

Otra mirada sobre Pamplona: la interpretación de la ciudad desde el punto de vista de las mujeres

Colectivo de Mujeres Urbanistas

Introducción

El documento que a continuación se presenta contiene las conclusiones de la jornada del día 3 de junio de 1997 denominada "Otra mirada sobre Pamplona; la interpretación de la ciudad desde el punto de vista de las mujeres" que fue promovida por la *Concejalía de la Mujer* del Ayuntamiento de Pamplona en colaboración con la *Concejalía de Urbanismo*. El diseño, la organización y el desarrollo técnico de esta jornada corrió a cargo del *Colectivo de Mujeres Urbanistas*.

Este acto iba dirigido a los distintos colectivos y asociaciones de mujeres que se encuentran en la ciudad de Pamplona, teniendo como objetivo introducir el tema del espacio urbano en estos grupos y promover su participación en los asuntos urbanísticos. El momento en el que se desarrolla esta jornada, y es por ello por lo que se planifica en esas fechas, coincide con la exposición del Avance del Plan General de la ciudad, permitiendo que se canalicen algunas de las propuestas planteadas por las mujeres como sugerencias al Plan.

La asistencia de las mujeres de Pamplona fue destacable ya que hubo cerca de noventa personas durante toda la jornada. Conviene resaltar el interés mostrado y su actitud participativa quedando bien reflejada en el valioso contenido de las propuestas que se extrajeron de los talleres.

El acto se componía básicamente de dos partes; un primer momento donde se expusieron cuatro ponencias dirigidas a introducir el tema del espacio-género y una segunda parte donde se desarrollaron los talleres temáticos.

El contenido básico de las ponencias iniciales fue: primero, una introducción histórica sobre la relación de las mujeres y la ciudad para poder entender la configuración actual del espacio urbano y la posición de las mujeres en este ámbito; la segunda charla versó sobre el planeamiento urbanístico, incidiendo en la importancia de que los distintos colectivos sociales, y en concreto las mujeres, participen activamente en la planificación de la ciudad para poder crear un espacio diverso a la medida de todos. En la tercera ponencia se expusieron datos sobre la situación de las mujeres en Pamplona con el fin de conocer a los distintos colectivos de mujeres que habitan esta ciudad y poder plantear demandas específicas en función, entre otros aspectos, de las actividades que desarrollan o de su edad. En la última ponencia se proyectaron diapositivas de la ciudad de Pamplona y a través de estas imágenes se realizó un recorrido por el espacio urbano intentando desentrañar el papel que juegan los distintos elementos que componen el paisaje urbano para poder plantear mejoras o cambios en el mismo.

La segunda parte de la jornada se dedicó a desarrollar talleres que versaron sobre cuatro temas: la vivienda, la calle, el comercio y los equipamientos. Se organizaron grupos rotatorios de tal manera que todas las mujeres participaron en los cuatro talleres.

El objeto de estos talleres era crear un espacio de diálogo para que las mujeres de Pamplona hablaran sobre la ciudad actual y planteasen propuestas sobre la ciudad del futuro, la ciudad que ellas quieren. Se pedía a cada grupo que finalizase con la definición de cinco acciones para conseguir esa ciudad del deseo, pudiendo utilizar esas propuestas concretas como aportación a las conclusiones.

Cada taller estuvo formado por un grupo de entre 15 a 20 mujeres que discutieron libremente, y con la menor intervención posible por parte de la organización, durante una media hora sobre cada uno de los temas. A partir de un primer guión o unas primeras preguntas para suscitar el debate, los grupos fueron bastante autónomos en cuanto a la "deriva" de sus diálogos. Los contenidos que se incluyen en el presente documento responden a los intereses y planteamientos que fueron exponiendo las mujeres durante el tiempo que duró cada taller.

