



Received: 21-03-2021
Accepted: 03-04-2021

Anales de Edificación
Vol. 7, Nº1, 41-49 (2021)
ISSN: 2444-1309
Doi: 10.20868/ade.2021.4769

Aplicación del urbanismo feminista en la movilidad del peatón en el municipio de Alcorcón (Madrid, España).

Application of Feminist Urbanism in Pedestrian Mobility in the Municipality of Alcorcón (Madrid, Spain).

Irantzu Recalde Esnoz ^{a, b}, Manuel Álvarez Dorado ^b, Daniel Ferrández Vega ^b & Carlos Morón Fernández ^b.

^a Departamento de Ciencias de la Educación, Universidad de Alcalá, Aulario María de Guzmán, 28804 Alcalá de Henares, España

^b Departamento Tecnología de la Edificación. Escuela Técnica Superior de Edificación, Universidad Politécnica de Madrid, España.

Resumen— El diseño urbano es una cuestión que, hasta no hace más de 20 años, pertenecía al ámbito técnico, sin prestar demasiada atención al ámbito social, psicológico y medioambiental, dimensiones que sin duda afectan a la ciudadanía que la habita y transita. Hoy en día, desde el urbanismo feminista, el diseño de nuestras ciudades, de la movilidad y seguridad en sus calles, son cuestiones en boga, que atraen la atención de diversas ramas de la ciencia, desde la arquitectura hasta la sociología o antropología. Desde esta perspectiva, se ha realizado una revisión bibliográfica, para después, aplicar la teoría del modelo de urbanismo feminista a un caso concreto, el municipio de Alcorcón en Madrid (España). Para la implementación de dicha teoría, se ha elaborado una rúbrica de evaluación y, mediante la técnica de la observación, se han evaluado las calles más antiguas del barrio de San José de Valderas de dicho municipio. Para cerrar el artículo, se añaden propuestas de mejora económicamente viables, que amabilicen las calles observadas y tengan en cuenta en mayor medida las necesidades cotidianas de la ciudadanía.

Palabras Clave— urbanismo feminista, aceras, movilidad, Alcorcón

Abstract— Urban design is an issue that, until not more than 20 years ago, belonged to the technical field, without paying too much attention to the social, psychological and environmental fields, dimensions that undoubtedly affect the citizens that inhabit and travel there. Today, from feminist urbanism, the design of our cities, mobility and safety in their streets, are issues in vogue, attracting the attention of various branches of science, from architecture to sociology or anthropology. From this perspective, a bibliographic review has been carried out, to later apply the theory of the feminist urbanism model to a specific case, the municipality of Alcorcón in Madrid (Spain). For the implementation of this theory, an evaluation rubric has been developed and, through the observation technique, the oldest streets of the San José de Valderas neighborhood of said municipality have been evaluated. To close the article, economically viable improvement proposals are added, which make the observed streets more pleasant and take into account the daily needs of citizens to a greater extent.

Index Terms— feminist urbanism, sidewalks, mobility, Alcorcón

Irantzu Recalde Esnoz es doctoranda y becaria FPU. Desarrolla sus tareas de investigación en el Dpto. de Ciencias de la Educación en la Universidad de Alcalá. E-mail: ; irantzu.recalde@uah.es

Manuel Álvarez Dorado, Daniel Ferrández Vega y Carlos Morón Fernández pertenecen al Departamento de Tecnología de la Edificación, Escuela Técnica Superior de Edificación, Universidad Politécnica de Madrid. E-mails: manuel.alvarezd@upm.es; daniel.fvega@upm.es; carlos.moron@upm.es

I. INTRODUCCIÓN

DE ACUERDO con las cifras del Padrón Continuo del Instituto Nacional de Estadística (INE) de España, a 1 de enero de 2020, el 69,7% de la población reside en municipios de más de 20.000 habitantes (INE, 2020), por lo tanto, la mayor parte de la ciudadanía española es una ciudadanía urbana. Cómo se construyen las ciudades y cuál es el grado en el que se tiene en cuenta la opinión y experiencias de todas las personas que conforman los entornos urbanos se torna algo imprescindible en su diseño. De hecho, la ciudadanía ostenta el derecho colectivo de construir, decidir y crear la ciudad, en palabras de Henri Lefebvre: el derecho a la ciudad (Lefebvre, 1978 [1969]; Molano Camargo, 2016; Harvey, 2012, p. 19). El sociólogo Robert Park (1967: 3) ya sentenciaba sobre la ciudad en los años sesenta del siglo XX que esta es “el intento más coherente y en general más logrado del hombre por rehacer el mundo en el que vive de acuerdo con sus deseos más profundos. Pero si la ciudad es el mundo creado por el hombre, también es el mundo en el que está desde entonces condenado a vivir. Así pues, indirectamente y sin ninguna conciencia clara de la naturaleza de su tarea, al crear la ciudad el hombre se ha recreado a sí mismo”. De sus palabras se desprende que el tipo de ciudad que construimos condiciona el tipo de persona que somos o queremos llegar a ser, al igual que el tipo de relaciones sociales, la relación con la naturaleza o los estilos de vida. La ciudad es el medio en el que vivimos y de manera inequívoca, su diseño y forma de funcionar nos afecta sutil y continuamente (Velázquez Valoria, 2004).

