



**MÁSTER EN DERECHOS HUMANOS, DEMOCRACIA Y JUSTICIA  
INTERNACIONAL**

**El derecho a la ciudad como paradigma y su aplicación al  
Plan de Movilidad Urbana Sostenible de València**

**Ana de Sousa Selfa**

**Tutor: Jose Antonio García Sáez**

## Índice

<b>Introducción</b> .....	1
<b>Capítulo I: Panorama general del estado de respeto y cumplimiento de los derechos humanos en las ciudades a nivel global</b> .....	8
<b>1.1 La pobreza, la ciudad y sus factores</b> .....	11
<b>1.2 Cobertura de las necesidades básicas en la ciudad: Hambre Cero, acceso a los recursos hídricos, salud y educación</b> .....	15
<b>1.3 Las ciudades y el medio ambiente</b> .....	24
<b>Capítulo II: El derecho a la ciudad como respuesta: Consideraciones previas, principios y fundamentos</b> .....	26
<b>2.1 Consideraciones previas</b> .....	26
<b>2.2 Principios</b> .....	30
<b>2.2.1 Primer principio: Mirar la ciudad. La ciudad como objeto de estudio</b> .....	31
<b>2.2.2 Segundo principio: Escuchar a la ciudad y pensar desde ella</b> .....	42
<b>2.2.3 Tercer principio: Compartir la ciudad: la ciudad de todas y para todas</b> .....	47
<b>Capítulo III: El derecho a la ciudad en la práctica: Plan de Movilidad Urbana Sostenible en la ciudad de València</b> .....	51
<b>3.1 La movilidad y los derechos humanos</b> .....	52
<b>3.2 Los principios del derecho a la ciudad en el PMUS</b> .....	55
<b>3.2.1 Mirar la ciudad</b> .....	55
<b>3.2.2 Escuchar a la ciudad y pensar desde ella</b> .....	60
<b>3.2.3 Compartir la ciudad: la ciudad de todas y para todas</b> .....	63
<b>3.3 Los efectos del PMUS y la validez del derecho a la ciudad</b> .....	67
<b>Bibliografía</b> .....	74

## **Introducción**

El presente trabajo tiene como objeto analizar y reflexionar sobre la validez y utilidad que el concepto de derecho a la ciudad presenta en cuanto herramienta que busca redefinir la relación que se da entre lo urbano y los derechos humanos. El motivo por el que el trabajo dedicará su interés a esta cuestión se relaciona con el hecho de que actualmente la ciudad es el escenario donde, a lo largo del mundo, mayoritariamente se desarrolla la vida de los seres humanos, y como se irá viendo, la forma en la que entendemos y producimos ciudad tiene un impacto directo sobre la forma en la que se articulan, promueven y respetan los derechos humanos en este escenario.

Más allá de esto, la motivación para conocer esta realidad y para llegar a encontrarme en disposición de pensar, reflexionar y opinar sobre ella, ha sido la misma que me impulsó, ahora hace un año, a intentar el acceso al máster en “Derechos Humanos, Democracia y Justicia Internacional”, y la misma que me impulsó en años previos a ir incorporando las herramientas que la Sociología, la Ciencia Política y el Derecho ofrecen para el análisis de la realidad social. Creo que es importante entender la realidad social como un todo del que todas las personas somos responsables. En este sentido, es precisamente de esta responsabilidad compartida de la que nace la necesidad de formación académica, y de la que se deriva, como el siguiente paso natural, la posterior producción académica propuesta en los itinerarios educativos de grados y posgrados. Así pues, en las páginas que siguen se tratará, desde el compromiso social de querer participar de forma activa en la tarea de pensar un mundo distinto y un futuro algo más esperanzador, de hacer una aportación a un tema que, desde mi punto de vista, es de vital importancia: El derecho a la ciudad como herramienta y las posibilidades que se abren a partir de entender este como una vía transitable que permita comenzar a repensar y reconstruir las ciudades desde una perspectiva que tenga como base los derechos humanos.

En la presentación a la nueva edición de la obra de Henri Lefebvre, *El derecho a la ciudad*, el sociólogo Ior Martínez se refiere a la temática del derecho a la ciudad en los siguientes términos:

Podemos afirmar que el derecho a la ciudad está de moda. Desde la calle y desde la academia, desde los colectivos vecinales y desde la política institucional, desde disciplinas como la sociología y la geografía hasta otras como la arquitectura o el propio derecho, se enarbola esta idea. El derecho a la ciudad aparece como título o eje central de textos especializados, artículos académicos-políticos o de opinión, es argumento de foros y encuentros globales (...) se ha establecido una Carta Mundial del Derecho a la Ciudad (...) e, incluso, se ha incorporado a textos constitucionales.

(Martínez, 2017, pág. 7)

Esta visión es, probablemente, demasiado optimista con respecto a la presencia real que estas cuestiones tienen actualmente en la realidad social y académica, al menos, en lo que se refiere a la realidad española. Sin embargo, sí es cierto que cada vez es más común pensar sobre la ciudad, la forma en que construimos y desarrollamos ciudades, y la forma en que las decisiones que tomamos con respecto al modelo de ciudad que queremos nos construyen y nos desarrollan a nosotras, personas que las habitamos.

Es evidente que cualquier análisis sobre la cuestión del derecho a la ciudad debe tener como punto de partida, aunque no necesariamente como referencia ideológica, al autor francés Henri Lefebvre, cuya obra *El derecho a la ciudad* (1968), dio nombre por primera vez al concepto sobre el que aquí se trabajará. Sin embargo, desde aquél punto de partida propuesto por Lefebvre a finales de los 60, el derecho a la ciudad, en cuanto concepto, ha ido transformándose, ampliándose y, como se irá viendo en las próximas páginas, gracias al desarrollo que se ha ido dando de éste, ha terminado constituyéndose como un marco completo y transversal a partir del cual se pueden detectar, analizar y enfrentar las problemáticas específicas presentes en las lógicas y dinámicas de las ciudades a lo largo y ancho del mundo. Esta transversalidad es precisamente una de las mayores fortalezas del concepto de derecho a la ciudad, pues lo convierte en todo un paradigma, en una forma

de mirar la ciudad, en una forma de encarar todas aquellas problemáticas concretas y prácticas de la vida en la ciudad desde los puntos de vistas más diversos. Las formas de interacción social en la ciudad, el modelo económico, el funcionamiento del sistema político, la creación de normativas y la implementación e interpretación de estas...todas estas cuestiones se ven hoy en día afectadas, en algunas ciudades más que en otras, por esta nueva forma de entender los espacios urbanos que se desarrolla bajo el concepto de derecho a la ciudad.

En cuanto a la forma en la que se presentará la información, el presente trabajo se dividirá en tres apartados o capítulos que buscarán plasmar una secuencia discursiva lógica en la que, comenzando por radiografiar la situación actual, se pasará a un segundo capítulo en el que se tratarán de sintetizar y presentar los principios fundamentales que dan contenido al derecho a la ciudad, para terminar por abordar, en el último capítulo, un análisis aplicado sobre el nivel de influencia y plasmación que el derecho a la ciudad ha tenido en un documento normativo como es el Plan de Movilidad Urbana Sostenible<sup>1</sup> de la ciudad de València, y de esta forma, poder confirmar o negar la validez y utilidad del derecho a la ciudad en cuanto paradigma.

Detallando algo más la estructura del trabajo, es conveniente adelantar que, en el primero de los capítulos se describirá cuáles son los términos en los que actualmente se desarrolla la relación entre la ciudad y el cumplimiento, articulación y fomento de los derechos humanos. Para realizar esta descripción la metodología seguida se servirá de la Agenda 30 y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible como guía para los temas tratados, e irá presentando diversos datos estadísticos e informes temáticos que pondrán de manifiesto que la forma en la que actualmente tratan de articularse los derechos humanos en los ambientes urbanos no está consiguiendo convertir las urbes en espacios donde las

---

<sup>1</sup> De ahora en adelante: PMUS.

personas puedan aprovecharse de un entorno en el que se les asegure el cumplimiento de sus derechos más básicos. En otras palabras, tras la lectura del primer capítulo se hará evidente que las ciudades, tal y como se conciben hoy en día, no están funcionando como escenario de mejora de la vida de las personas, sino que están siendo el campo de cultivo principal para el desarrollo de lógicas y dinámicas cuyo motor principal es el libre mercado y la posibilidad de hacer negocio y, en cualquier caso, no los derechos humanos (Harvey; Janoschka & Hidalgo; Herrero).

Una vez que este escenario haya sido descrito, el segundo de los capítulos tratará de recoger y sintetizar los principios fundamentales que integran la idea del derecho a la ciudad. A través de las aportaciones de diversos autores/as como Jane Jacobs, el propio Lefebvre o David Harvey, entre otros, se tratará de identificar las ideas fundamentales que deben estar presentes para poder afirmar que detrás de una iniciativa normativa, de un movimiento social/vecinal, o incluso detrás del modo en que los tribunales interpretan una cuestión concreta, está siendo incorporada la mirada transversal del derecho a la ciudad. Este segundo capítulo tendrá una importancia fundamental debido a que asentará el conjunto de ideas básicas que no deben faltar para afirmar que el derecho a la ciudad se está poniendo en marcha como estrategia. En un momento histórico y social donde es habitual que las ideas e iniciativas que en un primer momento se presentan como alternativas a la lógica neoliberal dominante, acaban por ser fragmentadas, apropiadas, modificadas y adaptadas a las necesidades del mercado, es importante que esta base de principios fundamentales del derecho a la ciudad quede bien asentada, pues solo así podrá ser evitada la fagocitación que el capitalismo realiza sobre todo aquello que no sigue sus lógicas de beneficios y mercantilización de todas las parcelas de la vida.

Tras este capítulo de cimentación donde se expondrán, sistematizados, los principios básicos del concepto de derecho a la ciudad, el tercer y último capítulo buscará centrarse

en el análisis y valoración de una experiencias práctica desarrollada bajo el paradigma del derecho a la ciudad, el PMUS, tratando de comprobar si los planteamientos y soluciones específicas ofrecidas por esta experiencia práctica concreta, han tenido un verdadero efecto sobre la vida de las personas que habitan la ciudad. En este capítulo se destacará esta potencialidad del derecho a la ciudad a la que previamente se había hecho referencia y que tiene que ver con su capacidad para convertirse en un paraguas o paradigma bajo el que caben aportaciones hechas desde muy distintas corrientes de pensamiento. Las capacidades analíticas y propositivas del feminismo, del ecologismo, de los movimientos de lucha contra la exclusión y segregación social o de los movimientos que tratan de impulsar una mayor participación ciudadana, entre otros, se verán todas ellas trabajando por y para este concepto de derecho a la ciudad, y provocarán la conexión entre el concepto teórico y la realidad práctica sobre la que debe actuar. De entre la multitud de cuestiones que se podrían estudiar para corroborar la influencia transformadora del derecho a la ciudad, en el último capítulo del presente trabajo se estudiará de forma particular como el derecho a la ciudad influye en el modo en el que las ciudades organizan sus lógicas y dinámicas de movilidad.

En este punto, considero que es de gran importancia destacar el hecho de que, en la gran mayoría de casos, las personas cuyas ideas y aportaciones se trabajarán a continuación, tanto en el segundo como en el tercer capítulo del trabajo, muestran no solo interés y dedicación académica por el tema, sino también un firme compromiso con la transformación social práctica del mundo en que vivimos. Como se irá viendo a lo largo del trabajo, la mayoría de los y las autoras referenciados en este trabajo participan activamente de plataformas, organizaciones e iniciativas que terminan por completar y dar sentido a la labor que desempeñan para y desde la academia.

Con este análisis de la situación actual y a partir de la revisión de los elementos, principios y experiencias que estructuran y dan contenido al derecho a la ciudad, tratarán de ofrecerse los argumentos necesarios para confirmar la tesis central sostenida en este trabajo: el derecho a la ciudad sí es una herramienta válida y una estrategia adecuada para encarar las problemáticas que el actual modelo urbano genera en lo que a los derechos humanos se refiere. En este sentido, la incorporación del paradigma propuesto por el derecho a la ciudad debe continuar dándose en todos los ámbitos. Es particularmente importante que en lo que se refiere al ámbito social, político y jurídico, los principios del derecho a la ciudad vayan permeando el conjunto de reflexiones y actuaciones propuestas, pues como se irá defendiendo a lo largo del presente trabajo, las ciudades son uno de los actores más importantes, sino el que más, a la hora de dar respuesta a los grandes retos a los que nos enfrentamos.

La creciente desigualdad social, el aumento de la violencia en contextos no bélicos, el cambio climático y la destrucción medioambiental, la transición en el modelo económico y de consumo o los movimientos migratorios, son cuestiones todas ellas a las que se habrá de hacer frente desde lo local, pues sólo partiendo de la realidad de cada región se podrán generar soluciones efectivas, y se evitará la “parálisis por análisis” tan característica de nuestro tiempo cuando se trata de pensar en cómo actuar forma coordinada contra los grandes problemas globales.

El derecho a la ciudad se concibe como un derecho que engloba al conjunto de derechos humanos y que promueve su plena realización para garantizar la justa distribución y el usufructo equitativo de los bienes comunes (...) No es solo la sumatoria de derechos existentes, sino que los relaciona entre sí y con los procesos de gestión ambiental y territorial.

(Ortiz Flores, 2016, pág.231)



Recogiendo estas palabras de Enrique Ortiz Flores, se reivindica y destaca la idea de que, adoptar el derecho a la ciudad como forma de analizar y construir urbes, es una decisión política, activa, y con implicaciones y consecuencias. Incorporar el derecho a la ciudad como herramienta, implica un compromiso con el fomento, articulación y cumplimiento de los derechos humanos que va más allá de la firma de tratados o de las declaraciones políticas internacionales. Conlleva el trabajo diario, constante, comprometido y desde abajo, por conseguir que los derechos humanos sean la lógica que atraviese la forma en que organizamos la sociedad y la vida en las ciudades como un todo coherente.

## **Capítulo I: Panorama general del estado de respeto y cumplimiento de los derechos humanos en las ciudades a nivel global**

Pensar la actualidad y el futuro a corto/medio plazo de los derechos humanos, teniendo en cuenta las principales previsiones de crecimiento demográfico<sup>2</sup> y movimientos poblacionales que se barajan actualmente, implica necesariamente pensar sobre lo urbano. En datos presentados por el informe de las Naciones Unidas sobre la velocidad de urbanización en el mundo (ONU: 2018, Pág. 6) se recoge que “En las recientes décadas, el mundo vive un proceso de urbanización acelerado. Mientras en 1950, sólo el 30% de la población mundial vivía en áreas urbanas, esta proporción ha crecido hasta el 55% en 2018”. En esta reflexión sobre hacia qué tipo de sociedad queremos avanzar y, sobre todo, en lo que se refiere a los derechos humanos, sobre cuáles son los principales retos a los que se tendrá que dar respuesta en el futuro, es innegable que la ciudad aparece como un escenario fundamental, como el terreno de juego sobre el que la humanidad escribirá gran parte de su historia presente y futura. Precisamente por esto, por esta importancia central que la ciudad tiene para el futuro de las sociedades actuales, este trabajo se centra en analizar cómo se articula el respeto y la promoción de los derechos humanos en este ámbito.

Antes de continuar, es importante aclarar que el presente trabajo no pretende posicionarse en una línea que defienda el modelo de vida urbana en detrimento del modo de vida rural. No es objeto de este entrar a valorar la conveniencia o no de la dinámica de movimientos poblacionales referida normalmente como “éxodo rural”, ni se tendrá espacio para reflexionar sobre las ventajas e inconvenientes que la pérdida del mundo rural tiene para la sociedad. Se aceptará el punto de partida de una realidad que coloca a las ciudades en

---

<sup>2</sup> Las Naciones Unidas prevén que la población mundial crecerá de los 7700 millones de personas de 2019 hasta los 9700 millones el año 2050 (*2017 Revision of World Population Prospects, New York: United Nations*)

el centro, y, a partir de aquí, tratará de probarse que existen reglas y principios, reconocidos internacionalmente, que deben ir incorporándose a la práctica de la realidad de las ciudades. En concreto, en lo que a efectos de este trabajo importa, debería incorporarse y respetarse a la forma en que se proyecta y planifica el desarrollo urbano de la ciudad de València.

Cuando se habla sobre el derecho a la ciudad, como más adelante se hará, se aceptan implícitamente dos ideas como punto de partida. En primer lugar, la ciudad es hoy día un escenario que genera efectos contradictorios para las personas que la habitan. Mientras por un lado genera riqueza para unas pocas de estas, por el otro empeora la calidad de vida del resto de sus habitantes. A continuación, se profundizará sobre esta idea y se aportarán los datos que demuestran que, de hecho, una mala gestión de lo urbano (entendiendo en un sentido panorámico y completo el término “urbano” - como se verá a continuación-) implica un empeoramiento en los niveles de vida de sus habitantes y una vulneración masiva, constante y sistemática de los derechos humanos. La segunda de las ideas implícitas en el discurso del derecho a la ciudad es la confianza que se tiene en la potencialidad que las ciudades tienen de poder llegar a convertirse en los actores principales de las democracias en cuanto centros de decisión política y espacios de expresión social fundamentales. En otras palabras:

La ciudad es hoy el espacio de todos los encuentros y, por lo tanto, de todas las posibilidades. Asimismo, es el terreno de todas las contradicciones y de todos los peligros: en el espacio urbano de fronteras inciertas aparecen todas las discriminaciones ancladas en el paro, la pobreza, el desprecio de las diferencias culturales, mientras que, al mismo tiempo, se esbozan y se multiplican prácticas cívicas y sociales de solidaridad.

(Carta Europea de Salvaguarda de los Derechos Humanos en la Ciudad, 2000, pág. 2)

En estas dos ideas expuestas se recogen, por un lado, el presente, la realidad, el ser de la ciudad actual, y por otro, el poder/deber ser por el que aquí se abogará y hacia el que se debe caminar una vez que se reconoce el derecho a la ciudad como concepto y como marco jurídico de referencia. En este sentido, es importante destacar que la ciudad no podrá ser el actor fundamental de las nuevas democracias mientras continúe siendo un espacio generador de pobreza, discriminación y exclusión para gran parte de la población que la habita.

Antes de profundizar sobre cómo se entenderá lo urbano en este trabajo, es interesante aportar datos que nos ayuden a entender y confirmar que, efectivamente, la ciudad es este espacio donde confluyen todas las posibilidades, positivas y negativas, y que, debido a las ideas neoliberales que actualmente están rigiendo el desarrollo de las mismas, las ciudades no se constituyen en garantes de la vida digna de sus habitantes, sino que se han venido erigiendo en escenario donde se producen un grado elevadísimo de vulneraciones de derechos humanos. Para darle mayor coherencia a la exposición de datos que a continuación se va a realizar y cuyo objetivo es el de ilustrar estas situaciones de vulneración de derechos que se viven en las ciudades, se utilizarán como guía los *Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)* propuestos por las Naciones Unidas y encuadrados en la estrategia de la *Agenda 2030*.