Este documento refleja las ideas que se extrajeron del conjunto de los talleres. En el primer apartado se resumen las de carácter general que fueron surgiendo en los distintos talleres a lo largo de la jornada y que sirven para plantear el modelo de ciudad que conciben estos grupos de mujeres. En el segundo punto se incluyen ya las propuestas concretas que tienen cabida como sugerencias al Avance del Plan General. En el último apartado se recogen propuestas que no se pueden incluir como aportación al Plan pero que se ha considerado de interés para mejorar la ciudad.

Antes de pasar a exponer el contenido de las conclusiones, incidir de nuevo en el clima distendido y de diálogo que se generó entre las mujeres que participaron en esta jornada y que permitió extraer ideas, vivencias y propuestas sobre la ciudad de Pamplona que pueden ser consideradas como una excelente aportación de las mujeres a la construcción de una ciudad más habitable para todos sus ciudadanos.

Un replanteamiento de la ciudad por parte de las mujeres

La ciudad consolidada frente a la ciudad en expansión

El centro de interés de los grupos de trabajo no se dirige tanto a los nuevos crecimientos, a la ciudad que se proyecta en el entorno de Pamplona, sino a la ciudad existente. En este sentido, predominan las acciones de "micro-urbanismo", las acciones de reforma de barrios, de re-equipamientos de los existentes y de mejora de las calles conocidas frente a la nueva ciudad proyectada.

Mejorar la ciudad existente frente a la destrucción y deterioro del centro de la ciudad: los problemas del Casco Viejo

Al plantear cómo debería ser el crecimiento de Pamplona, definido por el P.G.O.U., la primera respuesta es acordarse del Casco Viejo, de su deterioro, de la falta de condiciones de habitabilidad sobre todo para la tercera edad, pero también para los jóvenes que se piensa debieran repoblar estas zonas tradicionales. La imagen clara de futuro de esta zona es que debería ser una zona viva, con diversidad de vecinos, en lugar del escenario de pisos vacíos y población envejecida que se perfila actualmente.

Se destaca la falta de habitabilidad en cuestiones como la falta de ascensores que implica poca adaptabilidad para la gente mayor. La falta de aparcamiento se perfila como un problema para atraer a gente joven.

El no tener resuelto el tema de accesibilidad viaria o el pequeño tamaño de las viviendas y las malas condiciones de los servicios a tales viviendas implica la falta de interés por parte de las familias jóvenes, que renovarían y harían más diversa la ciudad antigua.

Se destaca que la tercera edad es mayoritariamente femenina, ya que las mujeres tienen más esperanza de vida, por lo que estos problemas de inadecuación de la pequeña vivienda antigua del Casco Viejo, tienen especial incidencia sobre las mujeres de edad pamplonica.

La rehabilitación frente a la nueva construcción

Se piden acciones concretas de rehabilitación pensadas para mejorar la habitabilidad de las viviendas y del barrio en su conjunto, pero también se reclaman las ayudas para la juventud para que puedan acceder a la vivienda, en este caso, en el Casco Viejo de Pamplona.

Así mismo, se plantea la ubicación de equipamientos de carácter cultural, social o deportivo en edificios abandonados o infrautilizados como forma de recuperarlos y a su vez como forma de crear equipamientos de barrio accesibles.

La ciudad multiuso frente a la ciudad monofuncional: los peligros del Ensanche

Relacionado con el concepto de mejorar lo que hay, se reflexiona también sobre el tejido del Ensanche, que se considera amenazado por la gran cantidad de oficinas que lo eligen como sede de sus actividades. Es un tema menos refrendado que el anterior, pero que surge en la mitad de los grupos.

El tejido urbano frente al crecimiento a saltos: los nuevos barrios

Con respecto a las nuevas zonas residenciales a desarrollar por el Plan, la crítica generalizada es a las zonas que se urbanizaron en el pasado indiscriminadamente sin orden ni concierto, sin espacios verdes ni equipamientos.