El derecho a la ciudad, como dice Harvey (2012, p. 21), no es otra cosa que el derecho a poder configurar el proceso de urbanización. Desde esta perspectiva, se va nutriendo toda una línea de teorización y reflexión que llega hasta nuestros días a través del urbanismo feminista y los movimientos sociales, pero también desde instituciones internacionales como Ciudades y Gobiernos Locales Unidos o Naciones Unidas. La primera de ellas, Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU) –la cual aúna a más de 240.000 ciudades, regiones y metrópolis de todo el mundo–, firmó en el año 2000 la Carta Europea de Salvaguarda de los Derechos Humanos de la Ciudad. En el primer artículo de dicho documento se recoge que “la ciudad es un espacio colectivo que pertenece a todos sus habitantes que tienen derecho a encontrar las condiciones para su realización política, social y ecológica” (Comisión de Inclusión Social, Democracia Participativa y Derechos Humanos de CGLU, 2012, p. 46).

Igualmente, la importancia de una ciudad inclusiva, participativa, colectiva y sostenible la recoge Naciones Unidas (2015) en su Agenda 2030 en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), donde en el objetivo número 11 se recogen distintas metas vinculadas precisamente a mejorar las ciudades y comunidades y hacerlas sostenibles. Por ejemplo, los ODS hablan de “proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles [...] prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad”, pero también hablan de la

importancia de “aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles” de las ciudades. De igual manera, se recoge que se debe “proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles” especialmente para las personas mayores y con discapacidad, así como para mujeres y niños. Resaltar también la aportación del Banco Mundial organización que, a principios del año 2020, publicó el manual *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning Design*, elaborado por Terraza *et al.* (2020).

Esta línea de pensamiento que nace a partir de la crítica al urbanismo y arquitectura funcionalista tiene sus orígenes en las últimas décadas del siglo veinte, donde confluyen diferentes perspectivas y ámbitos de investigación como la filosofía, el periodismo y la sociología, pero también voces de la propia arquitectura y urbanismo. En su libro *Muerte y vida en las grandes ciudades*, publicado en 1961, Jane Jacobs, periodista, urbanista y socióloga, sentenciaba la arquitectura y el urbanismo moderno, dejando clara su posición: “Este libro es un ataque contra el actual urbanismo y la reconstrucción urbana. También es, principalmente, un intento de presentación de unos nuevos principios de planificación y reconstrucción urbana” (Jacobs, 2011 [1961], p. 29). Por su parte, el filósofo francés Henri Lefebvre afirmaba que la arquitectura y el urbanismo se habían dejado llevar por los beneficios, sin tener en cuenta la originalidad, la creatividad o los efectos que generaban las construcciones en el día a día de la comunidad, siempre bajo la salvaguarda de lo que llamaban “modernidad” (Lefebvre, 2013 [1974], p. 55). Unos pocos años antes, para el arquitecto Jan Gehl “la vida entre los edificios es más importante y también más interesante que cualquier combinación de hormigón coloreado y formas edificatorias impactantes” (Gehl, 2020 [1971], p. 30). Tal y como señala Peñalosa (2020, p. 7) Gehl escribe para arquitectos y les recuerda que no se trata solo de ganar premios, sino de diseñar para ser vivido. De acuerdo con la profesora Pérez Moreno (2019, p. 31) la crítica actual a la arquitectura pasa básicamente por “reivindicar una mirada humanista” que se encuentre necesariamente en línea con el pensamiento feminista, para evitar así caer en la idea de un sujeto universal y abstracto y tener en cuenta la diversidad experiencias y cuerpos que componen lo humano.

¿Por qué añadir la perspectiva de género entonces? Gracia Moreno (2019, p. 12) responde: incorporar la perspectiva de género es precisamente la herramienta que permite educar la mirada, para así cuestionar y superar decisiones del planeamiento urbano insertas en marcos que únicamente recogían la experiencia vital masculina. La perspectiva de género facilita incorporar realidades diversas en la toma de decisiones, lo que en definitiva supone abrir las puertas al máximo desarrollo posible del potencial como comunidad, ya que uno de los primeros cuestionamientos que plantea esta perspectiva es la construcción social de los géneros y su acción limitante sobre las personas. Respecto a los diferentes aspectos de la ciudad en la que centra su mirada esta corriente

del urbanismo, destacan los casos de la movilidad, el espacio público, los equipamientos y servicios, la vivienda, la participación comunitaria y la seguridad.

El objetivo de la investigación realizada a continuación es aplicar el marco de reflexión del urbanismo feminista a un caso real, en este caso el barrio de San José de Valderas en Alcorcón (España), para analizar cuales son las debilidades del urbanismo de dicho lugar y realizar propuestas de mejora, desde una perspectiva lo más inclusiva y diversa posible. Para la evaluación del urbanismo, mediante la técnica de la observación, se ha diseñado y aplicado una rúbrica de evaluación con la que medir diferentes ítems relacionados con la movilidad en las aceras.

