

LA PERIFERIA URBANA DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO / THE URBAN PERIPHERY FROM A GENDER PERSPECTIVE / A PERIFERIA URBANA NUMA PERSPECTIVA DE GÊNERO

REYES GALLEGOS RODRÍGUEZ

Investigadora Independiente

reyesgallegosrodriguez@gmail.com  0009-0008-2444-434X

RESUMEN

Este artículo es fruto de una investigación que traslada el concepto de “*La ciudad de los 15 minutos*” a los barrios de la periferia de Sevilla, con el objetivo de su transformación en nuevos nodos o centros urbanos. Para llevarlo a cabo, la metodología fue la de seleccionar diez barrios en base a una serie de parámetros (antigüedad, morfología, densidad habitacional), y obtener resultados específicos de cada uno de ellos a partir del cálculo de indicadores urbanos definidos previamente. La evaluación de los resultados se hizo en base a un extenso trabajo de campo y análisis comparativo. El hallazgo principal que surge de dicho trabajo de campo y que aquí se presenta es el proyecto *Ellas en la ciudad*, cuya hipótesis plantea la necesidad de hacer emerger e incorporar a la cultura urbana la experiencia de una generación de mujeres, las primeras pobladoras de la periferia urbana, como patrimonio inmaterial fundamental de análisis y estudio hacia un planteamiento urbano completo sobre nuestros barrios. *Ellas en la ciudad* constituyen un colectivo que, además de haber liderado importantes luchas vecinales, dibujan hoy la vida cotidiana de nuestros barrios: donde compran, donde caminan, o donde se reúnen. Son las principales usuarias del transporte público, de los mercados de abastos, del comercio local, de las plazas... y sin embargo, aún hoy, predomina el asfalto, los coches y la escasez de vegetación, de mobiliario y de sombra. Ellas son las más sostenibles en una ciudad inaccesible e insegura que a menudo les da la espalda.

Palabras clave: género, barrios, patrimonio, periferia, mujeres.

ABSTRACT

This article is based on research project that applies the concept of “The 15-Minute City” to Seville’s outskirts districts in order to transform them into new urban nodes. The research project methodology included the selection of ten districts, which were chosen according to parameters such as age, morphology and housing density. Each district was analysed according to a set of previously defined urban indicators. The evaluation of the results was based on extensive fieldwork and the above-mentioned comparative analysis. The main finding from the fieldwork is presented here: the *Ellas en la ciudad* (Women in the City) project. The main hypothesis stemming from these results is the need to give visibility to and to mainstream into our urban culture the experience of a specific generation of women, the first settlers of the urban periphery, as a fundamental intangible heritage that must be taken into account if we wish to have a truly comprehensive approach to the study of our neighbourhoods. *Ellas en la ciudad* women constitute a group of people who, in addition to having led important neighbourhood struggles, shape the current daily life of our districts and the areas where they shop, where they walk, or where they meet. They are the primary users of public transport, food markets, local shops, and squares. However, even today, the main protagonists of these areas are the asphalt, the cars and the lack of greenery, urban furniture or shade. These women are the most sustainable players in an inaccessible and unsafe city that often turns its back on them.

Keywords: gender, neighbourhoods, heritage, periphery, women.

RESUMO

Este artigo é o resultado da pesquisa sobre como levar o conceito de “A cidade dos 15 minutos” para os bairros a periferia de Sevilha, com o objetivo de transformá-los em novos nós ou centros urbanos. Para realizá-lo, a metodologia foi selecionar dez bairros com base em uma série de parâmetros (idade, morfologia, densidade habitacional), e obter resultados específicos para cada um deles com base no cálculo de indicadores urbanos previamente definidos. A avaliação dos resultados foi feita com base em extenso trabalho de campo e análise comparativa. Como resultado deste estudo e do trabalho de campo realizado para torná-lo possível, surge o projeto *Elas na cidade*, e a hipótese que apresenta; que é a necessidade de trazer à tona e incorporar na cultura urbana a experiência de uma geração de mulheres, as primeiras povoadoras da periferia urbana, como um patrimônio imaterial fundamental para uma abordagem urbana completa dos nossos bairros. *Elas na cidade*, constituem um coletivo que, além suas lutas em projetos da comunidade, continuam a moldar o cotidiano dos nossos bairros. São as principais usuárias do transporte público, dos mercados municipais, do comércio local, das praças... onde, no entanto, ainda hoje, predominam o asfalto, os automóveis e a falta de vegetação, de mobiliário e de sombra. Elas são as mais sustentáveis numa cidade inacessível e insegura que muitas vezes lhes vira as costas.

Palavras-chave: gênero, bairros, patrimônio, mulheres, periferia.

1. INTRODUCCIÓN

Con la creación de los primeros suburbios residenciales, herencia de la industrialización, se priorizó el trabajo productivo frente al reproductivo y el de los cuidados. El desarrollismo moderno tuvo como objetivo principal la productividad asociada al trabajo remunerado y al hombre. Se le puso precio al tiempo y el coche permitió que las personas trabajaran lejos de su vivienda. Con ello vinieron la velocidad, las largas distancias y la zonificación de las ciudades. La *Ciudad funcional* se definió como soporte del modelo productivo en 1928. La *Carta de Atenas*¹, de 1933, clasificó las actividades de este modelo de ciudad en cuatro funciones básicas: *habitar, trabajar, recrearse y circular*, con su consecuente zonificación funcional del espacio y una distribución de los tiempos. Se diseñaron barrios residenciales disgregados, aislados unos de otros. Se diferenció el lugar de la vivienda, el del trabajo asalariado y el del ocio. Se construyeron avenidas y bulevares a escala del coche, perdiendo la relación de la calle como extensión de la vivienda y de los cuidados. El coche pasó a ser un bien de uso generalizado (para los hombres), transformando el modelo de movilidad –basado hasta entonces en ejes troncales de transporte público– en grandes infraestructuras viarias con el automóvil como elemento dominante.