Se plantea que los nuevos desarrollos propuestos por el Plan debieran ser complementarios a las zonas de la ciudad a las que se adosan, en lugar de diseñarse como piezas autónomas. Así contribuiría a mejorar los barrios periféricos de Pamplona y sería mucho más fácil que adquirieran vitalidad y diversidad desde el mismo momento de su construcción. Los nuevos crecimientos funcionarían como áreas de expansión de los barrios manteniendo las relaciones de vecindad ya que los vecinos que se ubicaran en estos barrios provendrían mayoritariamente de las zonas que les rodean. Para conseguir esto, habría que estudiar las necesidades de vivienda por zonas, en lugar de plantear nuevas actuaciones de vivienda social a gran escala que desarraigan a la gente.

Se quiere evitar los impactos de nuevos barrios aislados como Mendillorri, en el que los vecinos tienen que colonizar el territorio durante años, hasta que se consigue crear ciudad y que además resultan completamente unificados en cuanto al tipo de familias que los habitan.

Surge en todos los grupos una discusión sobre la imagen de estos barrios de nueva construcción, con una primera propuesta unánime de bloques o manzanas bajas, de cuatro pisos como máximo, con ascensor, que se matiza en la discusión introduciendo nuevas tipologías (por ej. vivienda unifamiliar o manzana cerrada). La crítica a los adosados, que son muy valorados por otra parte por su proximidad a la tierra y su referencia de la vivienda de siempre de los pueblos, es la soledad que puede inducir para el ama de casa.

La visión del diseño de los nuevos barrios en general incide en la escala humana (evitar las torres) y en la relación espacio público o comunitario con espacio privado (cuidado con los patios, que no sean ruidosos y desagradables) o la calle con la vivienda (aumenta el tráfico y no hay quien esté en casa, hay que encerrarse por el ruido y la contaminación).

La ciudad del peatón frente a la ciudad del automóvil

Claramente se perciben las acciones de mejora de tráfico rodado como una amenaza para la calidad de vida y la seguridad de los ciudadanos de a pie. La apertura de nuevas vías rodadas, la creación de aparcamiento que destruyen plazas existentes, la permanencia de vías rápidas en el mismo corazón de la ciudad son vistas como una agresión para la mayor parte de los ciudadanos.

Las acciones tendentes a mejorar la accesibilidad peatonal son muy valoradas por todos los grupos, se plantean acciones como la ampliación de aceras, la colocación de bolardos u otros impedimentos para evitar que los coches aparquen en las aceras y se plantea casi de forma generalizada la peatonalización de áreas enteras de la ciudad como el Casco Viejo.

La ciudad accesible frente a la ciudad dispersa

Enlazando con los puntos anteriores se plantea como un elemento claro de bienestar para el conjunto de ciudadanos, la capacidad de acceder a gran parte de los equipamientos y servicios a pie. Las medidas tendentes a fomentar los desplazamientos peatonales como se indicaba anteriormente con la peatonalización del casco antiguo o la creación de paseos o itinerarios peatonales son percibidas como una forma de potenciar y salvaguardar uno de los aspectos mejores y más relevantes de este tipo de ciudades medias: la posibilidad de moverse y llegar a todas partes andando.

Por el contrario, la creación de equipamientos lejos de los barrios, inaccesibles a pie, sin transporte público, como sucede con gran parte de los hipermercados, son percibidos muy negativamente por la merma de autonomía que genera en las mujeres que no conducen o en otros colectivos como ancianos y niños y por fomentar un modelo de ciudad despilfarradora "a la americana".

El impacto de nuevos equipamientos en zonas residenciales debiera estudiarse antes de su ubicación: se compara los efectos de la situación de la nueva Universidad, con la pérdida de tranquilidad de muchas viviendas afectadas por la construcción de vías rápidas para su acceso, con lo beneficioso que hubiera podido ser una situación alternativa de la universidad en el Casco viejo, revitalizando una zona en declive.

La ciudad "a medida" frente a la ciudad estandarizada

Se plantea en algunos grupos la necesidad de crear vivienda variada en forma y tamaño para adaptarse a las diversas situaciones personales: apartamentos pequeños para jóvenes en mala situación económica, vivienda cómoda para familias con hijos y apartamentos tutelados con servicios comunes y asistencia personalizada para los mayores.