II. EL CASO DE LAS ACERAS COMO ELEMENTO CLAVE DE LA MOVILIDAD

Al aplicar la perspectiva de género en la ciudad, se presta atención a todos sus detalles, a diferentes escalas, en toda su complejidad y diversidad, pretendiendo como principal objetivo romper con las desigualdades de género, pero también de clase, raza o edad, incorporando un enfoque interseccional (Muxí Martínez *et al.*, 2011; Casanovas, Ciocchetto y Ortíz, 2012). Una consecuencia que se alcanza con el urbanismo y la arquitectura con perspectiva de género es dar altavoz de la diversidad que habita la ciudad y sacar a la luz experiencias silenciadas (Muxí Martínez, 2018, p. 89). Como señala la arquitecta argentina: “en lugar de tener esa ciudad por partes, funcionalista y segregada, pensada solamente desde los planos [...] trabajemos, siempre de manera trans-escalada: aquello que se decide a una escala 1:50.000 tiene que comprobar cuál es el efecto que genera en una escala 1:1” (Muxí Martínez, 2018, p. 91). De esta manera, se pretende priorizar a las personas y sus vidas cotidianas en todos los niveles del planeamiento (Muxí Martínez *et al.*, 2011) y dar respuesta a las diferentes necesidades, ya sea por los usos y horarios, como también por motivos de diversidad de cuerpos, promoviendo con ello la autonomía y la no-discriminación (Col·lectiu Punt 6, 2019; Valdivia, 2018).

La dispersión de la ciudad y la zonificación separa actividades diarias como el trabajo, el domicilio o los servicios básicos –escuelas, centros de salud, administración local, etc.–, lo que obliga a las personas a transitar entre zonas y aumentar tanto sus desplazamientos como el tiempo invertido en ellos (Muxí Martínez, 2018). Conforme más tareas relacionadas con el cuidado de uno mismo y de los demás se realicen, más lugares se deben visitar. Por esto, en el caso de las mujeres –género encargado en su mayor parte de los cuidados– la movilidad en el barrio y ciudad se torna fundamental en la calidad de su vida (Valdivia, 2018). De acuerdo con Valdivia (2018), los cuidados se tratan de todo aquello “que hacemos para mantener, continuar y reparar nuestro mundo de tal forma que podamos vivir en él lo mejor posible”, se trata de mantener, continuar y reparar “nuestros cuerpos, nuestros seres y nuestro entorno”. Ante tales tareas, la disposición y mixtura del barrio o municipio indiscutiblemente se convierte en una variable clave, por ejemplo, para una mujer, madre y con doble jornada: “la vida

cotidiana [...] no será la misma para una mujer que vive en un piso en un barrio compacto con usos mixtos, que para una mujer que vive en una urbanización residencial. Esta última tendrá más dificultades para acceder a los comercios, espacios, equipamientos, servicios públicos y lugares de ocio o de trabajo” (Col·lectiu Punt 6, 2019, p. 101).

En general, las mujeres utilizan más el transporte público y hacen más recorridos a pie que los hombres (Valdivia, 2018; Muxí Martínez, 2018, p. 94; Sánchez de Madariaga, 2018; Terraza *et al.*, 2020), mientras que estos últimos realizan desplazamientos más largos y en su mayor parte relacionados con la esfera laboral (Col·lectiu Punt 6, 2019) y utilizan en mayor medida el vehículo privado (Col·lectiu Punt 6, 2019; Sánchez de Madariaga, 2018; Muxí Martínez, 2018, p. 94). De acuerdo con los estudios realizados por la cooperativa Col·lectiu Punt 6 (2019), las mujeres, en un mismo desplazamiento, presentan una mayor tendencia a combinar actividades de la esfera laboral y de cuidados, es decir de lo productivo y reproductivo, lo que genera desplazamientos con formas poligonales y de mayor complejidad, frente a los movimientos de carácter lineal que realizan la mayor parte de los hombres. Por otro lado, tal y como señala el manual publicado por el Banco Mundial, las mujeres invierten más tiempo en sus viajes, pero también más dinero, debido a la complejidad de los desplazamientos que realizan y a las preocupaciones relacionadas con su propia seguridad (Terraza *et al.*, 2020).

Entre las recomendaciones a tener en cuenta para favorecer una movilidad con perspectiva de género, Col·lectiu Punt 6 (2019) recuerda la necesidad de equipar suficientemente las vías. Hay que tener en cuenta las condiciones climáticas de cada lugar, y añadir en coherencia a estas sombra o refugio en el caso de ser necesario, especialmente en lugares de espera como las paradas de autobús, parques infantiles y plazas. Otros elementos imprescindibles son las fuentes y los bancos. Respecto a los bancos, hay que pensar en los usuarios y usuarias más “exigentes” para escoger el diseño tanto en forma como en materiales. Esto quiere decir que se deben priorizar bancos con respaldo para la espalda y los brazos, de los que sea fácil levantarse para personas con movilidad reducida, pero también hay que tener en cuenta, por ejemplo, qué materiales son los adecuados (Gehl, 2020 [1971]; Col·lectiu Punt 6, 2019; Muxí *et al.*, 2011). ¿Un banco de metal en el caluroso verano de Córdoba es adecuado? ¿O en el invierno de Burgos? Además, hay que considerar colocar bancos a intervalos regulares, tal y como señalaba el arquitecto danés Jan Gehl (2020 [1971]), que apoyen la movilidad y permitan el descanso entre recorridos.

