) y accesibilidad objetiva (grado de accesibilidad, funcionalidad y destino) en el espacio público incrementan el riesgo de aislamiento social de los adultos mayores, sobre todo, con movilidad reducida”⁵⁶.

Por otro lado, la mayoría de personas mayores prefiere envejecer en sus hogares, en sus lugares de referencia. Sin embargo, el problema es que no todas las **viviendas** están adaptadas y esa falta de adecuación también limita la autonomía, o acaba dando lugar a accidentes. De hecho, el 62% de los accidentes de las personas mayores sucede en los hogares. La accesibilidad, entonces, pasa también por la posibilidad de modificar la vivienda para adaptarla a las personas mayores, y que esa adaptación sea accesible en términos de coste. Y más allá de modificaciones puntuales, un requisito fundamental es que el acceso a una vivienda digna sea asequible, tanto el coste de la misma como de los suministros básicos (agua, electricidad, calefacción, etc.).

Otro elemento clave es la **accesibilidad a los servicios sociales y de salud**; el desigual acceso a estos servicios afecta en mayor medida a los barrios más desfavorecidos y a las personas vulnerables, personas con discapacidad y mayores. Además, el que los barrios cuenten con equipamientos como parques, bibliotecas o centros culturales favorece la participación de las personas mayores y evita su aislamiento. La programación de actividades y eventos culturales y comunitarios también es fundamental, así como que estos sean en horarios convenientes para las personas mayores, gratuitos o de coste reducido.

Para paliar el aislamiento también es fundamental contar con un **transporte público** que esté adaptado, circule con frecuencia, sea asequible y tenga suficiente cobertura. La accesibilidad pasa porque la información sobre los servicios y horarios sea clara y esté disponible, haya asientos reservados para personas mayores, así como paradas y estaciones en buen estado.

Por último, otro elemento fundamental a tener en cuenta es el **cambio climático**, una línea que es necesario incorporar a la hora de diseñar ciudades amigables. La emergencia climática va a ser

56 Intervención en el webinar “Urbanismo amigable con las personas mayores” del programa *Tibás y Coslada, ciudades que cuidan*, 28 de mayo de 2024. Disponible en: <https://coslada-tibas.eu/2024/06/10/webinar-3-urbanismo-amigable-con-las-personas-mayores/>.

determinante en los próximos años y va a afectar decisivamente a la calidad de vida en el entorno urbano. Como advierte Sánchez, las personas mayores son las principales víctimas de los desastres naturales (inundaciones, olas de calor, etc.); sin embargo, suelen ser excluidas de los apoyos gubernamentales y de la gestión del riesgo. Por poner un ejemplo, en 2022 murieron en España más de 11.000 personas por las olas de calor, y la mayoría (más de un 90%) tenían más de 65 años.

Infancia y ciudad

Si preguntamos a las personas mayores de nuestro entorno cómo fue su infancia, en dónde jugaban o qué actividades hacían, seguramente sus recuerdos tendrán lugar en un escenario común: la calle. Hasta hace unas décadas, niñas y niños pasaban gran parte de su tiempo ahí. Sin embargo, hoy en día en las ciudades occidentales es una rareza ver niños y niñas solos por la calle. Suelen estar confinados en espacios concretos, como parques infantiles o centros deportivos, generalmente acompañados por personas adultas. La calle, para muchos niños y niñas, se ha convertido en un lugar de paso que recorren para ir de casa al colegio y del colegio a casa. Su presencia es escasa y, por eso, la tolerancia hacia la infancia en los espacios públicos es cada vez menor: su presencia molesta, se les considera ruidosos, se prohíbe jugar a la pelota, proliferan hoteles o restaurantes en los que no se permite su acceso, etc.

“La pérdida de peso de la infancia como grupo social, que en otros momentos históricos ha sido de los más numerosos, se traduce en una mayor invisibilidad pública y, también, en mayores dificultades para influir o negociar como colectivo con los adultos, que les superan con creces en número y en poder”⁵⁷, explican las geógrafas y expertas en urbanismo Marta Román y Begoña Pernas.

