eldiario.es

¿Cuál es el sujeto urbano de nuestras ciudades?

Una de las aportaciones clave de los feminismos para pensar y construir ciudades más justas ha sido su reflexión acerca del sujeto urbano sobre el que pivota el modelo de ciudad. ¿Para quién están pensadas las ciudades? Los feminismos señalan que las ciudades tienden a diseñarse, a menudo, para individuos independientes y autónomos que trabajan y asumen menores responsabilidades de cuidado. Sin embargo, la naturaleza de la vida humana es fundamentalmente precaria y vulnerable.



Construir ciudades en clave feminista (autor: Jaume Badosa)

MARTA CRUELLS y ANA APARICIO – 16/01/2015

Todos y todas requerimos, en menor o mayor grado, de los demás para subsistir: somos seres interdependientes a lo largo del ciclo vital –en la infancia, la edad adulta, y la vejez-, y por ello necesitamos de espacios y servicios que favorezcan estas relaciones de interdependencia. Las actividades de la (re)producción social vinculadas con esta interdependencia (como comprar, ir al médico, cuidarnos en la enfermedad, relacionarnos, participar en la comunidad y los espacios de juego etc.) tienen una traslación espacial. Según como se organizan las ciudades estas actividades y tareas devienen más o menos fáciles de llevar a cabo, y nos dotan de mayor o menor calidad de vida.

En este sentido, existe una tensión permanente en el planeamiento urbano a la hora de priorizar entre las actividades económicas dirigidas a los cuidados y a sostener la vida de las personas frente a aquellas actividades mercantiles no vinculada con estas tareas de cuidado.

Cuando no se priorizan las actividades de sostenimiento de la vida, se tiende a separar las zonas por actividades (zonas residenciales y zonas de oficinas por ejemplo) y a no prever espacios públicos de calidad, que permitan el juego, la socialización, las relaciones intergeneracionales y culturales. Así mismo, tampoco se dota con suficientes servicios de atención a las personas y con equipamientos municipales de proximidad.

Bajo esta perspectiva económica, en muchas ciudades, además, se prioriza la planificación de la movilidad en base a aquellas personas que se mueven de manera repetitiva casa-trabajo-casa (heredada del supuesto modelo de persona autónoma) cuando una buena parte de la población realiza una cadena de tareas de cuidado a lo largo del día en los que se requiere de muchos más puntos de parada en el recorrido e incluso diferentes modelos de transporte. Pensemos por un momento en algunos de los recorridos que caracterizan la cotidianidad de muchas personas, y en especial de muchas mujeres: casa- escuela- trabajo- médico- trabajo-escuela- compras de proximidad- espacios extraescolares-casa. Para estos recorridos más complejos es fundamental contar con una política de transporte que los facilite.

No obstante, en nuestras ciudades suele prevalecer el vehículo privado y se reserva buena parte del espacio público (calles, aparcamientos, etc.) para tal fin. En Barcelona, por ejemplo, se calcula que un 60% de su espacio público está dedicado al vehículo privado, pese a que tan sólo el 15% de la población utiliza dicho medio de transporte en su día a día. Además, este 15% tienen unas características muy concretas: suelen ser hombres, de mediana edad, con recursos económicos y ocupación en el mercado laboral formal. En cambio criaturas, jóvenes, mujeres y personas mayores se desplazan de forma mayoritaria con transporte público, a pie o bicicleta.

Nuestro contexto, de ciudades mediterráneas, compactas, diversas y multifuncionales es comparativamente más amable que otros modelos urbanísticos mucho más dispersos, zonificados, dependientes del vehículo privado, expandidos en el territorio, y mucho más consumidores de recursos. Esto no quita, que quede mucho por hacer al respecto. En los últimos años la ofensiva neoliberal está presionando para una aceleración de la privatización del espacio público y del ejercicio de unos determinados usos del espacio común en beneficio de los intereses económicos de una minoría cada vez más reducida. Algunos impactos evidentes de esta lógica son: la no planificación de espacios públicos en los nuevos desarrollos de las ciudades debido al predominio de la lógica especulativa; el abandono y poco mantenimiento de estos espacios públicos en los casos en que se considera que no generan valor; la conversión del espacio público en terrazas, bares, aparcamientos y stands publicitarios; o la proliferación de centros comerciales como sustitutivos mercantilizados de la vida comunitaria.

Para contrarrestar esta tendencia neoliberal, las reflexiones feministas nos ayudan a repensar las ciudades en clave de justicia urbana. Debemos cuestionarnos cuáles son los intereses que se defienden en la configuración del espacio urbano, y a qué ciudadanos/as se está dando mayores garantías o privilegios para desarrollarse. De igual modo, es indispensable reconocer que quien habita en el territorio es quien mejor lo conoce y quien en consecuencia puede emprender dicha transformación. La participación de la pluralidad de habitantes urbanos, y aún diríamos más, la cogestión y co-diseño en el diseño de la ciudad, junto a la administración, será imprescindible para desbordar cualquier intento de construir la ciudad para un único sujeto urbano privilegiado.