

ESCOLA SUPERIOR GALLAECIA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO

TITULO

LÓGICAS PARTICIPATIVAS EN LA CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO URBANO. EJEMPLO PRÁCTICO EN LA CIUDAD DE VIGO



Figura 1. Imagen aérea de la ciudad de Vigo.

Fuente: Autor, 2014, a partir de imagen de Google Earth.

AUTOR

JOSÉ IGNACIO BUJÁN DÍAZ

Vila Nova de Cerveira

Janeiro 2014

ORIENTADORA

PROF. DOUTORA MARIA GORETI FERREIRA DE SOUSA

CO-ORIENTADOR

PROF. DOUTOR DAVID LEITE VIANA

AGRADECIMIENTOS

SERENDIPIA

Se entiende por serendipia, como un descubrimiento o un hallazgo afortunado e inesperado que se produce cuando se está buscando otra cosa distinta.

La serendipia trata de la casualidad y del azar, de las cosas que suceden inesperadamente y dan un vuelco a nuestras vidas.

He elegido esta palabra para iniciar este texto, porque en cierto modo, refleja mi relación con la arquitectura; por serenia comencé los estudios, por serendipia en las noches de cafeína, que preceden a las entregas de los proyectos, conseguí encontrar soluciones que parecían imposibles horas antes, por serendipia conocí el mundo de la participación ciudadana, objeto del presente trabajo, y espero que la serendipia me acompañe con gratas y nuevas sorpresas a lo largo de mi vida.

En una etapa que llega a su fin, parece buen momento para agradecer a todos aquellos que han contribuido de uno u otro modo a alcanzar la meta final. Seguramente, se me olvidarán infinidad de personas que merecen su inclusión en estas notas de agradecimiento, aunque en este momento, no sea capaz de recordarlas, por este motivo de antemano os pido mis más sinceras disculpas.

Agradecer consiste en mostrar gratitud y dar gracias. Así me gustaría comenzar por agradecer a todos y cada uno de los que han participado y colaborado en la presente disertación, porque, con más motivo que nunca, sin su ayuda y colaboración no hubiese sido posible realizar este trabajo. Agradecer a mis compañeros de trabajo y amigos, su paciencia conmigo, causadas por las continuas alusiones a la participación ciudadana, encuestas, polémicas de la ciudad de Vigo, etc; disculpad soy un pesado. Agradecer a mis tutores Goreti

y David, por soportar con eterna paciencia la anarquía que envuelve mi vida, pero sobre todo, gracias por ser maestros de la más importante de las asignaturas, la vida. Agradecer a mi familia el estar siempre a mi lado, en los buenos y los malos momentos, en especial a mi madre, mi apoyo más fiel e incondicional, gracias por no fallarme nunca mamá.

Y finalmente, agradecer a la casualidad, al azar, en definitiva a la serendipia el haberme permitido poder escribir estas líneas en las que puedo mostrar mi gratitud a todos y cada uno de vosotros. Gracias a todos.

RESUMEN

En los últimos años se están produciendo una serie de profundos cambios que están modificando las reglas de convivencia, forma de entender y estudiar la ciudad.

Fenómenos como Internet o la Globalización han modificado la forma de relacionarse y agruparse de las personas y sociedades, mostrando nuevos modos de relación mucho más complejos de los que hasta hace poco tiempo existían. Además la reciente crisis financiera y de deuda que ha sacudido especialmente a Europa, está poniendo de manifiesto la desafección cada día más importante entre ciudadanía y gobierno. De este modo se están poniendo en causa muchas de las reglas que hasta ahora habían regido la convivencia entre poderes, y la ciudadanía está mostrando un creciente interés por formar parte activa en la toma de decisiones concerniente a su futuro.

La ciudad como escenario en el que se producen todos estos cambios es uno de los referentes para probar nuevas iniciativas y posibilidades dentro del ámbito de la Participación Ciudadana. De este modo en el presente Estudio se han analizado ciertos aspectos de la Participación Ciudadana tendentes a mejorar los canales de comunicación entre ciudadanía y gobernanza e intentar incorporar a la sociedad en la toma de decisiones de aspectos referentes a la ciudad. Todo ello mediante una actividad práctica realizada en la ciudad de Vigo.

Para la elaboración de este estudio se han realizado encuestas a la población con diferentes cuestiones que pudiesen resultar relevantes a la ciudadanía sobre aspectos referentes a la ciudad y se han realizado actividades en grupo desarrollando ejercicios para poder observar la opinión de los ciudadanos sobre su territorio, su ciudad.

De este modo se pretendían analizar elementos cotidianos bajo el prisma del utilizador de la ciudad, el ciudadano, que es el verdadero conocedor del territorio. Así aspectos como la espacialidad, el tiempo, las actuaciones polémicas etc..., estaban presentes en este estudio, intentando mostrar desde una perspectiva socio-espacial que es lo que pensaba la ciudadanía sobre estos temas.

Los resultados obtenidos se han mostrado en gráficas y en mapas, empleando técnicas de Cartografía Social para su realización.

Las encuestas y actividades en grupo forman parte del conjunto de posibilidades de la Participación Ciudadana, se debe tener consciencia de que existen otras muchas herramientas y actuaciones dentro del ámbito de la Participación Ciudadana. Por este motivo se han incluido en el presente Estudio diferentes aproximaciones a esta área de estudio para mostrar otras muchas posibilidades dentro del mundo participativo.

PALABRAS CLAVE: PARTICIPACIÓN CIUDADANA.-URBANISMO EMERGENTE.-TERCER ESPACIO.-ENCUESTAS.

RESUMO

Nos últimos anos, têm-se produzido uma série de mudanças profundas que estão a mudar as regras de convivência, assim como o modo de compreender e de estudar a cidade.

Fenómenos como a Internet e a globalização mudaram a forma que as pessoas e as sociedades têm de se relacionar e agrupar, evidenciando novas formas de se relacionarem muito mais complexas que as que até há bem pouco tempo existiam. Por outro lado, a recente crise financeira e da dívida que atingiu em especial a Europa tem vindo a revelar uma cada dia mais importante desafeição entre os cidadãos e o governo. Assim, têm-se colocado em causa muitas das regras que até então regeram a convivência entre poderes estabelecidos e a cidadania está a mostrar um interesse crescente em assumir um papel ativo na tomada de decisões sobre o seu futuro.

A cidade como palco no que ocorrem essas mudanças é um ponto de referência para testar novas iniciativas e oportunidades no campo da participação cidadã. Assim, nesta investigação pretende-se analisar alguns aspetos da participação cidadã que visam melhorar os canais de comunicação entre a cidadania e governança e tentar incorporar a sociedade na tomada de decisões em aspetos que dizem respeito à cidade. Tudo isso através de uma atividade prática na cidade de Vigo.

Para a elaboração deste estudo foram realizados inquéritos à população com diferentes questões que se consideram relevantes para a cidadania em questões relacionadas com a cidade e realizaram-se atividades em grupo, desenvolvendo exercícios para poder observar as opiniões dos cidadãos sobre o seu território, a sua cidade.