Otro elemento clave en la calidad de la movilidad son las aceras. La anchura, la iluminación y el tipo de material utilizado en el pavimentado han de ser revisados a través de la perspectiva de género. Tal y como afirmaba Muxí Martínez en una entrevista realizada en televisión por la periodista Sandra Sabatés el 20 de octubre de 2020 para el programa *El Intermedio* (LaSexta, 20/10/2020), las aceras deberían ser más anchas que la media actual –cuya medida ha venido determinada por la priorización de los vehículos de motor

frente al peatón—, que faciliten el paso de personas con bolsas, carritos o sillas de ruedas. Así mismo, se deben diferenciar mediante colores y texturas los cambios de nivel tanto como los alcorques (agujeros alrededor de los árboles), los cuales son convenientes que se dispongan la misma altura que la acera para evitar tropiezos y caídas (Muxí Martínez *et al.*, 2011). También es imprescindible el espacio en las aceras para favorecer la realización de actividades, la socialización, la posibilidad de disponer de escaparates, tiendas y terrazas que aporten vida a la calle y a la vez potencien la vigilancia informal, la sensación de seguridad y la riqueza de la vida pública (Jacobs, 2011 [1961]). Otros elementos relevantes de los recorridos en la ciudad, fundamentales para hacerla hacer integradora e inclusiva, son las barandillas y rampas en las zonas con pendiente, de las cuales hay que volver a pensar en el clima y materiales a utilizar, como también la disposición de pasos de peatones muy diferenciados y semáforos que consideren las distintas velocidades de los peatones, especialmente para aquellas personas cuyos ritmos son más lentos (Muxí Martínez *et al.*, 2011).

III. METODOLOGÍA

Este estudio se ha llevado a cabo mediante la técnica de la observación no participante a partir del trabajo de campo realizado en el propio municipio de Alcorcón. Esta técnica consiste en observar de manera sistematizada y lógica un fenómeno en particular, el cual se pretende conocer y registrar (Campos y Covarrubias y Lule Martínez, 2012). Ander-Egg (2003) define la técnica como “instrumento de investigación el cual se emplea de manera sistemática para obtener información a través de los principios del método científico buscando la validez y confiabilidad de los datos obtenidos”. Para la consecución de los objetivos del presente estudio, se ha elaborado previamente un registro de los elementos a observar en los en los diferentes recorridos establecidos para su posterior análisis, listado que detallaremos a continuación. Los pasos por seguir para llevar a cabo esta investigación han sido los siguientes:

1. Definición de situación y caso que se va a observar.
2. Fijar los objetivos de la observación.
3. Determinar la forma con que se van a registrar los datos.
4. Observar cuidadosa y críticamente.
5. Registrar los datos observados.
6. Analizar e interpretar los datos.
7. Elaborar conclusiones.

El lugar escogido para realizar este estudio ha sido el municipio de Alcorcón, perteneciente a la Comunidad de Madrid. Esta localidad consta de más de 33 km² de extensión y se encuentra ubicada a la altura del kilómetro 13 de la carretera A5 que une Madrid y Extremadura (Hernández Aja *et al.*, 2013), muy próximo a Madrid capital. En el caso de la capital de España, es un lugar cambiante, donde se acometen obras de urbanización y modificación del viario y sus condiciones con mucha más frecuencia que en las ciudades satélite de ésta. Estas ciudades se llaman así porque se sitúan en el perímetro de la ciudad y dan servicio a la capital. La

ocupación de estas ciudades tiene principalmente dos motivos. El primero tiene que ver con el nivel adquisitivo. Vivir en ciudades satélites es más barato que vivir en la capital, donde los precios de las viviendas principalmente son superiores (Público, 10/08/2020). El otro motivo es la calidad de vida. Hay quien prefiere vivir alejado del bullicio y retirarse del lugar donde trabajan o tienen sus responsabilidades. Estas ciudades que abarcan una población media de doscientas mil personas tienen una escala más pequeña y la peatonalidad cobra un poco más de protagonismo (Medina, Zafrá y López, 28/06/2020). Del municipio de Alcorcón, se ha escogido concretamente el barrio de San José de Valderas, ubicado al norte de la localidad. Se ha seleccionado esta zona del municipio porque San José de Valderas es la primera construcción de Alcorcón a mediados del siglo XX separada del núcleo primitivo de Alcorcón. Concretamente, San José de Valderas nace a 2 km del centro antiguo de Alcorcón y a 11 km de la capital. Se trata de un ejemplo claro del crecimiento a saltos (Aguilera Arilla, 1988). Las calles elegidas para llevar a cabo la investigación son las calles construidas durante la primera etapa de desarrollo urbanístico de dicho barrio. En concreto, las calles Betanzos, Cambados y Vicedo. Estas tres calles fueron las primeras en aparecer y son la génesis del barrio, tal y como asegura Aguilera Arilla (1988).

Los datos a tomar, así como su posterior clasificación y análisis se llevaron a cabo usando una tabla de puntuación, en la que se disponen diferentes ítems a analizar y una clasificación numérica, es decir, se ha elaborado una rúbrica en la que se puntúa de 1 a 5 los ítems de las citadas calles (ver tabla 1). Cabe señalar que todos los ítems están relacionados con la facilitación y amabilización de la movilidad de los peatones. De esta manera, una vez recogidos todos los datos, se pueda realizar de forma objetiva una clasificación del estado de las calles desde la perspectiva del urbanismo feminista y realización de propuestas para aplicar.