El comercio de barrio frente a las grandes superficies

El comercio de barrio se percibe como un elemento que da vida a la calle, un factor de socialización y de seguridad. Las mujeres valoran el trato, la relación de proximidad, el acceso fácil e incluso la forma de compra más "controlada" que la que se realiza en las grandes superficies donde se termina llevándose más de lo que uno necesita.

La mayor parte de los grupos plantea la necesidad de cambios en los pequeños comercios para que estos sean competitivos. Como medidas se plantean, entre otras, el fomento de asociaciones de pequeños comerciantes para poder ofrecer nuevos servicios a los usuarios: guarderías, servicios horarios de guardia tipo farmacia y precios más asequibles.

La gran superficie se ve como un lugar que ofrece ventajas en cuanto a horarios, también se discute si tiene o no ventajas en precios (muchas plantean al final se hace una compra mayor de la que se tenía prevista) y también se ve como una nueva forma de ocio familiar. No obstante, la necesidad de coche para su acceso, la distancia a los barrios de la ciudad y su incidencia negativa sobre el comercio de proximidad hacía que la mayor parte de los grupos se decantasen a favor del comercio tradicional frente a los hipermercados.

Propuestas concretas para el Plan General

Los barrios, la ciudad

- Actuaciones a pequeña escala potenciando y desarrollando los barrios existentes, frente a grandes operaciones urbanísticas que se interpretan como cristalización de intereses económicos de los propietarios de suelo, más que como respuesta a las necesidades de la ciudad.
- Realizar acciones para evitar los barrios únicamente habitados por personas mayores (mujeres en su mayoría), mediante ayudas concretas que mejoren su habitabilidad. Rehabilitación interior y reparación exterior con control de precios para evitar la expulsión de los residentes. Subvenciones y ayudas para el establecimiento de los grupos objetivo (jóvenes, comercios,...).
- Crear los nuevos barrios a escala humana (2, 3 ó 4 alturas) que favorezca la relación vecinal. Se plantea que actualmente es más difícil y a su vez más necesario para la mujer la integración en su barrio debido a la doble jornada.

La vivienda

- Solucionar los problemas de pérdida de habitabilidad de la vivienda antigua: edificios sin ascensor, viviendas demasiado pequeñas, patios demasiado ruidosos, falta de ventilación cruzada, agresividad del espacio exterior con vías de tráfico rápido que generan ruido y contaminación.
- Evitar que se despueble el Casco subvencionando la rehabilitación pensada para la gente y que este arreglo sea "algo más que pintar las fachadas". Por otro lado se plantea la penalizando de la vivienda vacía como forma de revitalizar el Casco.

- Cuidar el diseño tanto de la vivienda como del entorno para favorecer la relación vivienda-espacio público o comunitario: patios o plazas controladas desde la vivienda para jugar o descansar, zonas que favorezcan la comunicación y eviten la soledad del ama de casa. Se habla como ejemplo negativo de La Rotxapea, bloques de mucha altura con viviendas sin balcones (10 pisos o más de cemento a la orilla del río).
- Construir vivienda variada en forma y tamaño y en forma de tenencia: alquileres para situaciones específicas además de las viviendas en venta. Alquileres en relación con el sueldo.
- Crear viviendas municipales para situaciones de emergencia: ayudas para parados y bolsas de vivienda temporal para mujeres u hombres recientemente separados. Construir viviendas de integración con medios de subsistencia (huertos, talleres de trabajo,...) para integrar a familias marginales en casos especiales.
- Introducir en la normativa el uso de materiales y criterios ecológicos en la construcción de las nuevas zonas residenciales.