A la hora de seguir los ODS, se asumirá un enfoque que propone pensar en los distintos objetivos como elementos interrelacionados entre sí y difícilmente separables. Como consecuencia de este carácter interrelacionado y atendiendo a la transversalidad de los objetivos, estos se abordarán de forma agrupada. El motivo por el que se agrupan y la manera en la que se van a agrupar responde a la intención de ofrecer una mayor claridad en la exposición, así como a tratar de mantener una lógica en la que, si bien todos los objetivos se relacionan entre sí, se intente unir aquellos cuyo vínculo temático puede

considerarse mayor. Se expondrán a continuación una serie de datos relacionados con los ODS con el objetivo de argumentar la necesidad de avanzar hacia una forma de entender el planeamiento urbanístico que tenga su guía y su razón de ser en los derechos humanos. En este sentido, se hará una breve referencia a cada uno de los ODS que se consideran vinculados más directamente con el desarrollo del derecho a la ciudad, no entrando a valorar aquellos cuyo vínculo con el entorno urbano se dé de una forma más indirecta.

### **1.1 La pobreza, la ciudad y sus factores**

El primero de los ODS se refiere al “Fin de la pobreza”. De acuerdo con el 8º informe realizado por la Red Europea de Lucha contra la Pobreza y la Exclusión Social titulado *Estado de la Pobreza: seguimiento del indicador de pobreza y exclusión social en España 2008-2017*, se calculó que en el año 2017 un total de 12.338.187 personas se encontraba en Riesgo de Pobreza y/o Exclusión social, esto es, casi el 30% del total de la población española. En un país cuya tasa actual de urbanización se calcula en torno al 80%<sup>3</sup>, huelga decir que los procesos de urbanización suponen un mantenimiento en la creación de situaciones de pobreza y exclusión social para las personas<sup>4</sup>, y que, por tanto, a pesar de los discursos que colocan a la ciudad como los principales centros de riqueza y oportunidades, las dinámicas que en estas se generan no contienen únicamente este polo

---

<sup>3</sup> Según datos ofrecidos por el informe redactado por las Naciones Unidas en 2018, con título: Revisión de las proyecciones de urbanización mundiales, 2018

<sup>4</sup> A este respecto cabe realizar una aclaración importante. Los datos sobre pobreza en España muestran que el 26,2% de las personas que viven en ciudades se encuentran en riesgo de caer en la pobreza, mientras que el porcentaje de personas en riesgo de pobreza que viven en zonas rurales es del 34,8%. Los datos pueden llevar a pensar que la urbanización de la vida conllevaría una menor tasa de riesgo de pobreza que el ámbito rural, sin embargo, como Alfonso Dubois (2006) advierte en su texto *pobreza urbana y rural*, cuando se realiza la medición de la pobreza aplicando un mismo indicador a lo urbano y a lo rural, se cometen errores derivados del instrumento, pues es evidente, por ejemplo, que la importancia del dinero es mucho mayor en el desempeño de la vida en la ciudad de lo que lo es en las zonas rurales. En este sentido cabe decir que, si bien el indicador de pobreza utilizado por el INE (indicador AROPE) para generar los datos referidos, tiene en cuenta cuestiones distintas a la mera obtención de rentas directas, no consigue incorporar las características específicas de la vida en las zonas rurales, y por tanto los datos comparados entre mundo rural y mundo urbano deben de leerse teniendo en cuenta este sesgo referido.

positivo. Mientras que desde el año 2009<sup>5</sup> la tasa de urbanización ha aumentado en España casi 2 puntos, pasando del 78,21% al 80,08% en 2017, estos datos no han ido acompañados de una disminución en los medidores de pobreza y exclusión social para el mismo periodo<sup>6</sup>, al contrario, el indicador AROPE<sup>7</sup> aumentó durante estos años. Sería una simplificación tratar de interpretar los datos relacionando uno como causa del otro. No se pretende aquí señalar a los procesos de urbanización como causantes únicos y directos del aumento de la pobreza de una sociedad, sino que se señala el hecho de que las lógicas urbanas no suponen, de por sí, por sus propias dinámicas de existencia (como se pretende desde ciertos discursos<sup>8</sup>), la generación de riqueza y el fin de la exclusión social, al menos si se habla en términos de generación y reparto equitativo de la riqueza para todas las personas que las habitan.

En esta misma línea, cabe destacar que, en el informe<sup>9</sup> presentado por Sánchez de Madariaga, García López y Sisto, se identifica el estado de consecución del referido objetivo 1. de “Fin de la pobreza” en la ciudad de València, con una codificación de

---

<sup>5</sup> El motivo por el que se escoge el año 2009 y no el 2008 se debe a que “como se sabe, los datos de renta y, por tanto, de pobreza, se ofrecen con un año de retraso con respecto al resto, con lo cual, la comparación debe hacerse a partir de los datos de renta contenidos en la ECV del año 2009” (*Estado de la Pobreza: seguimiento del indicador de pobreza y exclusión social en España 2008-2017*, página 6)

<sup>6</sup> En el año 2009 el indicador AROPE era de 24,7% mientras que en el año 2017 el mismo había aumentado hasta un 26,6%

<sup>7</sup> Indicador AROPE: Al grupo de personas en riesgo de pobreza y/o exclusión social según la Estrategia Europa 2020 se les denomina ERPE (personas En Riesgo de Pobreza y/o Exclusión) o las siglas en inglés AROPE (At Risk of Poverty and/or Exclusion). Las personas en riesgo de pobreza o exclusión social forman parte de los Indicadores de Desarrollo Sostenible dentro del Objetivo 1. Lucha contra la pobreza, difundidos por Eurostat. El concepto de riesgo de pobreza y/o exclusión social se amplía para considerar no sólo los términos monetarios (nivel de renta), sino (...) un concepto multidimensional para definir la pobreza y/o exclusión social, (...) que incorpora los tres subindicadores siguientes: tasa de riesgo de pobreza después de transferencias sociales, carencia material severa de bienes, hogares que presentan muy baja intensidad laboral (INE: Salarios, ingresos y cohesión social. Mujeres y hombres en España 2018)

<sup>8</sup> A lo largo del presente documento se irán exponiendo las características principales del modelo de ciudad neoliberal imperante, evolución del modelo modernista y funcionalista, donde la idea de la justicia y equidad social se encuentran supeditadas al crecimiento y el desarrollo económico.

<sup>9</sup> *Mirando hacia el futuro: ciudades sostenibles. Los objetivos de Desarrollo Sostenible en 100 ciudades españolas*. Informe Urbano, Primera edición 2018. Red Española para el desarrollo Sostenible.

consecución de nivel bajo (nivel 3, color naranja)<sup>10</sup>, por lo que, la ciudad de València necesita luchar contra la pobreza y la exclusión social desde la regulación de lo urbano, y necesita hacerlo con urgencia.

Hablar del fin de la pobreza también implica necesariamente conocer cuáles son las características que dan forma a este fenómeno. En este sentido, y en relación con el objetivo que hace referencia a la “Igualdad de Género” (ODS nº 5), es imprescindible asumir la perspectiva de género al estudiar la pobreza, sus características e impactos. Más allá de que la pobreza afecte, en términos numéricos (cuantitativos), a más mujeres que hombres en el mundo<sup>11</sup>, la perspectiva de género no se debe reducir sólo a esta cuestión, sino que debe permitir que el análisis del fenómeno de la pobreza sea capaz de detectar características específicas de las trayectorias de vida de las mujeres que las hacen más vulnerables a la pobreza o a la situación de riesgo de pobreza, así como tener consciencia de que cuando una mujer se encuentra en esta situación, las consecuencias y efectos que padece tienen algunas especificaciones propias derivadas de lo que significa ser mujer en la sociedad (riesgo de sufrir violencia sexual, situación de pobreza agravada por tener personas a su cargo, mayor estigmatización social etc.). En el informe sobre exclusión y desarrollo social en España (2014) realizado por la Fundación de estudios sociales y sociología aplicada (FOESSA), se argumenta sobre la importancia de esta perspectiva de género de la siguiente forma:

---

<sup>10</sup> El informe clasifica el grado de avance en la consecución de los ODS en 4 niveles que corresponden a 4 colores. El color Verde equivale al 1 y significa que el objetivo está conseguido, el color amarillo equivale al 2 y significa que se está en proceso de conseguir, el color naranja equivale al 3 y significa que se está intentando, pero aún se está lejos, y el color rojo equivale al 4 y quiere decir que se está muy lejos de conseguir el objetivo.

<sup>11</sup> El último informe de ONU Mujeres en relación al seguimiento en el avance de los ODS *Hacer las promesas realidad: La igualdad de género en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*, señala que en la actualidad “A escala mundial, la pobreza afecta de manera desproporcionada a las mujeres y las niñas: 330 millones de mujeres y niñas viven con menos de 1,90 dólares de los Estados Unidos al día, 4,4 millones más que en el caso de los hombres”

(...) las trayectorias vitales de hombres y mujeres presentarían rasgos distintivos y riesgos determinados que en términos probabilísticos acaban afectando más a mujeres que a hombres. Las posiciones sociales de mujeres y hombres marcarían entonces diferencias en el riesgo de padecer situaciones de mayor o menor vulnerabilidad. Por consiguiente, se impone la necesidad de conocer y analizar las diferentes posiciones sociales y los recursos que a ellas se asocian, recursos no solamente materiales (ingresos) sino también simbólicos (estatus) y relacionales (redes). Este conocimiento solo puede realizarse desde una perspectiva de género, esto es desagregando la información para mujeres y hombres y comparando las situaciones en las que ambos se encuentran.

(Valls Fonayet & Belzunehui Eraso (FOESSA), 2014, Pág. 2)

En relación con estas distintas condiciones y experiencias de vida de hombres y mujeres, de nuevo se comprueba el hecho de que las lógicas urbanas en sí mismas no implican acabar con los desiguales roles de género que se reproducen en la sociedad y, lejos de esto, son escenario para el surgimiento de nuevas amenazas en lo que a igualdad de género se refiere: el acoso callejero, la brecha salarial, o la propia representación y participación desigual en la vida política son algunos de estas nuevas situaciones generadas en las ciudades.

Además de la perspectiva de género, otra de las cuestiones a las que se debe atender cuando se estudia el fenómeno de la pobreza en las ciudades es la relación que este tiene con el mercado de trabajo y el crecimiento económico de las regiones (ODS nº 8). así como con la reducción de las desigualdades (ODS nº 10). Con respecto al primero, a la relación entre el estatus que se ocupa en el mercado laboral y el estar o no en situación de pobreza, lo que se viene observando en los últimos años es que la idea de que encontrar un trabajo sería la mejor estrategia para salir de la situación de pobreza, no siempre se confirma como cierta en la realidad. La precarización de las condiciones laborales de gran parte de los puestos disponibles en el mercado laboral provoca que en el último informe presentado por la Red Europea de Lucha contra la Pobreza y la Exclusión Social España



(EAPN)<sup>12</sup> los datos recogidos indiquen que un porcentaje cercano al 15% de las personas que actualmente tienen un empleo en España, reciben un salario tan bajo que continúan estando en situación de pobreza o de riesgo de pobreza. Recuperando la idea que se ha expuesto antes acerca de las diferencias entre las situaciones de pobreza rurales y urbanas, este fenómeno de “trabajadores pobres” afecta especialmente a las personas que viven en ambientes urbanos, pues los bajos ingresos de las personas que se encuentran en esta situación les impiden acceder al mercado de bienes y, por tanto, les impiden abastecerse de los bienes y servicios básicos a los que, en los ambientes urbanos, casi de manera exclusiva se accede mediante (el mercado). Por otro lado, en lo referente a la cuestión de la desigualdad, si bien el mundo es capaz de generar actualmente más riqueza de la que nunca antes en la historia había podido producir, son muchos los informes<sup>13</sup> que señalan que este crecimiento económico no está yendo aparejado de una reducción significativa en las desigualdades entre las personas. Como se verá más adelante en este trabajo, algunas de las críticas que se les hacen a las principales iniciativas internacionales en marcha relacionadas con derecho a la ciudad, entre ellas la Nueva Agenda Urbana, es precisamente que se centra en asegurar que las ciudades puedan ser espacios de prosperidad económica y crecimiento, y colocan la justicia social como una consecuencia de esto, en lugar de priorizar el espacio urbano como un espacio de equidad social y oportunidades para la vida digna de las personas que las habitan.

## **1.2 Cobertura de las necesidades básicas en la ciudad: Hambre Cero, acceso a los recursos hídricos, salud y educación**

Otro de los ODS cuyo cumplimiento no será posible si no es a través de la implementación del derecho a la ciudad como marco obligatorio que debe ser asumido en materia de

---

<sup>12</sup> Poverty Watch Spain (2017), EAPN, Informe anual.

<sup>13</sup> World Cities reports (2016), ONU-Habitat, Informe

planificación urbanística por los poderes políticos es el que hace referencia a la lucha contra las situaciones de hambre en el mundo: “Hambre cero”. De nuevo aprovechando la ingente labor de recogida y producción de datos que nos brindan las distintas organizaciones vinculadas a las Naciones Unidas, se defenderá la tesis del presente trabajo haciendo valer algunos de los datos recogidos por la *Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura* (FAO) en su informe *Food for the Cities*. Este informe comienza destacando el hecho de que, evidentemente, los problemas de abastecimiento de alimentos, sean estos por los motivos que sean, afectan tanto a las personas que viven en ambientes urbanos, como a las que lo hacen en zonas rurales. Sin embargo, de acuerdo con el informe, aquellas que viven en ambientes urbanos son especialmente vulnerables<sup>14</sup>.

Con respecto a esta cuestión, hay que destacar las diferencias que se dan entre las situaciones de hambre en las zonas urbanas, y las características de estas en las zonas rurales, pues los retos que unas y otras implican son distintos. Como señalan las estadísticas recogidas por FAO (2015), casi el 75% de las personas que sufren hambre en el mundo actualmente viven en zonas rurales. Esto se explica debido a que las personas que viven en estas zonas dependen exclusivamente, en muchos casos, de si la cosecha (la producción directa de alimentos), es buena o no. La calidad y cantidad de cosecha está afectada, de manera principal, por las condiciones climatológicas que se producen a lo largo de la temporada de cultivo, sequías, inundaciones, desertificación del suelo, etc. en este sentido, es evidente que, para enfrentar estas situaciones de hambre, la vía central

---

<sup>14</sup> Como ya se explicó previamente, cuando se habla de recursos disponibles para la población urbana se hace referencia, principalmente, a los recursos económicos, es decir, al dinero disponible. Esto se debe a la extraordinaria importancia que el dinero tiene dentro de la lógica urbana, donde el dinero es, de manera prácticamente única, el único valor de cambio con el que las personas cuentan para tratar de cubrir sus necesidades.

pasará por frenar y luchar contra el cambio climático y las consecuencias que este tiene sobre los ciclos naturales del planeta. Por supuesto, no es esta la única vía, pues hay que reconocer que los cambios en las técnicas y métodos de cultivo pueden mejorar también la producción de las cosechas, pero, en cualquier caso, hablamos aquí de que la lucha contra el hambre en las zonas rurales pasa por prestar atención y mejorar las condiciones durante la producción de alimentos. Sin embargo, a efectos de este trabajo, se atenderá de forma más específica a los problema y retos que implica las situaciones de hambre y malnutrición en las zonas urbanas. Como ya se ha dicho, mientras que el hambre rural se combate atendiendo a las condiciones en que se produce alimento, el hambre en zonas urbanas debe enfrentarse atendiendo a la cadena de producción y consumo de estos. El principal problema relacionado con la falta de alimentos y la malnutrición en la ciudad tiene que ver con el hecho de que en estas se consumen alimentos, y en general, recursos, pero no se cuenta, en su estructura de funcionamiento, ni se prevén en sus planes de desarrollo urbanístico, políticas y estrategias que se encarguen de asegurar la producción y que posibiliten el autoabastecimiento. Es alrededor de lo que se ha venido llamando soberanía alimentaria<sup>15</sup>, y su estrecha relación con el derecho a la alimentación, que debe

---

<sup>15</sup> La soberanía alimentaria descansa en consecuencia sobre seis pilares, a saber: “1) Se centra en alimentos para los pueblos: a) Pone la necesidad de alimentación de las personas en el centro de las políticas. b) Insiste en que la comida es algo más que una mercancía. 2) Valores de los proveedores de alimentos: a) Apoya modos de vida sostenibles. b) Respeta el trabajo de todos los proveedores de alimentos. 3) Localiza los sistemas alimentarios: a) Reduce la distancia entre proveedores y consumidores de alimentos. b) Rechaza el dumping y la asistencia alimentaria inapropiada. c) Resiste la dependencia de corporaciones remotas e irresponsables. 4) Sitúa el control a nivel local: a) Localiza los lugares de control en manos de proveedores locales de alimentos. b) Reconoce la necesidad de habitar y compartir territorios. c) Rechaza la privatización de los recursos naturales. 5) Promueve el conocimiento y las habilidades: a) Se basa en los conocimientos tradicionales. b) Utiliza la investigación para apoyar y transmitir este conocimiento a generaciones futuras. c) Rechaza las tecnologías que atentan contra los sistemas alimentarios locales. 6. Es compatible con la naturaleza: a) Maximiza las contribuciones de los ecosistemas. b) Mejora la capacidad de recuperación. c) Rechaza el uso intensivo de energías, de monocultivo industrializado y demás métodos destructivos” (Food Secure Canada, 2012) (Gordillo & Menéndez (2013). *Seguridad y soberanía alimentaria: documento base para discusión*. FAO, Pág. 4)

plantearse la implementación de estrategias que vayan en la línea de conseguir el objetivo de “Hambre cero”.