TABLA I

Ítems que conforman la rúbrica
• Dimensiones
• Tipo de pavimento
• Estado del pavimento
• Cambios de nivel
• Obstáculos
• Presencia de pavimentos táctiles
• Velocidad máxima de circulación
• Iluminación de la vía
• Presencia de vegetación
• Presencia de carril bici

IV. RESULTADOS

La primera de las calles analizadas ha sido la calle Vicedo. La acera izquierda (imagen 1) obtuvo 37 puntos sobre 50 mientras que la acera derecha (imagen 2) obtuvo 27. La mayor diferencia entre ambas aceras es la anchura. La acera de la izquierda colinda con bloques de viviendas, cuenta con una anchura de entre 120 y 150 cm a lo largo del recorrido,

llegando en determinados puntos a alcanzar dimensiones mayores (4,5 puntos) mientras que la derecha (80-120 cm, 3 puntos) limita con la trasera de un colegio. La altura del edificio con respecto al ancho de la acera, así como el aparcamiento en batería provoca una sensación de angustia que la convierte en desagradable al paseo. El material utilizado para el pavimento en ambas aceras es el mismo, pero no se encuentran en el mismo estado. Existe una clara huella de intervenciones a lo largo del tiempo en la acera izquierda que le hace tener un pavimento regular, liso y sin demasiadas alteraciones ni desniveles (4 puntos). En el acerado colindante al colegio, hay desniveles en el firme debido a baldosas levantadas, raíces de árboles y cambios de altura no resueltos adecuadamente (3 puntos).

A lo largo de la calle existen muy pocos pasos de peatones que comuniquen ambas aceras (2 puntos) así como en la acera que da acceso a los bloques de viviendas aparecen distintos niveles en el acceso a comercios y viviendas que impide la libre circulación de personas cuya movilidad es reducida (2 puntos). Estos pasos de peatones contienen pavimento táctil que indica el recorrido a los usuarios con deficiencia sensorial visual. Aun así, no tienen el mismo código de uso debido a las diferentes intervenciones y la versión de la norma que regula la colocación de este pavimento.

circulación, creando una banda de servidumbre que complementa a la circulación de la calle. Sin embargo, el aspecto y la funcionalidad de los bancos queda en entredicho debido a la forma y materiales utilizados. Los asientos, por ejemplo, son de madera que favorece que mantengan una temperatura estable. En cambio, la altura de los mismos es demasiado baja para que personas mayores o con problemas de movilidad puedan sentarse y levantarse sin problemas. Además, carecen de apoyo como reposabrazos y en algunos casos respaldo. Las farolas son diferentes en las dos aceras. En la acera que colinda con la trasera del colegio, las farolas son para la iluminación de la calzada en más del 50% de la calle, por lo que la iluminación a nivel de paseo es residual e indirecta (2 puntos). En la acera que da acceso a los portales, las farolas son bajas y de iluminación de paseo, aunque debido al ancho de la calle, la iluminación es insuficiente y no proporciona seguridad (2 puntos). En cuanto a la vegetación, hay árboles plataneros (*Platanus × hispanica*) cada 3-4 metros en la acera del colegio, de altura considerable (3 puntos). En la acera contraria (viviendas), además de contar con los mismos árboles cada 3-4 metros, hay jardines semi-privados a lo largo de la acera que proporcionan, junto con los árboles, sombra y confort (5 puntos). La presencia del carril bici es inexistente en ambas aceras (1 punto).

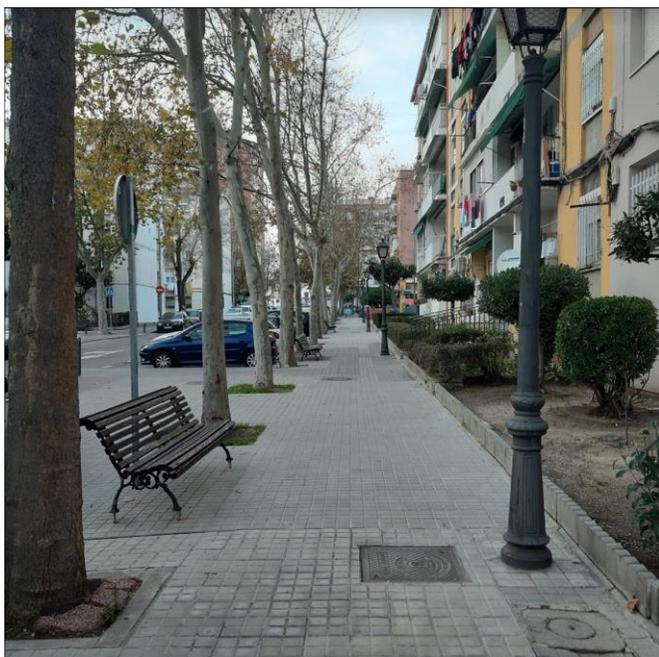


Imagen 1: Calle Vicedo, acera acceso viviendas



Imagen 2: Calle Vicedo, acera trasera colegio.

Otro de los puntos destacados de este análisis son los obstáculos. En la acera del colegio, además de ser más estrecha como ya hemos mencionado, los parachoques de vehículos invaden la acera al ser el aparcamiento en batería. Además, existen farolas en cuya base se encuentran colgadas papeleras, haciendo que en determinados tramos, la anchura útil de la acera sea menor de 50 cm (2 puntos). En la acera contraria (acceso a viviendas), existen alcorques, papeleras, bancos y farolas pero se encuentran fuera del espacio útil de

En segundo lugar, la observación se ha realizado en la calle Cambados. Esta calle está compuesta por dos aceras, una que da acceso a bloques de viviendas (imagen 4), y otra que transcurre a través de la trasera de bloques de viviendas cuya entrada se encuentra en la calle Vicedo (imagen 3). La puntuación obtenida para esta última acera fue de 31 puntos sobre 50 y 28 para la acera contraria (acceso viviendas). La primera acera (trasera edificios) cuenta a lo largo del recorrido con una anchura superior a 150 cm (5 puntos) y el tipo de

material utilizado en el pavimento es no deslizante y regular, por lo que permite la circulación (4 puntos). Además, el estado del pavimento en general es muy bueno, el firme está a nivel, aunque hay alguna baldosa levantada (4 puntos). Sin embargo, la acera contraria, que da acceso a portales de viviendas, tiene menores dimensiones (120-150 cm, 4 puntos), el tipo de material utilizado en el pavimento es no deslizante y regular, por lo que permite la circulación (4 puntos).