Deste modo pretende-se analisar elementos quotidianos sob o prisma do usuário da cidade, o cidadão, que é quem, no fundo é o verdadeiro conhecedor do território. Assim, aspetos como a espacialidade, o tempo, as intervenções polémicas, etc..., estão presentes neste estudo, tentando mostrar a partir de uma perspetiva sócio- espacial, o que pensa a cidadania sobre estas questões.

Os resultados obtidos são mostrados em gráficos e mapas, utilizando técnicas de cartografia social para a sua realização.

Os inquéritos e as atividades em grupo fazem parte do conjunto de possibilidades de participação cidadã, deve-se estar ciente de que existem muitas outras ferramentas e ações no âmbito da Participação Cidadã. Por esta razão foram incluídos neste trabalho diferentes abordagens à área de estudo para demonstrar outras possibilidades dentro do mundo participativo.

PALABRAS CLAVE: PARTICIPAÇÃO CIDADÃ.-URBANISMO EMERGENTE.-TERCER ESPAÇO.-PESQUISA.

ABSTRACT

In the last years several changes are taking place and these are changing the community rules, the way of understanding and studying the city.

Phenomena such as the internet and globalization have changed the way people and societies interact and group, showing new types of a lot more more complex relationships than the ones existing not long ago. Besides the recent financial and debt crisis that has hit specially Europe, is highlighting the important disaffection between citizens and government. The rules that have so far governed the relationship between powers and citizens are showing a growing interest in their having active role on the public's behalf in making decisions concerning their future..

The city as a setting in which these changes occur is a benchmark to test new initiatives and opportunities within the field of Citizen Participation. The aim of the present study is to analyze certain aspects concerning the improvement of communication channels between the citizenship and the governance, and to try to incorporate the society in decision-making aspects concerning the city. All this through a practical task performed in the city of Vigo.

To make this study, several population surveys have been conducted covering different issues that might be relevant to the public on matters concerning the city. Group activities have also been performed developing exercises in order to observe the views of citizens on their territory, their city.

This will aim to analyze everyday aspects from the perspective of the city user, the citizen, who is the real connoisseur of the territory so, things like spatiality, time, controversial actions, etc. are included in this study, trying to show from a social-spatial perspective what the public's opinion about these issues.

The results obtained are shown in graphs and maps using the Social Cartography technique.

Surveys and group activities are part of the set of possibilities of Citizen Participation. People should be aware that other tools and actions exist within the scope of Citizen Participation. For this reason, different approaches to this area of study have been included in this survey in order to show many other possibilities within the participatory area.

KEYWORDS: CITIZEN PARTICIPATION.-TACTICAL URBANISM.-THIRDSPACE.-SURVEY.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN.

1.1 JUSTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA.	11
1.1.2 LA REVOLUCIÓN. INTERNET Y LA GLOBALIZACIÓN.	12
1.1.3 ¿INICIO DE LA CONTRARREVOLUCIÓN, LOS MOVIMIENTOS DE INDIGNACIÓN?	12
1.1.4 LA SOCIEDAD ENTENDIDA COMO MULTITUD (CROWD).	14
1.2 OBJETIVOS.	15
1.3 METODOLOGÍAS DE INVESTIGACIÓN.	15
1.3.1 ENCUESTAS POR MUESTREO.	16
1.3.2 ACTIVIDADES.	18
1.3.3 TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA MEDIANTE LAS ENCUESTAS Y ACTIVIDADES EN GRUPO.	19
1.7 ESTRUCTURACIÓN DE CONTENIDOS.	20

CAPÍTULO 2. ENCUADRAMIENTO TEÓRICO.

2.1 EXPERIENCIAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL ÁMBITO DE LA CIUDAD.	23
2.1.1 EXPERIENCIAS EN PRESUESTOS PARTICIPATIVOS.	23
2.1.2 URBANISMO EMERGENTE	24
2.1.3 LAS GRANDES PLATAFORMAS EN BUSCA DE UNA NUEVA CIUDAD.	25
2.1.4 INICIATIVAS EN ESPAÑA.	26
2.2 LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA.	27
2.2.1 LA CIUDAD ACTUAL Y LA DEMOCRACIA. LA NECESIDAD DE LA INNOVACIÓN POLÍTICA.	27
2.2.2 EL DERECHO A LA CIUDAD.	27
2.2.3 EL TERCER ESPACIO. UNA TEORÍA DE PRODUCCIÓN DEL ESPACIO. LA PARTICIPACIÓN INDIRECTA.	28
2.3 LAS PRINCIPALES LÍNEAS DE PENSAMIENTO PARA AFRONTAR EL ESTUDIO DE LA CIUDAD.	29
2.3.1 LA LÍNEA MORFOLÓGICA.	30
2.3.2 LA LÍNEA PERCEPTIVA.	30
2.3.3 LA LÍNEA SOCIO-ESPACIAL	30
2.3.4 LA LÍNEA CIENTÍFICA	30
2.4 EN EL MUNDO REAL. LA CIUDAD ACTUAL. AMALGAMA, CONTRADICCIÓN Y ENFRENTAMIENTO.	30
2.4.1 CIUDAD GLOBALIZADA CONTRA CIUDAD CIUDADANA.	30
2.4.2 CIUDAD REAL CONTRA CIUDAD OFICIAL.	31
2.4.3 CIUDAD INSTITUCIONAL CONTRA CIUDAD INFORMAL.	31

CAPÍTULO 3. VIGO. UNA APROXIMACIÓN A LA ZONA DE ESTUDIO.

3.1 UNA APROXIMACIÓN A LA ZONA DE ESTUDIO.	35
3.1.1 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL TERRITORIO.	35
3.1.2 CONSIDERACIONES SOCIALES DE LA CIUDAD.	36
3.1.3 DELIMITACIÓN DE LOS ÁMBITOS DE ESTUDIO	36
3.2 DESCRIPCIÓN DE LOS DISTRITOS QUE COMPONEN LA CIUDAD DE VIGO.	37
3.2.1 DISTRITO 1	37
3.2.2 DISTRITO 2	37
3.2.3 DISTRITO 3	38
3.2.4 DISTRITO 4	38
3.2.5 DISTRITO 5	39
3.2.6 DISTRITO 6	39
3.2.7 DISTRITO 7	39
3.2.8 DISTRITO 8	40
3.2.9 DISTRITO 9	40
3.3 LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA CIUDAD DE VIGO.	41
3.3.1 CONSIDERACIONES PARTICULARES SOBRE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN VIGO.	41

CAPÍTULO 4. ENCUESTAS.