El *capitalismo petrosexorracial* (Preciado 2023)² ha impedido cualquier intento de cambio sistémico, y a día de hoy, el 80% de los desplazamientos diarios en coche en nuestras ciudades son desplazamientos forzados de la vivienda al trabajo (Calvo 2020)³. Lo que al principio se presentaba como una planificación moderna y eficaz, ha generado una serie de efectos negativos como son la contaminación ambiental y acústica, y el consumo de recursos públicos para mantener dichas infraestructuras. Más del 70% de la superficie de espacio público es ocupada directa o indirectamente por el coche⁴, siendo el transporte que más espacio ocupa con menor proporción de personas transportadas por unidad de tiempo y espacio. El coche, además de ser un gran contaminante a escala local (emisiones de contaminantes atmosféricos que inciden en la salud) y global (emisiones de gases de efecto invernadero, GEI) que requiere un consumo de combustibles en grandes cantidades, tampoco es un objeto eficaz, ya que provoca en los usuarios diarios de este medio, pérdida de tiempo y calidad de vida: son muchas las horas útiles que se pierden (buscando aparcamiento, en atascos o en semáforos), además de la disfuncionalidad en todos los planos que pudieran considerarse (de gastos y de salud física y psicológica, por ejemplo). Hay que tener en cuenta que el automóvil es una máquina pensada para cubrir grandes distancias a gran velocidad y que, en los espacios urbanizados de pequeña escala, la calle, el barrio, la manzana, su presencia en números elevados es violenta e incompatible con el mantenimiento de una cierta calidad urbana. Pese a la evidencia de este hecho,

1 La Carta de Atenas es un Manifiesto urbanístico ideado en el IV CIAM, a bordo del Patris II en el año 1933 durante la ruta Marsella-Atenas-Marsella. Está fuertemente influenciada por la exposición de Cornelis van Eesteren sobre la idea de la ciudad funcional, en el CIAM, Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, 1928. Con el fracaso de la “La Carta del habitar” se impuso el urbanismo moderno de Le Corbusier marcado por el modo de producción industrial del *hombre-máquina* y el concepto de ciudad como ente productivo, olvidando las relaciones entre los habitantes.

2 El *capitalismo petrosexorracial* es un concepto presentado por el ensayista Paul Preciado en su último libro, para describir un modelo patriarcal, colonial y fósil a cuyas formas de gobierno y producción se oponen las prácticas que abogan por una transición ecologista, feminista, queer, trans y antirracista.

3 Resultado obtenido de PTV Visum, el software de planificación de tráfico líder en el mundo diseñado para que los planificadores de transporte saquen potencial a las ciudades.

4 Salvador Rueda, Director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, en el XX Congreso de Transporte Urbano y Metropolitano celebrado en el Palacio Europa, 2013.

todos los usos urbanos y ciudadanos actuales están supeditados a la presencia masiva del automóvil y al corsé que supone la necesidad de mantener su flujo de tráfico ágil y fluido.

A partir de la década de los 90, con el surgimiento de las preocupaciones ligadas a la sostenibilidad urbana (Agendas 21, Carta de Aalborg), se refuerza la necesidad de mirar a las ciudades de otro modo. Podría decirse que la puesta en valor del espacio público y la preocupación creciente por la salud urbana y la ecología, han conformado desde finales de los 90 y en los inicios del siglo XXI un nuevo marco teórico hacia el futuro de las ciudades. Numerosos autores y conocidas publicaciones dan cuenta de ello, entre los que destaco: a Guattari y su principio Ecosófico de resiliencia, cooperación y eficiencia en los modos de vida (Guattari 1990, 8-9, 58); el ideograma naturaleza-cultura e hibridación de Latour (Latour 1993, 11); la nueva forma de interpretar el ecologismo, desde la política de lo cotidiano y el buen diseño (McDonough y Braungart 2002, 57,71); el manifiesto de Manuel Delgado en su libro “El animal público” (1999) y “El espacio público: ciudad y ciudadanía” de Borja y Muxi (2003); el llamamiento de Gehl a volver a hacer de la vida pública el eje del diseño urbano en “La humanización del espacio urbano” (2003); la conciencia de Sassen sobre la *Global class* (Sassen 2003, 34) y la esperanza de Castells (2017) en las microeconomías en red; la preocupación de Bauman y Sennet por la otredad como alternativa a la segregación y desigualdad en las ciudades en “Tiempos líquidos” (2007) y en “Juntos” (2012).

Es también a partir de la década de los 90 cuando la perspectiva de género comienza a introducirse tímida y tangencialmente en las políticas de planeamiento urbano, aunque sin llegar a aplicarse aún en acciones urbanas. Desde el punto de vista de la investigación académica y legislativa, es en la década del 2000 cuando comienza a perfilarse un marco conceptual al respecto, a partir del cual se empiezan a desarrollar las primeras referencias institucionales o buenas prácticas. En estas últimas décadas también se crean en España importantes canales de debate sobre el futuro de las ciudades, como la plataforma *La ciudad viva*⁵ en Andalucía (2006-2016), o el *Club de debates urbanos* en Madrid (desde 1993 hasta la actualidad), entre otros, que lograron altos índices de participación y publicaciones, y que constituían un nuevo marco de discusión desde elementos transversales al urbanismo tan fundamentales como el género, la participación ciudadana y la ecología. A día de hoy,

La Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible de 2015, los Acuerdos del COP 21 sobre el cambio climático, y la Nueva Agenda Urbana de 2016, marcan un nuevo contexto internacional, apoyado por los gobiernos nacionales de todo el mundo, en los que la igualdad de género y el desarrollo urbano sostenible son elementos fundamentales (Estudios territoriales 2020, 7)⁶.

⁵ *La ciudad viva* es un proyecto de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio (de la Junta de Andalucía) que intentó integrar, e implicar, a ciudadanos de distintos territorios y países en una red que sirva para alimentar de manera permanente una línea de trabajo común: la política territorial y urbana como función pública, al servicio de los ciudadanos, con criterios de sostenibilidad como parámetros básicos y que permitan caminar hacia ciudades más habitables, eficientes y amables. Funcionó desde el año 2007 hasta el año 2015 como uno de los canales de participación ciudadana más importantes en España y Latinoamérica.