Imagen 3: Calle Cambados, acera trasera viviendas.

En cuanto al estado del pavimento en general es muy bueno, el firme está a nivel (5 puntos). El aparcamiento de vehículos en ambas aceras es en batería, lo que origina que los parachoques invadan las aceras reduciendo de manera considerable el ancho útil. Esto supone un obstáculo de movilidad especialmente en la acera que da acceso a los portales de vivienda, por ser la más estrecha de las dos. Además, la calle Cambados es una calle en fondo de saco para vehículos que solo cuenta con un paso de peatones, cuyo desnivel está adaptado, pero en el resto de la calle (200 metros aprox.) no hay ninguna otra adaptación del desnivel entre acera y calzada que asegure la accesibilidad universal a ambas aceras (2 puntos). El único paso de peatones no dispone de pavimentos táctiles ni señalización para personas con deficiencia sensorial visual. Cabe señalar que, para ser una calle con fondo de saco, la velocidad de circulación de los vehículos ha sido superior a la máxima permitida en un elevado número de casos observados (3 puntos).



Imagen 4: Calle Cambados, acera acceso viviendas

Por otro lado, no existen obstáculos que dificulten la circulación en la acera que transcurre a lo largo de la trasera de los edificios de viviendas, a pesar de la presencia de farolas y papeleras, por lo que el paseo es agradable (5 puntos). En el caso de la acera que da acceso a los portales de viviendas, debido a que la anchura es menor, las farolas y papeleras, aunque no impiden la circulación, si son en mayor medida obstáculos a sortear (4 puntos). En esta calle no existen bancos ni elementos de descanso que permitan a personas realizar estancias temporales. En cuanto a la iluminación, la situación es exactamente la misma que en la calle Vicedo, iluminación para los automóviles en una acera y para los peatones en otra, pero ambas insuficientes (2 puntos). La vegetación también repite presencia y esquema con la calle Vicedo: hay árboles plataneros (*Platanus × hispanica*) cada 3-4 metros en la acera de la trasera del edificio, de menor altura que en la calle Vicedo (3 puntos). En la acera contraria, además de contar con los mismos árboles cada 3-4 metros, hay jardines semi-privados a lo largo del recorrido que proporcionan, junto con los árboles, sombra y confort (5 puntos). Por último, señalar que, igual que en la calle Vicedo, la presencia de carril bici es inexistente (1 punto).

La última calle analizada fue la calle Betanzos. Al igual que en las ocasiones anteriores, las aceras no son simétricas y el esquema es parecido a las anteriores. Una de las aceras da acceso a las viviendas (Imagen 5) mientras que la contraria sirve de acceso a diferentes comercios (imagen 6). El resultado obtenido para cada acera fue 36 puntos sobre 50. El caso de la calle Betanzos es un poco particular ya que la anchura de la calle es considerablemente mayor y posee un bulevar que separa los dos sentidos de circulación. Ambas aceras tienen una anchura muy superior a 150 cm (5 puntos) y el tipo de material utilizado en el pavimento es no deslizante y regular, por lo que permite la circulación (4 puntos), además, el estado del pavimento en general es bueno, el firme está a nivel, aunque hay alguna baldosa levantada (4 y 3 puntos).



Imagen 5: Calle Betanzos, acera acceso viviendas.

Los cambios de nivel entre acera y calzada, así como los cambios de nivel en la propia acera se encuentran solventados mediante rampas correctamente, y están adaptados para personas con movilidad reducida (4 puntos). Debido a la anchura de las aceras, no hay ningún obstáculo que dificulte la circulación, ya que los existentes no dificultan la circulación (5 puntos). Si acaso se podría destacar la existencia de algún alcorque que tiene cambio de nivel, pero el espacio de movilidad es bastante amplio como para concurrir en ese punto.

El aspecto y la funcionalidad de los bancos queda en entredicho debido a la forma y materiales utilizados. En esta calle, los bancos son de hormigón, material muy conductor que está muy frío en invierno y muy caliente en verano. Además, la altura de los mismos es demasiado baja para que personas mayores o con problemas de movilidad puedan sentarse y levantarse sin problemas. Por último, carecen de apoyo como reposabrazos y en algunos casos respaldo. Existen pavimentos táctiles en la mayor parte de pasos de peatones, aunque no es así en los cruces entre calles. Además, los pavimentos son diferentes debido a las intervenciones recibidas por la calle que fueron asíncronas (4 puntos). La velocidad de circulación observada ha sido, en un número considerable de casos, superior a la máxima permitida (3 puntos).