En numerosas ciudades de América Latina, la retirada de la infancia de la ciudad está marcada por la clase social: de los 155 millones de niños y niñas que viven en ciudades en América Latina y el Caribe, alrededor de 50 millones subsisten en condiciones de pobreza. “Un aspecto fundamental es la ocupación propia del espacio que construyen los niños y las niñas que viven en la calle, o que pasan



Fotos: (arriba) Mohamed Hozeyn Ahmed; (abajo) Daniel Case.

57 Román, Marta y Pernas, Begoña. ¡Hagan sitio, por favor! La reintroducción de la infancia en la ciudad, Centro Nacional de Educación Ambiental (CENEAM), 2009.

gran parte del día en ella, sea por trabajar y/o por acompañar a sus padres”⁵⁸, explica la investigadora Tuline Maia Gülgönen.

¿A qué se debe esta transformación de las calles en lugares hostiles para la infancia? Como veíamos en el capítulo dedicado al urbanismo verde, en la segunda mitad del siglo XX se impone un **modelo de ciudad dispersa y segregada** por usos, marcado por el uso del vehículo privado. El coche se coloca en un lugar privilegiado: ocupa la mayor parte del espacio, para su circulación y aparcamiento, de manera que los espacios de juego se ven arrinconados y las calles se vuelven un lugar peligroso. Según un informe de Unicef, las lesiones causadas por el tráfico son la principal causa de muerte para niños y niñas de entre cinco y 14 años en América Latina. Casi 50 niños y niñas pierden la vida en las carreteras de la región todos los días. Pero el tráfico no sólo causa daños a través de los accidentes, sino también a través de la contaminación del aire. “Cerca de 100 millones de niños viven en áreas que exceden los límites de partículas PM2,5 que penetran profundamente en los pulmones causando daños permanentes”⁵⁹, señala el informe.

Las grandes distancias, pensadas para ser recorridas en coche, también afectan a la **autonomía de la infancia y la adolescencia**. Dificultan que puedan acudir a pie o en bicicleta a los lugares habituales de su vida cotidiana, de manera que no pueden hacer uso del espacio público. Además, en muchos lugares no existe un transporte público suficiente, que llegue a todos los sitios o que sea asequible, para que lo puedan usar niñas y niños mayores. En numerosos países, un trayecto cotidiano como ir andando al colegio ha caído a niveles mínimos, y en la mayoría de los casos ese trayecto se hace en compañía de una persona adulta.

En definitiva, como advierten Román y Pernas, “el imperio de la economía sobre la sociabilidad y la dedicación de una gran parte de la ciudad al ‘monocultivo’ de la movilidad motorizada han generado, directa e indirectamente, estos fenómenos de expulsión”. Unos fenómenos que transforman el carácter de las calles: “La calle deja de ser un lugar de estancia, de encuentro y socialización, para convertirse en un lugar de paso y de prisas, primando la función de transporte frente a cualquier otra”⁶⁰.

El pedagogo italiano Francesco Tonucci, experto en infancia, apunta a que el modelo de ciudad, supuestamente universal, está en realidad pensado para una clase concreta de ciudadano. “La ciudad, su administración, ha elegido como ciudadano prototipo a un ciudadano varón, adulto y trabajador. Ha adaptado las ciudades a sus exigencias, ha intentado responder a sus peticiones garantizando, de este modo, el consentimiento electoral del ciudadano fuerte. Así, ha traicionado las exigencias y los derechos de quien no es varón, no es adulto, no es trabajador, no es conductor”⁶¹.

Asimismo, el acceso de niñas y niños al espacio público se ve impedido por el **desarrollo urbano acelerado** en numerosas urbes de todo el mundo, con asentamientos informales que no cuentan con los servicios mínimos, con tráfico descontrolado, contaminación y violencia. El Comité de Derechos del Niño de la ONU⁶² enumera estas dificultades: “El riesgo que corren los niños en el entorno públi-

58 **Gülgönen, Tuline Maia**. “Espacio urbano, ciudadanía e infancia: apuntes para pensar la integración de los niños en la ciudad.” En Ramírez, P. (coord.), *La reinventación del espacio en la ciudad fragmentada*, 2016. México: UNAM.