Una vez más, es evidente la necesidad que existe de que el planeamiento urbanístico atienda a estas cuestiones. Es sólo a través del derecho a la ciudad que, los ODS y los derechos humanos en general, pueden encontrar su concreción y su implementación en la práctica. Muy relacionado con este objetivo, encontramos también el que habla sobre el acceso a agua limpia y al saneamiento (ODS nº 6). A este respecto, ONU-Habitat y el Programa mundial de evaluación de los recursos hídricos presentaron un cuaderno de directrices para los gobiernos en el que se trataba la cuestión del crecimiento sostenible de los asentamientos urbanos con respecto al agua disponible<sup>16</sup>, en el informe se hacía referencia a la importancia que tendrá un adecuado planeamiento urbano para evitar no solo problemas de escasez, sino incluso, problemas de salud derivados de la falta de agua corriente en algunas zonas:

La expansión urbana afecta directamente a la disponibilidad del agua y a la calidad (de esta) (...)  
La mayoría de la población urbana del mundo vive en ciudades con menos de 500.000 habitantes. El crecimiento de estas ciudades de tamaño pequeño y mediano tendrá un impacto significativo sobre los recursos hídricos en las próximas décadas. Mientras se cree que el acceso al agua potable y saneamiento en la mayoría de las zonas urbanas establecidas o formales es mejor que en las zonas rurales, la mayor parte del crecimiento urbano de hoy se está produciendo en las zonas urbanas informales, donde los residentes tienen poco acceso al agua potable o a adecuados servicios de saneamiento, incrementando el peligro de las enfermedades relacionadas con el agua y el saneamiento.

(ONU-Hábitat, 2017, Pág. 1)

---

<sup>16</sup> Agua para el desarrollo sostenible de los asentamientos urbanos humanos, 2017, ONU-Habitat

Otro de los objetivos que interesan a efectos de ilustrar el efecto que el urbanismo tiene sobre la consecución de unas condiciones dignas de vida para las personas que habitan las ciudades, es el que hace referencia a la salud y el bienestar (ODS número 3), y en concreto, a garantizar una vida saludable y promover el bienestar universal. A este respecto, interesa especialmente destacar las advertencias que la Organización Mundial de la Salud (OMS) viene lanzando en los últimos tiempos en relación al impacto negativo que la vida en las ciudades, tal y como se está desarrollando en la actualidad, tienen sobre la calidad de vida de las personas. En una nota de prensa publicada<sup>17</sup> en el año 2010 por este organismo (OMS), ya se advertía sobre el hecho de que “El entorno urbano tiene un impacto directo en la salud de los habitantes (...) la OMS ha lanzado una campaña en la que se destaca el papel fundamental de la planificación urbana en la consecución de un siglo XXI saludable”. En este documento se destaca que a pesar de que la población urbana suele tener un mejor acceso a servicios de salud y prestaciones médicas, en los entornos urbanos aparecen amenazas específicas a las que debe atenderse desde una planificación urbanística con perspectiva en los derechos humanos, es decir, contando con el derecho a la ciudad como marco orientador del planeamiento urbanístico. En la nota de prensa se señalan tres de las principales amenazas derivadas de la vida en zonas urbanas no adecuadamente planificadas.

La primera de estas amenazas tiene que ver con el alto riesgo de proliferación y contagio de enfermedades infecciosas en zonas de hacinamiento como las que se generan a las afueras y en las zonas/barrios guetificados de las grandes ciudades. Además de estas enfermedades, otra de las grandes amenazas que parece ir de la mano del estilo de vida que se desarrolla en las ciudades tal y como estas están previstas en la actualidad, es la

---

<sup>17</sup> La planificación urbana es esencial para la salud pública (2010), OMS, comunicado de prensa.

proliferación de enfermedades tales como la diabetes, el cáncer o los problemas cardíacos, enfermedades todas ellas que se relacionan de manera directa con estilos de vida poco saludables. En este sentido, es evidente que el modelo de ciudad que privilegia los desplazamientos largos, difíciles de realizar si no es a través de vehículos motorizados, así como aquellas ciudades en las que los lugares de esparcimiento no son suficientes ni adecuados para la realización de ejercicios al aire libre, ya sean deportivos o de ocio, influyen en que las personas que las habitan desarrollen estilos de vida poco saludables. A este respecto, resulta interesante destacar lo que el informe<sup>18</sup> presentado en el año 2016 por la propia OMS en colaboración con UN-Habitat sobre el estado general de la cuestión sanitaria en las ciudades señalaba a este respecto:

Hay una nueva epidemia urbana emergiendo - las enfermedades no transmisibles (NCDs)- producida por los estilos de vida y los patrones de trabajo de los residentes urbanos. Las enfermedades cardiovasculares, el cáncer, los problemas respiratorios crónicos y la diabetes han reemplazado a las enfermedades infecciosas como la primera causa de muerte en muchos entornos (...). La salud mental también será tenida en cuenta (OMS & UN-Habitat, 2016, pág. 82)

En esta misma línea, el informe advierte de que, en la actualidad, las muertes por enfermedades no transmisibles (NCDs) representan el 63% del total de las muertes a nivel global. A este respecto, cabe aclarar que, de nuevo, el argumento aquí no es que las enfermedades no transmisibles sólo se produzcan en las ciudades, pero sí que las ciudades y los modos de vida que estas promueven cuando se da una falta de planificación bajo el paradigma de los derechos humanos, generan la aparición de estas enfermedades:

Si bien las enfermedades no transmisibles (NCDs) no se producen tan sólo en las ciudades, el entorno urbano conduce a estilos de vida y comportamientos que contribuyen al desarrollo de estas

---

<sup>18</sup> Global Report on Urban Health, OMS & UN-Habitat, 2016 (*traducción propia*)

enfermedades, entre estas conductas encontramos la mala alimentación, el consumo de tabaco y alcohol, y la falta de actividad física.

*(OMS & UN-Habitat, 2016, pág. 82)*

La última de las amenazas que el informe señala como específica de la vida en la ciudad, es aquella que tiene que ver, de un lado con los accidentes provocados por el tráfico rodado (atropellos, colisiones etc.), y de otro, con la delincuencia y la violencia que tiende a ser parte de la lógica de funcionamiento de algunas ciudades. En el informe de la OMS y UN-Habitat previamente referido, también encontramos un capítulo dedicado a esta cuestión:

La seguridad en las ciudades es también una cuestión de salud, pues es crucial proteger a los residentes urbanos del daño físico y psicológico. Como se ha comentado previamente, la falta de seguridad en las carreteras es una fuente de daño y muerte muy elevada en las ciudades. Otras cuestiones como el acceso a agua potable, o los “caminos seguros” a la escuela, son factores muy importantes que afectan a la salud de los niños/as. Los riesgos y las amenazas hacia la salud de los ciudadanos pueden tomar muchas formas en los ambientes urbanos. Entre todos estos, uno de los más significativos en cuanto fuente de preocupación para las sociedades urbanas, es el riesgo y la amenaza de la violencia.

*(OMS & UN-Habitat, 2016, pág. 191)*

Se recoge en el informe que en las ciudades de países catalogados como “en desarrollo”, el 60% de la población ha sufrido algún tipo de violencia a lo largo de su vida, sin embargo, la violencia en las ciudades no es algo que se restrinja solo a estos países, pues como explica el propio documento, entre el listado de ciudades más peligrosas (con más violencia fruto de delitos) del mundo, encontramos varias situadas en los considerados “países desarrollados”. Un dato esclarecedor de la centralidad que la ciudad tiene como tablero de juego de los derechos humanos en la actualidad es el hecho de que el 90% de

las muertes que se producen en el mundo por causas violentas, ocurren en países que se encuentran declarados en estado de paz (*OMS & UN-Habitat, 2016, pág. 193*)

El informe continúa exponiendo que las diferencias entre las ratios de violencia que se observan entre unas y otras ciudades a lo largo del globo se explican a partir del análisis de un factor que no es ni el tamaño ni el grado de urbanización de las mismas, sino la pobreza, la exclusión, la falta de oportunidades a nivel educacional y la desigualdad social. Este hecho pone en evidencia que cuando la planificación urbanística se hace siguiendo criterios neoliberales de fragmentación del espacio urbano con vistas a mercantilizar la ciudad y se deja de lado la perspectiva de los derechos humanos, se origina un incremento de las desigualdades sociales, lo cual aumenta la delincuencia, la violencia y acaba afectando negativamente a la salud de las personas que las habitan.

Una vez referidos los efectos que la violencia y la delincuencia tienen sobre la salud de las personas que habitan en ambientes urbanos, es interesante dedicar unas líneas a otro ODS cuya relación con la violencia es significativa, este es el objetivo nº 4 y hace referencia a la “Educación de calidad”. Es un hecho que las dinámicas derivadas de la vida en la ciudad ofrecen, a todos los niveles, un mayor acceso a los recursos educativos disponibles. La concentración de la población en núcleos urbanos facilita el aprovechamiento y acceso a los recursos, sobre todo en el nivel pre y post obligatorio (enseñanzas preescolares y enseñanzas universitarias) con respecto a las posibilidades que se ofrecen en los ambientes rurales. Podemos afirmar por tanto que las dinámicas urbanas van acompañadas de una mejora en los niveles educativos de los habitantes de las ciudades. Sin embargo, en los últimos años la educación ha ido adquiriendo un nuevo papel en la vida de los y las ciudadanas. La preparación para la vida laboral se ha convertido en la lógica central de la mayoría de sistemas educativos a lo largo del mundo y como consecuencia de esto, se están produciendo nuevas dinámicas sociales



relacionadas con el no aprovechamiento satisfactorio de la experiencia escolar. En este nuevo escenario, fenómenos como el fracaso escolar o el abandono escolar temprano, en sociedades que consideran que la obtención de títulos académicos es la forma de valorar la valía de las personas, generan nuevas y fuertes dinámicas de exclusión. No se entrará aquí a debatir sobre las características de la relación causal entre educación y violencia, tan sólo se apuntará el hecho de que, en los ambientes urbanos, donde los recursos económicos son la forma de relacionarse con el entorno (mediante las rentas entrantes -salarios- y las rentas salientes -consumo-), la falta de un satisfactorio aprovechamiento de la experiencia escolar, concretado en la falta de obtención de títulos académicos, dificulta sobremanera la incorporación al mercado laboral, lo que a su vez desplaza a la persona hacia una espiral de exclusión social que, como muestran los datos, resulta ser un caldo de cultivo muy propicio para la aparición de fenómenos como la delincuencia y la violencia. En el apartado 7º de la Declaración de Doha<sup>19</sup> promovida por la Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el delito se recoge esta cuestión de la siguiente manera:

Ponemos de relieve que la educación para todos los niños y jóvenes, incluida la erradicación del analfabetismo, es fundamental para prevenir la delincuencia y la corrupción y promover una cultura de legalidad que propugne el estado de derecho y los derechos humanos y respete al mismo tiempo la identidad cultural. (...)

(Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, 2015, Pág.7)

Este primer apartado, en el que se ha tratado de mapear el panorama actual de cumplimiento/vulneración de derechos humanos en los ámbitos urbanos, se cerrará abordando ahora los ODS referentes al uso de energía, a la sostenibilidad de las ciudades,

---

<sup>19</sup> Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el delito. (del 12 al 19 de abril de 2015). Declaración de Doha. *Sobre la integración de la prevención del delito y la justicia penal en el marco más amplio del programa de las Naciones Unidas para abordar los problemas sociales y económicos y promover el estado de derecho a nivel nacional e internacional y la participación pública*. Doha, Qatar: Naciones Unidas.

a la producción y el consumo responsable y, en general, a lo que se refiere a todas aquellas actuaciones “por el clima” o en contra de la destrucción medioambiental y el cambio climático.

### **1.3 Las ciudades y el medio ambiente**

Como se señala en la descripción del ODS referente a la sostenibilidad de las ciudades, “Las ciudades del mundo ocupan solo el 3% de la tierra, pero representan entre el 60% y el 80% del consumo de energía y el 75% de las emisiones de carbono”. De este dato se desprende la insostenibilidad de un modelo de asentamiento humano que funciona, en la práctica, como un monstruo tirano que exige ingentes cantidades de recursos para su mantenimiento, y los devuelve transformados en enormes cantidades de residuos, los cuales, además, la propia ciudad es incapaz de gestionar y por ello los traslada a otras partes del mundo que acaban por configurarse como los grandes vertederos del planeta. Además de esto, también las Naciones Unidas en la descripción de los ODS explican que para mantener el estilo de vida actual en un mundo en el que los países en desarrollo buscan asemejar sus niveles y estilos de vida a los de los países más ricos, tomando como referencia los patrones de consumo presentes en estos, sería necesario contar con los recursos de lo equivalente a tres planetas tierra para que esto fuera posible.

El problema del modelo y del nivel de producción y consumo, así como el de la cantidad de recursos que las ciudades requieren para su mantenimiento y funcionamiento en el modelo actual, conduce directamente a un colapso medioambiental y social. En este sentido, es importante recalcar el hecho de que, si no se atienden las cuestiones medioambientales en primer lugar y con la urgencia que se requiere, toda referencia al estado del resto de derechos humanos aquí reseñados será innecesaria, pues la vida de los

seres humanos no podrá desarrollarse al margen de la relación de dependencia medioambiental intrínseca que nos vincula con el medio natural en que vivimos<sup>20</sup>.

Frente a este panorama, el derecho a la ciudad trata de erigirse en una nueva forma de entender la vida humana. En el planteamiento que en el siguiente capítulo se irá presentando, se hablará de un derecho a la ciudad que no atiende solo a la forma en que las ciudades deben estructurarse en temas tales como el modelo de vivienda, el modo de transporte, o la gestión de espacios públicos y su promoción, sino que será un concepto ampliado que incorporará también reflexiones y pautas sobre los cambios necesarios en los modos de producción y consumo y el estilo de vida que en estas deberá desarrollarse. Las ciudades, tal y como las concebimos hoy en día no podrán ser el motor de cambio que el mundo necesita, sin embargo, como se irá argumentando en las siguientes páginas, es, sin duda, un actor con gran capacidad para redirigir el futuro de los seres humanos hacia un modelo donde la sostenibilidad y el respeto a los derechos humanos sean el eje central a través del cual se organiza el resto de la vida.

---

<sup>20</sup> En el siguiente capítulo, a partir de las visiones ecologistas y ecofeministas, se profundizará en esta idea de la dependencia ambiental de la vida humana, Yayo Herrero y su idea de la ecodependencia serán fundamentales para entender las críticas que desde el ecofeminismo se hacen al modelo actual de ciudad.

## **Capítulo II: El derecho a la ciudad como respuesta: Consideraciones previas, principios y fundamentos**

### **2.1 Consideraciones previas**

A partir de la panorámica ofrecida en el capítulo anterior se comprende cuál es la actual situación en cuanto al estado de cumplimiento y articulación de los derechos humanos en las ciudades. De esta forma, se pone de manifiesto el hecho de que el modelo de ciudad vigente no es un modelo que cuente entre sus lógicas con los derechos humanos como algo transversal que deba regir el desarrollo y funcionamiento de estas.

Frente a esta realidad, el derecho a la ciudad propone una forma alternativa de pensar y construir la ciudad donde, en este modelo sí, el respeto, articulación, cumplimiento y fomento de los derechos humanos se encuentra en la base misma de las lógicas de producción y reproducción de las ciudades. Pero, ¿qué es en realidad el derecho a la ciudad?, ¿Es un derecho en sí mismo? ¿Es un eslogan? ¿Una utopía? ¿Tiene alguna utilidad real o es solo un concepto teórico que entretiene a los y las académicas en las universidades? En este segundo capítulo, el objetivo será el de responder a estas cuestiones y aclarar cuál es el sentido del concepto. Además, este capítulo identificará los principios y fundamentos básicos e inherentes al derecho a la ciudad. Principios y fundamentos que, de faltar, deberán hacer saltar las alarmas ante cualquier poder, político, económico o social, que trate de legitimar una acción apropiándose de dicho concepto. Ortiz Flores, en su artículo *El derecho a la ciudad. ¿Sirve, es movilizador, operativo o solo un tema de moda?*, hace referencia a este riesgo de apropiación malintencionada y distorsión de la siguiente forma:

Como todos los términos que se generan para definir los nuevos caminos a seguir para superar las graves consecuencias sociales y ambientales que nos impone un sistema totalizante, centrado en la acumulación del poder y del dinero, el derecho a la ciudad es retomado por quienes temen perder

sus privilegios para diluirlo en banalidades, confundirlo con otros conceptos contruidos desde la perspectiva de sus propios intereses o para mostrarle al mundo su inviabilidad y sinsentido.

(Ortiz y Flores, 2016, Pág. 230)

Precisamente en relación a esta cuestión, sobre el sentido y utilidad del concepto de derecho a la ciudad, y sobre el peligro que existe de que tal concepto sea secuestrado y vaciado de contenido por movimientos o parcelas sociales a las que no interesa que su desarrollo e implicaciones puedan ser efectivas, encontramos las ideas de Ávila Orive, quien, en su obra *ciudadanía urbana, desarrollo sostenible y derecho a la ciudad*, identifica el concepto de derecho a la ciudad como una vía muerta y propone su abandono por considerarlo un concepto inoperante. A lo largo de su obra, Ávila explica cuál ha sido la senda que el derecho a la ciudad ha tratado de seguir en su intento por conformarse como un derecho, como un concepto efectivo, y termina por valorar que el concepto en sí es una vía sin salida, cuya única posibilidad de salvación es su reinterpretación a través de la idea de desarrollo sostenible.

Wataru Iwamoto y Paul Taylor, representantes de UNESCO y UN-HABITAT, lo dejaron extremadamente claro: “the right to the city is not a positive right in a legal sense: neither UNESCO nor UN HABITAT have the intention to promote a new international legal instrument”. (...) esa toma de posición no puede sorprender si se tiene en cuenta que para entonces ya se había producido la Declaración sobre el derecho al desarrollo y que había quedado atrás una larga senda de debates y discrepancias que no habían logrado ser reconducidas a una visión común de tal derecho. (Ávila, 2018, Pág. 127)

Si bien el posicionamiento de Ávila es legítimo y a lo largo de su obra se entiende el porqué de su apuesta por el concepto de desarrollo humano y el rechazo del concepto de derecho a la ciudad, cuando el autor decide renunciar al derecho a la ciudad como concepto, no es una decisión que implique un simple cambio de términos, sino que está renunciando a la cuestión principal, transformadora y revolucionaria que sí encontramos

en el derecho a la ciudad y no en el desarrollo sostenible. El derecho a la ciudad contiene en su naturaleza la posibilidad de pensar un futuro que rompa con las lógicas del modelo presente, en opinión de Borja, Carrión y Corti, la diferencia con la idea de desarrollo sostenible es precisamente esa capacidad de ruptura.

Joan Clos (director ejecutivo de ONU-HÁBITAT) advierte que la Nueva Agenda Urbana no es una receta ni un listado de problemas, sino una estrategia de aceleración del desarrollo de las sociedades, en procura de la prosperidad que generan las ciudades. El peligro de esta visión es que puede conducir a priorizar el desarrollo de la ciudad en términos económicos y postular en todo caso la “equidad” como resultado. Pero estas estrategias urbanas, promovidas por los organismos internacionales, han multiplicado la pobreza y la desigualdad social.

