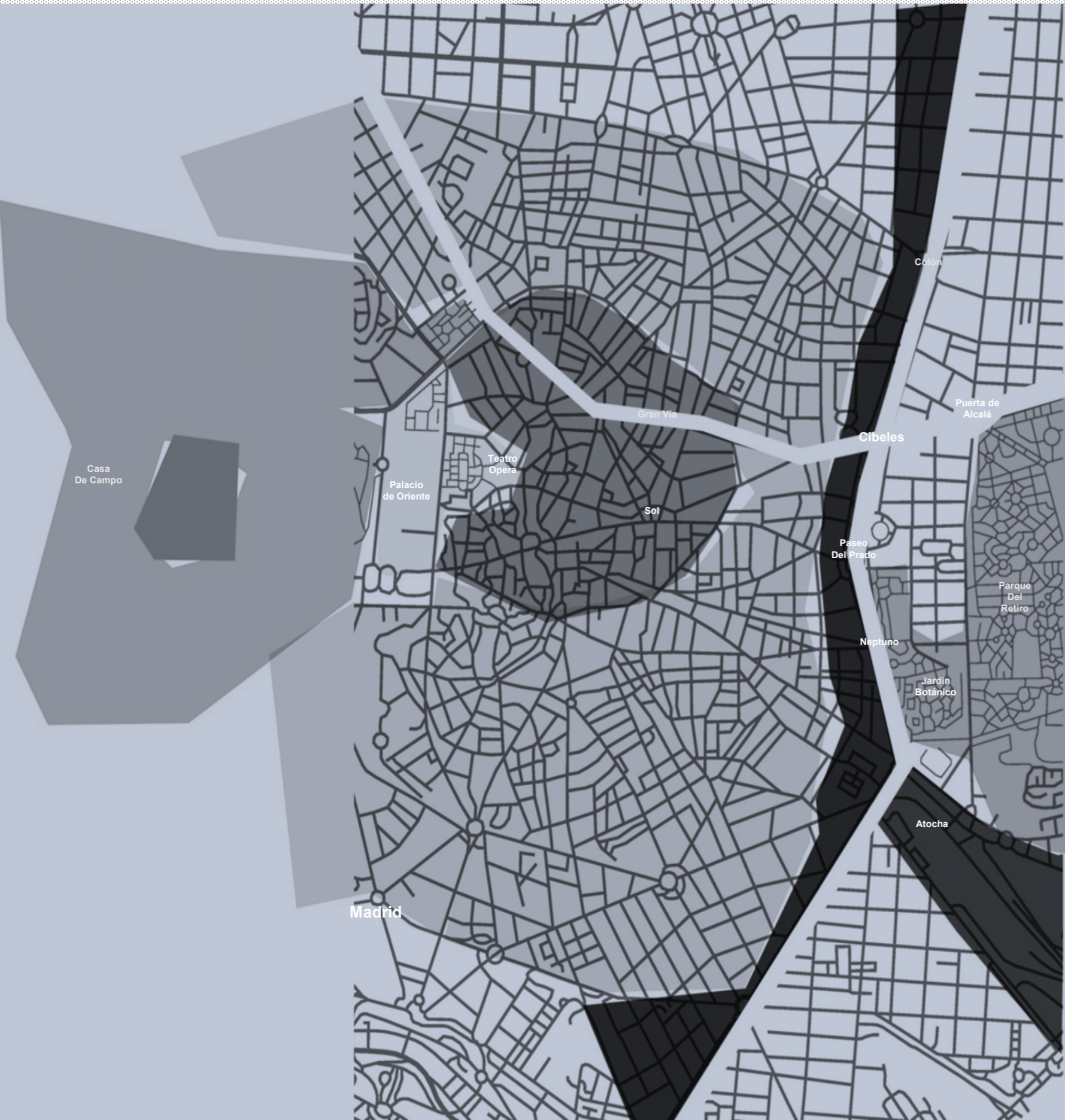


Arquitect@s &Co



**Desigualdad  
Movilidad  
y Territorio**

# Arquitect@s &Co

El transporte de un territorio determina sus oportunidades de conectar con otros entornos urbanos y, por extensión, de hacer que sus habitantes accedan a nuevos espacios sociales. El transporte es un vehículo de socialización y progreso. Ese es el tema de esta segunda entrega de “Arquitect@s & Co”.