59 **UNICEF**. *Urge actuar para combatir al principal asesino de niños mayores de cinco años en América Latina y el Caribe*. Disponible en: <https://www.unicef.org/lac/comunicados-prensa/urge-actuar-para-combatir-al-principal-asesino-de-ni%C3%B1os-mayores-de-cinco-a%C3%B1os-en>

60 **Román, Marta y Pernas, Begoña**. *op. cit.*

61 **Tonucci, Francesco**. “Ciudades a escala humana: la ciudad de los niños.” *Revista de Educación*, número extraordinario 2009, pp. 147-168.

62 **Comité de los Derechos del Niño**. *Observación General núm. 17, “El derecho del niño al descanso, el esparcimiento, el juego, las actividades recreativas, la vida cultural y las artes (artículo 31).”* 2013.

co puede aumentar también por una combinación de factores humanos, como los altos niveles de delincuencia y violencia; los disturbios en la comunidad o los conflictos civiles; la violencia relacionada con la droga y las bandas; el riesgo de secuestro y trata de niños; los espacios abiertos dominados por jóvenes o adultos hostiles; y la agresión y la violencia sexual contra las niñas”.

En los países en los que las calles se vuelven espacios inseguros, el **acceso de la infancia al espacio público** está marcado por la clase social: quienes tienen familias con recursos se quedan en casa o en espacios privados protegidos. Mientras, quienes no tienen recursos frecuentan la calle y unos espacios públicos cada vez más deteriorados por la falta de financiación, o se recluyen en sus hogares ante la falta de alternativas.

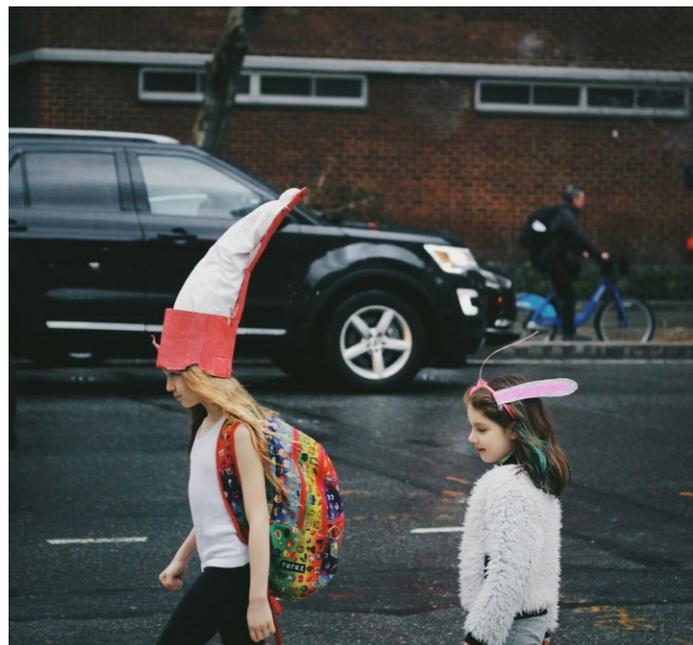


Foto: Michael Larosa.

Según Gülgönen, en la actualidad podemos observar dos grandes tendencias. Por un lado, los espacios públicos se perciben como inseguros, como un lugar en el que niñas y niños no deben estar, por lo que se busca protegerles y retirarles de un entorno que no está hecho para ellas y ellos, que es peligroso. Por otro lado, se produce “la voluntad de excluir a los niños, y sobre todo a los adolescentes de medios sociales pobres”⁶³, debido a un fenómeno de criminalización de la pobreza que lleva a percibir a la infancia sin supervisión adulta como una amenaza. Este fenómeno se produce en América Latina pero también en España, donde se genera alarma social entorno a niñas y niños migrantes, criminalizándoles y demonizándoles.