El diseño de la vivienda

- En relación con el diseño de la vivienda, se hace hincapié en el espacio común: comodidad de acceso con portales sin escaleras antes de llegar al ascensor o espacio para guardar sillas infantiles y bicicletas sin necesidad de subirlas a casa.
- Puesta en uso de los locales.
- Ascensores amplios que faciliten su uso.
- Otro tema recurrente es el tendedero, frecuentemente olvidado en el diseño, y que se reclama con cornisa de protección ante la frecuente lluvia en este clima.
- No se entiende que no se consigan diseños de vivienda con baños y cocinas abiertos al exterior y agradables.
- Otra sugerencia que se repite está relacionada con el diseño de patios o zonas comunes de manzana, tranquilos y visibles desde la vivienda, seguros para los niños y que favorezcan la comunicación entre vecinos.
- Se plantea el que se tenga en cuenta en el diseño las limitaciones de aquellos que tienen alguna incapacidad física.
- Más concretamente, se critican disfunciones de diseño en las viviendas: tomas de agua general separadas de cocinas y baños. Pisos hechos con la cabeza, cómodos, tranquilos, ventilados y fáciles de limpiar.
- La cuestión estética se pide, por ejemplo, en relación con un diseño común de cierres metálicos que no destrocen a posteriori las fachadas.

Las calles

- Se pide que la urbanización se empiece y se termine antes de que el barrio sea habitado: incluyendo iluminación y remates de todos los espacios.
- Peatonalización del Casco Viejo y de la plaza del Castillo. No obstante, se plantea que debe hacerse con cuidado y de alguna forma gradual para no generar conflictos de mayor tráfico en los bordes. En este sentido, peatonalizar una zona acompañándolo de un aparcamiento subterráneo anejo se considera una medida perversa ya que el aparcamiento atrae tráfico al centro y genera grandes problemas en el entorno de esas zonas peatonales.
- Creación de ejes peatonales dentro del barrio y de conexión entre barrios. Esta idea de peatonalizar alguno de los itinerarios prioritarios de los ciudadanos debe también realizarse con cautela y atendiendo a los movimientos más destacados de los ciudadanos y no solamente a la localización del comercio. Se advierte del peligro de terciarización que puede generar una actuación de este tipo, con la revalorización de esa calle y la sustitución de usos residenciales y comercio de barrio por comercio especializado, servicios bancarios y oficinas.
- Disminución de la velocidad de circulación en el interior de la ciudad. Se apuntan calles concretas donde deberían realizarse actuaciones de diseño específico para limitar la velocidad, cambio del firme, creación de rotondas, lomos en la calzada, etc. Estas calles son: Cuesta Beloso, Pío XII, Baja Navarra y Avenida del Ejército.
- Siguiendo este mismo argumento se muestra de forma generalizada una postura contraria a la nueva vía rápida proyectada entre Txantrea y Pamplona.
- Ampliación de aceras y tratamientos de los cruces -con orejas, por ejemplo- para hacer más agradable, seguro y fácil el tránsito peatonal.
- Creación de rampas con pasamanos en calles con pendiente para los días en los que hay hielo.
- Eliminación de pasos subterráneos que se perciben como lugares desagradables e inseguros.
- La mejora de la iluminación de las aceras con alumbrado dirigido a esta zona es otro de los aspectos que se consideran importantes para favorecer la sensación de seguridad en el espacio público.

El transporte interurbano

- En algunos grupos se cuestiona la necesidad de ampliar el aeropuerto que se plantea como una medida innecesaria.
- A la hora de tratar el traslado de la estación de RENFE, según está contemplado en el Avance del Plan General, la postura que se manifiesta es contraria al traslado de la nueva estación ya que se ve como una actuación muy costosa, que no va a acercar el tren más a la ciudad y, por lo tanto, parece no tener sentido este cambio de ubicación. A su vez se considera un derroche desmantelar una estación que acaba de ser remodelada.

- También se muestra una postura contraria a la línea de Alta Velocidad ya que se plantea que esta línea no para donde ellas necesitan, es sólo para largo recorrido.
- Por el contrario, se muestran a favor de mejorar tanto los servicios ferroviarios regionales así como de cercanías. Se plantea con preocupación el deterioro de los servicios regionales ante los fuertes recortes que están sufriendo estas líneas y que afectan principalmente a todos los colectivos que carecen de vehículo privado.
- Hay una postura unánime a favor de mantener la ubicación de la estación de autobuses en el lugar donde ahora mismo está y de adecuarla para que sea más cómoda y agradable.