# Arquitect@s &Co



Eduardo Solana Arquitecto



Eiman Al Sakha Urbanista



Eva Gómez Fontecha Periodista



Iván Iturbe Arquitecto



Pascu Fontela Delineante Proyectista BIM



Julián Baena Arquitecto



Francisco Astorga Arquitecto

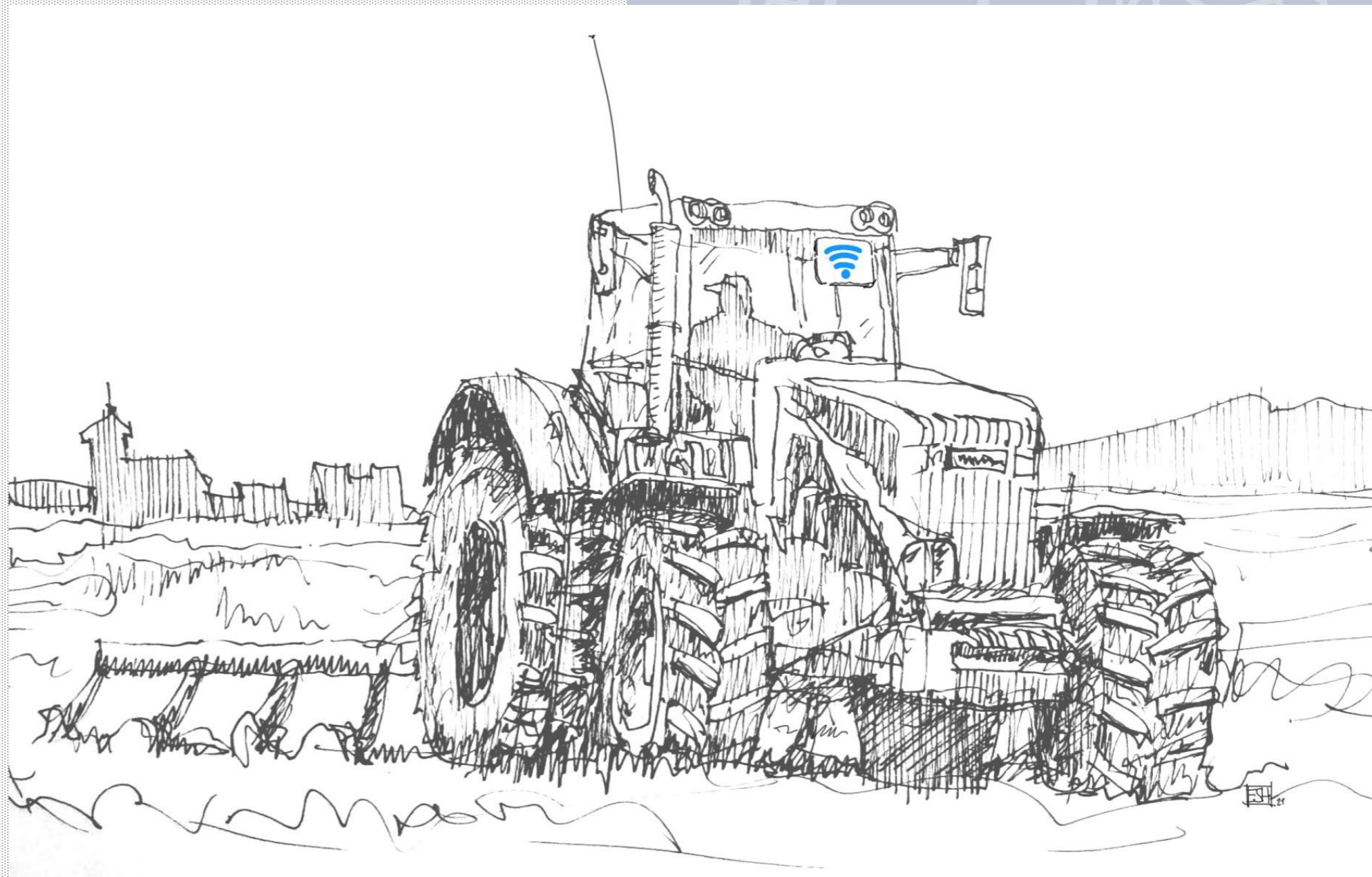
Esto es lo que pensamos

# Colonos digitales

Para un arquitecto observador, el drama de la España vaciada, más allá de los problemas sociales y humanos, es un enorme desperdicio de recursos. Al campo lo amenaza desde hace años la despoblación, el envejecimiento, el descenso de la renta disponible, la imposibilidad de proporcionar los servicios mínimos; y el patrimonio edificado —los pueblos—, en consecuencia, se degrada.

Pero en las ciudades también hay problemas. En la época dura de la pandemia se ha visto cómo los barrios con rentas más bajas de Madrid sufrían los efectos más virulentos de la enfermedad. Las causas no están claras, pero es evidente que el hacinamiento, fruto de la falta de ingresos que den acceso a viviendas más amplias, no ha ayudado precisamente a contener el virus. Ventilación, espacio, acceso al sol y al aire libre son los principios de los urbanistas del siglo XIX que, dramáticamente, han reclamado su protagonismo histórico una vez más. Estas necesidades no se acaban en el Covid; es imprescindible abordar el debate de la renovación del parque inmobiliario.

Eduardo Solana . Arquitecto





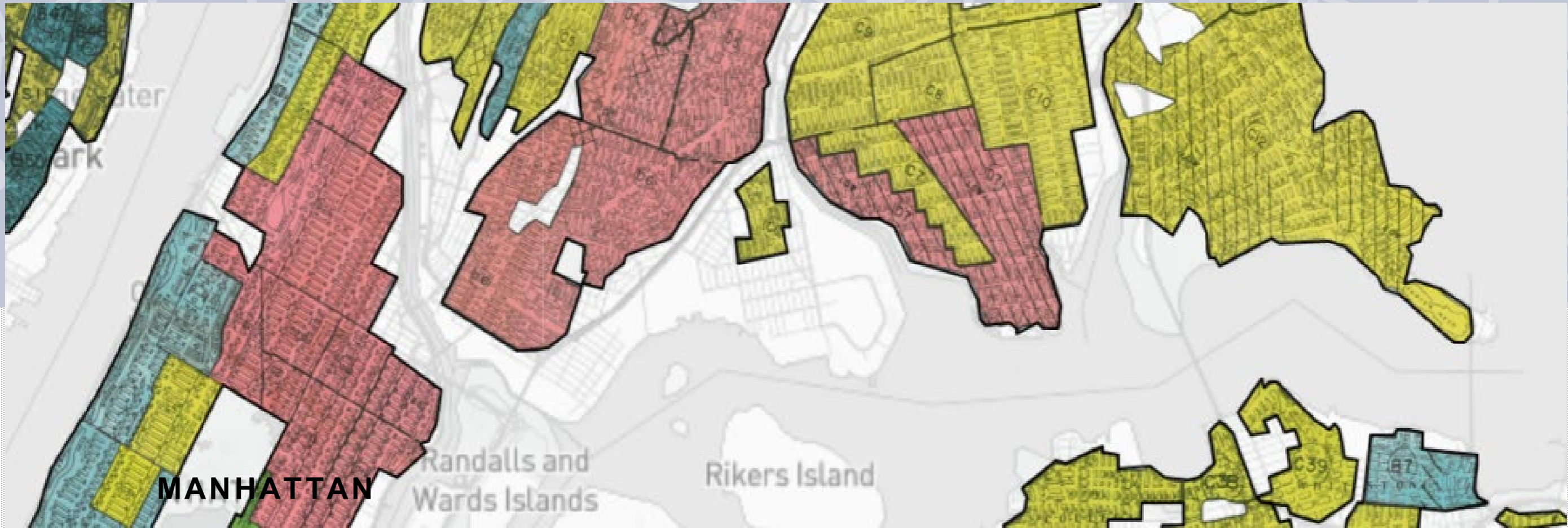
Este debate suele empezar y acabar en la aprobación de una normativa más exigente. Pero da igual las veces que actualicemos el CTE: podremos construir edificios de nueva planta luminosos, protegidos contra el radón y con cero emisiones, pero si no metemos el bisturí en los barrios más desfavorecidos —los que tienen peores viviendas—, los problemas se seguirán acumulando debajo de la alfombra. Por desgracia, las actuaciones higienistas sobre las viviendas colectivas de las grandes ciudades son, casi siempre, inviables. Los motivos son varios; el principal, el económico (baja renta de los propietarios o de los inquilinos que permita las obras de mejora), pero también la compleja estructura de la propiedad, que dificulta tomar decisiones.