Aunque se trata de dos tendencias muy diferentes, ambas llevan a la misma conclusión, como explica Gülgönen: “el lugar del niño está en espacios privados, y sobre todo en la casa”. Y añade: “Las respuestas a estas dos tendencias refuerzan, en ambos casos, el control de los adultos sobre el espacio ‘público’, que tiende a excluir a los niños del mismo”. En lugar de transformar el espacio público para que acoja a la infancia, se les confina en sus hogares o se les ofrecen espacios concretos como los parques infantiles y siempre bajo supervisión adulta, segregando así el espacio en función del uso y de la edad, en lugar de mezclarlos. Como señalan Román y Pernas, no se les incorpora a la ciudad sino que se da una salida parcial a sus necesidades.

Consecuencias de la exclusión de la infancia

La exclusión de la infancia del espacio público tiene consecuencias, como explican Marta Román y Begoña Pernas. La relación con el lugar en el que viven es mucho más desapegada: al no poder adentrarse en el espacio por sus propios medios y conocerlo por su cuenta, sin supervisión adulta, su sentido de pertenencia es mucho menor. El espacio se convierte en un lugar de tránsito que se recorre para ir de

63 Gülgönen, Tuline Maia. *op. cit.*

un sitio a otro, ya que no hay tiempo para explorarlo y hacerlo suyo. Además, niños y niñas se “irresponsabilizan” de sus trayectos: al moverse siempre de la mano de una persona adulta, delegan sus recorridos en ellas, no aprenden a prestar atención ni a desarrollar capacidades básicas como la orientación y la observación. Esto supone una **pérdida de autonomía de la infancia**, ya que necesitan de una persona adulta para ir a cualquier lado y no aprenden a ir por su cuenta. Como muestra, un dato muy ilustrativo: a principios de la década de 1970, el 80% de niños y niñas entre 7 y 8 años iban solos al colegio; en 1990, la cifra cae al 9%.



Foto: Vita Marija.

A su vez, la reclusión de niñas y niños en casa provoca que aumente el **sedentarismo** y baje su nivel de actividad física. Por eso, la Asociación Española de Pediatría recomienda ir andando al colegio, una actividad sencilla que no solo conlleva mejoras en la salud, sino en la sociabilidad, al favorecer el encuentro con otras niñas y niños de camino a la escuela. Y más aún, al prescindir del coche para ese desplazamiento, disminuyen las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación.

En definitiva, como reflexiona Tonucci, “los niños, al perder las ciudades, han perdido la posibilidad de vivir experiencias necesarias para ellos, para su correcto desarrollo, como el juego, la exploración, la aventura. Las ciudades, al perder a los niños, han perdido seguridad, solidaridad, control social. Los niños necesitan a la ciudad; la ciudad necesita a los niños”⁶⁴.

Pero, además, si aplicamos la **perspectiva de género**, veremos que la exclusión de la infancia del espacio público tiene consecuencias diferenciadas para niñas y mujeres. Para las primeras, la percepción de inseguridad del espacio público hace que se les restrinja mucho más su autonomía y las posibilidades de salir e ir por su cuenta, con normas más estrictas que las que se establecen para los niños. A las mujeres desde niñas se les inculca el mandato de la autoprotección, de manera que interiorizan el peligro y aprenden que lo que les pase depende mucho de su comportamiento (“no vayas sola”, “no vistas de determinada manera”, “no vayas por determinados sitios”, “no salgas a determinadas horas”...). Como concluyen Román y Pernas, “las estrategias que aprenden son casi tan victimizantes como el propio delito: quedarse encerradas, no ir adonde quieren, no ir como quieren”⁶⁵.

Por otra parte, la concepción de que donde mejor están niñas y niños es en casa, y su **dependencia de las personas adultas** para desplazarse, tiene un gran impacto en las madres, que son quienes se hacen cargo de su cuidado en mayor medida que los hombres. Pernas y Román advierten que “la maternidad ahora viene acompañada de tareas nuevas que no han realizado ni nuestras madres ni nuestras abuelas”: entretener a niñas y niños en casa, vigilarles en el parque, llevarles de un sitio a otro (al colegio, a actividades extraescolares, al parque, a casa de amistades...). Las personas adultas, y en especial las madres, tienen que suplir las carencias de la ciudad, por lo que ven mermado su tiempo libre.