(Borja, Carrión y Corti, 2017, Pág. 13)

Por lo tanto, renunciar al concepto de derecho a la ciudad para aceptar en su lugar un término que reúne más consenso a su alrededor como es el de desarrollo sostenible, implica, de hecho, una renuncia a la raíz de lo que el derecho a la ciudad propone y por tanto, si bien se estará de acuerdo con Ávila en el hecho de que el avance realizado por la vía internacional no es todo lo efectivo y contundente que se desearía, lo que en el presente trabajo se propone es reapropiarse de la herramienta, continuar construyendo derecho a la ciudad desde abajo y no renunciar en ningún caso a que este sea el destino perseguido, la meta hacia la que debemos avanzar, por duro que sea el camino y sin caer en los falsos atajos que puedan ir presentándose durante el avance.

En cuanto a este lugar de destino propuesto por el derecho a la ciudad, hay que avanzar que no será un lugar de abundancia y riqueza. El derecho a la ciudad no promete edenes ni paraísos. Nada más lejos de la realidad, el escenario que se proyecta es un mundo donde las limitaciones e incluso la escasez serán una constante, sobre todo si lo comparamos con el nivel de vida medio de las personas que actualmente vivimos en países

occidentales. Las lógicas de producción, consumo y reproducción estarán atravesadas por la idea y la consciencia de que vivimos en un mundo *finito*, un mundo donde, en estos últimos años se han sobrepasado muchos límites, sin retorno, en lo que se refiere a destrucción y degradación de hábitats naturales y donde los problemas de contaminación, la escasez de recursos y los cambios en el clima afectarán al conjunto de la población haciendo que el planeta sea un lugar menos agradable de habitar (Herrero: 2016). Y, sin embargo, en este futuro planteado por el derecho a la ciudad, la dignidad, la justicia y la equidad social estarán garantizadas para toda la población. Los derechos humanos son el pilar fundamental sobre el que el derecho a la ciudad plantea la organización social, política y jurídica de ese futuro complicado que se va acercando. “El decrecimiento no es una opción. Lo es llegar a él de manera fascista o justa”<sup>21</sup> con estas palabras Yayo Herrero sintetiza las ideas con las que el derecho a la ciudad de la mano del ecofeminismo, realizan su propuesta. Los problemas medioambientales y la escasez de recursos son inevitables. La confianza ciega depositada en que la conocida como “solución tecnológica” aparecerá justo antes del desastre para salvar nuestro estilo de vida es el equivalente moderno de cantarle al cielo para que llueva en tiempos de sequía. El derecho a la ciudad no plantea por tanto un escenario utópico al que llegar, sino una forma digna y justa de preparar a las sociedades para que puedan organizarse bajo la nueva lógica de decrecimiento impuesta por las circunstancias. La insostenibilidad del modelo actual de vida, del neoliberalismo económico cuya lógica depreda todo lo que encuentra disponible a su paso, tiene su máximo exponente, como se ha visto en el primer capítulo, en las ciudades, y es por esto que la respuesta se presenta con mayor fuerza y capacidad de acción por el hecho de surgir precisamente de este escenario (Janoschka & Hidalgo: 2014). Si

---

<sup>21</sup> Entrevista a Yayo Herrero realizada por Pablo Batalla Cueto para la revista ASTURIAS24 en el año 2015, durante unas jornadas realizadas en Oviedo acerca de las luchas y resistencias campesinas e indígenas organizadas por el principado de Asturias.

conseguimos nuevas lógicas para entender, construir y decidir nuestras ciudades, conseguiremos una sociedad capaz de vivir digna y justamente en un mundo limitado en lo que a recursos se refiere.

Hay que conseguir un metabolismo económico que se pueda ajustar a los límites de lo que hay y hay que conseguirlo ya, porque nuestro planeta ya está sobrepasado en una buena parte de sus dimensiones materiales (Yayo Herrero, 2015, Pág. 15).

## **2.2 Principios**

Tras el apartado anterior en el que se han aclarado algunas cuestiones importantes en relación a lo que puede y no puede esperarse del derecho a la ciudad y en relación a lo que debe exigirse de dicho concepto, a continuación, se plantearán los fundamentos básicos o principios que deben encontrarse en cualquier propuesta que busque incorporarse y reivindicarse bajo el paradigma del derecho a la ciudad. Estos principios que se enumeraran a continuación y sobre los que se profundizará en las próximas páginas, han surgido como consecuencia de un ejercicio de abstracción realizada tras la lectura de numerosos autores y autoras quienes han vinculado sus aportaciones con este término del derecho a la ciudad.

No se trata por tanto de realizar un análisis pormenorizado de las ideas de cada una de las obras y autores/as leídos, sino más bien de destacar, organizar y sintetizar los puntos que se han detectado como comunes entre todos ellos. La definición del derecho a la ciudad, sus principios y fundamentos, no se encontrarán sintetizadas en una frase citable de algún autor/a concreta, sino que será producto de la suma de aportaciones de muchas.

Aun así, y con vistas a que sirva de incentivo para poder desarrollar y trabajar más sobre la herramienta del derecho a la ciudad, es posible aventurar una tímida y flexible definición sobre lo que este concepto significa. El derecho a la ciudad es un paradigma



bajo el que se exige repensar la relación y articulación que se produce entre el conjunto de los derechos humanos reconocidos y la forma en la que organizamos la economía, la política y la sociedad. Y todo ello, además, desde una perspectiva que surge del análisis local de las circunstancias. El derecho a la ciudad no contiene un listado de recomendaciones o pautas, sino que propone analizar las problemáticas actuales y pensar soluciones siguiendo tres principios o fundamentos básicos. El hábitat urbano debe ser objeto de reflexión en sí mismo en cuanto elemento fundamental que afecta a la organización socioeconómica y política de la vida. En segundo lugar, los cambios deben impulsarse desde abajo, escuchando a la ciudad y a las gentes que las habitan, la participación y el poder local son elementos fundamentales en la aplicación del paradigma del derecho a la ciudad. Por último, cualquier cambio, iniciativa o propuesta debe tener su base y su compromiso en la mejora de la dignidad de la vida de las personas, es decir, un compromiso con el cumplimiento efectivo del conjunto de los derechos humanos de todas las personas.

### **2.2.1 Primer principio: Mirar la ciudad. La ciudad como objeto de estudio**

Una de las cuestiones fundamentales que el derecho a la ciudad plantea y que encontramos de forma transversal en todas las aportaciones, tanto teóricas como prácticas analizadas, es la consciencia de que la ciudad es algo que debe ser pensado y analizado en sí mismo como estructura orgánica y funcional que afecta directamente a la forma en la que la sociedad, la economía y la política se organizan en la realidad práctica de los territorios. Mirar la ciudad implica entender que las ciudades no son algo que pasa, sino que pasan por algo, es decir, que las ciudades, sus edificios, la forma de las calles, los modos de organizar la movilidad, y en general, la forma en que las ciudades afectan a la organización de la vida de las personas que las habitan es algo que se decide, es una cuestión política a la que hay que atender (Lefebvre: 1968; Jacobs: 1963). Por este

motivo, toda propuesta que se proyecte bajo el paradigma del derecho a la ciudad debe incorporar este principio en su lógica. Esto implica que, previamente a la propuesta de cualquier iniciativa, sea esta del tipo que sea, se debe haber realizado un análisis no solo de las cuestiones económicas o sociales sobre las que se quiere incidir de forma directa, sino de las cuestiones urbanas que las contextualizan, pues son factores que atraviesan cualquier situación sobre la que se quiera influir.

Este *mirar* la ciudad implica una doble lógica. En primer lugar, una comprensión general del papel que los asentamientos urbanos juegan hoy en día en el modo en que se organizan, en general, las sociedades globales (Sassen: 1999, Pág. 19). Esto quiere decir que debe reflexionarse, analizarse y entenderse cuál es el papel estratégico que las ciudades juegan en el modelo social y económico neoliberal imperante. La segunda lógica a la que debe atender el hecho de *mirar* la ciudad se centra ya en el caso específico de la ciudad donde se pretende plantear la iniciativa, el funcionamiento interno de esa ciudad particular, sus dinámicas, sus entresijos y sus lógicas propias.

De estas dos cuestiones, a efectos de este trabajo interesa especialmente la primera ya que es la que permite que se realice una síntesis de los estudios realizados por diversos autores/as. La segunda en cambio, debe ser algo que se identifique de forma específica en cada caso y de forma particular, por lo que no cabe aquí sintetizar ideas principales ni pautas concretas. Así pues, a continuación se busca presentar de forma sintética, las ideas más importantes extraídas de los análisis que diversos autores y autoras han realizado en relación al lugar y la función que las ciudades realizan en el mundo capitalista y neoliberal en el que vivimos.

Para comenzar este análisis de las ciudades neoliberales y sus funciones, podemos partir de la obra ya previamente referenciada, *El derecho a la ciudad* (Lefebvre: 1968), que representa un punto de partida importante a partir del cual comenzar a pensar y estudiar

las ciudades actuales. El objetivo principal de la obra de Lefebvre es, en primer lugar, tratar de identificar los factores que explican el nacimiento de la ciudad de su tiempo, para una vez que los ha identificado, realizar una profunda y extensa denuncia, indignada, sobre las verdaderas razones, los verdaderos intereses, que rigen y dirigen la conformación y el desarrollo de las ciudades. Lefebvre escribe sobre la pérdida de lo urbano y el triunfo de lo urbanístico, crítica la transformación que la ciudad ha sufrido bajo el paradigma de urbanismo funcionalista imperante en aquel momento, y señala, desde un posicionamiento crítico con esta realidad, como la nueva ciudad ha dejado de ser un espacio de vida compartida, con un sentido propio y completo en sí mismo, para convertirse en un escenario de organización de la producción donde las lógicas imperantes poco o nada tienen que ver con la vida de quienes las habitan. Lefebvre pone el foco en el hecho de que la ciudad se haya convertido en un espacio cuyo funcionamiento y motivo de ser responde a una única lógica: mejorar la productividad y la eficiencia económica. Así mismo, denuncia además que esta nueva concepción de la ciudad materializa geográficamente y espacialmente las desigualdades sociales y el conflicto de clases. La forma en que la ciudad se conforma afecta directamente al modo de vida de las personas que la habitan; el modo de relacionarse, el sistema de valores, el modo de producir y consumir, e incluso la forma en que las personas proyectan su felicidad guardan relación con el modelo de ciudad imperante.

A través de las diversas tendencias se perfila una *estrategia global*, es decir, un sistema unitario y un urbanismo ya total. De este modo, la sociedad de consumo dirigido se concreta en la práctica y sobre el terreno. (...) Todas las condiciones confluyen así, dando lugar a un dominio perfecto, a una refinada explotación de la gente a un tiempo como productores, como consumidores de productos y como consumidores de espacio. (Lefebvre, 1968, pág. 48)

El análisis de Lefebvre es fundamental, pues como recoge Manuel Delgado en sus comentarios (Lefebvre: 2017, pág. 16) sobre la obra del autor francés: “Nos dice Lefebvre

que tras ese espacio maquetado de los planes y los proyectos no hay otra cosa que ideología”, Lefebvre muestra que el planeamiento urbanístico, la regulación de cuestiones relacionadas con la vivienda, el modo en el que nos movemos de un lado a otro en las ciudades o la distancia a la que se encuentran nuestros barrios de los lugares donde trabajamos, donde hacemos la compra o donde vamos a disfrutar de nuestro tiempo libre, no son cuestiones casuales y aleatorias, si no que deben comenzar a entenderse como lo que son, decisiones políticas fuertemente vinculadas a los intereses económicos del sistema productivo que extrae todo su beneficio al organizar el espacio de acuerdo a sus necesidades, desplazando a las personas y sus necesidades del centro, y justificándolo todo bajo el argumento del tecnicismo neutro, en palabras del propio autor *El arquitecto se percibe y concibe como Arquitecto del Mundo, como la imagen humana del Dios creador. La filosofía de la ciudad (o, si se quiere, la ideología urbana), nació como superestructura de una sociedad en cuyas estructuras se insertaba un cierto tipo de ciudad.* (Lefebvre, 1968, pág. 64 y 65).

Frente a esta denuncia realizada sobre el hecho de que la ciudad sea en sí misma una herramienta que sirve a unos concretos intereses, Lefebvre anuncia que la crítica radical contra el urbanismo ideológico es algo que deberá realizarse, pues es una cuestión de *salud pública*.

De este análisis del autor francés podemos extraer la primera de las conclusiones fundamentales sobre el papel que las ciudades desempeñan en el sistema neoliberal: la forma en la que el espacio se organiza en las ciudades neoliberales responde a una lógica de organización de la producción y control de la exclusión social y los conflictos de clase. El motivo por el que se deciden los emplazamientos de los elementos de la ciudad responde a criterios que tienen que ver con mejorar la productividad y aumentar el

consumo, y no con la idea de hacer ciudades habitables para las personas que en ellas viven.

Si el análisis de Lefebvre nos habla sobre la lógica por detrás de la distribución espacial, en una línea parecida vendrá la aportación de la activista estadounidense Jane Jacobs y su obra *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Jacobs se centra en señalar la idea de que, no solo la distribución espacial de los elementos urbanos importa, sino también los propios elementos urbanos en sí. La activista centrará su análisis en señalar que, en las ciudades neoliberales, los criterios que influyen sobre el tipo de elementos que se construyen, de nuevo, no tienen en cuenta el bienestar de las personas que habitan las ciudades, sino simplemente responden a la lógica de unos criterios económicos del beneficio y la búsqueda de una eficiencia malentendida que terminar por afectar y empeorar la vida de estas personas. Las formas, tamaños y usos previstos de las calles, las decisiones sobre el tipo de mobiliario urbano, el tipo de vivienda que se construye, o el modo en que se plantea la movilidad de una ciudad se deciden, de nuevo, en base a por criterios económicos de ganancia y beneficio para unos pocos.

Cuando en 1961 Jacobs publica su obra, esta recoge las principales ideas que han dado base y fundamento a lo que ha sido su activismo en los años previos. En la que se conoce como la batalla por la ciudad de Nueva York, Jacobs desarrolló su movilización y actitud de resistencia ciudadana frente al modelo de urbanismo modernista e higienista, importado de Europa, cuyo máximo representante político en aquella Nueva York de los años 50 fue el arquitecto Robert Moses.

Este libro es un ataque contra el actual urbanismo y la reconstrucción urbana (...) un ataque contra los principios y los fines que han modelado el moderno y ortodoxo urbanismo y la reconstrucción urbana (...). Escribiré sobre cómo funcionan las ciudades en la vida real, pues sólo así conoceremos qué principios urbanísticos y qué prácticas de rehabilitación pueden estimular la vitalidad social y

económica de las ciudades, y qué principios y prácticas matarían esos atributos. (Jane Jacobs, 1961, Pág. 29)

Tanto Lefebvre como Jacobs se enfrentan en realidad al mismo modelo de ciudad, a pesar de que cada uno escribe desde una parte del mundo. Las ideas de este modelo de ciudad vigente hoy en día en todo el mundo, y que en aquel entonces comenzaba su desarrollo, podemos extraerlas, sintetizadas y en forma de eslogan, de la maqueta de ciudad expuesta en el pabellón financiado por la *General Motors* y que recibía el nombre de *futurama* en la feria mundial de Nueva York celebrada en 1939. Esta maqueta fue diseñada por el ingeniero industrial Norman Bel Geddes, y mostraba lo que, desde su punto de vista, y desde el de las personas que lo financiaban, debía ser la ciudad del futuro cercano, la utopía de las ciudades. En esta utopía, la ciudad no era más que una aglomeración de espacios funcionales organizados de acuerdo a una planificación realizada desde arriba; grandes edificios construidos con el objetivo de ser baratos, rápidos y fáciles de construir y que pudieran albergar al mayor número posible de trabajadores, autopistas de hasta 14 carriles que vertebrasen las ciudades y conectaran los distintos espacios dentro de estas. Los habitantes de estas ciudades plantearían su movilidad a través de la movilidad de su vehículo privado, y con estos *sistemas modernos de tráfico altamente desarrollado*, serían capaces de llegar hasta los espacios de la ciudad ocupados por las empresas e industrias donde trabajarían. La separación de la ciudad en áreas (residenciales, comerciales e industriales) mejoraría la eficiencia general de la ciudad y revertiría en una mayor comodidad para los ciudadanos. Años después, en 1964, el propio Robert Moses es el encargado de diseñar la segunda versión de *futurama*, de nuevo bajo el patrocinio de la *General Motors*, y de nuevo proponiendo un modelo donde la ciudad no es más que una gran infraestructura pensada para permitir y facilitar la libertad de movimiento (a través de los vehículos privados), la eficiencia y el sentido práctico de la vida.

Centrándonos ahora en Moses y en sus ideas (las que provocaron el activismo de Jacobs), además de la centralidad del vehículo a motor privado, a Moses le obsesionaba la limpieza y el orden. Quería una ciudad donde no existiesen las zonas degradadas, las calles sucias o los edificios viejos. Veía algunos de los barrios históricos de Nueva York como el Soho o el Bronx, como zonas sucias, caóticas... como tumores que había que extirparle a la ciudad para que esta mejorase. A Moses le molestaban los barrios antiguos por el aspecto abandonado de sus edificios, su perspectiva modernista y funcionalista del mundo, así como su perfil de técnico y su creencia en el progreso y en la ciencia, le restringían su mirada de manera que le era imposible percibir la esencia propia de estos barrios. Moses no entendía la ciudad como espacio público, no entendía lo que significaba vivir la ciudad. Todas estas cosas que Moses era incapaz de percibir, formaban parte, en cambio, de la forma en que Jacobs miraba la ciudad. Para ella la ciudad se asemejaba a la vida en cuanto era caótica, heterogénea, cambiante... Esos barrios en los que Moses veía desorden eran percibidos por Jacobs como centros de vida.

Esto no quiere decir que Jacobs quisiera mantener la ciudad inmutable en su estado, la activista entendía que los barrios degradados debían ser rehabilitados, y que las zonas sin o con pocas dotaciones públicas debían tener un mayor acceso a estos servicios e infraestructuras. Sin embargo, Jacobs siempre fue muy consciente de que había que entender cuáles eran las lógicas internas de la vida urbana, para así, atendiendo a estas, conseguir convertir una calle que no era segura en una que sí que lo fuera, conseguir que un barrio bajo encontrase las condiciones para rehabilitarse, convertir espacios diáfanos en parques o lugares de recreo que realmente pudieran ser utilizados por la ciudadanía etc. Como se verá en el siguiente apartado cuando se hable de la necesidad de *escuchar* a las ciudades, la actitud de Jacobs siempre fue la de tratar de entender sus reglas,

atendiendo a las demandas y sinergias de la propia ciudad, y buscando orientar el desarrollo hacia un futuro que mejorase la vida de las personas que aquí la habitaban.