Mientras tanto, en los pueblos, el agua se filtra entre las tejas rotas, cala los muros de tapial o de ladrillo, pudre los rollizos que soportan la cubierta; arruina, al fin, las casas viejas que, muchas veces con una inversión pequeña, podrían ser viviendas unifamiliares capaces de aportar una calidad de vida mejor a muchas familias que habitan un piso interior de cuarenta metros cuadrados en Vallecas o Entrevías. "Lo que pasa", se replicará, "es que la gente vive donde se encuentra su puesto de trabajo". Esto es cierto: pero cada vez son más los trabajos que no ocurren en ningún sitio, porque habitan en el mundo digital.

En los momentos de optimismo, uno fantasea sobre familias que vuelven a colonizar los pueblos, aliviando también la presión sobre los centros de las ciudades. Ese *sprawl* benéfico, esos colonos armados solamente con un enchufe y un punto de acceso a Internet, traerían quizá un cierto reequilibrio en la ocupación del territorio, y puede que una nueva vida para las casas de nuestros abuelos.

# Planificación urbana y regional como *deber cívico*

Eiman Alsakha Alshaikh . Arquitecto & Urbanista



En muchas ciudades encontramos reminiscencias de la zonificación racial y política. En los Estados Unidos, estas líneas rojas discriminatorias dieron forma a muchas ciudades importantes. La negación sistemática de inversión en áreas de minorías étnicas o políticamente peligrosas condujo a su deterioro debido a la presencia de carreteras u otras infraestructuras urbanas.

Buen ejemplo de ello es el plan de carreteras y puentes propuesto por Robert Moses para Nueva York. El libro “The Power Broker” arroja luz sobre cómo este plan de la década de los 60’ favorecía a los automóviles sobre el transporte público. También nos cuenta sobre las comunidades de minorías que quedaron atrapadas o totalmente desplazadas a consecuencia de este plan.

Los vecindarios más pobres de Nueva York aún sufren las secuelas de este plan medio siglo después de su realización. Las comunidades minoritarias del Bronx padecen un porcentaje muy alto de asma como resultado de quedar atrapadas en zonas de alto tráfico de camiones o de estar ubicadas junto a puentes y carreteras.

Otro ejemplo de zonificación política lo encontré durante esta pandemia cuando decidimos trasladarnos a vivir a un pequeño pueblo en el interior de Galicia. Al principio, me sentía feliz de estar lejos de la gran ciudad que es Madrid, lejos también de todo el terror que nos había traído la pandemia. Alquilamos una casa de dos pisos con jardín por un precio inferior al que se pagaría en una gran ciudad. Lo que no percibí es que aquella vivienda era una de las pocas casas unifamiliares antiguas ubicada junto a la Carretera Nacional N-525.

Ese tramo de la carretera conforma la avenida principal del pueblo y en ella se pueden encontrar algunos restaurantes y edificios de apartamentos multifamiliares. El lugar es famoso por sus negocios ganaderos y agrícolas, y me sorprendió ver y escuchar un flujo incesante de camiones que transportaban ganado y productos agrícolas a diario. Durante las dos primeras semanas nos sentimos como si estuviéramos oliendo el tubo de escape de un camión las 24 horas del día, los siete días de la semana. La triste realidad es que nos acostumbramos después de unas semanas de estar instalados allí.

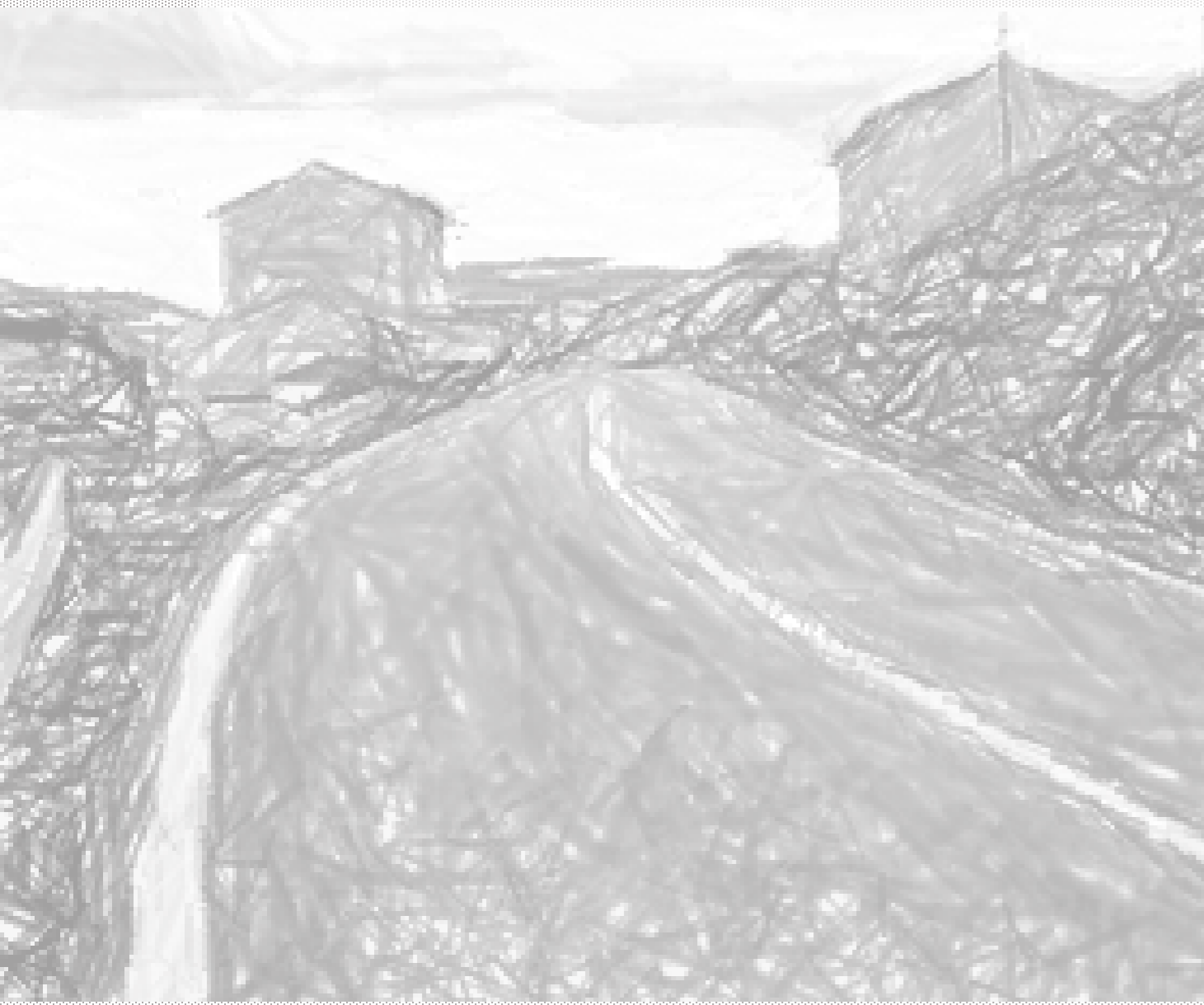
Muchas personas nos decían que sin el tránsito de esos camiones, los negocios y la vida no hubieran florecido en aquel pequeño pueblo. Se daba por sentado que nada mejor se podría hacer, que no era posible una planificación política o urbanística en pueblos con una situación similar.