4.1 CAMPAÑA DE MUESTREO.	45
4.2 RESULTADOS GENERALES DE LA CAMPAÑA.	46
4.3 RESPUESTAS A LAS PREGUNTAS SUSCITADAS SOBRE LA CIUDAD DE VIGO.	47
4.3.1 BLOQUE DE PREGUNTAS SOBRE ASPECTOS POLÉMICOS EN LA CIUDAD DE VIGO	48
4.3.2 BLOQUE DE PREGUNTAS SOBRE ASPECTOS ESPACIO TEMPORALES DE LA CIUDAD DE VIGO.	50
4.3.3 BLOQUE DE PREGUNTAS SOBRE ASPECTOS PRECEPTIVOS DE LA CIUDAD.	67
4.4 OTROS RESULTADOS OBTENIDOS DE LOS CUESTIONARIOS.	71
4.4.1 EL TIEMPO EN LA CIUDAD. EL DÍA Y LA NOCHE.	72
4.4.2 CIUDAD CENTRALIZADA O POLICÉNTRICA.	74
4.4.3 EL ANÁLISIS DE DENSIDADES (KERNEL).	75
4.4.4 EL DESPLAZAMIENTO PEATONAL.	77
4.5 CONCLUSIONES.	77

CAPÍTULO 5. ACTIVIDADES.

5.1 OBSERVACIONES Y PLANTEAMIENTO GENERAL DE LAS ACTIVIDADES A REALIZAR.	81
5.2 ACTIVIDADES.	81
5.2.1 ACTIVIDAD 1. PERCEPCIONES.	81
5.2.2 EXPERIENCIA 2. RUTAS.	92
5.2.3 EXPERIENCIA 3. SENSACIONES.	96

CAPÍTULO 6. CONCLUSIONES.

6.1 CONSIDERACIONES GENERALES Y CONCLUSIONES.	105
6.1.1 CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS INICIALES DEL ESTUDIO.	105
6.1.2 OTRAS CONCLUSIONES.	107

BIBLIOGRAFÍA	111
REFERENCIAS IMÁGENES	115

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

1.1 JUSTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

En los últimos años se han producido una serie de cambios que han transformado sustancialmente las reglas sociales, económicas y culturales hasta el momento establecidas. En este sentido, cabe reseñar la revolución producida por Internet modificando los hábitos de relaciones sociales y ampliando de un modo exponencial la capacidad de acceso a la información.

A nivel económico, el proceso de globalización, ha reescrito las normas económicas a nivel mundial, modificando las estructuras económicas hasta el momento existente.

En el año 2008, el mundo ha sufrido una crisis financiera de muy importantes dimensiones que ha repercutido seriamente en la calidad de vida de las personas y ha profundizado en un sentimiento de separación entre los poderes establecidos y la ciudadanía.

Movimientos sociales como la Primavera Árabe, 15M, Democraciarealya y OcupaWallStreet han puesto de manifiesto la separación sociedad-estado, demostrando la necesidad de cambios importantes en esta relación.

La ciudad es el escenario de las reclamaciones, lugares como Plaza Tahir o Puerta del Sol son ya conocidos mundialmente, pero no sólo eso, la ciudad es parte intrínseca importante en las reclamaciones de cambio solicitando los grupos sociales poder tener una mayor intervención en los procesos de toma de decisión sobre los aspectos urbanos.



Figura 2. Imagen de la Plaza Tahir en El Cairo tras el estallido de la denominada Primavera Árabe.

Fuente: <http://pifiada.blogspot.com.es>



Figura 3. Imagen de las manifestaciones de los indignados tras el 15M en La Puerta del Sol de Madrid.

Fuente: <http://blogentrelneas.wordpress.com>

En la actualidad, la toma de decisiones en el ámbito del urbanismo está casi en su totalidad restringida a una serie de "expertos" técnicos y políticos, que establecen sus decisiones en consideraciones basadas en su propia experiencia y conocimiento, sin apenas, tener en cuenta la opinión de la población residente que es la que realmente vive y conoce el territorio objeto de planificación. La Participación Ciudadana queda relegada a un espacio poco destacado en la toma de decisiones, bien sea mediante contestación en los períodos de Consulta Pública de los Planes Territoriales y demás herramientas de Planificación, o bien mediante las Asociaciones de Vecinos.

En los últimos años se están gestando nuevos modos de Participación de la Ciudadanía en la ciudad. Estas actividades y herramientas pretenden mejorar las relaciones entre la sociedad y sus gobernantes, y cambiar y mejorar, la toma de decisiones sobre lo urbano y la ciudad.

Existe una creciente preocupación por lo social y por la participación como herramienta generadora y creadora de espacio. En este sentido la Cartografía Social se presenta como una posible herramienta para conocer mejor y en profundidad los deseos, anhelos, aspiraciones etc, de la sociedad.

La cartografía social de un territorio se propone como un nuevo instrumento para la construcción de conocimiento desde la participación y el compromiso social, posibilitando la transformación del mismo. Existen diferentes proyectos que están ahondando en la elaboración de la cartografía social, en concreto, se podría citar el Proyecto de A Cidade dos Barrios (www.acidadedodosbarrios.org), en el que se ha elaborado una cartografía de espacio vivido en base a encuestas a la población, y gracias a los datos obtenidos, se han comenzado a tomar medidas y a establecer campañas tendentes a la mejora de los barrios de la ciudad de La Coruña.



Figura 4. Imagen de actividad en la que diferentes personas elaboran Cartografía Social.

Fuente: <http://funciesimonrodriguez.blogspot.com.es>

Para la elaboración de la Cartografía Social es fundamental reinterpretar el espacio, en este sentido dentro del proyecto a Cidade dos Barrios se dice que

"todas las relaciones sociales tienen lugar en un espacio material y simbólico, lleno de movimiento y cambio, tensión y conflicto. Distingue Soja una triadética en esto: un primer espacio físico, forma y proceso; un segundo espacio simbólico, el imaginario urbano; y un tercer espacio, el vivido, el lugar de la experiencia individual y colectiva. Tradicionalmente, la aproximación al espacio urbano se ha realizado mezclando las componentes físicas y simbólicas, con lo que lo vivido permanece fuera de toda consideración." (Sánchez, G. sobre Soja E. s/d, p.20).

Es este tercer espacio, el vivido, el que suscita la necesidad de revisión de los procedimientos de representación urbana.

Resulta paradójico que siendo, el espacio vivido, el primero de los espacios reconocidos y aprendidos por el ser humano en su infancia (sensaciones, emociones, motivaciones etc..), sea excluido de las representaciones oficiales del espacio urbano, atendiendo éstas a espacios de mucho más difícil comprensión como el espacio físico basado en la geometría la cual precisa de conocimientos y aprendizajes más sofisticados que nuestras propias experiencias.