⁶ En este monográfico se describen de manera extensa los avances en materia de género desde la aprobación de la Nueva Agenda Urbana en 2016, hasta el actual proceso de reorganización de ONU-Habitat, su Plan Estratégico en curso, y la última Resolución de Género aprobada durante la Asamblea General de 2019 en Nairobi, así como la incorporación de la dimensión de género en las leyes urbanísticas, infraestructuras y de ordenación del territorio.



Fig. 1. El programa de Súper-manzanas en Sant Antoni. Construido en 2019 en Barcelona. Proyecto de Leku Studio. © Del Río Bani.

Desde el punto de vista del espacio público urbano, podríamos afirmar que reconsiderar éste restándole espacio a la movilidad motorizada a favor de las personas es la principal estrategia de desarrollo urbano en las más notorias y recientes líneas de actuación o proyectos de referencia en reurbanización en nuestros país, como es el Programa de las Súper-manzanas⁷, en Barcelona, o las peatonalizaciones de la ciudad de Pontevedra⁸, y la única dirección posible para los tiempos que vienen si queremos hacer frente al cambio climático. Por su parte, la epidemia de la COVID-19 y las medidas de distanciamiento físico que fueron necesarias para controlarla, han puesto de relieve la importancia de los espacios libres de proximidad y el desplazamiento activo frente al motorizado. Con la pandemia, la sociedad ha tomado conciencia sobre la importancia que tiene para las personas que viven en la ciudad la cercanía a espacios libres y naturales, a los equipamientos y comercios de proximidad, así como el mantenimiento de los vínculos del barrio. Es decir, la ciudad compacta y mixta en usos constituyen un valor incalculable, y su conservación y mantenimiento es una obligación que no debe estar sometida a opción. La pandemia ha mostrado que las sociedades humanas poseen un vínculo indisoluble con el ecosistema natural y que la salud social y económica depende de la buena salud de un ecosistema que sustenta, en último término, nuestras vidas. El reto en adelante es el de pasar de la teoría a la práctica, ya que ésta sigue dominada por unos usos del pasado que no están en consonancia con el objetivo de poner nuestras vidas en el centro (Fig. 1).

7 El Programa Súpermanzanas de Barcelona (2016-2019) es un modelo de transformación de las calles de toda la ciudad, con el principal objetivo de reducir el espacio ocupado por el vehículo privado en favor de la superficie dedicada a los peatones y de la integración de una red de carriles bici con una red ortogonal de autobuses rápidos. Se ha incluido en el Catálogo de Buenas Prácticas Urbanas en el marco de la Agenda Urbana Española como ejemplo para cumplir el objetivo estratégico 5 de la AUE (favorecer la movilidad de proximidad y sostenible).

8 Pontevedra se ha convertido en un modelo mundial para el urbanismo sin coches. En todo el casco antiguo y las calles aledañas de Pontevedra, de algo más de 80 000 habitantes, el peatón tiene absoluta prioridad. Ha recibido el Premio Hábitat de Naciones Unidas (ONU).

2. EL URBANISMO FEMINISTA, JACOBS Y LA CIUDAD DE LOS 15 MINUTOS.

El objetivo del urbanismo debería ser poder disfrutar de ciudades inclusivas que tengan en cuenta la diversidad real que caracteriza a los espacios urbanos, y así poder hacer posible que el derecho a la ciudad sea un derecho humano para todas las personas (Muxí & al. 2011, 3).

El urbanismo feminista o con perspectiva de género (es decir, el urbanismo inclusivo para todas las generaciones, géneros, clases y razas), no cuestiona sólo el porcentaje desmesurado de espacio público privatizado por el coche y la generación de contaminación acústica y ambiental que éste genera. El urbanismo feminista pone de relieve que el diseño urbano –eminentemente masculino– de las ciudades donde vivimos hoy, dio lugar a una planificación que excluyó a la mayoría de la población: a los niños y niñas, a las personas mayores y a muchas mujeres que, sin carnet de conducir, quedaron relegadas a una única zona de la ciudad.

Las infraestructuras para el automóvil que rodeaban los primeros suburbios residenciales fueron las enemigas de esta mayoría de la población que se desplazaba caminando en un entorno hostil e inaccesible, a menudo sin acerados, sin parques, ni comunicaciones, incluso sin equipamientos básicos. El resultado durante muchos años fue la sensación de soledad e inseguridad para muchas mujeres, niños y personas mayores de estos barrios de la periferia. Esta generación de mujeres, primeras pobladoras de los suburbios y que hoy tienen entre 50 y 80 años, quedó completamente invisibilizada en la planificación de nuestras ciudades. En su mayoría procedían de casas de vecinos o entornos rurales, y tuvieron que adaptarse a pisos en altura, la mayoría sin ascensor, a los que tenían que acceder a diario cargando carritos de la compra y carritos de bebés. Tampoco contaban con un entorno urbanizado, acerados o parques, ni transporte público y equipamientos básicos para ellas, sus mayores o sus hijos. No es conocida –ni reconocida– la lucha que estas mujeres, han llevado a cabo desde entonces para que sus barrios, a los que fueron a vivir y formar una familia, fuesen más habitables.

Cuando el autobús avanza y Sevilla comienza a perder su característica huella arquitectónica, baja de los tenderos visibles de los bloques un penetrante olor de suavizante que a veces consigue colarse por las ventanillas, y me pregunto qué estarán haciendo entonces las mujeres que han lavado toda esa ropa expuesta sin pudor ante mis ojos.” (...) “Casi nada ha cambiado. Fronteras de autopistas, descampados inhóspitos, vías de ferrocarril y calles cuyos nombres desconoce el resto del mundo aíslan el barrio en el que estoy a punto de adentrarme.” (...) “Me contaron las vecinas mayores que los nombres de estos barrios son los de aquellas huertas, La Carrasca, La Barzola, El Cerezo, Miraflores. Recordaban cómo llegaron de sus pueblos y fueron realojadas en los pisos recién construidos, todavía en un territorio sin urbanizar del todo, que conservaba tramos de cultivos hortelanos. (...). Las luchas vecinales, encabezadas durante décadas por asociaciones de las barriadas que lo rodean, consiguieron que lo que fue un gigantesco vertedero en la década de los ochenta pudiera ser recuperado como el espacio verde más grande de Sevilla, y acoger experiencias de participación ciudadana (Izquierdo 2013, 27-28, 72).

