

Emergencias urbanas. Madrid, ciudad de ciudades: cuidados, autonomía y comunidad



Oihane Ruiz/Laura Martínez

Subtítulo: *Formas y funciones para la transformación de la ciudad desde parámetros de proximidad*

Desde la cooperativa de investigación SILVESTRINA realizamos el estudio de las espacialidades y de la morfología de las “arterias” de la ciudad de Madrid

Desde múltiples esferas, se ha señalado que la pandemia y su gestión han agudizado las brechas de género, raza, clase y edad (Pineda Huertas, 2020; Plaza Casares, 2020). En el caso de Madrid estas brechas se agudizan de manera georeferenciada en un contexto urbano donde la crisis del modelo de ciudad, basado en la movilidad obligada y la segregación de usos, se ha evidenciado como mal vivible para la mayor parte de la población de los barrios del sur de la ciudad.

Desde la cooperativa de investigación SILVESTRINA realizamos el estudio de las espacialidades y de la morfología de las “arterias” de la ciudad de Madrid, para ordenar, analizar y ver las funciones sociales de sus formas en este contexto.

Para ello, se ha trabajado en GIS generando una nueva cartografía que refleje las funciones sociales de la “forma” de ciudad existente. Se ha generado un mapa, donde las “arterias” de la ciudad aparecen desde su vocación más vital y articulan un modelo de transformación del espacio público madrileño, basado en la recuperación de la calle como espacio de vida y proximidad; un modelo en el que otra gestión de emergencias-crisis sería posible basándose en un espacio público no segregado, donde se prioricen los cuidados comunitarios (Orozco, 2011). Este análisis se suma a las propuestas enunciadas, en el marco del análisis crítico del modelo de “ciudad moderna”; desde la defensa de modelos de ciudad basados en la proximidad y la mezcla de usos de Jane Jacobs (1963) a elaboraciones de colectivos e investigadoras del contexto del Estado Español (Arias y Muxi, 2018; Carrasco, 2019; Colectiu Punt6, 2020; Hiria Kolektiboa, 2010).

En estos dos últimos años de alertas sanitarias ha emergido la necesidad de espacios amplios y

de calidad en las ciudades. Ha quedado en evidencia el escaso ancho de las aceras y la falta de espacios de paseo y encuentro amplios donde cruzarse manteniendo la “distancia social” exigida. Tras las semanas de encierro obligado en las casas, una de las primeras restricciones de movilidad, impuesta a los más de tres millones de habitantes (empadronamiento oficial) de los barrios de Madrid, consistió en reducir el radio de movilidad a 1 kilómetro entorno a la residencia. Esta medida implícitamente eliminó la necesidad del uso del coche para los desplazamientos cotidianos autorizados: compras, visitas a centros de salud o paseos en franjas horarias por edad. La población habitó durante unas pocas semanas una ciudad sin tráfico de coches. En este tiempo las calles eran un escenario de coches aparcados y calzadas vacías que puso de relieve la cantidad de espacio público dedicado a la circulación y el aparcamiento de los coches (espacio público de uso privativo).

El estudio del caso que planteamos parte del análisis de los principales hitos en la gestión de la pandemia, en sus dimensiones espaciales y temporales, en el contexto urbano de la ciudad más poblada del Estado español.

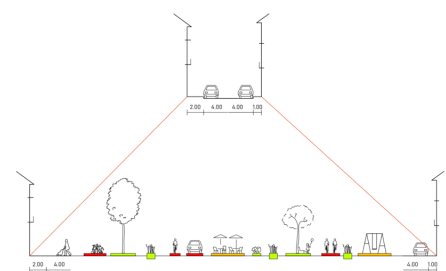
“ **¿Y si las calles fueran espacios disponibles para el desarrollo de las actividades de vida cotidiana?**

En ese proceso aparece la pregunta: ¿Y si las calles fueran espacios disponibles para el desarrollo de las actividades de vida cotidiana, es decir, infraestructuras públicas de cuidado comunitario?

En este estudio de caso, indagamos sobre tres indicadores seleccionados desde la perspectiva de los cuidados: la morfología de la red viaria, la distribución y las características de la población y la dotación de equipamientos de cuidados.

Análisis de la morfología de la red viaria

La distancia social ha planteado nuevas necesidades en los anchos de acera. Del estudio de caso de Madrid se deduce que las vías con ancho inferior a 11 metros (con acera y calzada en diferentes plataformas) no garantizan el paso peatonal o en silla de ruedas en condiciones adecuadas. Para poder garantizar la adaptabilidad y habitabilidad de estas calles “estrechas”, bastaría con transformar la plataforma con segregación de usos en plataforma única. El gráfico inferior muestra el abanico de posibilidades de sección funcional de calle.