Cabe destacar, dentro del Proyecto de A Cidade dos Barrios que

"un grupo de urbanistas (arquitectos, sociólogos, xeógrafos e enxeñeiros) asesoran e xestionan una enquisa sobre as costumes cidadás e sobre aqueles elementos que desexamos formen parte da cidade actual, coa esperanza de sentirnos un pouco máis a gusto. É un momento no que os indicadores non obxetivos parecen alcanzar múltiples esferas da planificación e os ensaios de Alain de Botton sobre a "arquitectura da felicidade" se convirten en libros de consumo masivo; tal vez sexa tamén un bo momento para preguntar aos cidadáns como queren a súa cidade e reforzar o papel mediador do arquitecto. Ata entón, seguiremonos cansando de ver como as cidades se remodelan unha e outra vez para facer mais do mesmo" (Pardo R. s/d, p9).

La elección de Vigo para la elaboración del estudio se basa en aspectos como la relevancia social de la ciudad dentro del territorio gallego, su importante diversidad, tanto económica como étnica y principalmente porque durante décadas ha sido un espacio de controversia y de cambio; como por ejemplo, la reconversión industrial de principios de los años 80, la cual produjo grandes transformaciones en la estructura de la ciudad, o la construcción de polígonos que llevaron consigo una muy importante población y transformación de la ciudad; como los de Coia, década de los 60, o Navia en la presente década

1.1.2 LA REVOLUCIÓN. INTERNET Y GLOBALIZACIÓN.

“La revolución urbana, se nos aparece como una contrarrevolución. (...) se conocen algunas revoluciones urbanas, siempre más o menos vinculadas a revoluciones tecnológicas y económicas, demográficas y sociales, políticas y culturales. Siempre suponen un cambio de escala, de forma de gobierno, de base socioeconómica y de nuevos comportamientos y valores colectivos. En los largos periodos de cambio las ciudades viven transformaciones estructurales, emergen las contradicciones escondidas, se multiplican los conflictos sociales las formas políticas entran en crisis. Los poderes establecidos no pueden mantenerse como en el pasado y multiplican los mecanismos de dominación y los colectivos sociales dominados rechazan las formas y las prácticas políticas existentes cada vez con mayor radicalidad. Las ciudades son el escenario de los cambios, dónde éstos se hacen visibles.” (Borja, 2013, p.9)

La realidad en la que la que la sociedad se encuentra, es sumamente compleja, este hecho implica una dificultad para el desarrollo de teorías y técnicas que hagan avanzar a los ciudadanos hacia un futuro con nuevas expectativas, pero a su vez, implica la necesidad de nuevas estrategias de análisis cada vez más sofisticadas y que aglutinen una mayor cantidad de variables capaces de interpretar las tendencias que gobiernan, modelan y constituyen, un espacio, lugar y/o territorio.

INTERNET

La revolución producida por internet a partir de los años 90 ha cambiado y modificado de un modo muy relevante la forma de relacionarse, de percibir, de sentir, de acceder, de entender etc. aspectos muy significativos de la ciudad y de la relación y participación del individuo con lo urbano, especialmente con el espacio público y con los poderes hasta ahora entendidos de la ciudad.

Internet se ha convertido en una plataforma de conocimiento masiva donde los ciudadanos se relacionan, creando redes cada vez más complejas y multiplicando de un modo exponencial las posibilidades de agrupación y acceso a fuentes de conocimientos cada día más complejas y accesibles.

La red conecta a las personas y crea lazos que hasta el momento no habían tenido lugar en nuestro mundo, generando nuevas formas de organización y demanda.

Dentro de la red, llama la atención el fenómeno de las redes sociales, en estos momentos palabras como Facebook, Twitter, Tuenti o LinkedIn etc. resultan sumamente conocidas y utilizadas. Las redes se han incorporado a la vida real de las gentes mejorando y

diversificando el acceso a la información, otorgando aspectos como la instantaneidad o la gran diversidad de puntos de vista que se pueden tener sobre las informaciones, y sobre todo, el acceso a ingentes cantidades de personas, multitudes, con un solo clic.

GLOBALIZACIÓN

“Asombrosamente, tratándose de un término de uso tan extendido como la globalización, al parecer no existe una definición exacta y ampliamente aceptada. De hecho, la variedad de significados que se le atribuye parece ir en aumento, en lugar de disminuir con el paso del tiempo, adquiriendo connotaciones culturales, políticas y de otros tipos además de la económica. Sin embargo, el significado más común o medular de globalización económica se relaciona con el hecho de que en los últimos años una parte de la actividad económica del mundo que aumenta en forma vertiginosa parece estar teniendo lugar entre personas que viven en países diferentes (en lugar de en el mismo país)” (www.bancomundial.org).

La globalización ha modificado las relaciones económicas mundiales, y por extensión las relaciones sociales. El poder se ha concentrado en grupos muy reducidos con fuertes intereses económicos y, por lo general, pocos interés por lo social. Este hecho ha puesto en peligro los equilibrios de convivencia y entendimiento social que hasta la fecha habían regido las relaciones ciudad-ciudadanos. Asimismo, en contrapartida las sociedades han comenzado a reclamar mayor intervención en los procesos de gobierno, posiblemente inducidos por esa política antisocial establecida. Esta confrontación y su resultado darán lugar a las nuevas ciudades del futuro.

1.1.3 ¿INICIO DE LA CONTRARREVOLUCIÓN, LOS MOVIMIENTOS DE INDIGNACIÓN?

En el año 2008 una fuerte crisis sacudió los mercados financieros mundiales. Se recuerda todavía la caída de Lehmann Brothers el 15 de Septiembre de 2008 debido a aquellos productos del mundo financiero denominados subprime, o como se prefirió definir en castellano hipotecas basura. En ese momento nadie podría haber adivinado la serie de implicaciones que esta crisis tendría en las vidas de las gentes y sociedades de todo el mundo.

LA CRISIS DEL MUNDO ÁRABE.

Para un Occidental resulta complejo entender los procesos que suceden en el mundo árabe. Sistemáticamente, en Occidente se ha obviado información relevante de los países pertenecientes a Oriente Próximo, por lo que muchas de las situaciones y actos que allí acontecen se incorporan a la opinión pública de Occidente de un modo fulgurante, rápido e instantáneo, obviando las causas y procesos que han llevado a esta situación.



Figura 5. Imagen de un instante durante una manifestación de la primavera árabe.

Fuente: www.dw.de

En un Documento de opinión del IEES (Instituto Español de Estudios Estratégicos) Don José María Blanco Navarro, con el cargo de Jefe del Centro de Análisis y Prospectiva de la Guardia Civil, enumera una serie de factores como principales desencadenantes de la primavera árabe.