La conocida teórica de urbanismo Jane Jacobs (1916-2006), reclamaba ya en la década de los años 70 y a través de su activismo político y de sus publicaciones, la acera como lugar básico y necesario de socialización, y adelantaba que había que observar la ciudad “desde las aceras, desde los pasos de cebra, desde las esquinas, en la confluencia de las calles; y planificar a escala de la persona que camina, que cuida o que hace compra” (Jacobs 1961, 83).

Para Jacobs, las áreas urbanas con alta vitalidad urbana son las percibidas como vivas o vibrantes, con capacidad de paseo y de estancia sin necesidad de consumir, capaces de atraer a personas y actividades heterogéneas en horarios variados. Por el contrario, las áreas de baja vitalidad urbana repelen al caminante y pueden percibirse como inseguras, fundamentalmente para los niños, las mujeres, las personas mayores o personas con movilidad disfuncional. En sus propuestas por una ciudad equitativa y sana, hablaba de indicadores urbanos tan contemporáneos como la densidad y heterogeneidad de viviendas por cada área, usos compatibles y horarios mixtos, de manera que la actividad urbana no cesara a favor de la seguridad natural. En este sentido, Jacobs también nos habla de *los ojos de la ciudad* –personas en los cruces, en las paradas, en los comercios, en los balcones– como distintivo de un área segura. La existencia de mobiliario urbano, tanto de iluminación, como del asiento para el vagabundo y para la persona mayor, así como la integración de todas las razas, edades, géneros y culturas, y la renaturalización de las ciudades fueron otras de sus batallas.

Sin duda, Jacobs era una mujer visionaria cuyos principios no son caducos a día de hoy; al revés, son fundamentales para el urbanismo con perspectiva de género y compatibles en su totalidad con el actual concepto de *la ciudad de los 15 minutos*. Dicho modelo de ciudad, propuesto por el profesor Carlos Moreno⁹ y presentado públicamente por la alcaldesa de París, Anne Hidalgo, como el *Big bang de la proximidad*, persigue reequilibrar los recursos existentes de las ciudades para mejorar y mantener la calidad de vida de los habitantes.

La ciudad de los 15 minutos tiene como principal objetivo revertir el orden de las ciudades hacia ciudades más justas, policéntricas y descentralizadas, donde cualquier persona de cualquier edad y género, y con la capacidad económica que tenga, pueda encontrar en un radio accesible a pie, un abanico de posibilidades para cubrir educación, cultura, alimentación, comercio local, atención preventiva, posibilidades de empleo, ocio, transporte público, espacios peatonales y saludables. Los planteamientos centrales del modelo de desarrollo urbano que inspiran *la ciudad de los 15 minutos* están directamente, y principalmente, vinculados a los retos de la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos en las ciudades contemporáneas. Esta calidad de vida pasa por fortalecer los vínculos de proximidad en las ciudades, reforzando los lazos de los vecinos y vecinas con sus barrios de referencia. Al poner el barrio como la unidad central de la vida en la ciudad permite mantener el anclaje de las personas a su entorno local y ofrecer oportunidades de mejora a las personas más desfavorecidas para acceder a los principales servicios que necesitan.

La ciudad de los 15 minutos propone, por tanto, un cambio sobre cómo organizamos nuestras vidas en torno no sólo al lugar de trabajo, sino a nuestras vidas cotidianas. *La ciudad de los 15 minutos* aúna conceptos como el de *Cronourbanismo* (un nuevo ritmo a la ciudad, recuperar nuestro

⁹ Carlos Moreno es director científico de la Cátedra Emprendimiento, Territorio e Innovación en la Escuela de Negocios de la Universidad Phantheón-Sorbona de París en la que también es profesor. Es el principal impulsor de la ciudad de los quince minutos y aconseja a personalidades e instituciones de primera línea a lo largo de todo el mundo, entre las cuales figura la alcaldesa de París Anne Hidalgo. Ha recibido la medalla Prospective 2019 de la Academia Francesa de Arquitectura.

tiempo), *Cronotopía* (diferentes funciones a un mismo lugar para aprovechar los recursos) y *Topofilia* (amor y apego a un lugar, a la vez de estar súper conectados a otros). Como dice Sennett, “cuanto más dispersa es la ciudad más aumentan las desigualdades. La distancia separa las clases, las razas y las culturas en el espacio; refuerza las identidades fijas. Aislada, la gente no es libre de escapar de su clasificación” (Moreno 2023. Prólogo, 10).

Los *quince minutos* no es sólo una idea sugerente, es sobre todo una forma de hacer ciudad, de construir calidad de vida en la transformación urbana que se puede aplicar a proyectos concretos de mejora urbana, como se está haciendo ya en ciudades concretas por todo el mundo. Por lo tanto, no es sólo una idea, sino que es también un plan de acción que se traduce en propuestas concretas de intervención urbana que se está llevando a cabo en ciudades concretas y que también se está proponiendo como metodología de intervención en estrategias de transformación urbana en los principales ámbitos de referencia para el desarrollo urbano como por ejemplo en la Nueva Agenda Urbana 2030 de ONU-Hábitat, o en el marco de las acciones estratégicas del Grupo C-40 o como método de acción impulsado en las propuestas de Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (UCLG).

Aunque el concepto de *La ciudad de los 15 minutos* tenga enormes similitudes con las teorías de Jacobs, quizá haya tomado tanta fuerza en numerosas ciudades y gobiernos porque su traslación al territorio mediante el concepto concreto distancia-tiempo, permite el ensayo de su implementación. También le avalan numerosas actuaciones exitosas de urbanismo táctico (como las comentadas *Súper-manzanas* en Barcelona), que demuestran enormes y rápidos cambios con bajo presupuesto, siempre que cuenten con voluntad política (Fig. 2).



Fig. 2. Portada del libro *Muerte y vida de las grandes ciudades* (Jacobs), y esquema del concepto de *La ciudad de los 15 minutos* (Moreno).

3. EL CONCEPTO DE LA CIUDAD DE LOS 15 MINUTOS APLICADO AL TÉRMINO MUNICIPAL DE SEVILLA. METODOLOGÍA Y RESULTADOS

3.1. ÁMBITO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN.