¿Calles estrechas?
SILVESTRINA.COOP 2021



Elaboración: SILVESTRINA.COOP 2021
con datos de <https://datos.madrid.es/>

Las calles de 11 metros, o menos, suponen un 16% de la longitud vial total de la ciudad. Estas calles coinciden con tejidos urbanos densos y complejos y están distribuidas de forma heterogénea en el territorio municipal como muestra la siguiente figura, donde aparecen en azul junto al sistema viario general o estructurante, en rojo.

Análisis desde indicadores de densidad habitacional

Se han identificado las áreas de más densidad de población/residencias, donde se concentra la mayor necesidad de espacios de paso, encuentro, juego, acceso a portales, etc. En la próxima figura aparecen sombreadas en azul claro las áreas residenciales densas [1] y en gris oscuro las muy densas [2].

Análisis desde la red de equipamientos de cuidados

Se han señalado equipamientos e infraestructuras de cuidados: escuelas y colegios con círculos y las residencias de mayores con triángulos. Con esta capa de equipamientos se pretende realizar la lectura de posibilidades de la “ciudad de cercanía” en el contexto madrileño.

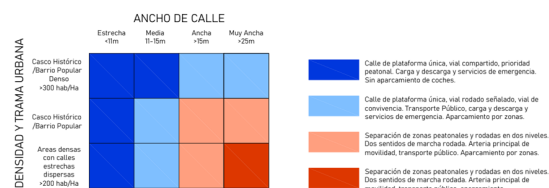
La cartografía de calles estrechas, densidades habitacionales y equipamientos e infraestructuras de cuidado revela una sólida base para la producción de una ciudad centrada en la proximidad y el cuidado: aunque no todos los barrios cuentan con equipamientos analizados, estos se encuentran distribuidos por toda la ciudad, y las calles estrechas coinciden con zonas densas o muy densas. Este análisis revela la existencia de nodos articuladores de la vida cotidiana asociados a áreas de la ciudad construidas con lógicas anteriores a la ciudad moderna, cascos históricos medievales o arrabales informales donde la proximidad y la movilidad peatonal tuvieron prioridad en su fase de conformación. Este patrimonio urbano supone una oportunidad de cambio de modelo: la transformación de estas calles estrechas permitiría constituir una red para la vida cotidiana de espacios de cuidado público y comunitario.



Densidad y equipamientos. Elaboración propia con datos de <https://datos.madrid.es/>

Como primer elemento necesario se propone una intervención en las calles en función de su localización: en casco o barrio popular histórico muy denso, en casco o barrio popular histórico, o en áreas densas con calles estrechas dispersas. Como se observa a continuación, se ha elaborado una matriz de actuación en la que a cada tipo de vía, en función de la trama y la sección, se adjudica una intervención. Todas las calles estrechas pasan a ser de plataforma única

compartida y prioridad peatonal sin aparcamiento o con aparcamientos puntuales.



Matriz de transformación de calles.

Elaboración: SILVESTRINA 2021

Los proyectos de peatonalización promovidos por el Ayuntamiento de Madrid en los últimos años han sido criticados por: ahondar las brechas de clase; aumentar las desigualdades centro-periferia; facilitar procesos de gentrificación comercial y residencial; fomentar la turistificación de los centros urbanos; generar espacios públicos por y para el consumo (Gonzalez, 2019; Álvarez, 2015). Se parte de estos análisis para superar esas estrategias parciales y consolidar un modelo de transformación del espacio público de alcance para toda la ciudad, y que se oriente a la protección de las actividades de cuidados.

Madrid no ha sido resiliente a la crisis pandémica, pero su configuración material puede adaptarse fácilmente transformando sus calles, conformando así una red de espacios públicos para la convivencia barrial. El mapa del posible Madrid Poscovid, que se muestra en la figura 1, nace de sus calles y demuestra que es posible revertir el modelo centro-periferia funcionalista actual hacia una ciudad polinuclear, compleja y resiliente.

NOTAS

[1] Secciones censales densas (más de 200 hab./Ha) según datos del INE (Atlas Experimental, 2018).

[2] Secciones censales muy densas (más de 300 hab./Ha) en barrios muy densos (más de 300 hab./Ha) según datos del INE (Atlas Experimental, 2018).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ÁLVAREZ, D. (2015). *Inversión, infraestructuras e imagen en la producción del espacio de centralidad en Madrid*. Ciudades, (18), 163-181.