En contra de esto, Moses propuso el *borrón y cuenta nueva* como remedio. Durante los más de 20 años en los que trabajó para la administración pública, Moses demolió todo aquello que consideró necesario, expropió miles y miles de metros cuadrados y construyó cientos de edificios donde poder reasentar a aquellos pobres que habían vivido en aquellos barrios feos.

La consecuencia fue la creación de nuevos guetos, aislados y que, con el tiempo, se convirtieron en zonas verdaderamente indeseables de la ciudad. Moses no entendió que, con cada edificio demolido, destruía también toda la estructura social que éste sostenía, y el desplazamiento forzoso de miles y miles de personas hacia esos nuevos barrios de edificios colmena, sobrios, homogéneos y tristes, generó nuevas formas de pobreza que agravaron las carencias materiales que ya preexistían en sus antiguos barrios. La marginalidad, la delincuencia y la violencia comenzaron a expandirse por estas zonas muertas, y fue esta dinámica de vida y muerte la que Jacobs trató de plasmar en su obra.

(...) La gente marcada con los signos hexagonales de los urbanistas es zarandeada, expropiada y desarraigada como si sobre ella se hubiera abatido una potencia conquistadora. Miles y miles de pequeños negocios son destruidos y sus propietarios arruinados sin apenas compensación alguna. Comunidades enteras han quedado descuartizadas y sembradas a los cuatro vientos, dando lugar a una cosecha de cinismo, resentimiento y desesperación difícil de creer si no se ve o escucha.  
(Jacobs, 1961, Pág. 30)

Igual que el tecnicismo y la creencia en el progreso dieron a Moses su visión, la experiencia vital de Jacobs como ciudadana y como mujer, le dieron la suya. La idea principal de su libro, más allá de describir los problemas que se han ido exponiendo



previamente relativos al modelo de ciudad que Moses trataba de imponer, es la de reivindicar la ciudad de la convivencia, la ciudad viva, caótica, múltiple, heterogénea.

(...) las ciudades necesitan una muy densa y muy intrincada diversidad de usos que se apoyen mutua y constantemente, tanto económica como socialmente. Los componentes de esta diversidad pueden diferir enormemente, pero han de completarse necesariamente de maneras determinadas y concretas. (Jacobs, 1961, Pág. 40)

La obra y pensamiento de Jacobs representa la defensa del espacio público y de la convivencia como argamasa de la ciudad, si bien no encontramos en su obra referencia alguna a la idea o al concepto de derecho a la ciudad, Jacobs y su obra son, sin ninguna duda, uno de los referentes más importantes para el desarrollo de este.

Hasta el momento el análisis del papel de las ciudades en un mundo neoliberal nos ha dejado dos ideas: el espacio se organiza atendiendo a criterios de eficiencia y control social, y este mismo espacio, se rellena también con elementos que buscan a su vez el máximo beneficio económico de las empresas que se encargan de las obras y construcciones. Siguiendo con este elemento fundamental del derecho a la ciudad que es el análisis del papel de estas, el geógrafo y teórico social británico David Harvey aporta otro elemento más al análisis. Harvey nos habla del papel que las ciudades desempeñan en relación al funcionamiento cíclico de las economías capitalistas, y pone el foco sobre el hecho de que el lucro económico y las ganancias de unos pocos no solo afectan a como se organiza y con que se construye este espacio urbano, sino que también condicionan el cuándo.

En su obra *ciudades rebeldes*, Harvey analiza el profundo vínculo existente entre los ciclos de la economía capitalista y la evolución y desarrollo de las ciudades.

El capitalismo descansa (...) sobre la búsqueda perpetua de plusvalor (beneficio), cuyo logro exige a los capitalistas producir un excedente, lo que significa que el capitalismo produce continuamente

el excedente requerido por la urbanización. Pero también se cumple la relación inversa: el capitalismo necesita la urbanización para absorber el sobreproducto que genera continuamente. (Harvey, 2012, pág 22)

En esta relación existente entre capitalismo y urbanismo, Harvey argumenta que los propios procesos y planes de urbanización desempeñan un papel particularmente activo en la evitación de crisis económicas provocadas por el estancamiento del capital cuando se produce alguna situación que evita o dificulta su reinversión rentable. Esto implica que el ritmo de crecimiento y desarrollo de las infraestructuras públicas y las ciudades, depende en gran medida de los ciclos del capital y de sus intereses. Lo que esto quiere decir es que, de hecho, quien construye ciudad es, en demasiados casos, el capital privado, y evidentemente, entre los intereses de este capital privado está la consecución de beneficios, y no el interés social de construir una ciudad que a través de sus políticas urbanísticas reduzca o elimine las desigualdades, la exclusión y la marginalidad. La conclusión de este fenómeno es que, cada vez que el capital necesita construir ciudad para evitar el estancamiento, esto produce una transformación del modo de vida, el recorte del sentido de ciudadanía y la captación por el mercado de más espacios y lógicas en la ciudad.

Igual que se habla de este proceso en lo referente al urbanismo en general, se puede pensar, como indica Harvey en su obra (Harvey: 2013) , la relación que se dio entre el proceso de creación de la burbuja de vivienda que precedió a la crisis económica de 2008 y los ciclos económicos de la economía de mercado. Una vez más, las necesidades del capital fueron las encargadas de guiar los avances en un sector como el inmobiliario, estrechamente vinculado a un bien básico como la vivienda, lo que produjo que con la llegada de la crisis una de las parcelas más afectadas de las sociedades en general fuera

la que se refería a la posibilidad de asegurar que todas las personas pudieran acceder a una vivienda digna.

Como ya se había adelantado, una vez más se ve como en las ciudades neoliberales, las lógicas que imperan responden principal y casi de forma única a las dinámicas del mercado y a las reglas de una economía del beneficio, la acumulación y el crecimiento. En una línea muy similar a la señalada por Harvey, en su obra *Estrategias contra la gentrificación*, la autora alemana Lisa Vollmer, experta en este fenómeno y sus procesos aporta una idea más que completa este análisis de la ciudad neoliberal. Contra la idea de que la búsqueda del beneficio propio de cada uno de los actores que participan en el mercado conlleva el beneficio para todos los demás, la falacia de la mano invisible, Vollmer analiza los procesos de rehabilitación de los barrios degradados de las ciudades. La autora y activista alemana señala el hecho de que, no solo las dinámicas de mercado condicionan cuando se debe invertir en la ciudad (Harvey), sino que también determinan el dónde se invierte. Al hablar sobre la gentrificación, Vollmer explica qué son intereses privados, los cuales muchas veces cuentan con la complicidad de los poderes públicos, que fijan su vista en zonas concretas de la ciudad, barrios, y deciden apostar a su revalorización. Si bien estos procesos suelen ir acompañados por un discurso en el que se defiende que la mejora de los barrios repercute directamente y de forma positiva en la vida de las personas que los habitan, Vollmer destaca el hecho de que lo que en realidad suponen estas mejoras para los habitantes originales del barrio es su expulsión, pues la mal llamada revitalización económica de estos barrios supone el encarecimiento sistemático y descontrolado de los precios de alquiler, tanto de vivienda como de bajos comerciales.

La revalorización estructural casi siempre conduce a un cambio importante de población, de forma que aquellos que supuestamente se iban a beneficiar de una

mejora en sus condiciones de vida gracias a la revalorización ya no están allí para verla. La combinación de unas medidas de revalorización impulsadas por las instituciones públicas y una falta de regulación pública del mercado inmobiliario conduce a la expulsión. (Vollmer, 2019, Pág. 85)

Estos cuatro análisis recogidos en el presente apartado nos confirman la importancia de comprender la ciudad como objeto de estudio, para así poder plantear, en un momento posterior, iniciativas y soluciones que partan de estos análisis. A este respecto en el libro *La ciudad neoliberal: Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid* (J M. Janoschka, & R. Hidalgo: 2016, Pág. 7-33) ya se destaca la necesidad de ser consciente de como este modelo definido por las cuatro pautas expuestas previamente, no es el único posible, y, por tanto, tras el primer paso, el de conocer la ciudad neoliberal, debe venir el segundo: pensar alternativas y transformarla.

(...) La construcción de esa hegemonía neoliberal implica la capacidad de los actores dominantes por generar consenso y legitimación sobre la transformación de un proyecto político particular en uno de carácter universal (...) implica (...) también la habilidad de proyectar sus formas de interpretar el mundo de tal manera que se produzca una aceptación e incorporación de ella como sentido común de todos los demás grupos sociales. (Hidalgo y Janoschka, 2014, Pág. 8)

Así pues, tanto el proceso de reflexión sobre el papel que nuestras ciudades desempeñan en el contexto global en el que se asientan, como el análisis particular de los aspectos concretos de cada ciudad, es el primero de los fundamentos o principios básicos con los que tiene que contar cualquier iniciativa o acción que busque englobarse bajo el paradigma propuesto por el derecho a la ciudad.

### **2.2.2 Segundo principio: Escuchar a la ciudad y pensar desde ella**

El segundo de los principios o fundamentos que debe estar presente en toda iniciativa que se plantee bajo el paradigma propuesto por el derecho a la ciudad hace referencia a la

forma en que estas iniciativas o decisiones de planeamiento urbano se proponen y se discuten en el seno mismo de la ciudad.

Como se ha visto en el apartado anterior, Jane Jacobs es una de las mayores exponentes y defensoras del espíritu de esta idea. A pesar de que no entre a valorar directamente cuestiones relacionadas con la participación o la democracia, cuando Jacobs escribe su obra, dedica un gran esfuerzo a tratar de recoger las ideas y pautas que ella, en su experiencia como activista, como oyente de la ciudad, ha ido descubriendo en relación al tipo de calles que crean ciudad, al tipo de edificios que crean vecindad, al tipo de manzanas que hacen florecer al pequeño comercio etc. Esta parte relacionada con la escucha de la ciudad es importante, y sin embargo, no agota en sí misma la totalidad de lo que en este principio se busca recoger, pues solo hace referencia a la parte pasiva del mismo. Escuchar a la ciudad no es suficiente para que podamos hablar de derecho a la ciudad, es necesario también reconvertir y recuperar al ciudadano/a en cuanto agente activo y actor principal de la política de nuestras ciudades.

El momento actual en el que vivimos nos hace reflexionar sobre el poder y los límites del modelo estatal como garante y protector de la ciudadanía. De igual modo, surgen dudas sobre la capacidad real que el estado tiene para liderar los cambios necesarios que, por ejemplo, en relación con las cuestiones medioambientales aparecen como un reto global que necesita ser atendido con urgencia. En este concreto escenario<sup>22</sup>, en relación a la

---

<sup>22</sup> Analizar el porqué de estas cuestiones, el porqué de la crisis del modelo de estado como garante de los derechos, sería algo imposible de abarcar en el presente trabajo y además supondría desviarse del objeto de estudio que aquí nos ocupa. Es por esto que, a este respecto, tan sólo cabe señalar trabajos y aportaciones como los del autor portugués Boaventura de Sousa Santos, quien a lo largo de su obra dedica espacio a analizar estas cuestiones, señalando las fallas que el sistema o paradigma socioeconómico occidental presenta, y que, entre otros muchos aspectos, se puede identificar en las fallas que el modelo estatal tal y como se entiende en occidente presenta a la hora de articularse de una forma en que promocióne respete y defienda los derechos humanos. Además de esta crítica, en las ideas de Sousa Santos hay una importante reivindicación de las aportaciones que, desde otras epistemologías, desde las epistemologías del sur, se están produciendo, y en este sentido es interesante señalar, como bien hace el propio autor, como muchas

capacidad política real de los estados, asistimos desde hace unos años al adelantamiento por la derecha que estos sufren de parte de actores tales como grandes corporaciones (empresas multinacionales cuyo volumen económico es, en algunos casos, mayor incluso que el PIB de países enteros) o proyectos de unión (pseudo)política y sobre todo económica que, más que crear sinergias entre sus integrantes, incentivan la competencia y reparten roles de dominadores y dominados entre ellos. A esta cada vez más débil posición del estado como garante de los derechos humanos de sus ciudadanos, se le suma una sensación de malestar y descontento cada vez mayor de la ciudadanía con respecto al funcionamiento de las instituciones democráticas. Consecuencia de la crisis iniciada en 2007, huelga decir que los efectos económicos se dejan sentir todavía en todo el mundo, pero tal vez sea todavía más preocupante la tremenda erosión que esta crisis ha tenido sobre la totalidad del sistema democrático de cada uno de los países golpeados por esta<sup>23</sup>.

Más allá de identificar este descontento y de observar con preocupación algunas de sus peores consecuencias (auge de partidos de ideología fascista -de extrema derecha-, fragmentación y polarización social etc.), esta situación de desapego e indignación generalizada puede y debe canalizarse bajo el paradigma del derecho a la ciudad, hacia una nueva forma más amplia y profunda de entender la ciudadanía, la participación y la democracia. Es precisamente de los aspectos que generan malestar en relación a los

---

de estas epistemologías del sur vienen incorporando y desarrollando, desde hace décadas, los principios del derecho a la ciudad de los que se está hablando en el presente capítulo.

<sup>23</sup> En los datos ofrecidos por el barómetro del CIS de junio de 2019, los resultados referentes a las cuestiones relacionadas con la política muestran ampliamente el desconecto y la desconfianza que las instituciones políticas y los propios partidos generan en la mayoría de ciudadanos y ciudadanas. En relación a la pregunta sobre como se cree que está la situación política en España, algo más del 55% de las personas encuestadas pensaban que era mala o muy mala, frente a tan sólo un 8% que consideraba que era buena o muy buena. Además, gran parte de las personas encuestadas, el 24%, pensaba que la situación había empeorado respecto del año anterior, frente a tan solo un 15,7% que percibía una mejoría. Además, el 14% de las personas encuestadas señalaban a “los políticos en general, los partidos y la política” como el principal problema de España, a este respecto, sólo viéndose superado por el porcentaje de personas, 41,2%, que pensaban que el paro era el principal de los problemas.

niveles y funcionamientos de las democracias actuales, que deben surgir las pautas para buscar un mejor sistema, y en este punto es donde el papel de las ciudades, de lo local, adquiere gran relevancia. Acerca de la que se comienza a conocer ya como “la nueva era urbana”, en su trabajo *El nuevo municipalismo: derecho a la ciudad y comunes urbanos* Subirats, Gomà y Blanco plasman a la perfección esta necesidad de mirar hacia lo local para poder pensar el futuro de las sociedades a nivel global:

En las ciudades se construye y se refleja el mundo del siglo XXI, con todas sus tensiones: dinamismo económico, especulación inmobiliaria, cambio climático, desigualdad. (...) También en las ciudades aparecen las lógicas de acción colectiva y las alternativas políticas más innovadoras e interesante (...) Se ha consolidado en las últimas décadas una realidad demográfica y territorial marcada por la hegemonía de lo urbano. Un predominio que se traslada a las esferas económica, social y ambiental, y sitúa a las metrópolis como verdaderos epicentros de la realidad cotidiana de la mayoría. (Blanco, Gomà y Subirats, 2018, pág. 16)

En esta misma línea, el autor francés Pierre Calame dedica parte de su obra a reflexionar sobre estas cuestiones, y en particular, trabaja sobre la idea de reforzar la democracia aproximándola de nuevo a la ciudadanía, colocando a las ciudades en el nivel 0 de la política. En este sentido, Calame realiza una crítica a una idea que en los últimos años se ha repetido mucho en referencia a la relación entre lo local y lo global y el papel de las ciudades. Frente al “*piensa globalmente, actúa localmente*”<sup>24</sup>, Calame defiende que se debe pensar desde lo local para actuar local y globalmente de manera simultánea.

Para fundamentar esta propuesta de trasladar el modo y origen del pensamiento desde lo global hacia lo local, Calame se apoya en las aportaciones que la politóloga y ganadora del nobel de economía Elinor Ostrom ofreció con respecto a la superación de la conocida idea de la *tragedia de los comunes*. Ostrom investigó las formas en las que comunidades de personas, desde lo local, se organizaban en el modo de utilizar y preservar las fuentes de materias primas de las que dependían para poder sostener su vida. Lejos de aceptar

---

<sup>24</sup> “*Piensa globalmente, actúa localmente*” se convirtió en eslogan y bandera de la conferencia de las Naciones Unidas sobre el medio ambiente celebrada en Río de Janeiro en 1992, donde se acordó la conocida como *Agenda 21*.

que la autoorganización estuviera impregnada, inevitablemente, de una lógica egoísta que abocase a la sobreexplotación de los recursos, y que necesitase, por tanto, una regulación superior que lo impidiese, Ostrom mostró que las soluciones locales son una realidad de resistencia a la lógica de insostenibilidad y depredación que impera en el mundo, y que es posible pensar en acciones que surjan de aglutinar y crear redes globales a partir de estas soluciones y visiones locales (Calame, 2017).

Además de esta referencia a las ideas de Ostrom que permiten entender el potencial de lo local, de las ciudades, en cuanto agentes del cambio, la aportación fundamental que Calame ofrece en su reflexión se construye alrededor del hecho de plantear cuales serían las condiciones que permitirían realizar este cambio de rumbo para comenzar a actuar bajo el paradigma del derecho a la ciudad. El autor francés habla de la necesidad de que se efectúen dos rupturas simbólicas, pero con efectos prácticos reales, la *ruptura institucional* y la *ruptura intelectual*, pues solo así, afirma Calame, será posible avanzar hacia una verdadera transformación del marco lógico que permita pensar de forma distinta las cuestiones relacionadas con el urbanismo y, en general, la concepción misma de las ciudades. Con respecto a la ruptura institucional, Calame afirma que la lógica que reduce e identifica lo local con el ámbito gubernativo municipal, debe ser superada. Es necesario establecer poderes políticos e institucionales locales multinivel, donde lo fundamental no sea la repartición competencial entre estos, sino los canales de comunicación y las formas de cooperación que se establezcan. Así mismo, con respecto a la ruptura intelectual, Calame afirma que se debe abandonar la lógica por la cual los gobiernos y poderes políticos se relacionan con sus ciudadanos/as a partir de un mercadeo en el que los primeros ofrecen derechos individuales (por ejemplo, en forma de renta básica), a los segundos, a cambio de que estos últimos acepten continuar reduciendo su sentido de ciudadanía a la capacidad de consumir que el estado debe asegurarles.



La ciudadanía, en nuestros países ricos, tiende a definirse como una añadidura de derechos (...) sin embargo, la antropología nos muestra que lo que constituye el cemento de las comunidades no son los derechos de los individuos (...), sino las responsabilidades recíprocas dentro de una comunidad. No habrá ciudades y sociedades sostenibles hasta que se cumpla con la condición de revitalizar una visión más equilibrada de la ciudadanía, asociando derechos y responsabilidades.