64 Tonucci, Francesco. *op. cit.*

65 Román, Marta y Pernas, Begoña. *op. cit.*

Cómo hacer ciudades amigas de la infancia

El artículo 12 de la Convención de la ONU de los Derechos del Niño establece que niñas y niños tienen derecho a expresar su opinión cada vez que se tomen decisiones que les afectan, y que esta debe tenerse en cuenta de manera adecuada. Por eso, el primer paso para que las ciudades sean amigables con la infancia es contar con su **participación**. Es fundamental confiar en sus capacidades y aprender a escuchar sus voces, pero también crear espacios de participación donde puedan intervenir y ser tenidos en cuenta. Junto a la importancia de la participación, Román y Pernas señalan que es necesario visibilizar a la infancia en los estudios y las investigaciones, conocer su situación pero también sus demandas y necesidades.

Diversas experiencias de participación infantil llevan a Tonucci a afirmar que “la ciudad que piden los niños no es una ciudad para ellos solos, con la que no sabrían qué hacer, sino una ciudad para todos, para estar mejor todos juntos”⁶⁶. Es decir, una ciudad amiga de la infancia no es solo beneficiosa para este sector de población, sino para toda la ciudadanía, porque tiene en cuenta cuestiones clave como la vulnerabilidad, la dependencia o la socialidad.

Una cuestión fundamental para lograr ciudades amigables con la infancia, pero no solo, pasa por **reducir la presencia de los coches** y los vehículos a motor. Para que disminuya el peligro urbano es necesario que circulen muchos menos coches, y que lo hagan a menor velocidad. Quitar carriles reservados para el tráfico rodado para priorizar el transporte público y en bicicleta, ampliar las aceras, desplegar medidas para pacificar el tráfico y poner límites de velocidad mucho más bajos; en definitiva, poner a peatonas y peatones en el centro.

Reducir la presencia del coche es el primer paso para favorecer una movilidad segura y autónoma, pero no es el único. Entre las diversas iniciativas que existen, destacan los proyectos de **caminos escolares**. Se trata de establecer rutas seguras para que niñas y niños puedan ir andando o en bicicleta al colegio, en grupo y sin necesidad de la compañía de personas adultas. En estos proyectos no solo deben participar los colegios y las familias, sino también las administraciones públicas, estableciendo medidas y acciones que hagan el entorno más seguro. También es clave que se implique el entorno social, con comercios o establecimientos aliados a lo largo del recorrido, que velen por que este sea seguro y a los que se pueda acudir en caso de necesidad.

En Pontevedra, ciudad donde se ha desarrollado un modelo urbano que pone la movilidad sostenible y a pie en el centro, y donde llevan varios años desarrollando caminos escolares, se ha logrado dar un



Fotos: (arriba) Dr Neil Clifton; (abajo) Chris Reynolds.

66 Tonucci, Francesco. *op. cit.*

vuelco a las cifras. En la actualidad, el 73% del alumnado pontevedrés va andando al colegio, y el 27% lo hace solo⁶⁷. Los trayectos escolares son un importante primer paso, pero no deben ser el único, ya que se debe favorecer una movilidad autónoma de la infancia en todos sus desplazamientos.

El **juego** es otro elemento clave en las ciudades amigas de la infancia. Como señala la Convención de la ONU de los Derechos del Niño, la infancia tiene derecho al juego, pero esto no significa que tengan que tener espacios dedicados exclusivamente a esta actividad, sino posibilitar el juego en todo el espacio público. Niñas y niños tienen una gran capacidad de reinterpretar casi cualquier espacio en clave de juego. Los parques infantiles, reflexionan Román y Pernas, son el premio de consolación para la infancia cuando se les ha expropiado toda la ciudad. Por eso, “no separar espacios de vida de espacios de juego supone una auténtica revolución en la forma de concebir la ciudad”.