La lista de países y ciudades influidos por este tipo de planificación regional insensible es interminable.

Me vienen a la cabeza un par de pensamientos que todos deberíamos tener en cuenta como ciudadanos y como profesionales del diseño. El primero, en un sentido más amplio, es que la participación civil individual es clave para crear y reformar los planes urbanos y regionales que tenemos. Elegir mediante nuestro voto a funcionarios con un programa adecuado es primordial para tener comunidades saludables a largo plazo.

El segundo, a una escala menor, es que como diseñadores urbanos *debemos* generar un diálogo continuo que promueva desarrollos reflexivos de usos e ingresos mixtos que tengan en cuenta a distintos tipos de consumidores y residentes.

¡No somos sólo creadores de una estética para la ciudad!  
¡Contribuimos a preservar el Medio Ambiente y la Salud Pública!





# Seamos críticos, seamos ciudadanos

Eva Gómez-Fontecha . Periodista



Hace unos días leí algo me dejó en *shock*: “las personas debemos de dejar de ser consumidores y transformarnos en ciudadanos”. Quien así se expresaba era Christiana Figueres, responsable de la lucha contra el cambio climático de Naciones Unidas hasta 2016. La antropóloga costarricense traspasaba en aquella entrevista los límites de la corrección política al afirmar que “ningún cambio económico, social, político, que haya sido grande, como tiene que ser éste, se ha dado sin cierta desobediencia civil pacífica en las calles”.

Este pensamiento me parece clave para combatir el problema de la desigualdad en el mundo. Si tomamos conciencia de nuestro poder ciudadano y articulamos los medios para expresarnos de forma constructiva, nuestro latir llegará a las instancias del poder, ergo podremos aspirar a que nuestras demandas se satisfagan.

Alzar nuestra voz ciudadana me parece imperativo, mucho más en estos momentos en que se habla incluso de una crisis civilizatoria. Y aquí me alinee sin dudar un minuto con Grace Paley, escritora coetánea de Jane Jacobs quien “no entendía la desobediencia civil como un acto agresivo sino como la manifestación de aquello para lo que no se debe pedir permiso, por la sencilla razón de que es justo”.

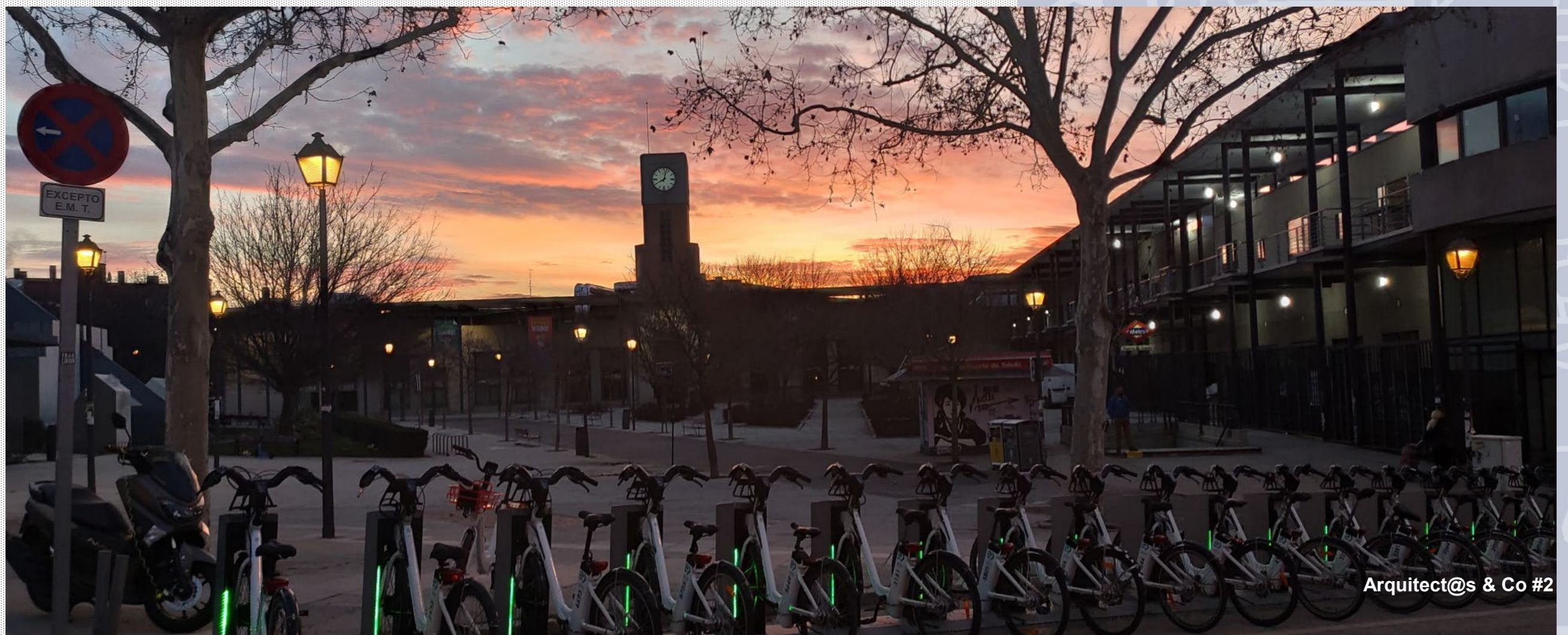
Sostenibilidad es la palabra fetiche de toda buena gobernanza y cuando pensamos en ella se nos representa con toda nitidez el Medio Ambiente, deshielo, playas contaminadas por el plástico, animales amenazados y cosas por el estilo. Sin embargo, a estas alturas de la película el concepto sostenible tiene matices sociales incuestionables como son la integración étnica, la accesibilidad o la universalidad de la educación y la sanidad, por ejemplo. Este matiz social es un nuevo brote vertebrador de una sociedad más justa y más cohesionada.