(Pierre Calame, 2017, Pág. 197)

A este respecto, es necesario trasladar el ámbito local, las comunidades, las ciudades, al centro de la ecuación, de igual modo que las lógicas de la responsabilidad y la interdependencia comunitaria (no sólo entre ciudadanos/as, sino entre estos y su entorno) deben irrumpir frente a la simplificación excesiva de entender a las personas como simples sujetos portadores de derechos.

### **2.2.3 Tercer principio: Compartir la ciudad: la ciudad de todas y para todas**

Como ha podido entenderse a raíz del punto anterior, para el desarrollo del paradigma de derecho a la ciudad, es fundamental tener la capacidad de reivindicar lo local, lo urbano, como el nuevo centro político a partir del cual apoyar y desarrollar la democracia. La acción de *escuchar* a la ciudad recoge así esta reivindicación. En este sentido, las principales críticas y aportaciones se han construido entorno al hecho de conseguir una democracia más participativa y directa que se aproxime a los y las ciudadanas. Sin embargo, muy vinculado a este principio aparece la última de las lógicas fundamentales que debe encontrarse presente en toda iniciativa o propuesta que deba considerarse bajo este paradigma. Tan importante es escuchar a las ciudades y posibilitar los cambios institucionales que así lo faciliten, como trabajar por el cambio de mentalidad a través del cual, en general, entienden(emos) el mundo la mayoría de personas hoy en día. Las claves del éxito del modelo neoliberal, social, económico y político, pasan por incentivar el individualismo y la construcción del consumidor/cliente perfecto como máximo

exponente de ciudadanía. Este modelo social y las relaciones que este genera no son válidas, en cambio, bajo el paradigma que propone el derecho a la ciudad.

El paradigma de derecho a la ciudad entiende que el objetivo fundamental y último de los asentamientos urbanos debe ser el de facilitar y garantizar la dignidad en la vida de las personas. Las decisiones en la ciudad deben tomarse siempre con el objetivo de proteger al afectado y deben entender el espacio urbano como un todo interconectado, atravesado y afectado por el conjunto de necesidades que las personas tienen que tener garantizadas para poder vivir dignamente, esto es, los derechos humanos. Además de las ideas relacionadas con los valores de reflexión y participación referidos anteriormente como los dos primeros principios fundamentales contenidos bajo el paradigma del derecho a la ciudad, es fundamental también convertir a las ciudades en espacios creadores de nuevas formas de socializar y de entender el mundo. Esto no implica, sin embargo, una exigencia acerca de que las nuevas mentalidades y nuevas formas de entender el mundo deban surgir necesariamente en las ciudades<sup>25</sup>, pero lo que es indudable es que estas deben a su lógica aquellas mentalidades que avancen en esta línea apuntada por el derecho a la ciudad, donde el compromiso con los derechos humanos es la piedra angular.

Si al hablar del primero de los fundamentos, de la necesidad de reflexionar, se hacía referencia al hecho de que es necesario entender los problemas y conflictos que se quieren enfrentar, en su contexto global, interrelacionados con el papel que juegan en el sistema socioeconómico y político mundial en el que se encuentran enclavados, en este último fundamento se pone el foco sobre la necesidad de que las soluciones e iniciativas propuestas tengan la capacidad de incorporar transversalmente un compromiso con la

---

<sup>25</sup> No se trata de considerar que las ciudades son el único origen posible de nuevas pautas sociales, pues en ocasiones no es necesario inventar nada. Dinámicas sociales observadas en poblaciones pequeñas, propias de las zonas rurales, o incluso, en ocasiones, sentimientos de pertenencia, identificación y compromiso con ideales globales que superan incluso el marco estatal, pueden ser dinámicas a incorporar en el proyecto de sociedad y en las formas de sociabilización hacia la que se tiene que caminar en las ciudades.

justicia social en todas sus dimensiones. Conseguir ciudades en cuyas lógicas se enraíce una mayor democracia, implica necesariamente perseguir y promover ciudades que busquen además una mejor democracia. En este sentido, se hace referencia a la necesidad de que los poderes locales se comprometan, de forma activa, a poner en marcha una agenda de políticas urbanas comprometidas con el paradigma del derecho a la ciudad.

Blanco, Gamò y Subirats, de los que previamente se ha hablado, escriben sobre esta cuestión y ponen el foco sobre el hecho de que en las ciudades se desarrollen acciones que tengan como resultado la construcción de lo común, en particular, ellos hacen uso del término *municipalismo de lo común* para referirse a esta dimensión sustantiva de la democracia que debe ser desarrollada desde el ámbito local.

Es el gran reto (...) Situar lo urbano como motor de reconstrucción de la lógica comunitaria de la democracia, de la lógica colectiva de los derechos; como impulsor de alternativas más que de resistencias. El municipalismo del común genera una esfera pública compartida: con presencia institucional y comunitaria, con alianzas y procesos de coproducción. Implica conjugar una dimensión sustantiva de justicia urbana con una dimensión operativa de democracia abierta. Un campo de intersecciones donde la agenda urbana adquiere pulsión comunitaria activadora de ciudadana; donde las prácticas sociales adquieren fuerza universalista constructora de derechos; donde todo ello queda entrelazado. (Blanco, Gomà y Subirats, 2018, pág. 25)

El modelo político social y económico que debe perseguirse bajo el paraguas del derecho a la ciudad debería ser un modelo en el que se pusiera el acento en la concepción de que mientras una ciudad que no sea habitable para todas, ésta no es habitable para nadie. Llevando esta idea a un nivel más profundo todavía, Yayo Herrero destaca que, no solo es necesario pensar la ciudad para que todas las personas podamos habitarlas, sino que, además, debemos empezar a entender y construir ciudades aceptando la relación de ecodependencia que las vincula con el resto del planeta. Es decir, como se verá en el próximo capítulo, al enfrentar las problemáticas concretas, prácticas, que surgen en la ciudad, las soluciones propuestas desde el derecho a la ciudad deben pasar por entender que los espacios urbanos deben ser habitables por todas las personas, pero, además, no

pueden seguir construyéndose sobre unos cimientos que tienen en su lógica una feroz oposición a la vida.

El sistema económico capitalista y todo el armazón cultural que le acompaña se han desarrollado en contradicción con las dos dependencias materiales que permiten la vida (*La dependencia de otras personas y la dependencia de la naturaleza*). Ignoran la existencia de límites físicos en el planeta y ocultan y minusvaloran los tiempos necesarios para la reproducción social cotidiana. Crecen sin observar límites a costa de la destrucción de lo que precisamente necesitamos para sostenernos en el tiempo. Se basan en una creencia peligrosa para el futuro de los seres humanos: la de una falsa autonomía, tanto de la naturaleza como del resto de las personas. (Herrero, 2013, Pág. 281)

Por todo esto puede decirse que la justicia social está vinculada, de forma indelible, con un modo de vida que respete también los procesos de vida del resto del entorno natural, y es por esto que el derecho a la ciudad, en su fundamental compromiso con los derechos humanos, debe incorporar el criterio de la sostenibilidad de la vida y del entorno para poder ser una verdadera herramienta que permita rearticular el papel de las ciudades en tanto que garantes del cumplimiento, fomento y promoción de los derechos humanos.

### **Capítulo III: El derecho a la ciudad en la práctica: Plan de Movilidad Urbana Sostenible en la ciudad de València**

En este tercer y último capítulo, tras la labor realizada en el apartado anterior relativa a la recogida, síntesis, y sistematización de las principales aportaciones teóricas que dan sentido al derecho a la ciudad, se procederá a estudiar la validez práctica del derecho a la ciudad en cuanto paradigma con potencialidad para solucionar problemáticas específicas relacionadas con la ciudad y los derechos humanos. Mediante el análisis de una problemática concreta y de la solución específica propuesta en el caso escogido, se comprobará la hipótesis planteada al inicio del presente trabajo: ¿Sirve el paradigma del derecho a la ciudad para rearticular la relación que se da entre la ciudad y los derechos humanos?, o dicho de otro modo, ¿La aplicación de los principios del derecho a la ciudad mejora realmente la vida de las personas que habitan las ciudades? Además de validar o refutar la hipótesis del trabajo, este tercer capítulo también va a ofrecer algunas reflexiones relacionadas con temas que en todo el debate académico y teórico sobre esta cuestión van apareciendo de forma reiterada; ¿Cómo se plasma el derecho a la ciudad en la práctica? ¿Es la vía jurídica la única vía posible para que el derecho a la ciudad sea algo realmente válido? ¿Es el derecho a la ciudad un concepto viable y funcional o tan solo un eslogan ideológico?

El análisis que se desarrollará a continuación se centrará en un caso específico y en una ciudad concreta. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la ciudad de València será el caso escogido. Su lectura y revisión bajo el paradigma del derecho a la ciudad, permitiría comprobar cuál es el impacto real que éste tiene en la forma en la que vamos desarrollando normativas con perspectiva de derechos humanos en el ámbito local.

Antes de entrar al análisis de fondo del PMUS, es conveniente ofrecer algunos datos que permitan hacerse una idea básica de las características principales que presenta la ciudad

de València, pues de este modo se tendrá una visión del contexto, del escenario que da origen a los análisis y propuestas contenidos en el PMUS. València es una ciudad con unas características muy favorables para desarrollar e impulsar modos de transporte sostenible, esto se debe, principalmente, al buen clima que durante prácticamente todo el año se da en la ciudad, sumado al hecho de que es una ciudad sin desniveles. Además de esto, el tamaño de la ciudad hace que sea posible recorrerla a pie. Como se recoge en el PMUS, otra de las características favorables de la ciudad es que presenta una alta densidad de usos y funciones en el territorio y estos usos y funciones se encuentran distribuidos de manera uniforme por toda la ciudad (PMUS; Pág. 15). Otro de los factores que se debe conocer para poder entender las propuestas del PMUS es el que se refiere a la relación que la ciudad de València establece con su área metropolitana, pues esta relación de interdependencia entre valencia y las poblaciones de su cinturón serán un factor determinante a la hora de pensar sobre las soluciones y estrategias referidas al transporte que se propongan en el PMUS.

### **3.1 La movilidad y los derechos humanos**

El modo en el que los habitantes de los asentamientos urbanos se desplazan en su día a día de un lugar a otro es una de las cuestiones más importantes a las que hoy en día debe atenderse cuando se piensa sobre la calidad de vida de las personas que habitan las ciudades. La organización vital de las personas está condicionada por multitud de factores entre los que se encuentran los relacionados con la movilidad. Aspectos como los temporales y espaciales afectan por tanto a la forma en que se desarrolla y organiza nuestra vida. El modo en que las personas podemos desplazarnos a aquellos lugares que articulan nuestro día a día: lugares de trabajo, lugares de cuidados, lugares de ocio etc. Es por tanto una cuestión fundamental a la que desde la planificación política de nuestras ciudades debe atenderse con el fin de poder organizar la movilidad de forma que se

busque asegurar la mayor calidad de vida y, por tanto, el mayor cumplimiento de derechos humanos posible para todas las personas que habitan las ciudades.

Aquellas ciudades que consiguen estructurar un sistema de transporte y movilidad integrado, eficiente, basado en el uso racional del espacio urbano, son las que se posicionan a la cabeza de los índices desarrollo económico y humano. Un sistema de transporte que se oriente hacia las tres vertientes de la sostenibilidad, es decir, que sea sostenible económicamente, que minimice el impacto en el medioambiente y que ayude a la integración y equilibrio social junto con una estructura del territorio que mantenga unos mínimos niveles de densidad y multiplicidad de usos y funciones en la ciudad, son la garantía de conseguir una ciudad más competitiva, más humana, más habitable. (PMUS, 2013, Pág. 5)

Es importante recalcar el hecho de que cuando se habla de movilidad no se hace referencia tan solo a cuestiones tales como la frecuencia de servicio en las líneas de autobuses, la construcción de más carril bici o el establecimiento de “zonas azules” para el aparcamiento de los vehículos motorizados privados. Más allá de estas cuestiones específicas, la planificación de la movilidad exige pensar también sobre temáticas tales como la seguridad, la planificación urbana de la ciudad, la salud y las dinámicas económicas y sociales de la ciudad, entre otras. Con todas estas cuestiones previas en mente, a continuación se presentarán los objetivos que el PMUS plantea y se procederá a comprobar si en el conjunto del documento donde se desarrolla el plan, están o no presentes los principios que permitirían afirmar que el PMUS se encuentra englobado bajo el paradigma del derecho a la ciudad. Una vez que esta revisión se haya realizado, se retomarán los objetivos propuestos para ver cual ha sido la eficacia del PMUS y poder, por tanto, responder a la cuestión de si el derecho a la ciudad, a través de herramientas como el PMUS, pueden o no servir para rearticular la forma en la que las ciudades garantizan, promueven y defienden los derechos humanos.

Los objetivos<sup>26</sup> que el PMUS identifica como meta son los siguientes:

1. Asegurar y potenciar que el peatón siga siendo el principal protagonista de la movilidad en la ciudad, recuperando el espacio público disponible desde el punto de vista ambiental y funcional, mejorando las conexiones entre distintas zonas peatonales, la accesibilidad, seguridad y el confort de las áreas peatonales.
2. Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte general y cotidiano de los ciudadanos, terminando de dotar a la ciudad de la infraestructura necesaria.
3. Conseguir una mayor cuota de participación del transporte público en los desplazamientos urbanos, priorizando y garantizando la circulación del sistema de transporte en superficie en condiciones óptimas, adaptando los servicios a las nuevas demandas y necesidades de los ciudadanos (“clientes” del transporte público” y fomentando la intermodalidad entre todos los modos disponibles: EMT, metro, tranvía y autobuses interurbanos.
4. Revisar y redefinir una jerarquía viaria en la ciudad que permita una mejor ordenación de los flujos de tráfico por la misma, de modo que el centro deje de ser un itinerario de paso y recupere su carácter de punto de encuentro esencial de la ciudad y los ciudadanos.
5. Organizar el espacio destinado al estacionamiento en superficie, definiendo una política tarifaria adecuada del aparcamiento regulado y coordinando éste con el estacionamiento subterráneo, en especial en el centro de la ciudad y la primera corona urbana entre las Grandes Vías.
6. Favorecer la descarbonización del sistema de transporte, para reducir la contaminación, disminuir el ruido y mejorar la calidad ambiental, consiguiendo una movilidad más respetuosa con el medio ambiente, más eficiente energéticamente que contribuya a valorizar el entorno urbano con mayor calidad.
7. Hacer de la disuasión y la prevención la base de la disciplina circulatoria en la ciudad, para lograr la disminución de la congestión en las vías urbanas, haciendo de la formación y la información las claves para un mejor futuro, mediante la implicación participativa de los ciudadanos en la adopción y diseño de medidas de mejora de la accesibilidad y habitabilidad, a través de campañas informativas y explicativas.

---

<sup>26</sup> Los objetivos relacionados a continuación han sido extraídos de la página 206 del PMUS



8. Mejorar la seguridad vial y la convivencia pacífica y calmada entre todos los usuarios de la vía, convirtiendo una ciudad agresiva con los modos de transporte más sostenibles en una ciudad con desplazamientos más amigables.
9. Conseguir una ciudad accesible para todos los ciudadanos, de manera que puedan realizar sus actividades en la ciudad en condiciones de igualdad.
10. Profundizar en la mejora de la gestión de la movilidad, para conseguir que los desplazamientos se realicen del modo más eficiente.

### **3.2 Los principios del derecho a la ciudad en el PMUS**

La propuesta de este apartado es la de realizar una revisión del conjunto del PMUS con el objetivo de poder reconocer e identificar los principios del derecho a la ciudad identificados en el capítulo anterior. El criterio de exposición de la información va a tratar de organizar los distintos apartados del PMUS según los tres principios del derecho a la ciudad previamente señalados: Mirar la ciudad, escuchar la ciudad y mejorar la ciudad.

#### **3.2.1 Mirar la ciudad**

Con respecto al primero de los principios: “Mirar la ciudad”, de la revisión pormenorizada del PMUS pueden realizarse los siguientes comentarios. Mirar a la ciudad es el principio que se identifica con la necesidad de reconocer las problemáticas urbanas como cuestiones políticas, es decir, como cuestiones cuyo funcionamiento no es casual, sino que responde a unas lógicas de funcionamiento concretas. En este caso, es importante destacar el hecho de que el PMUS, en su introducción, dedica un apartado a revisar las distintas normativas y legislaciones que hasta la fecha<sup>27</sup> se habían encargado de regular las cuestiones relacionadas con la movilidad. En este sentido, y aunque no lo señala de forma expresa, el discurso elaborado en este apartado trata de poner de relieve la

---

<sup>27</sup> El PMUS data del año 2013, por lo tanto, la revisión de normativas previas engloba los años previos a este.

evolución que se ha producido en la forma en la que las cuestiones de movilidad se entienden y se legislan. Como se señala en este apartado, es un largo camino de más de 20 años el que se transitó desde aquél punto de partida en el que las cuestiones de movilidad se reducían, para los poderes públicos, a tener datos sobre las necesidades de las líneas de autobús y sus frecuencias, hasta lo que viene a representar el PMUS, que supone una nueva forma de comprender donde las cuestiones de movilidad son abordadas entendiéndolas en su profunda relación con otras cuestiones económicas, sociales y políticas que deben ser atendidas de manera inevitable si quiere poderse pensar desde los poderes públicos en una ordenación o estrategia de movilidad.

Hasta llegar a la formulación de lo que entendemos por movilidad sostenible, la planificación de los sistemas de transporte se hizo de forma mucho más desagregada, y en el caso de València, liderada fundamentalmente por el propio Ayuntamiento y la EMT (...) La redacción del PMUS de València supone un paso adelante en la planificación de la movilidad en la ciudad (...)

(PMUS, 2013, Pág. 6)

En este sentido, encontramos en esta cuestión el primer y más importante cambio que el derecho a la ciudad ha logrado impulsar en las últimas décadas. El derecho a la ciudad se ha incorporado, de forma más o menos expresa, en la forma en la que los poderes públicos entienden y trabajan muchas cuestiones entre las que encontramos la movilidad. Como bien se plasma en la introducción del PMUS, ha supuesto una transformación que implica incorporar el “Mirar la ciudad” como principio básico. Así pues, es reconocible el logro del derecho a la ciudad en el hecho de conseguir que los poderes públicos comprendan que el estudio de la movilidad no se entiende sólo a partir de la suma de decisiones personales que los habitantes de la ciudad toman cada día en relación a la forma en que se desplazan, sino que factores objeto de decisión política tales como la amplitud de las aceras, la iluminación de las calles, el marco normativo que regula la flexibilidad de las

jornadas laborales, o la jerarquía y ordenación del tráfico, afectan de forma determinante a como se desarrolla un modelo de movilidad concreto en una ciudad determinada.