“Coincidimos con muchos analistas en determinar una serie de factores principales, que serían los siguientes, y no ordenados por su importancia:

- a) Gerontocracias. Líderes con mucha antigüedad en el puesto, mayores, y en algunos casos gravemente enfermos, y con sistemas de sucesión casi monárquicos. (...).
- b) Falta de libertades. Ausencia de democracia. Ausencia de posibilidades de participación ciudadana. Ausencia de derechos políticos, libertad de prensa. Y lo que pudiera ser más grave, la violación de derechos humanos.
- c) Corrupción. La utilización de cargos públicos para lucrarse personalmente.(...)
- d) Desempleo. El cóctel explosivo se forma por la unión de una población joven, sin perspectivas y sin empleo, y que a través de medios de comunicación perciben unos estilos de vida mejores en los que podemos llamar “estados de derecho y bienestar”.
- e) Pobreza. Amplios colectivos que viven por debajo del umbral de pobreza.
- f) Desigualdad. Consecuencia de algunos de los factores anteriores, hay una inexistencia de clases medias en muchos de los países afectados. La distribución de la renta es excesivamente inequitativa.
- g) Precios de los alimentos. Podríamos señalar que en muchos casos estamos ante “revueltas del pan”. Las subidas de precios de los cereales han llegado a ser de un 80% en 2010, mientras el paro se duplicaba en muchos países. (...).
- h) Incremento de precios en general, de materias primas, de energía, etc.

Y algunos analistas señalan que el papel de Occidente y su apoyo a los sistemas democráticos (estrategias de seguridad nacional de EEUU, discurso histórico del Presidente Obama en El Cairo) pueden también ser una causa principal. En principio, y pendiente de un análisis más profundo, creo que es un factor adicional, pero no principal (no es endógeno, y lo que mueve a las masas es lo que viven en el día a día) (Blanco, 2011, p.2-3).

LA CRISIS FINANCIERA Y DE DEUDA

LA CRISIS EN EUROPA

El estallido de la crisis se propagó como un virus por todos los rincones y sociedades. En muy poco tiempo, una ola de pesimismo inundaba el mundo conocido. En Europa se recuerdan las reuniones de la UE (Unión Europea), y en particular del ECOFIN (Consejo de Asuntos Económicos y Financieros) con el fin de preservar y salvar los intereses de la banca, y por lo tanto, no hacer extensiva la crisis, o al menos suavizar sus efectos a la población, tal y como comentaban los Jefes de Estado y Ministros de Economía Europeos.

Por un momento, toda la tormenta de los mercados pareció estabilizarse y semejaba que nuevamente se reestablecería el orden y status establecido, pero una nueva crisis, en este caso, crisis de deuda soberana, azotó a los mercados y principalmente a Europa.



Figura 6. Imagen de un instante durante una manifestación en la Puerta del Sol de Madrid durante el 15M.
Fuente: <http://permisoparaserhumano.wordpress.com/>

El 23 de Abril de 2010, Grecia acuciada por su deuda soberana solicita un préstamo a la UE (Unión Europea), a partir de ese momento se reconoce ese acto como rescate, e inicia lo que se ha denominado como la crisis de deuda. En poco tiempo otros países precisan la misma fórmula que Grecia para hacerse cargo de sus deudas soberanas.

Irlanda solicita el préstamo el 7 de Diciembre de 2010 y Portugal el 7 de Abril de 2011. A partir

de ese momento palabras como prima de riesgo o entidades como Fitch y Standard & Poor's se incorporan al día a día del vocabulario empleado por la ciudadanía.

El último de los préstamos realizados, lo solicitó España el 9 de Junio de 2012, préstamo que se ha denominado como rescate a la banca o rescate financiero.

La política económica marcada por la UE (Unión Europea) para superar la crisis se ha basado desde un inicio en los denominados recortes y la austeridad, que han sido ejecutados por los países, incidiendo en los aspectos sociales básicos hasta entonces conocidos como Sanidad, Educación y Empleo, y apoyados en una política de recaudación más agresiva, en definitiva los gobiernos se han implicado en intentar mejorar sus ingresos y reducir sus gastos. Estas políticas han llevado a denuncias y rechazo por parte de la población mediante la creación de grupos de protesta que bajo otra perspectiva inciden en la búsqueda de una solución diferente a la crisis generada.

LA CRISIS EN ESTADOS UNIDOS.

En Estados Unidos se produjeron las primeras manifestaciones de la crisis, es allí donde se manifestó inicialmente este fenómeno.



Figura 7. Imagen de un instante durante una manifestación del movimiento Ocupa Wall Street.
Fuente: www.attacmadrid.org

Para Manuel Castells, en su libro Redes de Indignación y esperanza.

“En primer lugar, el mercado Inmobiliario se hundió de pronto. Cientos de miles de personas perdieron su casa y millones perdieron una gran parte del valor por el que habían hipotecado sus vidas. A continuación, el sistema financiero estuvo al borde del colapso como resultado de la especulación y la avaricia de sus gestores. Que fueron rescatados. Con el dinero de los contribuyentes. No se olvidaron de recoger sus primas millonarias (...). Las compañías financieras que sobrevivieron dejaron

de prestar dinero, de modo que miles de empresas cerraron, se perdieron millones de puestos de trabajo y se redujeron drásticamente los salarios. Nadie fue responsable. Los dos partidos políticos dieron prioridad al rescate del sistema financiero”. (Castells, 2013, p.157).

La descripción de la crisis realizada por Manuel Castells en Estados Unidos bien podría ser aplicada en Europa, dónde los procesos se han asemejado con asombrosa similitud, se trata de otro proceso de la globalización que para bien o mal universaliza todas las relaciones sociales, culturales y económicas.

LOS MOVIMIENTOS CIUDADANOS EN RESPUESTA A LA CRISIS.

Todo este marco socioeconómico anteriormente citado, ha dado lugar a una serie de movimientos que han intentado intervenir en la vida social, política y económica de los países, bajo premisas y actitudes nunca anteriormente empleadas.

“La voluntad del pueblo es la base de la autoridad del poder público” (Declaración de los derechos humanos, 1948).

Estos movimientos han interpretado que los poderes públicos han dado, de algún modo, la espalda a la ciudadanía anteponiendo otra serie de intereses a lo que ellos creen primordial, el pueblo. Este hecho de sentirse obviados ha influido decisivamente en que hayan tomado las calles para expresar su rechazo e indignación.

El hecho inicial diferenciador de estos movimientos respecto a otras protestas o procesos revolucionarios ha sido en el empleo de la no violencia, ampliamente descrita por Hessel S. en su libro Indignaos, donde indica a la no violencia “como el camino que debemos aprender a seguir”, agregando que en su opinión “el futuro pertenece a la no-violencia” (Hessel, 2010 p.9). La no violencia como método de protesta ha cogido desprevenido a parte de los poderes puesto que carecían de armas y, sobre todo, argumentos para tratar contra esta nueva forma de mostrar rechazo y reclamar derechos.

El 25 de Enero de 2011, la Plaza Tahrir, en El Cairo, es ocupada por una multitud que decide mantenerse en el lugar solicitando mejoras en las libertades y condiciones de vida de sus habitantes. Pronto esta situación llama la atención de la prensa mundial.

“El 26 de Enero de 2011, el Gobierno Egipcio decide bloquear Facebook y Twitter, el 28 de Enero se ordena el cierre de los servicios de Internet y telefonía móvil.” (Castells, 2013, p.238) Se trata de la primera revolución o protesta en la que los Gobiernos actúan contra Internet de un modo tan agresivo.