En una ciudad monocéntrica como Sevilla, se produce un desequilibrio en el orden jerárquico territorial, lo que provoca diferencias en todos los ámbitos sociales, como la conectividad, la educación o la gestión libre del tiempo de las personas en función de sus recursos.

A grandes rasgos, Sevilla cuenta con 10 km N-S, y 12 Km E-O (141 km² aproximadamente), donde viven 684.234 habitantes según la revisión del Padrón Municipal INE (publicado en diciembre de 2021).

El trabajo de investigación para la traslación de *la ciudad de los 15 minutos* al término municipal de Sevilla parte de la simulación de fractales de 1 km de diámetro sobre el territorio de Sevilla, a escala metropolitana, con el fin de convertir la ciudad en una especie de matriz de vitalidad urbana para reactivar en la misma una serie de nodos urbanos, interconectarlos entre sí y al resto de la ciudad mediante una movilidad sostenible, pública y eficaz.

Desde el inicio se ha apostado por la selección y estudio pormenorizado de la escala del barrio (no así distrito ni unidades sectoriales), para obtener resultados en entornos urbanos de similar características edificatorias y socioeconómicas, así como de actividad y vida urbana.

Teniendo en cuenta que 1 km es la distancia media que camina una persona durante quince minutos, y que la dimensión de una cuadrícula de una *Súper-manzana* es de 500mx500m (aproximadamente), y la dimensión media de una manzana de Barcelona es de 113mx113m, los nodos o unidades de convivencia fueron seleccionados en base a varios requerimientos.

En base a esta unidad, y para proceder a la selección de los nodos, se tuvo en cuenta, entre otros parámetros, que fuesen barrios construidos entre los años 60-80, con una densidad de entre 2.300 y 5.200 habitantes y un tipo de construcción de polígonos residenciales en bloques de manzana abierta. De este modo, la investigación comenzó por seleccionar y analizar diez barrios de la periferia sevillana con dichas características en común, y que son: Parque Alcosa, Polígono San Pablo, Los Pájaros, El Cerezo, San Diego, Tiro de Línea, Barriada Ntra. Sra. del Carmen, La Oliva, Pino Montano y San Jerónimo (Fig. 3).

3.2. CÁLCULO DE INDICADORES URBANOS.

La segunda parte de la investigación ha consistido en el estudio de cada uno de los nodos a través del cálculo de unos indicadores urbanos definidos previamente. Para la definición de los indicadores urbanos, se han tenido en cuenta indicadores de vitalidad urbana basados en los principios propuestos por Jacobs¹⁰ y trasladados a los parámetros cuantificables siguientes:

10 Datos apoyados en el Estudio Irene Gómez Varo, Comunidad de Cataluña para probar el Índice de Vitalidad urbana Alta-media-Baja-Nula.

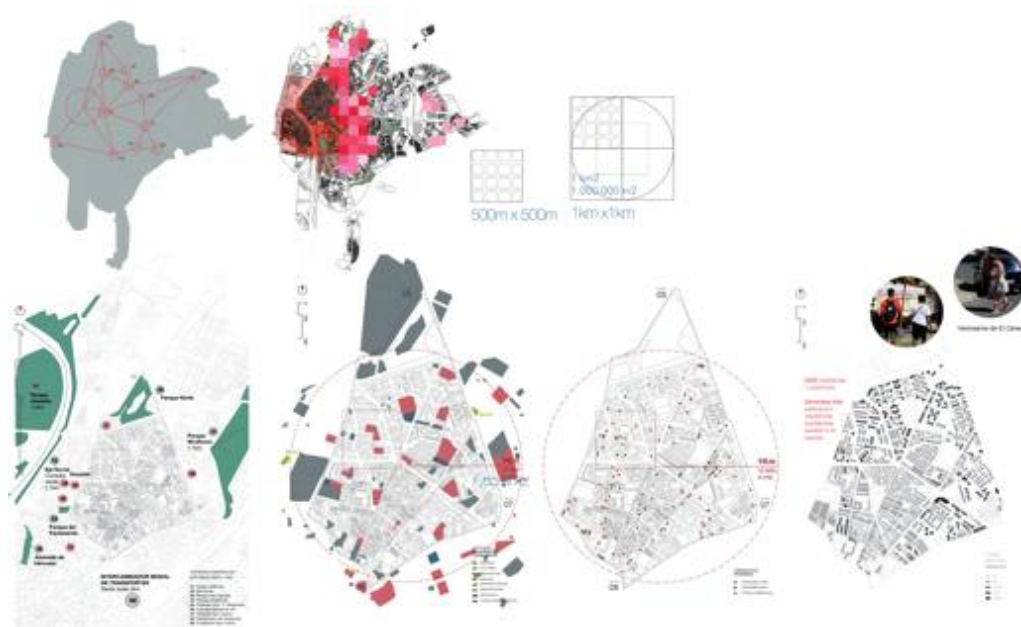


Fig. 3. Esquemas de análisis en el radio de 1 km. del barrio sevillano *El Cerezo*. De izquierda a derecha, 01. SSGEELL y grandes equipamientos, 02. Centros educativos, culturales, sanitarios, universitarios y cívico, 03. Comercios de proximidad, y 04. Viviendas por tipología y habitantes. Fuente: Elaboración propia.

- Concentración y densidad urbana (Garantizar 50% uso residencial mínimo -80% máximo- y el 90% del total de la población residentes todo el año).
- Diversidad de población (rentas) y mixtura de usos (mínimo 4, 60/70%-10/20%-10%-10%) y horarios amplios.
- Edificios de diversas características/edades/estilos (diversidad espacial y arquitectónica). Existencia de edificios arquitectónicamente protegidos (patrimonio, identidad, pertenencia) y Existencia de edificios culturales/ habitantes
- Escala humana, altura y ancho de manzanas: a más cruces, más contacto y más seguridad.
- Accesibilidad (peatonal, en bici y en transporte público).
- Existencia de corredores verdes y sseell/habitantes¹¹
- Inexistencia (o baja) de elementos frontera (vías rodadas o tren, parques vallados, equipamientos y grandes fachadas impermeables).