Aprovechemos el impulso de cooperación nacido al calor de esta pandemia para establecer redes de comunicación social y expresar lo que necesitamos. Los datos y los buenos gobernantes deberían hacer el resto.

En este nuevo escenario, la movilidad fomentada por el transporte público tiene un importante papel como ascensor social y de conexión interterritorial. **Juan Marsé**, el autor barcelonés, describía en “Últimas tardes con Teresa” cómo su personaje principal, el pijoaparte, robaba vehículos para llegar hasta el centro de Barcelona y poder encontrarse con su amada. Hoy no sería una pulsión romántica sino social, laboral, recreativa (llámalo equis) la que nos mueve cada día de un lado para otro. El transporte público debe dejar de ser un arma electoral de primera magnitud para convertirse en un instrumento real de conexión entre personas, sin importar su clase o su territorio.

Los ciudadanos debemos organizarnos y vehicular nuestras inquietudes. Suscribo con los ojos vendados el papel de las plataformas de participación ciudadana como ecomovilidad.com o los Foros Locales donde los ciudadanos exponen sus necesidades de movilidad y las hacen llegar hasta sus Ayuntamientos. La movilidad es uno de los instrumentos de información e igualdad entre territorios, y si no funciona, tendremos que decirlo en las urnas.

Alto y claro.



# Proyectando *Sostenibilidad*

Ivan Iturbe . Arquitecto



La desigualdad es un hecho natural desde el mismo instante en que nacemos. Llegamos a este mundo en un lugar concreto y en un entorno determinado que no tuvimos oportunidad de elegir. En ese sentido, todos los seres vivos somos iguales: buscamos adaptarnos al entorno que nos toca. Pero el ser humano se diferencia del resto por su capacidad de poder establecer su voluntad y proyectar su futuro sin rendirse a que, necesariamente, el destino le marque su camino.

La necesidad define el destino y nos hace diferentes unos a otros: no todos tenemos las mismas necesidades por aquello de “que no es más rico quien más tiene, sino el que menos necesita”, y no todos necesitamos lo mismo. Lo que sí buscamos todos es el bienestar, algo a lo que aspiramos de forma natural. Y es la búsqueda del bienestar en todos los sentidos, la que nos hace evolucionar.

La Arquitectura, y en particular el Urbanismo, busca planificar el territorio de forma que permita esa evolución, y trata de hacerlo de una forma razonable y eficiente, aunque no siempre lo logremos.

La tecnología con sus herramientas nos permite resolver los problemas que se interponen en nuestro camino a la hora de lograr nuestros planes, pero los avances tecnológicos muchas veces avanzan más rápido que nuestras propias aspiraciones. Todo ello nos conduce, en ocasiones, a poner antes lo posible a lo razonable. Y eso hace que, en muchos casos, desarrollemos soluciones desproporcionadas o nada razonables porque podemos hacerlo. Somos capaces de irnos de vacaciones al otro extremo del planeta simplemente porque la movilidad actual y nuestra economía nos permiten hacerlo sin pararnos a pensar si ese rincón idílico que buscamos tan lejos quizá lo tengamos igual o mejor a pocos kilómetros de nuestra casa. La idiosincrasia de cada cual hace que nuestras diferencias aumenten porque los deseos de unos acarrearán la marginación de otros. En el fondo, la riqueza, como sucede con la energía, ni se crea ni se destruye.

La clave está en alejarnos del pensamiento individualista, casi siempre egoísta, y recuperar el sentido común. Debemos utilizar la tecnología en beneficio colectivo y olvidar cualquier desarrollo que no sea capaz de demostrar que tiene sentido hacerlo para todos. Hay que dejar de comprar aguacates de otro continente cuando los tenemos aquí mismo; un precio más elevado es la condición que debemos asumir si aspiramos a un mundo cada vez más razonable.

Solamente seremos capaces de lograr ese objetivo si nuestros planteamientos los hacemos de forma sostenible, es decir, de forma que la satisfacción de nuestras necesidades no comprometan la capacidad de desarrollo de las generaciones futuras. Si somos capaces de vivir hoy pensando en mañana, podremos construir y desarrollar, poco a poco, un entorno cada vez con menos diferencias.



# Deliberaciones desde la banca de un parque...

Julián Baena . Arquitecto



Después de comer, Elena suele ir al parque a tomarse un café, sentarse en la banca junto a la fuente a fumar un piti y contemplar lo que pasa a su alrededor. Ayer, al buscar su lugar en el parque, se percató que había alguien en su lugar haciendo exactamente lo mismo que ella.

Con timidez, Elena se acerca y observa que la mujer viste con elegancia, seguro que es de una clase social más alta y está allí por razones diferentes. Ambas comparten la misma banca, fuman y disfrutan la tranquilidad del entorno.