Finalmente el 11 de Febrero de 2011 Mubarak renuncia a su cargo.

Pronto, las revueltas se propagan a otros países árabes como Túnez, Yemen, Libia, Siria, Marruecos etc. con diferente éxito y solución en cada uno de los países.

En referencia al mundo Occidental se pueden destacar los procesos acaecidos en España, en concreto, engendrados en la ciudad de Madrid dónde a partir del 15 de Mayo de 2011 se iniciaron una serie de actos reivindicativos, dando a lugar a grupos de protesta como 15M y democraciarealya. Estos grupos se expandieron por la práctica totalidad de capitales de provincia, ciudades y villas de toda España, ocupando las plazas y lugares simbólicos de la práctica totalidad del Estado. Se trata de un movimiento horizontal y asambleario sin líderes que reclama importantes reformas dentro del estado de derecho.

“El 26 de Mayo de 2011 la asamblea de acampada Sol alcanza cuatro puntos de consenso en respuesta a la insistencia de demandas claras. Las cuatro ideas que se debaten son reformas electorales, medidas contra la corrupción, separación efectiva de los poderes públicos y creación de mecanismos para dar más control a la ciudadanía” (Castells, 2013, p.250).

Es este último punto el que resulta primordial para el presente trabajo, en él se reclama mejoras en la participación ciudadana, eje sobre el que se sustenta el presente estudio.

Por ejemplo, el grupo de democraciarealya en su página web expone una serie de propuestas para su realización por parte del Estado entre las que se encuentran un paquete de medidas para garantizar el derecho a la vivienda, pero sobre todo, en el apartado de Libertades ciudadanas y democracia participativa se incluye “Referéndums obligatorios y vinculantes para las cuestiones de gran calado que modifican las condiciones de vida de los ciudadanos” (www.democraciarealya.es).

El 12 de Julio de 2011 se abandona la Plaza de Sol en Madrid, epicentro de las reivindicaciones.

El 17 de Septiembre de 2011 se realiza una manifestación en Nueva York como protesta contra los mercados financieros, ocupando a partir de ese momento Wall Street grupo que ya existía desde hacía unos meses. El 15 de Octubre de 2011 se realiza una manifestación a nivel mundial denominada United for Gobarl Changes en la que participan millones de personas.

Los acontecimientos han seguido aconteciendo por todo el mundo, en diferentes países, con diferentes formas, actitudes y aptitudes, pero con el deseo de un mundo más participativo en el que el ciudadano tenga un protagonismo del que hasta el momento ha sido privado.

1.1.4 LA SOCIEDAD ENTENDIDA COMO MULTITUD (CROWD).

“A lo largo de la historia, los movimientos sociales han sido, y siguen siendo, las palancas de cambio social” (Castells, 2013 p.209).

El surgimiento y desarrollo de los grupos de protesta no sólo se entiende a partir de la crisis financiera e internet. En ese sentido, es fundamental indicar cambios dentro de la propia sociedad, sobre todo referidos a modificaciones sustanciales en el comportamiento y asociacionismo. Han nacido las multitudes inteligentes, el universo *crowd*.

E la actualidad, existe una pujante demanda de cambio por parte de los ciudadanos, pero ¿qué ha motivado esta necesidad?, ¿han sido causados por los movimientos sociales modernos?

La realidad y la propia historia indican que los cambios bruscos o rupturas apenas han tenido lugar en nuestras sociedades, todo lleva su tiempo, todo se prepara poco a poco, todo sucede porque han pasado otra serie de acontecimientos anteriores que provocan un nuevo acontecimiento, y así sucesivamente.

En este caso, es importante conocer las transformaciones más importantes que han dado lugar a las reclamaciones de cambio.

Para ello es interesante conocer el concepto “masa vs multitudes, de la estupidez a la inteligencia” (Gutiérrez y Freire, 2013 p.41).

Para Gutiérrez y Freire “La masa es el concepto clave del modelo industrial propio de la segunda mitad del S XX. La masa se caracteriza, en términos estadísticos, por su promedio (...) Por el contrario las multitudes se definen por su varianza. Una multitud, si es concebida como tal no es segmentable dado que pierde diversidad”. (Gutiérrez y Freire, 2013 p.41).

Simplificando los términos, se puede decir que las masas se ajustan a patrones, a estereotipos, a personas tipo, y las multitudes se basan en la diferencia de cada una de las personas como elemento enriquecedor de un sistema en red, por lo tanto aglutina mayor diversidad dentro de un conjunto.

Esa diferenciación es fundamental para entender los procesos actuales de reivindicación. Los poderes, en muchas ocasiones, siguen optando por la toma de decisiones para modelos tipo, patrones y, para personas del sector central de los comportamientos, cuando en realidad la sociedad reclama diversidad, autenticidad y soluciones innovadoras capaces de dar cabida a cada uno dentro de un grupo, en definitiva la sociedad ha dejado de ser un conjunto más o

menos homogéneo reglado por una serie de normas, para diversificarse formando multitud de grupos y subgrupos diferentes enriqueciendo de este modo el sistema.

Este nuevo sistema de relaciones basado en las multitudes inteligentes tiene un elemento catalizador o herramienta de referencia, y nos es más que, la tecnología. Como ya se había comentado en este texto, Internet ha sido con casi toda probabilidad la mayor revolución de los últimos años, a partir de esta plataforma, se han transformado gran parte de nuestros sistemas de relación, y principalmente nuestras acciones cooperativas incidiendo en nuestra inteligencia grupal.

En la red se puede observar y obtener información de un sinfín de conocimiento, además por canales de información muy diferentes, como ejemplo, se podría buscar información sobre la ciudad de Vigo, objeto del trabajo mediante consultas a la página web del Concello de Vigo, página de la Diputación de Pontevedra, de la Xunta de Galicia etc. siguiendo de este modo una información oficialista, pero en cambio se puede obtener información mediante otra serie de elementos como blogs y páginas de privados que tengan por objeto la ciudad de Vigo.

El seguir, discernir, elegir y cribar las informaciones y su calidad es decisión individual de cada persona, y característica de la nueva sociedad.

Internet es un mundo virtual que genera agrupaciones, redes infinitas de comunicación horizontal de gran poder. Estas redes son difíciles de controlar y crean una inteligencia grupal en base a la diversidad de opiniones que en ella surgen. Los conceptos de acción cooperativa e inteligencia grupal (Rheingold, 2004) son básicos para entender estas nuevas forma de actuar.

La red no debe ser entendida como el ente final de las multitudes inteligentes, bien al contrario, es una herramienta utilizada para conseguir los propósitos de las infinitas redes. Internet otorga cierto anonimato, otorga instantaneidad, otorga universalidad, y sobre todo una democracia basada en su horizontalidad sin jerarquización de poder.

Estas multitudes son, como ya hemos dicho, por lo general, virtuales, pero el verdadero interés es cuando traspasan el mundo de lo virtual para adentrarse en el mundo real, para ocupar el espacio público y urbano, y para ser partícipes de la ciudad.