ARIAS, D., & MUXÍ, Z. (2018). *Aportaciones feministas a las arquitecturas y las ciudades para un cambio de paradigma*. Hábitat y Sociedad, (11).

CARRASCO, C. (2019). *El trabajo de cuidados: historia, teoría y políticas*. Los libros de la Catarata.

COL.LECTIU PUNt6 (2019). *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios*

de vida. Barcelona: Virus Editorial.

GONZÁLEZ, R. (2019). *Impactos de la priorización peatonal sobre el comercio y los servicios a pie de calle. Ejes comerciales de la ciudad de Madrid: gentrificación comercial y pérdida de complejidad urbana*. Territorios en formación, (15), 149-170.

HIRIA KOLEKTIBOA (2010). *Manual de análisis urbano. Género y vida cotidiana*. Victoria-Gasteiz: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia.

JACOBS, J. (1962). *The Death and Life of Great American Cities*, New York: Random House.

OROZCO, A. P. (2011). *Crisis multidimensional y sostenibilidad de la vida*. Investigaciones feministas, 2, 35.

PINEDA HUERTAS, C. (4 de octubre de 2020). *Madrid y las discriminaciones del coronavirus: la casa*. El Salto. Recuperado el 1 de marzo de 2021 de <https://www.elsaltodiario.com>.

PLAZA CASARES, S. (2020). *Mujeres contra el covid-19: los aplausos eran para ellas*. El Salto. Recuperado el 1 de marzo de 2021 de <https://www.elsaltodiario.com>.

REFERENCIAS CURRICULARES

Oihane Ruiz Menéndez es Arquitecta por la ETSASS (2004), con postgrado en urbanismo y ordenación del territorio (IVAP), y estudios en teoría feminista. Fundadora del colectivo urbanista feminista Hiria Kolektiboa (2002-2012), del grupo de arte-feminista Pripublikarrak (2007-2009), del Estudio SF38 (2008) con el que ganó el concurso para transformación de la plaza Corazón de María de Bilbao (2009). Ha asesorado a múltiples administraciones en la implantación de objetivos marco de igualdad de oportunidades para mujeres y niñas en políticas urbanas o de ordenación del territorio (seguridad, movilidad, sostenibilidad, participación, etc.) en el contexto estatal, europeo y latino americano. Ha participado en múltiples foros de debate y cursos de investigación y trabajo como experta en Urbanismo y Arquitectura feminista. Pertenece al HUB de género de ONU-Habitat. Tiene experiencia en redacción de planeamiento general y de Desarrollo, y en edificación y proyectos de urbanización en espacio público. Ha trabajado como responsable de urbanismo en Administración Municipal. Es socia fundadora de SILVESTRINA s.coop.mad (2018 >), cooperativa sin ánimo de lucro dedicada a la promoción de proyectos de I+D+i ligados al estudio de los metabolismos urbanos y territoriales, así como a la proyección de transformaciones productivas y reproductivas. Actualmente es la responsable de proyectos y proyecciones territoriales en la cooperativa (<https://silvestrina.es/>), donde coordina líneas de trabajo relacionadas con la activación del patrimonio (natural, histórico, industrial, material-inmaterial, etc.), promoción de la movilidad sostenible y el desarrollo de investigaciones ligadas a procesos metabólicos territoriales.

Laura Martínez Alonso es Urbanista e investigadora en ordenación territorial, urbanismo y proyectos urbanos, desde una perspectiva de género y ecología urbana. Arquitecta por la Universidad Politécnica de Madrid, obtuvo el premio PFC BEAU, Alternativas en la Bienal Española

de Arquitectura y Urbanismo de 2016 con el proyecto fin de carrera «Hábitat en Casablanca». Cuenta con un Máster en Estudios Urbanos desarrollado en 4 ciudades (Bruselas, Viena, Copenhague y Madrid). Su trabajo de fin de Máster, centrado en el urbanismo de austeridad en la ciudad europea, obtuvo en 2017 el Premio de investigación de Economía Urbana de Madrid. Tiene experiencia en proyectos de diseño urbano y urbanismo estratégico en Bruselas y Madrid. Desde 2020 trabaja en proyectos y proyecciones territoriales en la cooperativa (<https://silvestrina.es/>), donde desarrolla proyectos de movilidad sostenible y activación de patrimonio histórico.

Secciones: **Monográfico**, **Sociedad**