¹¹ Superficie de espacios libres por habitante.

A estos indicadores se les añadieron otros parámetros procedentes de investigaciones previas de elaboración propia y aplicados a la reurbanización de la Avenida del Greco, dentro del Proyecto *Ciudad Saludable*, descritos en el artículo “*Revertir la función urbanística*” (Gallegos 2019).

Por último, se llevó a cabo la traslación de dichos parámetros e indicadores urbanos al territorio (a los diez nodos comentados previamente) mediante el cruce de datos obtenidos en diferentes fuentes locales y nacionales. Las fuentes consultadas han sido: INE (Instituto Nacional de estadística), IECA (Instituto de Estadística y Cartografía por secciones censales en Andalucía), el Servicio de estadísticas del Ayuntamiento de Sevilla, el Padrón Municipal de Habitantes, Catastro, las plataformas ARCGIS e IDE SEVILLA (competencias de la G.M.U. y EMVISESA respectivamente), el Plan de Movilidad de Sevilla y Transporte urbano de Sevilla (Tussam), así como numerosa bibliografía referente a indicadores urbanos de sostenibilidad¹².

3.3. RESUMEN DE RESULTADOS DEL ANÁLISIS CUANTITATIVO

Del análisis cuantitativo se han obtenido resultados de enorme interés, como la proporción de espacios libres por habitantes, comercios de proximidad y la influencia de éstos en la vitalidad de los barrios o las características diversas de la población en barrios con tipología idéntica de viviendas. Por ejemplo, en El Cerezo hay una alta proporción de población inmigrante y alta natalidad, con una media de cinco miembros por vivienda. En el barrio de Tiro de Línea, sin embargo, la población está muy envejecida, y muchas personas mayores viven solas o con la ayuda de una cuidadora. La vitalidad de ambos barrios es muy diferente a distintas horas del día.

En barrios como El Cerezo, el índice de espacios libres por habitante cumple un porcentaje razonable si tenemos en cuenta la superficie de los sistemas generales que le rodean, como son el paseo fluvial o el parque de San Jerónimo. Sin embargo, no hay ningún tipo de conexión a ellos, y en la unidad de convivencia analizada pormenorizadamente (500mx500m) no existen itinerarios accesibles, ni espacios para la estancia vegetalizados. Del mismo análisis se observa que, si contabilizamos por separado la superficie de espacios educativos y culturales correspondiente a esta área, obtenemos que el número de centros educativos para primaria y secundaria cumplen los mínimos estándares. Sin embargo, no existen dotaciones educativas ni culturales para el resto de las fases de la vida.

También sorprende encontrar inversiones de las empresas públicas en estos barrios en la construcción de nuevas edificaciones, donde sin embargo existen edificios de gran interés sin proteger y/o abandonados, como antiguas naves industriales, mercados de abastos o monasterios –y similares–. La población demanda su puesta en uso (porque, además, el mal estado genera conflictos en el entorno). Y son edificios con usos potenciales que dotarían de empleo, vitalidad y calidad de vida a los barrios (con una inversión mayor en gestión, pero muy menor a nivel de presupuestos y obras).

¹² Estudio de indicadores aplicados a la reurbanización de la Avenida del Greco, dentro del Proyecto *Ciudad Saludable* y extensamente descritos en el artículo Gallegos Rodríguez, Reyes. 2019. “*Revertir la función urbanística*. Propuestas-ensayos para la ciudad de Sevilla: el Plan Reaviva y la Av. el Greco”. Astrágalo, 26: 115-140. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7541704.pdf>

Por último, y de cara a la lectura de los resultados de este análisis, y de cara a las propuestas realizadas para cada ámbito, se han tenido en cuenta las premisas del modelo de Moreno, entre las que destacan:

- Tener en cuenta conceptos como el *urbanismo táctico* en términos de intervención económica y eficaz para aumentar espacio a la movilidad activa y para el calmado del tráfico.
- Favorecer la creación de itinerarios amables para la accesibilidad peatonal y en bicicleta alrededor de los centros educativos, centros de salud y centros cívicos.
- Reducir los niveles de contaminación reduciendo los desplazamientos motorizados mediante creación de islas calmadas mediante el modelo de *Súper-manzanas*, y peatonalizaciones elegidas que sirvan de referencia urbana y de núcleo de vida ciudadana.
- Reducir las zonas dedicadas al estacionamiento y circulación de automóviles mediante una mejor gestión del transporte público, siendo éste eficaz en plataformas reservadas.
- Renaturalizar los espacios con vegetación autóctona, zonas de estancia saludables y provistas de árboles de sombra y agua y mobiliario urbano.
- Un cambio de enfoque de los diseños urbanos, priorizando, por ejemplo, perspectivas en función al género y edades, tradiciones culturales, revirtiendo las dinámicas de unos usos frente a otros.
- El uso dual de los espacios: transformar los lugares en desuso o infrautilizados en lugares de referencia, con funciones compatibles, por una ciudad viva y compleja.

3.4. TRABAJO DE CAMPO. CONCLUSIONES Y DISCUSIÓN.

El último reto que se propuso desde la investigación fue el de comparar los resultados y conclusiones del estudio analítico y cuantitativo con un reconocimiento crítico y sensitivo desde la experiencia, con la finalidad de construir un relato territorial humanizado que incluya percepciones y experiencias teniendo en cuenta todas las personas y sus necesidades en el territorio, y todas las funciones que tiene que ofrecer la ciudad como soporte en torno a la vida, los cuidados, la alimentación, la salud, la educación, la cultura, la socialización, etc.

Para ello, la última parte de la investigación fue la de acompañar el análisis cuantitativo con un trabajo de campo durante cinco meses por los barrios de estudio. Se estableció como criterio la realización de rutas diarias y en horario laboral en torno a los ejes principales de cada nodo, así como los equipamientos y espacios de proximidad de las áreas residenciales de mayor actividad y densidad. Dichas rutas se realizaban a pie, y de ellas se generó un material consistente en fotografías, mapas, horarios y anotaciones en las fichas de cada barrio que completaban y corregían los cálculos cuantitativos obtenidos. Y fue en la realización de las rutas a pie (en la misma franja horaria) en las que se obtuvieron una serie de cuestiones comunes a todos los barrios, y que llevaron a sacar cuestiones para la discusión.