Los movimientos sociales de respuesta a la crisis financiera y de deuda citados con anterioridad son ejemplos de cómo las multitudes han conseguido traspasar el mundo virtual y llegar al espacio público, son ejemplo de la red como herramienta para la consecución de sus fines, pero sobre todo son una demostración de que las personas quieren tener un poder de decisión más amplio, grande y determinante del que hasta el momento han tenido; la participación ciudadana en los procesos de gobernanza debe ser revisada. A todo el mundo

le resulta familiar en estos momentos lugares como plaza Tahir, Puerta del Sol o Zuccotti Park, éstos son los lugares del espacio público empleado por las multitudes para mostrar sus reivindicaciones.

La ciudad al final es parte receptora de las multitudes; las multitudes lo han entendido, tanto en el mundo virtual como el real, y han comenzado a actuar sobre la ciudad.

En el mundo virtual es fácil encontrar aplicaciones para móvil sobre la ciudad, por ejemplo que detectan atascos, controles de policía, actos violentos etc, y por lo tanto, desde el mundo virtual inciden en el mundo real, lo que hace que estos 2 mundos en principio tan diferentes sean cada vez más próximos e incluso, prácticamente iguales.

En el mundo real las multitudes solicitan una vivienda, solicitan libertad, y sobre todo, solicitan poder participar, tener derecho de decisión.

1.2 OBJETIVOS

Evaluar mediante caso práctico las capacidades y aptitudes de las encuestas a la población y actividades grupales como herramienta válida dentro de las iniciativas de Participación Ciudadana.

Conocer la opinión de la ciudadanía sobre aspectos referentes a la ciudad es una posibilidad poco explorada en la actualidad. En este sentido, tanto encuestas a la población como reuniones grupales se muestran como actividades con posibilidades de mejorar la relación entre ciudadanía y poder.

Las encuestas a la población y actividades en grupo forman parte de las posibilidades capaces de fomentar la Participación Ciudadana, pero no sólo eso, si no que, pueden llegar a mostrar el sentir popular sobre cuestiones estratégicas de la ciudad, es decir, la opinión de la ciudadanía respecto a temas que pueden incidir directamente en sus vidas, y de este modo, tener la capacidad de influir en la toma de decisiones sobre aspectos referentes a la ciudad.

Es parte fundamental de este estudio mostrar las capacidades de este tipo de herramientas como generadoras de ciudad, como herramientas que faciliten el diálogo entre instituciones y ciudadanía, y como elemento capaz de mejorar el estudio de la ciudad atendiendo a técnicas y puntos de vista poco explorados hasta el momento por parte de los técnicos y encargados del estudio de la ciudad.

Evaluar la aptitud de la Cartografía Social como herramienta válida en la toma de decisiones concerniente a la ciudad.

La Cartografía Social tiene la capacidad de combinar el territorio con las experiencias y vivencias de las personas. De este modo, se muestra como una herramienta capaz de ligar sociedad-territorio siendo, por lo tanto, un elemento con capacidad de reflejar aspectos muy significativos de la ciudad que otras disciplinas y/o herramientas no tienen capacidad de mostrar.

Uno de los elementos diferenciadores más importantes y significativos de la Arquitectura respecto a otras áreas de conocimiento es la capacidad de dibujar, de mostrar resultados gráficos. En la Arquitectura el dibujo es herramienta cotidiana, es lenguaje.

La facilidad de la Arquitectura para dibujar hace que sea idónea para el empleo de técnicas como la Cartografía Social, dotándola de significación y contenido como herramienta válida para la construcción de ciudad.

1.3 METODOLOGÍAS DE INVESTIGACIÓN

“La investigación científica es un proceso de descubrimiento creativo que sigue un itinerario perfilado y unos procedimientos preestablecidos y consolidados dentro de la comunidad científica.” (Corbetta, 2007, p 68).

Por esta causa, los procedimientos a realizar deben estar estandarizados y aprobados por la comunidad científica. De este modo, será más sencilla su comprobación, comprensión y validación.

La disertación a realizar se trata de un estudio de caso (Yin, 2003, Groat y Wang 2002), a desarrollar en la ciudad de Vigo. El trabajo de investigación tendrá una componente cuantitativa primordial, si bien también tendrá ciertos aspectos de un carácter cualitativo. Para el desarrollo del trabajo se emplearán diferentes técnicas de recogida de información, destacando las siguientes:

- Encuestas. Las encuestas se realizarán a una muestra representativa de la ciudad de Vigo con el fin de obtener la información precisa y viable para la realización de presente trabajo.
- Actividades en grupo. Se realizarán actividades en grupo con el fin de obtener otro tipo de información diferente al proporcionado por la encuestas, bien sea por lo complejo de la información solicitada o bien por el excesivo tiempo que se necesita para conseguir la información.

- Análisis documental. Se basará en la obtención de información gráfica y legal. En este sentido las referencias más buscadas atenderán a la Participación Ciudadana, las actividades emergentes dentro del urbanismo y al propio estudio de la ciudad.

De las 3 técnicas a emplear serán las encuestas la técnica más importante utilizada. Para su realización se emplearán diferentes modalidades de muestreo con el fin de garantizar que las preguntas se adecúen al guion previsto. El proceso de obtención de datos se realizará cara a cara, descartando otros medios como el telefónico o vía internet. Cabe destacar, que la población de la encuesta será la existente en Vigo mayor de 15 años.

Los grupos de edad serán estratificados, así como los grupos objetivos, es decir, grupos profesionales, por ejemplo (estudiantes, trabajadores dentro del ámbito del urbanismo, discapacitados etc..).

La información será canalizada por los Sistemas de Información Geográfica, herramienta de empleo generalizado con la principal capacidad de aglutinar y gestionar información tanto gráfica como numérica, y de realizar análisis espacial con la información. La interpretación y sistematización de los resultados se realizará mediante gráficas con porcentajes, planos con información de las encuestas, y mapas combinando información de las encuestas con operaciones de los Sistemas de Información Geográfica.

Las actividades en grupo serán otra de las herramientas empleadas en la obtención de datos, Para ello se prepararán una serie de tareas para que sean cumplimentadas por los participantes y cuyo objetivo sean aspectos referidos a la ciudad de Vigo, objeto final del presente trabajo. Finalmente el análisis documental, el cual de basará en la obtención de información gráfica y legal. Para la obtención de la información se emplearán las siguientes fuentes:

Internet: Instituto Geográfico Nacional, Concello de Vigo, Xunta de Galicia, Instituto Nacional de Estadística, Instituto Galego de Estatística, Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente y diferentes webs con información relevante de la ciudad de Vigo que pudiese ser relevante para este trabajo.

Información gráfica (libros): En esta fase se buscará bibliografía relacionada con la realización de encuestas, el urbanismo participativo y nuevas tendencias del urbanismo. De este modo se pretende adentrarse de un modo más profundo en la temática de estudio.