En este sentido y volviendo al documento del PMUS, además de en la introducción, el principio de “Mirar la ciudad” lo encontramos ampliamente desarrollado en el apartado segundo del plan titulado *Análisis de la situación de partida*. En este apartado de más de 150 páginas, el PMUS plasma de forma pormenorizada la situación en la que la movilidad se encuentra en la ciudad de València. Identifica los modos de transporte más utilizados, las frecuencias horarias con más desplazamiento, atiende a los factores que influyen en cada uno de los modos de transporte, en las relaciones que los y las ciudadanas tienen con las ofertas de transporte público etc.

De igual modo que se ha señalado el aspecto positivo de que en la nueva forma de entender las cuestiones de movilidad, se entienda como fundamental la realización de este análisis previo que resulta de la incorporación del principio de “mirar a la ciudad”, en lo que se refiere a aspectos negativos o debilidades identificadas en este diagnóstico ofrecido por el PMUS, encontramos en múltiples ocasiones la falta de una perspectiva de análisis que incorpore la mirada y la forma de problematizar cuestiones que las ciencias sociales ofrecen. Los datos reflejan distintas distribuciones de renta entre la población, concentraciones de población inmigrante en ciertas zonas y distintos patrones de movilidad entre hombres y mujeres. Sin embargo, tras exponer los datos, la reflexión no llega y queda como una mera recolección de información en la que no se produce el vínculo de ideas en el que se explicaría como estas cuestiones atraviesan los modos y lógicas de movilidad en la ciudad. Cuestiones como el género parecen estar reflejadas más como obligación que no a partir del entendimiento de que el género es un factor fundamental y transversal que ayuda a comprender y explicar la inmensa mayoría de cuestiones sociales. Así pues, se identifican carencias. Por ejemplo, cuando al hablar

sobre el modo de transporte a pie, se refleja el porcentaje de hombres y mujeres que caminan, pero se obvia relacionar esta cuestión con aspectos tales como la seguridad y el acoso callejero. En este sentido, la arquitecta y activista social argentina Ana Falú, denuncia cómo la falta de perspectiva feminista en la planificación actual de las ciudades, en la construcción de sus espacios, en cómo se (mal)atiende a la iluminación de las calles, en la disponibilidad del transporte público, o en la propia concepción de las vías urbanas etc. contribuye, en la gran mayoría de ciudades del mundo, a que las mujeres, al pensar en estas, lo hagan mediante representaciones mentales que incorporan el peligro como algo naturalizado, inevitable e intrínseco a la vida urbana.

La planificación de las ciudades - y su correlativo acceso a los bienes urbanos y su distribución en el territorio- evidencia problemas de orden ontológico y epistemológico, al reproducir desigualdades y subordinación en sus políticas. Se conjugan en estas ciudades de manera interdependiente factores que, si bien son motores del desarrollo, son también protagonistas de desigualdades, entre ellas las de género (...). Como resultado, nos encontramos con una segregación que resulta en una nueva geografía urbana y, ante las crecientes violencias, en consecuentes topografías del miedo. (Ana Falú, 2017, Pág. 161)

Así pues, es necesario que a este respecto el PMUS sea revisado y pueda incorporar a sus análisis, diagnósticos y propuestas una verdadera perspectiva feminista y, más allá de esto, una perspectiva problematizadora y sensible con muchas cuestiones a las que el actual PMUS no ha atendido. Se ha señalado la cuestión de los desplazamientos a pie, y se identificaría como carencia el hecho de no pensar que cuando la luz del sol cae, muchas mujeres no contemplan caminar como una opción atractiva. Pero de igual modo y en relación por ejemplo a los comentarios que el PMUS ofrece con respecto al transporte público y su utilización, una vez más parecen señalarse los datos desagregados por género sin atender realmente a las implicaciones que estas realidades muestran. El hecho de que las cuestiones relacionadas con la economía doméstica, esto es, las compras diarias o

semanales de productos necesarios para el aprovisionamiento del hogar, se clasifiquen como trayectos no obligados frente a los trayectos de “estudio” y “trabajo” que, sí se engloban en la categoría de obligados, contiene en sí mismo un importante y evidente punto ciego en relación al género. Se prioriza dar solución a los considerados trayectos obligados, mejorando los tiempos del transporte público, abriendo nuevas vías de llegada (carril bici, nuevas líneas etc.), aumentando las frecuencias o pensando en más zonas de aparcamiento, y en cambio se desatienden las necesidades derivadas de los desplazamientos que el trabajo reproductivo requiere; compras en el mercado, desplazamientos de cuidados (sanitarios) etc. De nuevo encontramos un plan de movilidad que desatiende a las necesidades de más de la mitad de la población, las mujeres que tradicionalmente y de forma mayoritaria se siguen aún hoy en día, encargando de estas cuestiones.

Al hilo de estos comentarios sobre las carencias que se encuentran en el PMUS con respecto a la forma y la mirada con la que se ha realizado el análisis y diagnóstico de la situación de partida, es importante destacar el hecho de que de las 40 personas que participaron en la redacción del documento, encontramos tan solo dos personas con perfil de geógrafos en representación del conjunto de saberes de las ciencias sociales. Probablemente parte de entender e incorporar la idea de que la ciudad y sus problemáticas son cuestiones políticas. Cuestiones que hay que mirar y entender como partes de un todo, de una organización social mayor y más compleja, pase también por incorporar saberes distintos a los “técnicos” y entender que, en este caso concreto, respecto de la movilidad, la incorporación de especialistas de las ciencias sociales y de sus miradas, hubiera podido evitar algunas de las carencias señaladas previamente.

Con todo, puede afirmarse que, a pesar de las deficiencias señaladas, el PMUS muestra una buena incorporación del principio de “Mirar a la ciudad”, pues realiza un profundo

análisis previo de la situación de partida en el que la movilidad se contempla como una cuestión profundamente interrelacionada con el resto de lógicas socioeconómicas de la ciudad, y derivado de este análisis, presenta un diagnóstico donde consigue, aunque de forma algo menos acertada, extraer parte de las problemáticas que deberán superarse para cumplir los objetivos propuestos.

### **3.2.2 Escuchar a la ciudad y pensar desde ella**

El segundo de los principios identificados dentro del paradigma propuesto por el derecho a la ciudad, hace referencia a aquellas cuestiones relacionadas con el ejercicio activo y profundo de la democracia, plasmándose este ejercicio en el concepto de participación ciudadana. No es, sin embargo, solo la participación ciudadana lo que se engloba bajo este segundo principio, sino que este “escuchar a la ciudad” hace referencia también al reconocimiento de lo local en cuanto actor y sujeto político fundamental y primordial a la hora de pensar en las problemáticas de la ciudad.

En la revisión que se hace del PMUS con el objetivo de identificar la presencia o ausencia de este principio, deben realizarse los siguientes comentarios. Por lo que respecta la idea de reconocer lo local como sujeto principal y fundamental, es importante destacar que durante todo el documento se mantiene una constante referencia a la dicotomía urbano/área de influencia de la ciudad, es decir, se estudia la cuestión de la movilidad en la ciudad de València, separando los desplazamientos y comportamientos de aquellas personas que residen *de facto* en la ciudad, frente a aquellas que residiendo en otros lugares, se desplazan de forma habitual a València y por València. Con respecto a esta dicotomía, se entiende que es importante que esta se tenga en cuenta a la hora de estudiar el fenómeno de la movilidad como tal, pues los patrones y necesidades de uno y otro tipo de movilidad son distintos y por tanto deben estar reflejados en los análisis y diagnósticos,

sin embargo, desde el análisis realizado en busca de la asimilación de los principios del derecho a la ciudad, debe señalarse que se percibe, de nuevo, y como ya se señaló en el apartado anterior, una falta de reflexión, atención y comprensión a las cuestiones que se encuentran en el fondo de esta situación dual entre personas que viven en la ciudad y personas que, sin vivir en ella, tienen la necesidad de desplazarse diaria o habitualmente a ella.

Como ya se ha comentado con anterioridad, el trabajo realizado por el PMUS para ofrecer un análisis de la situación de partida es realmente interesante y aporta una gran cantidad de información importante, sin embargo, sorprende la falta de perspectiva a la hora de trabajar con esta información. El hecho de identificar esta dicotomía abría la puerta a que se pusiera en marcha el lema ya anteriormente referenciado de “pensar localmente, actuar globalmente”, y esto implica que se hubieran relacionado las problemáticas de la movilidad interurbano con fenómenos como las “ciudades dormitorio” o la despoblación de las zonas rurales. Resulta sorprendente, sin embargo, que estas reflexiones no aparezcan a lo largo de todo el documento. Al mostrar en el análisis de la situación datos relacionados con las motivaciones por las cuales las personas deciden desplazarse de uno u otro modo, debería haberse entendido que una verdadera estrategia de movilidad de la ciudad de València no puede realizarse con éxito, o al menos, no puede considerarse totalmente bajo el paradigma del derecho a la ciudad si en su desarrollo no contempla la colaboración, el trabajo en red con otros municipios y la coproducción de políticas (Subirats, 2017). Tan importantes son las conexiones de transporte público entre València y sus áreas metropolitanas, como las políticas culturales, de servicios, laborales descentralizadas que deben llegar a estas áreas evitando así que se continúen convirtiendo en ciudades dormitorio, y que, por tanto, sigan generando, de forma complementaria a

esta situación, un ingente número de desplazamientos en las ciudades cercanas que acumulan más actividad, como en este caso ocurre con la ciudad de València.

Más allá de esta cuestión, y en relación con la participación directamente prevista y planeada en el PMUS, El *Plan de participación ciudadana del PMUS* comprende básicamente dos tipos de actuaciones. La primera de las actuaciones se concretizó en la apertura de una página web que se mantuvo activa durante el tiempo de desarrollo del PMUS y donde se ofrecía, por un lado, información sobre el mismo, y por otro, se abría la posibilidad de que, bien mediante la participación en una encuesta, bien mediante la utilización de sugerencias, la ciudadanía pudiera interaccionar con el desarrollo del plan. La segunda de las actuaciones relacionadas con la participación se concretizó en la celebración de tres jornadas de trabajo en las que el equipo encargado de la redacción del PMUS se reunió con distintas administraciones, entidades y colectivos con las que se trabajaron algunas cuestiones relacionadas con los objetivos previstos por el PMUS de manera conjunta.

Con respecto al citado *Plan de participación ciudadana del PMUS*, y a la valoración que se hace desde el punto de vista de los criterios englobados bajo el paradigma del derecho a la ciudad, debe reconocerse el paso importante realizado en el sentido de escuchar a la sociedad civil, tanto organizada como no organizada, pero señalando a su vez que la relación que este plan reconoce entre administrados y administración no supera la tradicional forma de hacer política donde las competencias y la jerarquía colocan al ciudadano/a en el último escalón y donde en que se invita a que este participa van más en la línea de legitimar lo ya previamente decidido desde los poderes públicos, que no en el de establecer un verdadero dialogo y una dinámica de creación conjunta y desde abajo (Subirats, 2017).



Como conclusión de lo dicho hasta ahora, en relación con la incorporación que el PMUS realiza del segundo de los principios del derecho a la ciudad, el principio de escuchar a la ciudad se ha incorporado de forma mínima al PMUS. No se ha atendido prácticamente nada a las cuestiones relacionadas con el trabajo desde lo local con efecto simultáneo en lo global, es decir, a la necesidad de no entender lo local como algo aislado sino inmerso en redes y como centros políticos multinivel, y por lo que se refiere al establecimiento de dinámicas de participación entre la administración y la ciudadanía, la administración no ha mostrado un verdadero interés en establecer un diálogo activo continuo y constante con los y las ciudadanas, sino que se ha limitado a abrir canales en los que la ciudadanía pudiera opinar frente a lo ya previamente decidido desde la administración.

### **3.2.3 Compartir la ciudad: la ciudad de todas y para todas**

Por último, este análisis sobre la incorporación que el PMUS hace de los principios del derecho a la ciudad, debe entrar a valorar el último de estos principios, aquel que se relaciona con que los objetivos perseguidos muestren un compromiso total y absoluto con la mejora de la calidad de vida de los y las ciudadanas. Es decir, en este último apartado se valorará si estos objetivos y metas propuestos en el PMUS muestran un verdadero compromiso con los derechos humanos.

Como ya se adelantó previamente, los objetivos propuestos en el plan son 10, y en el PMUS se proponen 17 líneas estratégicas para poder llevarlos a cabo.

En cuanto al primero de los objetivos, “Asegurar y potenciar que el peatón siga siendo el principal protagonista de la movilidad en la ciudad de València”, en el PMUS se recogen tres líneas estratégicas con vistas a lograrlo: potenciar los desplazamientos a pie, recuperar y poner en valor los espacios públicos urbanos y asegurar una movilidad peatonal libre de obstáculos y segura. Este primer objetivo del PMUS muestra un absoluto

compromiso con la mejora de la calidad de vida de las personas que habitan la ciudad puesto que no se derivan de ella consecuencias negativas para ningún colectivo. Proyectar una ciudad para los peatones es proyectar una ciudad que protege a los más débiles, que protege a las personas mayores, a los y las niñas, a las personas con movilidad reducida, a las personas con menos recursos etc. Es, por tanto, una medida impecable que, eso sí, para poder cumplirse debe atender a múltiples cuestiones ya mencionadas anteriormente y a las que el PMUS también se refiere, como la anchura de las calles, la señalización de nuevos pasos de peatones y una semaforización adecuada en algunas zonas indicadas en el propio PMUS, la creación de itinerarios conectados e ininterrumpidos etc. Además de esto, debe atender también a otras cuestiones, algunas de las cuales fueron señaladas en los procesos participativos del PMUS y sin embargo no llegaron a incorporarse finalmente al plan; cuestiones como evitar la conversión del espacio público en parcelas de utilización privada como ocurre en el caso de las terrazas de los bares y restaurantes en algunas zonas de València, así como hablar de la seguridad, no solo vial y circulatoria, sino, como ya fue señalado anteriormente, seguridad ciudadana en las calles, y hacer un esfuerzo por entender que la calle no es tan sólo un lugar de paso, sino un lugar de estancia y de vida, y que como tal, se debe promover y asegurar la presencia de servicios básicos como son los utilitarios públicos, las fuentes, los lugares para descansar, zonas donde poder comer etc.

Con respecto al segundo objetivo, la consolidación de la bicicleta como modo de transporte general y cotidiano de los y las ciudadanas, es también, desde el punto de vista de los derechos humanos y del compromiso con la mejora de la calidad de vida de las personas que habitan en la ciudad, una meta excelente. En la consecución de dicho objetivo se establecen dos estrategias básicas de actuación que se basan en asegurar las infraestructuras necesarias para que los desplazamientos en bicicleta sean una posibilidad

segura para quienes así lo decidan, y, por otro lado, normalizar y fomentar el uso de la bicicleta como alternativa para los desplazamientos urbanos. Ambas estrategias parecen adecuadas y tan solo cabe comentar que resulta fundamental que las personas que se desplacen en bicicleta reciban, de algún u otro modo, las nociones básicas de seguridad y respeto implicadas en el hecho de desplazarse por ambientes en los que se comparte convivencia con otros modos más vulnerables de circulación como son los desplazamientos a pie. Si bien es evidente que la potencialidad de accidente de una bicicleta nada tiene que ver con la que tiene un vehículo a motor (moto, coche, autobús etc.), la concepción de respetar al peatón debe estar presente en el fomento de la bicicleta como opción de circulación<sup>28</sup>.

El tercer objetivo plantea la consecución de una mayor cuota de utilización del transporte público y lo hace mediante la proyección de tres estrategias que proponen, por un lado, mejorar la competitividad del servicio de transporte urbano, readaptar la red de transporte a las nuevas necesidades y demandas de movilidad y potenciar la intermodalidad e integración de las distintas ofertas de transporte público. Este objetivo debe entenderse de forma complementaria a los dos objetivos anteriormente comentados, y guardando un orden de prioridad secundaria que entienda que coloque la necesidad de un transporte público de calidad para cuando no sea posible el transporte no motorizado, ya sea a pie o en bicicleta. En este sentido, la promoción del transporte público es fundamental y guarda una gran relación con el compromiso con la mejora de calidad de vida de las personas

---

<sup>28</sup> A este respecto cabe destacar que, si bien no forma parte del PMUS, en la nueva ordenanza de movilidad aprobada por el ayuntamiento de València en el año 2019, aparece recogida esta idea en el artículo 3 de dicha ordenanza: *Las vías y espacios urbanos son espacios compartidos por distintos usos y personas usuarias, las cuales deberán respetar la convivencia con el resto y velar por su seguridad. Por ello, como norma general, se deberá dar prioridad a la persona viandante, y también a quien emplee el vehículo que ofrezca menos protección a sus ocupantes, por parte de las personas usuarias de vehículos de mayor tamaño, peligrosidad o impacto.* Más allá de recogerse en dicha ordenanza, es importante resaltar que este documento responde directamente a otros dos de los objetivos propuestos por el PMUS, los objetivos 7 y 8, donde el primero de estos se refiere a la necesidad de conseguir que la disuasión y el respeto sean la base de la disciplina circulatoria de la ciudad, y el segundo se refiere a la mejora de la seguridad vial y de la convivencia pacífica.

que habitan la ciudad, porque no se refiere solamente a la posibilidad de que las personas se desplacen utilizando medios colectivos cuyo impacto medioambiental y social es menor que la opción del vehículo motorizado individual, sino que además, el diseño de la red de transporte público, de sus líneas y sus frecuencias, tiene una importancia capital en la estructuración de la vida de las personas. La adecuada conectividad de todas las regiones de la ciudad y un establecimiento de oferta suficiente en lo que a horarios y frecuencia se refiere, influye en cuestiones como el principio de igualdad y no discriminación de todos los y las ciudadanas a la hora de tener acceso a los servicios e infraestructuras de la ciudad, y es por tanto fundamental a la hora de valorar la incorporación de los principios del derecho a la ciudad al PMUS.