Gülgönen, por su parte, recoge la distinción que hace el especialista en infancia Kim Rasmussen entre los “lugares para” y los “lugares de” niñas y niños. No se trata necesariamente de lo mismo, ya que los lugares que han sido diseñados para la infancia no son siempre los que ellas y ellos prefieren. Para Gülgönen, “esta distinción apunta hacia la necesidad que tienen los niños de apropiarse de otros lugares que los que los adultos crean para ellos”. Esta apropiación da lugar a los “**lugares informales**” o “lugares no-programados”, sitios no previstos inicialmente para la infancia de los que ellas y ellos se apropian y usan para el juego informal. En una línea similar, el urbanismo feminista pone el foco en los denominados “**espacios intermedios**”, lugares de transición entre los hogares y la calle, espacios semipúblicos en el entorno de las viviendas, en los que niñas y niños pueden jugar, con las personas adultas a una distancia razonable.



67 **Barral, Serxio.** “Apenas tres de cada diez escolares pontevedreses van en coche al colegio.” *La Voz de Galicia*, 29 de octubre de 2021. Disponible en: https://www.lavozdegalicia.es/noticia/pontevedra/pontevedra/2021/10/29/apenas-tres-diez-escolares-pontevedreses-van-coche-colegio/0003_202110P29C3992.htm



Jardín terapéutico 'Los sentidos' en Coslada (España)

Lugar: Coslada (Comunidad de Madrid, España)

Fechas: desde 2018.

Impulsado por: Ayuntamiento de Coslada

Claves: espacios verdes, autonomía, participación, envejecimiento saludable

Información: <https://coslada.es/servicios-sociales-y-mayores/mayores/jardin-terapeutico-los-sentidos/>

Coslada es una ciudad de unos 80.000 habitantes que se encuentra en el este de la Comunidad de Madrid, en la zona del Corredor del río Henares. Posee más de dos millones de metros cuadrados de zonas verdes, lo que la convierte en uno de los municipios con más zonas verdes por habitante de toda la Comunidad de Madrid.

En el municipio son muy conscientes del envejecimiento de la población y del impacto que va a tener en la ciudad. En la actualidad, la población mayor de 60 años supone el 25,52% de toda la ciudadanía, y calculan que en 2030 tendrán 10.000 mayores más que en la actualidad, lo que exigirá planificar recursos y construir un nuevo modelo de ciudad. Por eso, Coslada se sumó a la Red Mundial de Ciudades Amigables de las Personas Mayores de la OMS por aprobación unánime del pleno municipal el 16 de abril de 2018. Unos meses después, el 8 de junio, se ratificó su adscripción.

Uno de los proyectos que han desarrollado para favorecer el envejecimiento activo de su población es el jardín terapéutico 'Los sentidos', un espacio natural dirigido a promocionar la autonomía personal de las personas mayores de 55 años y de personas con diversidad funcional. El jardín dispone de diferentes zonas de estímulo, enfocadas a distintas capacidades cognitivas y físicas, en las que las personas usuarias podrán trabajar todos los sentidos, sus recuerdos y también realizar actividades motoras.



Fotos: Ayuntamiento de Coslada.

EXPERIENCIAS DE URBANISMO CON LAS PERSONAS MAYORES



Así, el jardín cuenta con un módulo cognitivo-reminiscencias, dirigido a estimular todos los sentidos, donde se pueden unir los recuerdos con olores y sabores. En el módulo de horticultura, totalmente accesible, se realizan actividades hortícolas tradicionales para fomentar las relaciones sociales en el ámbito natural y estimular los sentidos. Por su parte, el módulo físico tiene por objetivo mejorar la movilidad de las personas y que puedan disfrutar del medio natural como estímulo para la práctica deportiva. Se realizan numerosas actividades como marcha nórdica, taichi, yoga o gimnasia.