La primera de las cuestiones es sobre la relación de la libertad en la gestión del tiempo de las personas en función a sus recursos. El trabajo de campo evidenció que las paradas de autobuses públicos estaban ocupadas fundamentalmente por mujeres, y que el tiempo de espera es objetivamente mayor en los barrios de la periferia –en su mayoría, estas mujeres van y vuelven de trabajos precarios, relacionados con los cuidados, no reconocidos ni por tanto contabilizados–. Al igual que el espacio, la estructuración genérica del tiempo es determinante para las condiciones de vida de hombres y mujeres en la ciudad. Según Teresa Boccia,

se trata como un problema subjetivo, es decir, queda dentro del ámbito privado y, por lo tanto, se resuelve en el entorno familiar sin tener en cuenta que el tiempo social condiciona el personal (...). Desde la perspectiva de la vida cotidiana, debemos entender las variables de tiempo y espacio como categorías relacionadas; no podemos dejar de lado la organización espacial de los horarios de actividad ni la estructura urbanística (Col·lectiu Punt 6, 47).

También se evidenció que existen peores conexiones en transporte público conforme el barrio se aleja del centro de la ciudad. El tiempo de espera al transporte público aumenta, y es complicado –a veces imposible– ir andando o en bicicleta de un barrio a otro sin ser atravesado por una autovía o una ancha y larga carretera sin sombra (Polígono Norte, Sevilla Este, Torreblanca, Bellavista, San Jerónimo, etc.). Además, a menudo caminar sola por numerosos espacios me generaba inseguridad,



Fig. 4. Diciembre 2022. Ocho mujeres (y un bebé) esperando al autobús. Avenida Doctor Fedriani, Sevilla.
Fuente: © Reyes Gallegos.

por lo que la libertad para movernos por la ciudad tampoco es la misma según qué género, edad o condición física de las personas (Fig. 4).

Y es que el hecho de caminar le sirvió al género masculino como experiencia inspiradora para imaginar nuevos espacios. En “La Odisea” de Homero, Ulises viaja por todo el mundo y duerme allí donde anochece. Su mujer, Penélope, le espera obediente en casa. Kerouac también era un hombre viajero en un camino de mujeres inmóviles. El fotógrafo de *Blow-up* y tantos protagonistas de clásicos (maravillosos) son hombres, aventureros, con talento, emprendedores o descubridores. Especies de *flâneur* con mujeres-refugios del guerrero, musas o sanadoras. Aún hoy existen países donde, por ley, cultura o miedo, las mujeres siguen recluidas en el hogar o en lugares de reunión habilitados sólo para ellas. Y en cualquier ciudad del mundo, el acceso y uso del espacio público nos sigue limitando en ciertas zonas y horarios por culpa del miedo y el acoso.

Mucho se ha escrito sobre cómo caminan las mujeres, pero poco sobre hacia dónde van.

Dice Rebecca Solnit que “caminar es una forma de resistencia frente al urbanismo sin escala humana” (Solnit 2011, 184). El acto de caminar lleva asociado otros aspectos sensoriales y cognitivos: existen ricas conexiones entre el pensamiento y el cuerpo cuando caminamos. Mecanismos de percepción y asociaciones que reinventan cada lugar cada vez que es caminado. A pesar de lo ignorado que ha estado el papel protagonista de la mujer en la historia del caminar, Dorothy Wordsworth y otras mujeres caminantes conocidas, como Sarah Hazlitt, Flora Thompson o Virginia Woolf han sido fuente de inspiración literaria. También la actitud de muchas mujeres en el espacio público ha tenido un papel trascendental en importantes hechos históricos y políticos, como la marcha de las mujeres del mercado al inicio de la Revolución francesa, las sufragistas o las madres de la Plaza de Mayo, en Buenos Aires.

La discusión que se plantea en este artículo es que caminar por los barrios de la periferia puede convertirse en un acto heroico: las islas de aparcamientos de coches se duplican, y la anchura de viarios también, lo que acelera la velocidad de los coches. En este contexto, y durante todas mañanas, grandes distancias de asfalto, inaccesibles o sin sombra son atravesadas por una generación de mujeres, las primeras pobladoras de estos barrios, que dibujan el paisaje de lo cotidiano y que se me revelaban en todas partes. Son las Dorothy Wordsworth o Flora Thompson de nuestras ciudades. La mayoría de ellas no tienen carnet de conducir, y se desplazan andando o en transporte público. Muchas sólo utilizan la parada de autobús para sentarse y socializar a la sombra –si hay suerte–, porque no encuentran un banco donde sentarse. Ellas empujan cada día sus carros de la compra, los carros de sus nietos o sus propios andadores y sillas de ruedas. Sus itinerarios son los entornos de los pequeños comercios y equipamientos de barrios, y en el camino, la ciudad no se lo pone fácil.

Quien haya paseado con un carrito sabe que éste es claramente un indicador urbano: implica manejar nuevos tiempos y escalas con mucha habilidad, y tener todos los sentidos puestos en la trayectoria. Los obstáculos y límites se perciben de forma exagerada; y se agradece enormemente cualquier gesto hacia el peatón cuando crecen los ruidos y obstáculos; bordes, escaleras y asfaltos sobredimensionados.

En estas circunstancias, quién no repararía en todas las personas con dificultades físicas o cognitivas. Quién no se preguntaría cómo serían las ciudades si las personas cuidadoras, en lugar de haber estado al margen del planeamiento urbano, hubiesen participado en su planificación. Probablemente, habrían antepuesto la vida a cualquier cosa: toda especie animal habría tenido en cuenta su supervivencia y reproducción en el diseño de su hábitat.



Fig. 5. Enero 2023. Mujer tirando del carro. Polígono San Pablo, Sevilla. Fuente: © Reyes Gallegos.