La concepción política y social de los espacios públicos dentro del marco urbano y la arquitectura en la ciudad contemporánea han evolucionado notoriamente en las últimas cinco décadas en respuesta a la consciencia y transformación social de las nuevas generaciones de ciudadanos que cada vez desarrollan más acciones para señalar la creciente desigualdad social. La idea de politizar el espacio público, o mejor, que el espacio público conserve el carácter político de una sociedad no es nueva. Desde la antigüedad, en Grecia y Roma, la ciudad (y su espacio público) fue el espacio privilegiado para la política y la vida social y económica, es decir, para el ejercicio deliberativo en torno al poder y a la organización de todos los elementos sociales.

Independiente del carácter social-político de la plaza pública - o del espacio público en general-, la arquitectura tiene a futuro un papel fundamental en la supresión de las desigualdades sociales, ya que posee la visión y el pensamiento democráticos de crear espacios más incluyentes.

Los edificios públicos tienen el reto de fomentar las prácticas democráticas en sus espacios y a la vez la función ética de renovar el carácter social y progresista de la arquitectura para las nuevas generaciones. Pero a la vez también tienen la misión de albergar la convivencia digna y amable de todos los ciudadanos y referenciar la fuerza simbólica de estos lugares/no-lugares en la estructura política, social, económica y cultural de las ciudades.

A diferencia de éstos, los edificios privados (centros comerciales, galerías, museos, etc.) se abren al público con la intención “equivoca” de acentuar la participación ciudadana y la inclusión social, aunque el resultado no es más que la interacción espacial bajo la influencia de un producto o marca comercial (operador) donde la desigualdad social se hace más notoria ya que estos espacios están predispuestos, controlados y son, en cierta forma, excluyentes social y políticamente. Como arquitectos, no podríamos referenciarlos como ‘espacio público’ debido a la carencia del contenido ético y político en ellos, y por ello recurrimos a nuevos conceptos o *velos* como es el caso de las ‘experiencias’.

Las políticas urbanas y de movilidad dentro de la ciudad y desde la periferia han ayudado a que los límites y distancias sean cada más *difusos* entre territorios (entendidos como delimitaciones geopolíticas con características políticas, económicas, culturales y sociales particulares). La movilidad -como herramienta urbana- ha ayudado a que se diluyan los límites y condicionantes en el uso de los espacios públicos a lo largo de los territorios. El acercamiento de la periferia al centro de la ciudad y viceversa hace que la *interterritorialidad* cuestione la demagogia histórica que les ha llevado a la exclusión de años atrás, así como a la inclusión de nuevos valores como instrumentos participativos dentro de la concepción de ciudad.

Las nuevas condiciones y las tendencias sociales y políticas en la manera de percibir el espacio urbano han hecho que -como en el caso de Elena- la integración social logre contener las tensiones y desencuentros ocasionados por la alta fragmentación social y espacial de las ciudades.



# La importancia del buen *transporte* público

Pascu Fontela . Delineante Proyectista BIM

En esta época que nos está tocando vivir, donde casi inconscientemente todos tenemos la precaución de evitar las aglomeraciones, *uno de los medios de movilidad más controvertidos es el transporte público*. Sin embargo, es innegable la importancia de éste a la hora de garantizar la accesibilidad de todos los estratos sociales, de aumentar la competitividad, el desarrollo comercial y la actividad económica de un municipio, y, por supuesto, su alto valor medioambiental.

Las ventajas que tiene desplazarse en vehículo privado son innegables, pero también crecen sus desventajas. La peatonalización de las ciudades y las medidas, cada vez más comunes, orientadas a disminuir la contaminación pueden convertir un trayecto en coche en una auténtica aventura. Todo esto sin hablar de los temidos atascos y la proliferación de zonas de aparcamiento regulado. Aparte de esto, tener un vehículo propio no está al alcance de todo el mundo. Su precio y el coste de su mantenimiento, además de otros gastos como el combustible consumido en cada desplazamiento y los posibles gastos de aparcamiento, lo convierten cada vez más en un artículo de lujo.

La existencia de una buena red de transporte público tiende a favorecer la equidad social. Podemos decir que disponer de una comunicación fluida y lo más directa posible entre el lugar de trabajo y los espacios de ocio y residencia puede mejorar significativamente nuestra calidad de vida.

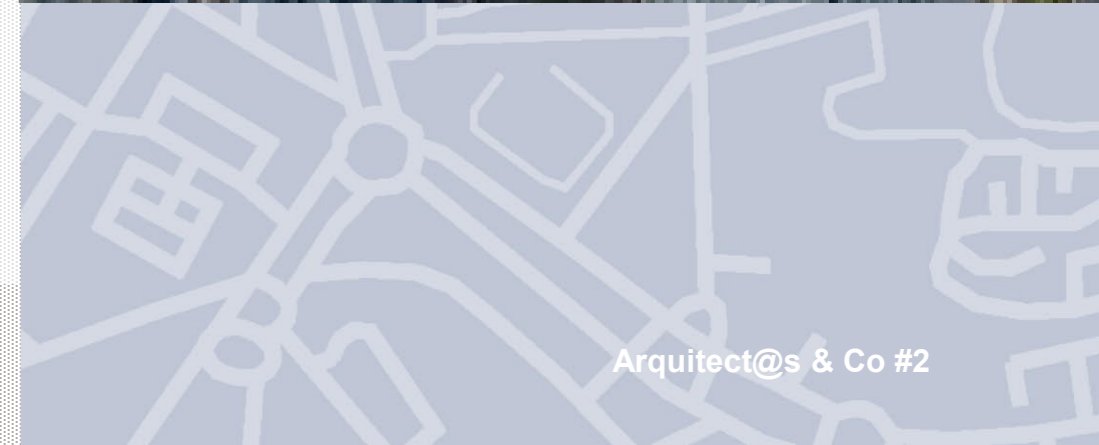
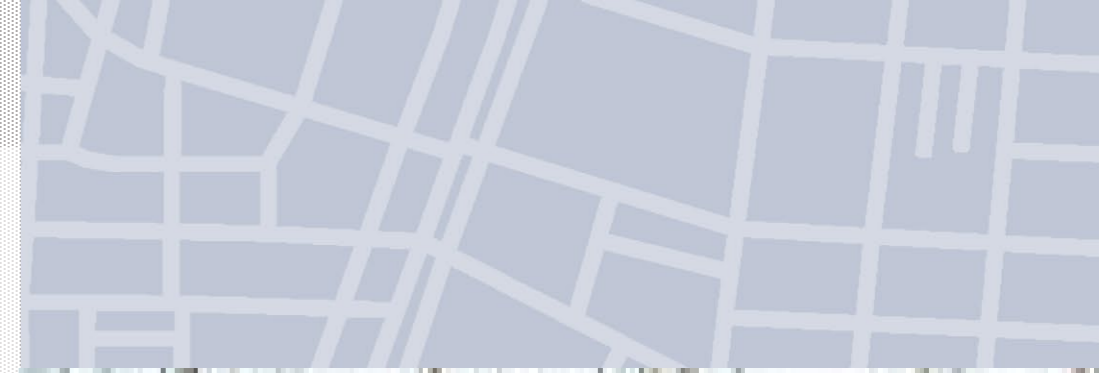