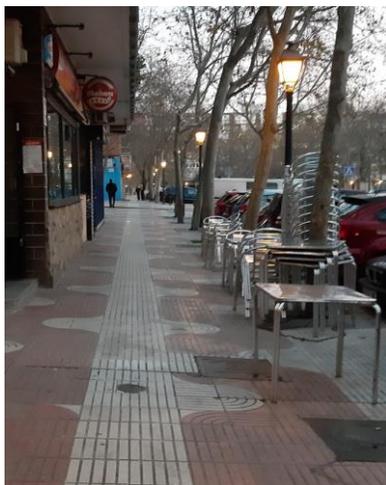


Imagen 6: Calle Betanzos, acera negocios.

Existe iluminación en la calzada y en la acera, pero esta es insuficiente (3 puntos). En este caso la insuficiencia es debida a la anchura de las aceras. En esta calle, la iluminación está debidamente separada entre iluminación para calzada e iluminación de acerado. En cuanto a la vegetación, el patrón es prácticamente el mismo que en las calles Vicedo y Cambados, con árboles plataneros (cada 3-4 metros), aunque la sombra y el confort que aportan son limitados debido a su tamaño (3 puntos). Como en el resto de las calles analizadas, no existe carril bici ni espacio reservado para la circulación de vehículos no motorizados. En esta calle es un poco más significativa la ausencia ya que esta vía tiene anchura suficiente para estar presente (1 punto).

V. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

Tanto el movimiento de personas por estas calles como las necesidades especiales de cierto sector de la población no han variado mucho desde que estas calles se desarrollaran. Sin embargo, la tipología de calle construida no es todo lo amable que pudiera ser con ciudadanía ni está adaptada a sus necesidades cotidianas. Esto es consecuencia de una falta de inclusión de la perspectiva de género a la hora de planificar y desarrollar nuestras ciudades. Es de vital importancia e imprescindible tener en cuenta que los ciudadanos para los que están preparadas nuestras ciudades son una minoría, que históricamente ha dominado y sometido a todos los demás. Nuestro urbanismo debe planificarse teniendo como un condicionante esta perspectiva, pero no solo porque forme parte de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, o porque la inclusión de medidas con perspectiva de género consiga para quien lo adopte sellos de calidad o reconocimientos y premios, sino porque es necesario reflexionar y cuestionar desde el principio de cualquier proyecto cómo sus decisiones son tomadas y desde qué experiencias se proyectan y dibujan las ideas. El desarrollo urbano con perspectiva de género no debe ser un anexo ni un complemento, sino un argumento transversal, que acompaña al desarrollo de proyectos en todo el proceso de desarrollo y que aporte calidad.

Para mejorar la calidad de las calles no es necesario realizar grandes inversiones económicas. A continuación, se muestran una serie de propuestas de pequeña escala que mejorarían, de manera significativa la calidad de las calles en base a lo observado.

La iluminación es un aspecto bastante sencillo de corregir. Se propone la sustitución de las luminarias por unas LED, que además de aumentar la luminancia en aceras, reduce el consumo de energía. Además, para la iluminación de la calzada se propone la sustitución de farolas altas por la colocación de estas en la pared. Con esta solución liberaremos las aceras de obstáculos, sobre todo en aquellas de menor anchura. Para los bancos y elementos de descanso que son de hormigón se propone la colocación de “cojines” de madera, con una doble funcionalidad. Por un lado, estabilizar la temperatura y por otro alzarlos para que su altura no impida el uso por parte de todas las personas (ver imagen 7).



Imagen 7: banco de hormigón en C/ Betanzos.

Además, la recolocación y reorientación de los que están situados en zonas poco recomendables, como son entre contenedores y muy pegados a la carretera (ver imágenes 7 y 8). Sería también recomendable colocar, de la misma forma que los cojines, unos reposabrazos para terminar de facilitar el uso. En el caso de los alcorques descubiertos, existen muchas soluciones para evitar el desnivel, como la colocación de entramados de tramex o el uso de caucho.



Imagen 8: Banco en C/ Cambados.

Otro de los grandes obstáculos son las papeleras adosadas a las farolas (ver imagen 9), para las cuales se propone la solución de incrustarlas en las paredes o en zonas de esquina donde no influyan en la libre circulación de personas.



Imágenes 9 y 10: Obstáculos en C/ Vicedo.

En lo que a obstáculos se refiere, varios pasos de cebra observados (especialmente en la calle Vicedo) tenían un pivote metálico, que junto con árboles (ver imagen 10), reducían considerablemente el espacio disponible para el peatón. Se propone la eliminación de dicho pivote como solución parcial para aumentar el espacio del viandante.



Imagen 11: Posible localización de rampas en C/ Cambados.

Por último, la calle Cambados solo disponía de un paso de peatones, con la única rampa que supera el desnivel entre acera y calzada. Se propone la elaboración de rampas en las partes de las aceras más anchas y que a su vez, son aquellas localizaciones en frente de los portales, para facilitar a los habitantes el acceso a la acera y sus hogares (ver Imagen 11).

REFERENCIAS

- Aguilera Arilla, M. J. (1988). El modelo de crecimiento de Alcorcón. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 8: 123-136.
- Ander-Egg, E. (2003). *Métodos y Técnicas de Investigación Social*. Buenos Aires: Lumen Hvmanitas.