4. *ELLAS EN LA CIUDAD*

Ellas en la ciudad es una generación de mujeres que habitan y cuidan nuestros barrios: principales usuarias del transporte público, de los mercados de abastos, las calles, las plazas, los balcones. De *Ellas* poco se habla en las grandes convenciones sobre el futuro y el medioambiente. Sin embargo, llevan décadas *tirando del carro* y construyendo a diario un patrimonio inmaterial en torno a lo local y al conocimiento de lo cotidiano. Sometidas a unas nuevas leyes del espacio público perdieron su derecho a colonizar el afuera. A pesar de esto, *Ellas* salen y socializan a diario, cuidan de otras personas dependientes, van a todas partes caminando sin encontrar itinerarios accesibles, ni asientos, ni árboles. Avanzan con sus carros de la compra, a algunas les sirven de andador. Y en ocasiones se organizan para reivindicar un barrio más justo para sus hijos e hijas, consiguiendo, como en el barrio sevillano de Alcosa, logros tan importantes como un centro de salud o una biblioteca.

El proyecto *Ellas en la ciudad* propone visibilizar los trabajos cotidianos y ahondar en un patrimonio cultural vivo, que no deberíamos perder, sino cuidar y proteger (Fig. 5).

Ellas en la ciudad también pretende reivindicar una ciudad más amable para facilitar la vida de estas mujeres (y por tanto de todes), hacia un urbanismo más inclusivo, seguro, accesible y habitable. Es decir, hacia un urbanismo feminista que aprenda de *Ellas* para diseñar el futuro.

Ellas en la ciudad propone trabajar por una ciudad más equitativa en todos los sentidos, que ponga la vida en el centro como principal tarea del urbanismo contemporáneo, y, por ende, feminista.

Ellas en la ciudad habla también de sociabilidad, de inclusión y de sostenibilidad, y quiere amplificar las herramientas de estudio urbano más allá de los parámetros cuantitativos, teniendo en



Fig. 6. Marzo 2022-enero 2023. Por orden de izq. a drcha.: San Diego, San Gil, Polígono San Pablo, Parque Alcosa. Sevilla. Fuente: © Reyes Gallegos. Para más información, enlace al video de Ellas en la ciudad: <https://www.youtube.com/watch?v=RR2uDIgGLhc&t=3s>

cuenta la mirada con perspectiva de género, la observación, la historia y la experiencia de cada lugar y cada persona que habita en las ciudades.

El valor cultural que suponen *Ellas en la ciudad* no está en los catálogos ni es reconocido. Pero su papel en todos estos años *tirando del carro* es, para la historia de nuestros barrios, tan clave como el de tantas mujeres que han sido invisibilizadas en nuestra historia.

¿Qué será de las ciudades, de los barrios, cuando *Ellas* no estén? ¿Dónde quedará su patrimonio? ¿Se perderá como sus apellidos? ¿Qué habremos aprendido? (Fig. 6).

REFERENCIAS

- Bauman, Zigmunt. 2007. *Tiempos líquidos*. Barcelona: Tusquets.
- Borja, Jordi y Muxí, Zaida. 2003. *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Calvo Salazar, Manuel. 2020. *MOVILIDAD SOSTENIBLE, El caso de la aglomeración urbana de Sevilla*. Tesis Doctoral. Universidad Pablo de Olavide. Disponible en: <https://rio.upo.es/xmlui/handle/10433/8639>
- Castells, Manuel. 2017. *Otra Economía es posible. Cultura y Economía en tiempos de crisis*. Madrid: Alianza Editorial.
- Col·lectiu Punt 6. 2019. *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*. Barcelona: Virus.
- Delgado, Manuel. 1999. *El animal público*. Barcelona: Anagrama.
- Estudios territoriales. 2020. "Género y urbanismo en España: experiencias y perspectivas". *Ciudad y territorio*, 52(203): 5–12. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.01>.
- Gallegos Rodríguez, Reyes. 2019. "Revertir la función urbanística. Propuestas-ensayos para la ciudad de Sevilla: el Plan Reaviva y la Av. el Greco". *Astrágalo*, 26: 115-140. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7541704.pdf>

- Gehl, Jan. 2003. *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté.
- Guattari, Félix. 1990. *Las tres ecologías*. Valencia: Pre-textos.
- Izquierdo, Rosario. 2013. *Diario de campo*. Barcelona: Caballo de Troya.
- Jacobs, Jane. 1961. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.
- Latour, Bruno. 1993 *We Have Never Been Modern*. Cambridge: Harvard University Press.
- McDonough y Braungart. 2002. *Cradle to Cradle: Remaking the Way We Make Things*. USA: Nort PointPress.
- Moreno, Carlos. 2023. *La revolución de la proximidad*. Madrid: Alianza Editorial.
- Muxí Martínez, Zaida, Casanovas, Roser, Ciocchetto, Adriana, Fonseca, Marta, & Gutiérrez Valdivia, Blanca. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?. *Feminismo/s*, 17: 105–129. <https://doi.org/10.14198/fem.2011.17.06>
- Preciado, Paul. 2023. *Dysphoria mundi*. Madrid: Anagrama.
- Sassen, Saskia. 2003. *Contrageografías de la globalización. Género y ciudadanía en los circuitos transfronterizos*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Sennett, Richard. 2012. *Juntos. Rituales, placeres y política de cooperación*. Madrid: Anagrama.
- Solnit, Rebecca. 2011. *Wanderlust. Una historia del caminar*. Madrid: Capitán Swing.

BREVE CV

Reyes Gallegos Rodríguez. Doctora en Arquitectura por la ETSAS (2017), especializada en urbanismo y paisaje, con más de quince años de experiencia desde una perspectiva ecológica y de género, recibiendo reconocimientos y menciones nacionales por acciones urbanas creativas, proyectos de codiseño de espacios públicos y reurbanización. Ha recibido el Premio COAS Urbanismo 2021 como ideóloga y directora del Plan Reaviva Sevilla, un plan que redactó y ejecutó para la Gerencia de Urbanismo de su ciudad, con el objetivo de mejorar los barrios de la periferia de Sevilla junto a los y las ciudadanas (2015-2020) y que fue también Premio Andalucía de Urbanismo en 2016. Ha sido responsable del Proyecto La ciudad viva (2008-2015), de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, ejemplo pionero de participación y debate ciudadano sobre el futuro de las políticas urbanas con una proyección internacional. Es autora de numerosos artículos de divulgación e investigación.