La importancia del transporte público en el ámbito económico es enorme, no sólo por el ahorro que puede generar individualmente, también a nivel general. Su influencia en la vida cotidiana de un municipio es fundamental. Las localidades con una buena red de transporte público tienden a aumentar su actividad comercial y empresarial e incluso a favorecer el crecimiento demográfico de estos. Siempre es más atractivo vivir en un sitio muy bien comunicado y eso repercute en el precio de la vivienda. Una vivienda situada cerca de una red de transporte público tiende a incrementar su valor, ya que se utiliza como un activo tácito de ésta a la hora de venderla. Por otra parte, se tiene en cuenta cada vez más a la hora de abrir un negocio el asegurarse que este tiene buen acceso desde la red de transporte público.

Sin embargo, no es suficiente con que un municipio disponga de una red de transporte público. Muchas localidades, sobre todo las de pequeño tamaño, aunque disponen de ella se encuentran con el problema de su frecuencia y horario. Hay lugares donde el autobús pasa cada mucho tiempo, en ocasiones sólo entre semana y hasta una hora muy temprana. Esto genera un fenómeno muy curioso: los habitantes de estos municipios desestiman el transporte público y se decantan por el vehículo propio, y los ayuntamientos y comunidades por su parte, no aumentan su frecuencia y horario porque no hay demanda... la pescadilla que se muerde la cola y que hace que la gente que reside en estos lugares tenga que disponer, casi por obligación, de un vehículo propio.

Y no menos importante es el factor medioambiental. En este aspecto poco que discutir, es innegable que contaminamos bastante menos al desplazarnos y esto contribuye a la calidad de vida en nuestras ciudades.

Estas son razones para que el transporte público siga evolucionando. No es raro ver en el programa de cualquier partido político promesas electorales a este respecto. Además, los avances tecnológicos nos traerán en breve formas de movilidad como los aerotaxis y los transportes autónomos. Todas estas razones harán que, probablemente, en un futuro no muy lejano cada vez será más raro el vehículo privado y sólo dispondremos de él mediante un alquiler o propiedades compartidas.





# Desigualdad, *Movilidad* y TERRITORIO

Francisco Astorga . Arquitecto

Desigualdad, movilidad y territorio son tres conceptos que definen a las ciudades.

Hoy día en nuestra realidad se buscan mejoras en la calidad de los espacios urbanos, en la transformación de las zonas degradadas recuperando la actividad en su hábitat.

El estudio, el desarrollo y el control de una Planificación Urbana es una misión que debe anclarse de forma permanente entre las acciones de los gobiernos tanto local como estatal para afianzar y asegurar la consolidación de los cambios dentro de un marco sostenible, ecológico, económico y social.

La misión urbana debe consistir en la dignificación de los espacios habitables recuperando el paisaje natural e integrándolo al entramado físico construido.

No intentemos desunir lo que por naturaleza ha estado unido durante milenios: la intrínseca relación entre el hombre y el planeta.

Nuestras desigualdades no son otra cosa que las diferencias étnicas y culturales talladas por las necesidades de un entorno geográfico y los requerimientos de la vida misma.

En el último milenio, el desarrollo de las sociedades a través de los avances científicos y tecnológicos por una parte, y las estructuras políticas e intereses económicos por otra, han permitido la unión y el entendimiento entre las diferentes y complejas estructuras sociales.

La clave para que la diversidad humana sea sostenible en si misma, y ésta lo sea con su entorno, se sustenta en el desarrollo de una tolerancia razonable de los valores humanos. Sólo así permitiremos que nuestras diferencias se disipen creando una atmósfera de concordia y entendimiento con garantías de futuro.