Se trata de un proyecto pionero en España, ya que es el primer jardín terapéutico de gestión pública municipal y se basa en metodologías ya empleadas en países nórdicos. Con un enfoque preventivo, está pensado para mantener la capacidad física y cognitiva, pero también para personas que ya han perdido alguna facultad, como personas con Alzheimer.



Fotos: Ayuntamiento de Coslada.



Red de patios inclusivos y sostenibles en Madrid (España)

Lugar: Madrid (Comunidad de Madrid, España)

Fechas: 2017

Impulsado por: AFA La Paloma, AFA Santa María, Pandora Mirabilia, PEZ Arquitectos, Col·lectiu Punt 6.

Claves: participación, coeducación, espacios verdes, juego

Información: <https://redpatios.wordpress.com/>

La mayoría de los patios de los centros educativos públicos de la ciudad de Madrid tienen características similares: domina el asfalto, escasea la vegetación, y la pista de fútbol ocupa un lugar central. El predominio del asfalto y la falta de sombras provoca que, en los cada vez más calurosos y extensos meses de calor, las temperaturas en el patio sean muy elevadas. Mientras, la centralidad de la pista de fútbol lleva a los niños a ocupar la mayor parte del espacio, relegando a los márgenes a quienes no juegan a ese deporte. Conscientes de la necesidad de transformar los patios para hacerlos más inclusivos y sostenibles, se puso en marcha un proceso participativo en dos colegios del centro de Madrid. El proyecto Red de patios inclusivos y sostenibles fue impulsado por tres cooperativas (Pandora Mirabilia, PEZ Arquitectos y Col·lectiu Punt 6) con el apoyo de las asociaciones de familias y las direcciones de los centros, y la financiación de la Obra Social de la Caixa. La iniciativa tuvo una segunda edición en un colegio de Morzarzal, un municipio a las afueras de la capital.

El proyecto quiso dar el protagonismo a la comunidad educativa, y contó con la participación de alumnado, profesorado y familias. Al comienzo, se creó un grupo motor para liderar el proceso, compuesto por representantes de familias y profesorado. El proceso participativo se organizó en tres fases. En una primera, se realizó un diagnóstico, para conocer los usos del patio, con talleres con las familias y el profesorado. A su vez, se hizo un recorrido por el patio con todas las clases de todos los cursos, en el que niñas y niños relataban su vivencia del espacio, las cosas que más les gustaban y las



Fotos: Pandora Mirabilia.

EXPERIENCIAS DE URBANISMO CON LA INFANCIA

que menos. A partir de la información recogida, se elaboró un diagnóstico en el que se identificaron cinco ámbitos sobre los que era necesario trabajar para mejorar los patios: naturaleza, color, juego, construcciones y deporte.

A continuación se abrió una segunda fase, dedicada a la generación de propuestas, en la que también se realizaron talleres para familias y profesorado. Con el alumnado, se volvió a acudir al patio con todas las clases y, en grupos, se trabajó con maquetas en las que se construían propuestas centradas en los diferentes ámbitos identificados (naturaleza, color, etc.). En uno de los centros se constituyó un comité de patios con representación de alumnado de todas las clases, en el que se debatieron y consensuaron las diferentes propuestas. Al final de esta fase se elaboró una propuesta consensuada, que validó toda la comunidad educativa.

Finalmente, la tercera fase se dedicó a la transformación. En ella se organizó una semana de trabajo en la que participó toda la comunidad educativa. Por la mañana, cada curso acudía al patio y participaba en la transformación, pintando murales, plantando plantas, etc. Por la tarde, acudían las familias, organizadas en brigadas donde cada persona aportaba diversas habilidades: carpintería, jardinería, ilustración... La semana finalizó con una celebración en la que se mostraron los patios transformados.



Fotos: Pandora Mirabilia.





CIUDADES QUE CUIDAN

TIBÁS Y COSLADA



Cofinanciado por
la Unión Europea



PROGRAMA CIUDADES QUE CUIDAN TIBÁS Y COSLADA
Una Alianza a favor de las gobernanzas participativas centradas en la Inclusión Social