- Campos y Covarrubias, G. y Lule Martínez, N. E. (2012). La observación, un método para el estudio de la realidad. *Revista Xihmai*, 7(13): 45-60.
- Casanovas, R., Ciocoletto, A. y Ortiz, S. (2012). Registrar la experiencia cotidiana con perspectiva de género. *Márgenes de Arquitectura Social*, 3: 20-21.
- Col·lectiu Punt 6. (2019). *Urbanismo Feminista. Por una Transformación Radical de los Espacios de Vida*. Virus Editorial i Distribuïdora.
- Comisión de Inclusión Social, Democracia Participativa y Derechos Humanos de CGLU. (2012). *Carta Europea de Salvaguarda de los Derechos Humanos en la Ciudad*. Ciudades y Gobiernos Locales Unidos. Disponible en https://www.uclg-cisd.org/sites/default/files/CISDP%20Carta%20Europea%20Sencera_baixa.pdf, último acceso a 18 de octubre de 2020.
- Gehl, J. (2020). *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Editorial Reverté. [1971].
- Gracia Moreno, A. (2019). Prólogo. En Pérez Moreno, L. C. (Ed.). (2019). *Perspectivas de género en la arquitectura. Segundo encuentro*. Abada Editores.
- Harvey, D. (2012). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. AKAL, Madrid.
- Hernández Aja, A., Vázquez Espí, M., García Madruga, C., Matesanz Parellada, A., Moreno García, E., Alguacil Gómez, J. y Camacho Gutiérrez, J. (2013). Análisis de Barrios Vulnerables en España. 28007 Alcorcón. Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/bbvv/municipios/28007.pdf>, último acceso a 20 de noviembre de 2020.
- Instituto Nacional de Estadística (INE). (2020). Estadística del Padrón Continuo. Datos provisionales a 1 de enero de 2020. Porcentaje de población por comunidad autónoma y provincia y tamaño de municipio. Disponible en <https://www.ine.es/dynt3/inebase/index.htm?type=pcaxis&path=/t20/e245/p04/provi&file=pcaxis&dh=0&capsel=0>, último acceso a 16 de octubre de 2020.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida en las grandes ciudades*. Capitán Swing. [1961].
- LaSexta. (2020, 20 de octubre). Las ciudades tienen género y sí, es masculino: la arquitecta Zaida Muxí explica el machismo que hay detrás. En *El Intermedio*. Disponible en: https://www.lasexta.com/programas/el-intermedio/mujer-tenia-que-ser-sandra-sabates/las-ciudades-tienen-genero-y-si-es-masculino-la-arquitecta-zaida-muxi-explica-el-machismo-que-hay-detras_202010205f8f59f8e48d16000154a322.html, último acceso a 22 de octubre de 2020. [VIDEO]
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing. [1974].
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Edicions 62. [1969].
- Medina, M. A., Zafra, M. y López, J. V. (28/06/2020). [Prensa online]. Supermanzanas, o cómo devolver al peatón la ciudad robada por los coches. Disponible en: <https://elpais.com/sociedad/2020-06-27/supermanzanas-o-como-devolver-al-peaton-la-ciudad-robada-por-los-coches.html>, último acceso a 16 de diciembre de 2020.
- Molano Camargo, F. (2016). El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. *Revista Folios*, 44: 3-19.
- Muxí Martínez, Z. (2018). Criterios para la inclusión de la perspectiva de género en el urbanismo. En Pérez Moreno, L. C. (Ed.). (2018). *Perspectivas de género en la arquitectura. Primer encuentro*. Abada Editores.
- Muxí Martínez, Z., Casanovas, R., Ciocoletto, A., Fonseca, M. y Gutiérrez Valdivia, B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?. *Feminismo/s*, 17: 105-129.
- Naciones Unidas. (2015). *Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015. Transformar nuestro mundo: La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Disponible en: https://unctad.org/meetings/es/SessionalDocuments/ares70_d1_es.pdf, último acceso a 3 de octubre de 2020.
- Park, R. (1967). *On Social Control and Collective Behavior*. Chicago University Press.
- Peñalosa, E. (2020). Prólogo. En Gehl, J. (2020). *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Editorial Reverté. [1971].
- Pérez Moreno, L. C. (2019). Conciencia de género y práctica arquitectónica. En Pérez Moreno, L. C. (Ed.). (2019). *Perspectivas de género en la arquitectura. Segundo encuentro*. Abada Editores.
- Público. (10/08/2020) [Prensa online]. Los mejores municipios de Madrid para comprar vivienda nueva. Disponible en: <https://www.publico.es/economia/vivienda/mejores-municipios-madrid-comprar-vivienda-nueva.html>, último acceso a 16 de diciembre de 2020.
- Sánchez de Madariaga, I. (2018). Las carreras de las mujeres en la arquitectura. Políticas, planes y actuaciones. En Pérez Moreno, L. C. (Ed.). (2018). *Perspectivas de género en la arquitectura. Primer encuentro*. Abada Editores.
- Terraza, H., Orlando, M. B., Lakovits, C., Lopez Janik, V. y Kalashyan, A. (2020). *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning Design*. International Bank for Reconstruction and Development, The World Bank. Disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33197>, último acceso a 22 de octubre de 2020.
- Valdivia, B. (2018). Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. *Hábitat y Sociedad*, 11: 65-84.
- Velázquez Valoria, I. (2004). El tiempo de las cerezas. Reflexiones sobre la ciudad desde el feminismo. *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 42: 67-73.



Reconocimiento – NoComercial (by-nc): Se permite la generación de obras derivadas siempre que no se haga un uso comercial. Tampoco se puede utilizar la obra original con finalidades comerciales.