El siguiente objetivo se refiere a revisar y redefinir la jerarquía viaria de la ciudad con vistas a conseguir una mejor ordenación de los flujos de tráfico. En este objetivo se habla además de conseguir recuperar el centro como lugar de encuentro esencial de la ciudad y evitar que se siga convirtiendo en un simple lugar de paso. A este respecto cabe añadir que esta idea debería poder aplicarse no solo al centro si no a la totalidad de los barrios de la ciudad. Así pues, es importante, por ejemplo, que los barrios periféricos de entrada a la ciudad no sufran las consecuencias de los grandes desplazamientos hacia el interior que diariamente, y especialmente en las horas punta de mayores desplazamientos, los terminan por convertir también en lugares de paso y que generan conflictos con los habitantes de dichos barrios que a esas horas se desplazan a pie y tienen que sufrir las velocidades y la excesiva congestión, con sus consecuentes ruidos, que embotellan las calles de estos barrios. Más allá de este apunte, las estrategias que se proponen para conseguir esta redefinición de las jerarquías viarias son, trabajar por calmar el tráfico, reorganizar el espacio dedicado al estacionamiento y mejorar la carga y descarga en la ciudad. Estas actuaciones estratégicas influyen de manera directa sobre la movilidad

motorizada privada, pues cuestiones como la velocidad máxima de circulación (zonas 30, zonas de prioridad invertida), o la mayor o menor oferta de estacionamiento y su gratuidad o no, afectan a esta decisión de desplazarse en el vehículo privado. A este respecto cabe decir que, atendiendo al gran impacto que los vehículos motorizados privados tienen sobre el modelo de transporte de las ciudades, y teniendo en cuenta los objetivos y las prioridades anteriormente comentadas, sería necesario para mantener la coherencia del PMUS que las medidas con incidencia sobre los vehículos privados fueran algo más profundas y extensas con vistas a reducir drásticamente el uso que se hace del coche en la ciudad.

Esta idea se vincula de forma directa con otro de los objetivos del PMUS, aquél que hace referencia a favorecer la descarbonización del sistema de transporte. Si bien este objetivo se refiere al sistema de transporte públicos, es decir, a mejorar los vehículos de la flota de autobuses consiguiendo la descarbonización progresiva, es evidente que este criterio debe aplicarse también al parque de vehículos particulares. De nuevo se observa un acertado compromiso de esta medida con el objetivo de mejorar la calidad de vida de las personas que habitan la ciudad, y, por tanto, un gran compromiso del conjunto de estos objetivos con la defensa y promoción de los derechos humanos, incidiendo de forma más directa en el derecho a la salud, en el derecho a disfrutar de un medio ambiente sano, y en el derecho a la igualdad y la no discriminación entre otros.

### **3.3 Los efectos del PMUS y la validez del derecho a la ciudad**

Tras haber valorado cual es el grado de incorporación de cada uno de los principios del paradigma de derecho a la ciudad al PMUS, la conclusión es que de los tres principios, el que hace referencia al “mirar la ciudad” y el que se refiere al compromiso de “mejorar la ciudad” se encuentran muy presentes e incorporados en dicho plan, mientras que el segundo de los principios, el que se refiere al “escuchar la ciudad”, a los nuevos modelos

de gobernanza local y mayor profundidad democrática, ha alcanzado un grado de presencia muy bajo, identificándose su principal influencia en lo que se refiere a su capacidad de crear discurso y de marcar la agenda política. Más allá de esta creación de discurso, no se percibe una verdadera comprensión ni una incorporación *de facto* en la forma de plantear y desarrollar el PMUS de este principio del derecho a la ciudad. Con todo, la buena incorporación de los otros dos principios hace que pueda valorarse el PMUS como una herramienta adecuada para tratar de analizar, a través de sus resultados, la validez o no del derecho a la ciudad como paradigma.

Dicho esto, interesa ahora valorar los efectos reales que el PMUS ha tenido sobre el modelo de movilidad en la ciudad de València, para poder comprobar hasta qué punto se cumple la hipótesis defendida en el presente trabajo: ¿Es el derecho a la ciudad una herramienta válida para redefinir la relación que se da entre lo urbano y los derechos humanos?, y en particular, para el caso que interesa, ¿La influencia del derecho a la ciudad en el PMUS ha servido para mejorar la situación de movilidad en la ciudad de València?.

A este respecto, en primer lugar, es importante hacer referencia al plan de seguimiento y control de las actuaciones previstas en el PMUS que se encuentra en el apartado décimo del propio PMUS. En este apartado se recoge el listado de indicadores que servirán como medidas de control para poder evaluar el nivel de implantación y de éxito del plan. Además de recoger el listado de indicadores, se indica que habrá un equipo de trabajo en el seno del Ayuntamiento de València que será el encargado de ir realizando informes periódicos donde se plasmen los distintos datos recogidos y que estos serán accesibles al conjunto de la ciudadanía. En este sentido cabe reportar que la publicidad de estos informes no se ha producido, pues con motivo de este trabajo, se ha realizado una búsqueda exhaustiva para poder obtener los datos de la fuente primaria del ayuntamiento y no ha sido posible acceder a ellos. Ante la dificultad de acceder a los datos de los

informes que periódicamente se deben de haber ido realizando, hemos podido acceder al “Análisis de Movilidad en Ciudades Españolas de 2019”, encargado por Greenpeace y llevado a cabo por la consultoría de movilidad *Alomon*. En dicho informe se ofrece una evaluación del nivel de cumplimiento del PMUS a fecha de 2019<sup>29</sup> (tras 4 años de implantación), y se ofrecen además datos comparativos que permiten formarse una imagen referente al estado de la cuestión. En el informe aparecen recogidos los veintiséis programas y medidas específicas planteadas por el PMUS, y se clasifican como conseguidas, en proceso, en estudio y sin datos<sup>30</sup>. De los veintiséis programas y medidas específicas, once se consideran conseguidas, y cuatro en proceso, es decir, más de la mitad de los compromisos están en marcha, mientras que, del resto, tres se encuentran en estudio y del resto no hay información disponible. La importancia de estos datos, además de permitir valorar cual es la implantación real del PMUS durante estos primeros años, está en el hecho de destacar también la adecuación de desarrollar los principios del derecho a la ciudad por una vía que no necesariamente ha de ser jurídica, en este caso, el PMUS es un documento de carácter político y que, sin embargo, está reflejando un compromiso real y efectivo con los objetivos y metas marcados.

Continuando con los datos ofrecidos por el informe, hay que destacar que, en lo que se refiere a los objetivos directamente perseguidos por el PMUS, se ofrecen datos que confirman que algunos de estos objetivos se están logrando. En relación a la consolidación del modo de desplazamiento a pie y el uso de la bicicleta, se ha afianzado una tendencia de crecimiento, al mismo tiempo que la tendencia sobre uso de vehículo motorizado privado es decreciente. La otra cara de estos datos se encuentra en lo que se refiere al uso del transporte público, pues distintamente de lo perseguido en el PMUS

---

<sup>29</sup> A pesar de que la redacción del PMUS data del año 2013, no fue hasta el año 2016 que el plan fue aprobado e incorporado a las normativas y estrategias del ayuntamiento.

<sup>30</sup> En la leyenda del informe aparece como n.d (no documentado)

“Promocionar y aumentar el uso de este modo de transporte”, la tendencia actual no parece ir en esta línea, pues se observa un descenso ligero en la utilización de este tipo de transporte. Otros de los datos importantes aportados en el informe hacen referencia, de forma comparada, al nivel de peatonalización de la ciudad, y en este sentido, encontramos que València lidera el ránking de ciudades con mayores áreas peatonales, contando con algo más del 18% de la superficie total de la ciudad ocupado por zonas peatonales o peatonalizadas. De igual modo, alcanza unos datos muy positivos en lo que se refiere a la longitud total de carril bici construido, quedando evidenciado la apuesta tan importante que se ha hecho desde el ayuntamiento por este medio de transporte.

Todos estos datos deben servir para poder afirmar que el modelo de movilidad en València está cambiando, se está transformando y lo está haciendo teniendo en cuenta una visión comprometida con la calidad de vida de las personas y, por tanto, con el cumplimiento de los derechos humanos. A este respecto, de igual modo que se ha hecho referencia a los datos relacionados con el cumplimiento de las medidas del PMUS, es importante prestar atención también a los datos que se relacionan más directamente con la mejora en el estado del cumplimiento de los derechos humanos. Con respecto a estos datos, sin embargo, hay que advertir que, debido a la propia naturaleza de los mismos, el tiempo necesario para poder apreciar los cambios y valorar las tendencias, es mayor. En febrero del año 2019, desde la Consellería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana se presentaron los datos relativos a la evolución en la medición de la contaminación del aire en la ciudad de València. Estos datos mostraron que desde 2017 la calidad del aire había mejorado y, lo que era más destacable, esto había invertido la tendencia pronosticada en 2013, pronóstico que auguraban un empeoramiento progresivo de la calidad del aire en la ciudad. Otros datos como pudieran ser los relacionados con el total de accidentes de tráfico producidos en la ciudad no se encuentran aún disponible



para poder mostrar una evolución, puesto que la oficina de estadística del Ajuntament de València solo ofrece datos del año 2017 y por tanto no se puede observar evolución alguna.

Tras lo expuesto en este capítulo se evidencia que el paradigma del derecho a la ciudad tiene una gran potencialidad transformadora cuando este es incorporado a planes, estrategias y/o leyes desde el ámbito local. En el caso particular estudiado, el hecho de haber elaborado un Plan de Movilidad Urbana Sostenible que asumiese, en un grado aceptable, las principales premisas del derecho a la ciudad, ha tenido efectos beneficiosos sobre el modo en el que la movilidad en la ciudad afecta a la vida y al día a día de las personas que las habitan, y por tanto, se confirma la hipótesis expuesta: El derecho a la ciudad se está desarrollando como un nuevo paradigma, como una nueva forma de detectar y reflexionar sobre las problemáticas de los ambientes urbanos que está generando efectos positivos en lo que se refiere a la reconfiguración de las ciudades como nuevos agentes principales en la promoción, defensa y cumplimiento de los derechos humanos.

## Conclusiones

Tras la elaboración de este trabajo, las conclusiones alcanzadas son las siguientes:

- Las ciudades son el hábitat en el que mayoritariamente viven las personas en la actualidad y los pronósticos indican que las ciudades continuarán siendo polos de atracción de población en el futuro, por lo que cada vez más gente vivirá en ambientes urbanos.
- La forma en la que se organiza la vida política, social y económicamente en las ciudades hoy en día, no sigue una lógica que tenga como preocupación la defensa, cumplimiento y promoción de los derechos humanos, y esto convierte a las ciudades en grandes escenarios donde las vulneraciones de derechos humanos se encuentran a la orden del día.
- El derecho a la ciudad surge hacia la segunda mitad del siglo XX con el interés puesto en reflexionar y proponer nuevas formas de entender las ciudades, y sus modos de organización, de manera que estas nuevas formas convirtiesen a las ciudades en actores principales del compromiso con los derechos humanos de sus habitantes.
- El derecho a la ciudad se ha convertido, hoy en día, en un paradigma, es decir, una forma de mirar y de entender las ciudades y sus problemáticas que debe aplicarse y concretizarse a través de herramientas, en forma de leyes, de planes, o de compromisos, que lo incorporen.
- Tras el estudio de caso del PMUS de la ciudad de València, se puede afirmar que, efectivamente, el PMUS es una herramienta que se desarrolla siguiendo los principios del derecho a la ciudad, y que los efectos de la aplicación de este PMUS comienzan ya a percibirse, generando mejoras medibles en la calidad de vida de las personas habitantes de la ciudad, y por tanto, convirtiendo a la ciudad en un

actor comprometido con la defensa, cumplimiento y promoción de los derechos humanos.

- Se observa una evolución muy importante en el modo en el que los actores políticos locales van, poco a poco, incorporando el derecho a la ciudad a sus discursos. Mientras que en la totalidad del PMUS (2013), no se encuentra una sola referencia explícita al derecho a la ciudad, en el año 2019 dicho concepto se ha convertido en bandera política del actual gobierno local de la ciudad. Prueba de ello es el llamado *Acord del Rialto*, documento que recoge los principales objetivos del gobierno valenciano para la próxima legislatura y en donde el derecho a la ciudad se encuentra explícitamente recogido como uno de los ejes sobre los que dicha legislatura y programa de gobierno se asentará.
- Cada vez son más numerosas y más diversas las iniciativas que proponen trabajar siguiendo el paradigma del derecho a la ciudad. A través diversas estrategias como la elaboración de documentos políticos, la incorporación del concepto en las constituciones o la creación de nuevas formas de asociacionismo y/o movimientos sociales, el concepto va ganando presencia en la agenda política de la mayoría de países.
- El derecho a la ciudad propone nuevas lógicas que modifican y transforman los modos en los que la economía, la sociedad y la política se han venido organizando en el último siglo.

## Bibliografía

### Libros:

- Borja, J., & Carrión, F. (2017). Introducción: ciudades resistentes, ciudades posibles. En *Ciudades resistentes, ciudades posibles* (págs. 17-58). Barcelona: Editorial UOC.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes*. Madrid: Akal.
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Edición 2011, Capitán Swing.
- Janoschka, M., & Hidalgo, R. (2014). La ciudad neoliberal: estímulos de reflexión crítica. En M. Janoschka, & R. Hidalgo, *La ciudad neoliberal: gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid* (págs. 7-33). Santiago de Chile.
- Lefebvre, H. (1968). *El derecho a la ciudad*. Madrid: Capitán Swing.
- Martínez, A. L. (2015). El derecho a la ciudad y su naturaleza jurídico-urbanística. Los supuestos de Barakaldo y Milton Keynes. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Sassen, S. (1999). *La ciudad global*. Buenos Aires: Katz editorial.
- Vollmer, L. (2019). *Estrategias contra la gentrificación*. Pamplona: Katakarak Liburuak.

### Artículos:

- Araque, M. J. (2016). Urbanismo participativo: Construcción social del espacio urbano. *Revista de Arquitectura*, 6-17.
- Araque, M. J. (2016). Urbanismo participativo: Construcción social del espacio urbano. *Revista de Arquitectura*, 6-17.
- Borja, J. (2011). El derecho a la ciudad en la práctica: Espacio público y derecho a la ciudad. *Serie Derechos Humanos emergentes 7: El derecho a la ciudad*, 139-164.
- Caballería, M. V. (2003). La Carta Europea de Salvaguarda de los Derechos Humanos en la Ciudad. *Estudios QDL*, 139-145.
- Calame, P. (2017). ¿Qué son las ciudades sostenibles y cómo pueden llegar a serlo? En J. Borja, & F. C. Corti, *Ciudades resistentes, ciudades posibles* (págs. 186-198). Barcelona: UOC.
- Camargo, F. M. (2016). El derecho a la ciudad: de Henry Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. *FOLIOS*, 3-19.
- Dubois, A. (2006). *Diccionario de Acción Humanitaria*. Obtenido de Pobreza Urbana y Pobreza rural: <http://www.dicc.hegoa.ehu.es/listar/mostrar/174>
- Estapà, J. S. (2011). Vigencia de la Carta europea de salvaguarda de los derechos humanos en la ciudad: el caso de la provincia de Barcelona. *Serie derechos humanos emergentes 7: El derecho a la ciudad*, 118-138.

- Falú, A. (2017). La omisión de género en el pensamiento de las ciudades. En F. C. Jordi Borja, *Ciudades resistentes, ciudades posibles* (págs. 159-170). Barcelona: Editorial UOC.
- García, E. F. (2004). Los derechos humanos y la historia. En E. F. García, *Constitución y derechos fundamentales* (págs. 215-234). Universidad Carlos III de Madrid.
- Fonayet, F. V., & Eraso, Á. B. (2014). *La pobreza en España desde una perspectiva de género*. Barcelona: Fundación FOESSA.
- Herrero, Y. (2013). Miradas ecofeministas para transitar a un mundo justo y sostenible. *Revista de economía crítica*.
- Herrero, Y. (2016). Economía feminista y economía ecológica, el diálogo necesario y urgente. *Revista de economía crítica*, 144-161.
- Ismael Blanco; Ricard Gomà; Joan Subirats. (2018). El nuevo municipalismo: derecho a la ciudad y comunes urbanos. *Nueva Época*, 14-28.
- Naredo, J. M. (2017). La ciudad como mercancía o negocio, ¿no es un atentado a los derechos ciudadanos y a la sostenibilidad del territorio? En J. Borja, & F. C. Corti, *Ciudades resistentes, ciudades posibles* (págs. 203-207). Barcelona: Editorial UOC.
- Peugeot, V. (2017). La ciudad en el espejo de los datos: ¿Qué cara tendrá? En J. Borja, & F. C. Corti, *Ciudades resistentes, ciudades posibles* (págs. 174-180). Barcelona: Editorial UOC.
- Sanz, P. P. (2013). Reformulando la noción de "Derecho a la ciudad" desde una perspectiva feminista. *Encrucijadas*, 92-105.
- Solé, J. P. (2008). El derecho a la ciudad: elementos para superar la gestión neoliberal del espacio. *El control de la legalidad urbanística. ¿Qué legalidad? (III Congreso de la AEPDA)*, (págs. 1-93).
- Santos, B. d. (20 de noviembre de 2012). Epistemologías del Sur. (l. i. ALICE- Espelhos estranhos, Entrevistador)
- Subirats, M. (2017). Superar el androcentrismo urbano. En F. C. Jordi Borja, *Ciudades resistentes, ciudades posibles* (págs. 170-173). Barcelona: Editorial UOC.

### **Informes y documentos normativos:**

- Ajuntament de València; Generalitat Valenciana; Ivace Energia. (2013). *Plan de Movilidad Urbana Sostenible*. València.
- Greenpeace. (Mayo 2019). *Ránking de la movilidad Urbana en España 2019*. Alomon consultoria de movilidad.
- INE. (2018). *Salarios, ingresos y cohesión social. Mujeres y hombres en España 2018*.
- Naciones Unidas. (2015). Objetivos de Desarrollo Sostenible. *Agenda 2030*. Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo.
- Naciones Unidas. (2017). *2017 Revision of World Population Prospects*. Nueva York.
- Naciones Unidas. (2018). *2018 Revision of World Urbanization Prospects*. Nueva York.
- Naciones Unidas ONU-Habitat. (2016). *World cities report*.

- Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el delito. (del 12 al 19 de abril de 2015). Declaración de Doha . *Sobre la integración de la prevención del delito y la justicia penal en el marco más amplio del programa de las Naciones Unidas para abordar los problemas sociales y económicos y promover el estado de derecho a nivel nacional e internacional*. Doha, Qatar: Naciones Unidas.
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. (2009). *Food for the Cities*.
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. (2019). *FAO framework for the Urban Food Agenda: Leveraging sub-national and local government action to ensure sustainable food systems and improved nutrition*. Roma.
- Organización Internacional del Trabajo. (2014). *Tendencias globales de empleo 2014: riesgo de una recuperación económica sin creación de empleo*. Ginebra: OIT.
- Ortíz, J. C. (2008-2015). *El estado de la pobreza: seguimiento del indicador de pobreza y exclusión social en España*. Madrid: Gestión y Servicios Resources, SL.
- Red española para el Desarrollo Sostenible. (2018). *Mirando hacia el futuro: ciudades sostenibles. Los objetivos de Desarrollo Sostenible en 100 ciudades Españolas*. Informe Urbano.
- World Health Organization & UN Habitat. (2016). *Global Report on Urban Health*.