El comercio

- Varios grupos plantearon reservar suelo para dotaciones comerciales en todos los barrios e incluso regular un equipamiento básico de comercio cotidiano que tengan todos ellos, tanto los barrios nuevos como los ya consolidados.
- Mejorar la accesibilidad a las zonas comerciales. En este sentido, la peatonalización del Casco Viejo se percibe como una mejora que incidiría en la revitalización del pequeño comercio. Por otro lado, las grandes superficies ya existentes carecen de transporte público por lo que la creación de una línea de autobuses que fuese a estos nuevos centros comerciales es otra propuesta que surgió de varios grupos de mujeres.
- Eliminar barreras arquitectónicas en los accesos a los mercados y en su entorno. Favorecer los desplazamientos peatonales en los alrededores del mercado y en el mismo centro comercial ya que algunos cuentan con tramos de escaleras sin rampa que dificultan enormemente su acceso.
- Se planteó el no permitir la ubicación de nuevos hipermercados.
- Hubo incluso una persona que propuso el cierre de los ya existentes argumentando los efectos negativos que generan estos centros comerciales para el conjunto de la ciudad.

Los equipamientos

- Creación de zonas verdes en cada manzana para que se puedan utilizar fácilmente por los vecinos.
- Recuperación de edificios abandonados o infrautilizados para localizar equipamientos culturales de barrio.
- Ubicar actividades culturales en el centro para revitalizarlo. Buen ejemplo: el Hospital. Se destacan los contenedores sin uso de los palacios de los Virreyes y del Condestable.
- Mejorar las dotaciones deportivas de los barrios y, en concreto, las piscinas municipales que se consideran insuficientes.
- En cuanto a demandas concretas de algunos barrios, éstas fueron las nuevas necesidades o demandas que se plantearon:
 - Casco Viejo : guarderías y escuelas.

- Iturrama : biblioteca, guardería y centro cívico.
 - Azpilagaña : biblioteca, escuela infantil y centro cívico.
 - Rotxapea : centro de salud.
- En relación a los equipamientos de carácter municipal, las necesidades recogidas fueron las siguientes:
 - Nuevo auditorio.
 - Más espacio para la Universidad Pública.
 - Rehabilitación del teatro Gayarre.

Ideas para mejorar la ciudad

Muchas de las cuestiones que se trataron en los talleres quedan fuera de lo que puede ser la competencia urbanística y, en concreto, lo que podría incluirse como sugerencia para el Avance del Plan General. No obstante, muchas de estas propuestas son de gran interés ya que plantean soluciones para problemas con los que muchas mujeres de esta ciudad se topan a diario y, además, algunas son realmente imaginativas y pueden contribuir a crear una ciudad más amable y mejor para todos.

Calidad y vida urbana

- Instalar más bancos en las calles de la ciudad. Los bancos públicos son un elemento que favorece el que las calles dejen de ser un lugar de paso y se conviertan en un lugar de estancia y reunión. Para ciertos grupos de ciudadanos y ciudadanas -personas con niños, pandillas de jóvenes, ancianos, etc.- éste es un elemento básico para la estancia en el espacio público y para favorecer la relación social.
- Usar la calle por parte de las mujeres por la noche como forma de reivindicar el derecho a la ciudad. La renuncia a salir por la noche, o a frecuentar zonas de la ciudad que se perciben como peligrosas, contribuye a alimentar un círculo vicioso que es la escalada de peligro en el espacio público ante el menor uso ciudadano. Por lo tanto, se considera que salir a la calle, caminar y disfrutar del espacio público por la noche es una forma de recuperar un espacio que pertenece también a las mujeres.
- Otra medida que se puede incluir dentro de calidad de vida urbana y que queda fuera de las competencias del Plan General, es aumentar la vigilancia y control de tráfico para evitar el exceso de velocidad en la ciudad y para luchar contra la indisciplina de los automovilistas en temas como los aparcamientos indebidos en aceras o cruces.