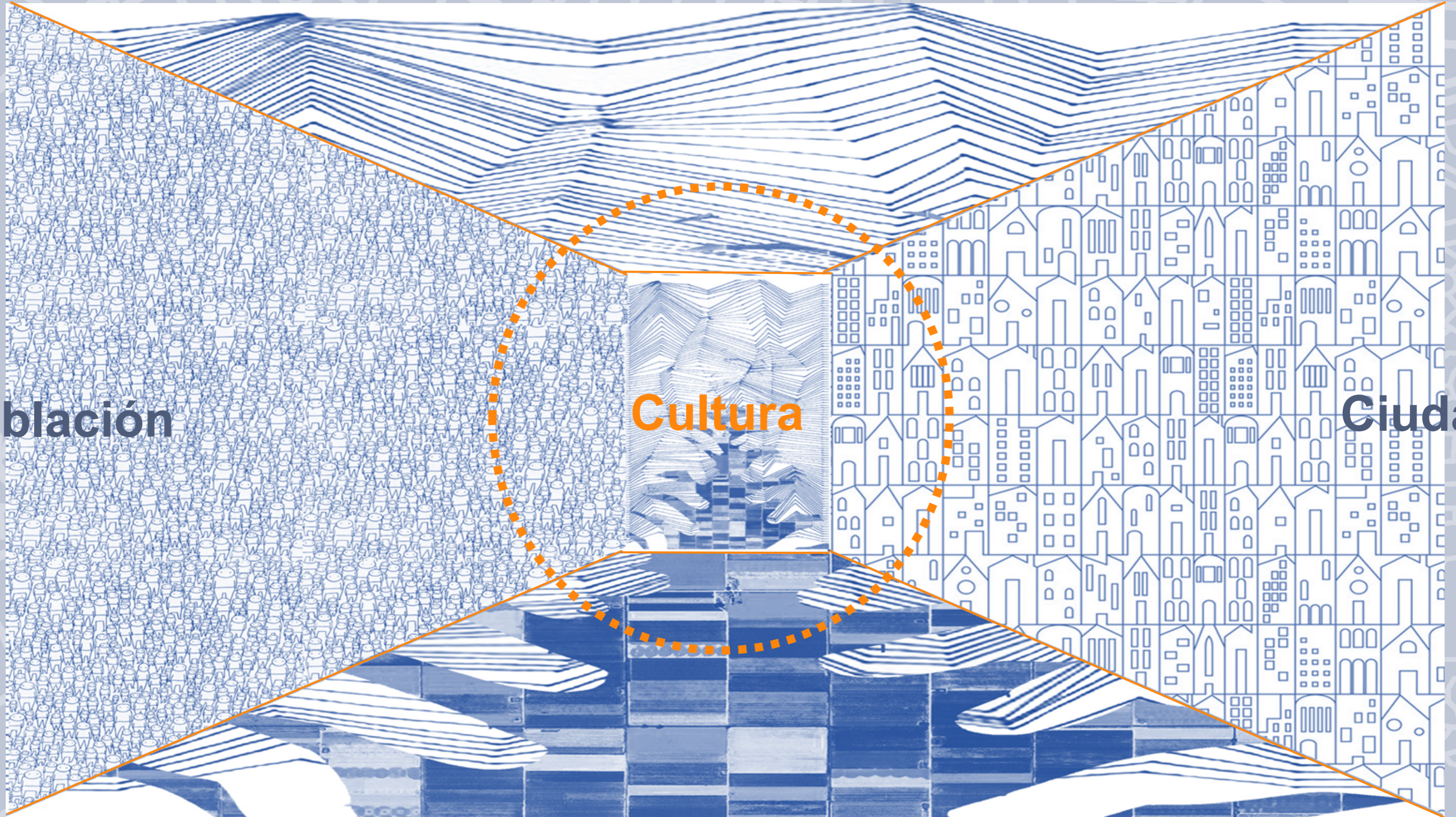
# Territorio

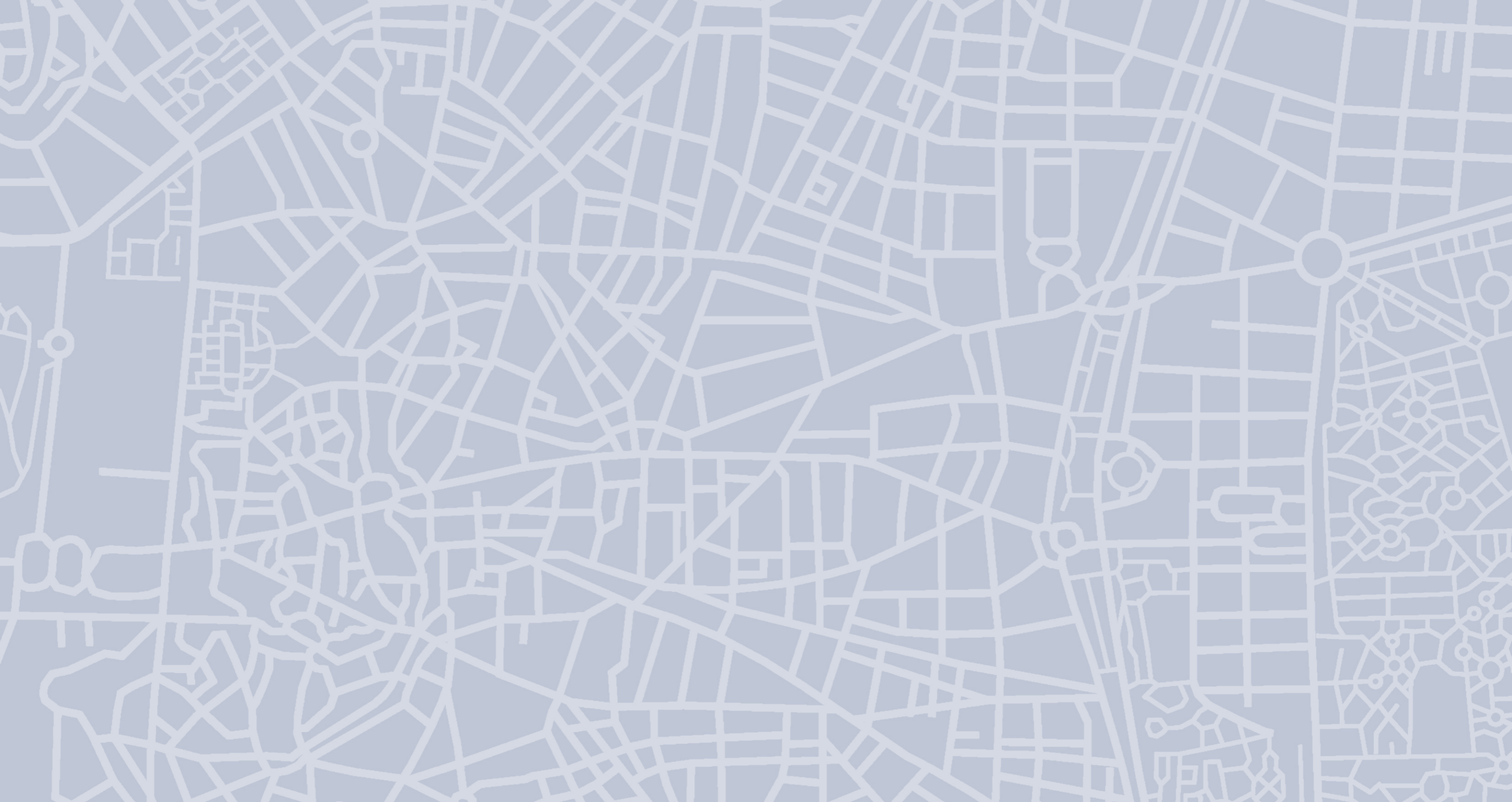
**Población**

**Cultura**

**Ciudad**

**Naturaleza**





Arquitect@s &Co