El transporte público

- Mejorar el transporte público con incremento de frecuencias, amplitud de horario e itinerarios, sobre todo entre la ciudad y su ámbito comarcal.
- Mejorar los enlaces entre las distintas líneas de autobuses, fomentar la coordinación.
- Unificación de tarifas y creación de un bono de transporte -bonobús- que incluya a las dos coopañías : Montañesa y COTUP.

- Adaptar los vehículos a las necesidades de uso y accesibilidad de las personas con problemas de movilidad o a aquellas que portan bultos y carritos -autobuses de piso bajo y espacios en el interior para colocar los carritos y otros bultos-.

Fomento del pequeño comercio

- Favorecer y potenciar las asociaciones de pequeños comerciantes con varios fines:
 - Poder ofrecer precios asequibles y competitivos.
 - Poder ofrecer por zonas servicio de guardería para que los mayores puedan hacer las compras mientras los niños juegan.
 - Poder organizar servicios de guardia, siguiendo el ejemplo de las farmacias. Frente a la imposibilidad de los comercios familiares de tener unos horarios amplios como los de las grandes cadenas, se propone el que los comerciantes puedan organizarse por barrios y ofrecer en horas no comerciales algún servicio abierto.
- Premios y/o descuentos especiales para los hombres que acudan solos al pequeño comercio. Se plantea que, mientras el "acompañar" a la gran superficie es una tarea que realizan muchos hombres ante la oferta de tiendas o departamentos de su interés -discos, vinos, etc.- lo que habría que potenciar es que compartieran la tarea no de acompañante sino de responsabilizarse de la compra cotidiana. El pequeño comercio podría iniciarse en esta acción de "discriminación positiva" hacia los hombres.

Quejas y protestas

- Produce indignación la utilización de zonas verdes para construcción de vivienda nueva, como parece se ha producido en la 2. fase de Orvina.
- ¿Prohíben las ordenanzas los áticos? Fue una pregunta que surgió en la discusión, y que, al estar varias de las asistentes convencidas de que no era posible construir áticos en Pamplona, expresaron su incompreensión, dado que los consideraban el tipo de vivienda preferido por mucha gente.
- Otro tema que surge es la expropiación, que debiera limitarse a fines y usos totalmente públicos.

A modo de broche final

Todas las conclusiones aquí recogidas son, como se indicaba al inicio del documento, fruto de unas horas de discusión de un grupo de mujeres de Pamplona que, en principio, no tienen más vinculación con el urbanismo que su situación de ciudadanas de a pie. Gracias al ejercicio de indagar en su experiencia, de exponer los problemas con los que se topan a diario y de plantear soluciones de futuro, han conseguido empezar a dibujar una ciudad que incluye propuestas y mejoras que difícilmente aflorarían si quienes utilizan mayoritariamente esos espacios no participaran.

A partir de esta jornada introductoria se espera que las mujeres que han participado en la misma puedan de forma individual o preferiblemente en grupo aproximarse a los problemas de su barrio, discutir sobre ellos y realizar aportaciones para enriquecer el contenido del nuevo Plan General.

Se considera que este tipo de acciones pueden ayudar desmitificar los temas urbanísticos y a despertar un interés "dormido" que sienten muchas mujeres sobre el espacio urbano. Avivando este tema se puede conseguir que los grupos de mujeres tengan una actitud mucho más activa en lo que se refiere a la participación en los asuntos relacionados con su ciudad que, al fin y al cabo, es su espacio vital, es su

propia vida.

Fecha de referencia: 30-09-1997

Boletín CF+S > 2 -- Especial sobre RESIDUOS > <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n2/amujer.html>

Edita: Instituto Juan de Herrera. Av. Juan de Herrera 4. 28040 MADRID. ESPAÑA. ISSN: 1578-097X