Información gráfica (fotografía): Las fotografías formarán parte del trabajo, bien sea mediante elaboración propia o bien de otras fuentes como libros, periódicos, internet etc.

1.3.1 ENCUESTAS

Una de las formas de obtener información de un modo más eficaz es preguntando. Preguntar es un acto cotidiano que realizamos todos los seres humanos habitualmente cuando deseamos saber o conocer sobre una cuestión.

Al preguntar se posiciona uno de forma indirecta, es decir, depende de la visión y punto de vista de otra persona; este hecho es diametralmente opuesto a lo que sucede con la técnica de observación en la que es el autor el que proporciona su punto de vista y opinión al hecho objeto de estudio. El posicionamiento directo o indirecto es un aspecto relevante puesto que implica un modo o forma de evaluar los resultados muy diferentes dependiendo de la opción adoptada.

ENCUESTA POR MUESTRO

Las preguntas se pueden realizar de formas y modos diferentes, de entre ellos destacan dos modalidades: la entrevista y la encuesta.

La elección de uno u otro tipo de herramienta depende de la necesidad, tipo de datos y/o conocimiento que el investigador necesite obtener. Las técnicas de entrevista suelen tener una connotación más profunda, ahondando más en el hecho de estudio, y por lo general, la búsqueda de la persona a entrevistar es más selectiva. En cambio, en la encuesta se busca, por norma general, la respuesta de un modo más determinista, a preguntas normalmente más simples, y buscando un universo de muestreo amplio y capaz de garantizar unos porcentajes de confiabilidad adecuados.

En el caso de este estudio, se ha optado por la utilización de una encuesta por muestreo, puesto que en una aproximación a los trabajos se adapta mejor a los objetivos establecidos en este estudio.

Por una parte, se necesitan gran cantidad de datos para realizar el trabajo y la encuesta se adapta mejor a la toma masiva de datos, además la encuesta permite una comparación con la totalidad de la población mediante técnicas estadísticas, hecho que no sucede con la entrevista.

"Una encuesta por muestreo es un modo de obtener información: a) preguntando, b) a los individuos que son objeto de la investigación, c) que formen parte de una muestra significativa, d) mediante un procedimiento estandarizado de cuestionario, e) con el fin de estudiar las relaciones existentes entre las variables". (Corbetta, 2007, p 146).

Para (Sierra, 1997, p 305) los rasgos que caracterizan a la encuesta son:

1. Consistir en la observación no directa de los hechos, como sucede en la observación simple, sino a través de las manifestaciones realizadas por los propios interesados.
2. Ser un método de obtención de datos preparado especialmente para la investigación (...), en la que se utilizan (...) datos y hechos recogidos de antemano y con otros fines.
3. Permitir, frente al carácter particular, propio de la observación simple y experimental (...) una aplicación masiva que mediante los sistemas de muestreo puede extenderse a comunidades nacionales e internacionales enteras, facultando además para la obtención de informaciones sobre un amplio abanico de cuestiones a la vez y no solo sobre un aspecto o problema definido.
4. Hacer posible que la investigación social se extienda a los aspectos subjetivos de los miembros de la sociedad y, por tanto, de los hechos y fenómenos sociales."

La capacidad de las encuestas para el estudio de aspectos sociales, diseñándose y modelándose para conseguir una investigación óptima hace que la encuesta sea el procedimiento de investigación más empleado para el estudio de situaciones reales.

El elemento básico para la elaboración de encuestas es el cuestionario, el cual es simplemente un grupo o conjunto de preguntas estructuradas y planificadas, realizadas por el investigador a fin de conocer las posibles respuestas de la población o grupos sociales a este respecto.

El hecho de la planificación del contenido de las encuestas implica una gran cantidad de cuestiones y aspectos a tener en cuenta y consideración. Por ejemplo, conocer la población a estudiar, el tipo de pregunta a realizar, las categorías de preguntas y los objetivos que se persiguen alcanzar con cada una de las cuestiones.

UNIVERSO DE MUESTRO

El lugar elegido para la realización del estudio es la ciudad de Vigo, cuya población según datos del INE en fecha 17/01/2013 es de 297 355 habitantes.

De toda la población de la ciudad se estudiará a los ciudadanos con edad superior a 15 años, por lo tanto el universo de muestro se reducirá 258 448 habitantes.

Se muestra a continuación una tabla con la población estratificada por grupos de edad según el INE en fecha de Enero de 2013.

GRUPOS DE EDAD	TOTAL	HOMBRES	MUJERES
0-4	13371	6921	6450
5-9	13274	6916	6358
10-14	12262	6424	5838
15-19	12716	6571	6145
20-24	14805	7495	7310
25-29	18218	9194	9024
30-34	24096	12074	12022
35-39	26526	13097	13429
40-44	24587	12224	12363
45-49	22476	10798	11678
50-54	21333	9996	11337
55-59	18991	8622	10369
60-64	18462	8640	9822
65-69	16131	7389	8742
70-74	11655	5204	6451
75-79	12107	4903	7204
80-84	8702	3139	5563
85 e máis	7643	2199	5444
TOTALES	297355	141806	155549

Figura 8. Tabla en la que se muestra la distribución de la población de la ciudad de Vigo por grupos de edad y sexo. Fuente: Autor, 2014, mediante datos del IGN (Instituto Geográfico Nacional) Fecha Enero de 2013.

ERROR DE MUESTRO Y TAMAÑO DE LA MUESTRA

Como ya se ha comentado anteriormente en este documento, las encuestas por muestreo se basan en la observación de una parte de la población suficientemente amplia para garantizar grados de confiabilidad y porcentajes de error asumibles respecto al total de su universo de muestreo o población.

En este sentido la ciencia estadística es fundamental para conocer tanto el error esperado como el tamaño de muestreo a realizar.

En general, en el caso de muestreos aleatorios se aplica la siguiente fórmula para la determinación del número de muestreos a emplear:

$$N = \frac{\sigma^2 \cdot p \cdot q}{E^2}$$

Donde:

N=Es el tamaño de la población σ^2 grado de confianza de la estimación (para el 95.5% se trata de un sigma de 2).

E= Error.

p= proporción en la muestra para la categoría de examen.

q= 1-p.

Cabe reseñar, que se trata de la fórmula para universos infinitos, puesto que el total de la población de Vigo es superior a 100 000 habitantes

Por lo tanto, para un grado de confianza del 95.5%, es decir sigma 2 dentro de la campana de Gauss, con un total de 109 cuestionarios cumplimentados y suponiendo el caso más desfavorable donde p=q=50 se estima una población de:

$$N = \frac{2^2 \cdot 50 \cdot 50}{E^2} = 109$$

Por lo tanto, el error esperado será de un **9.58%** para una grado de confianza sigma 2 del 95.5%.

DISTRIBUCIÓN DE LA ENCUESTA.

Como ya sabemos las encuestas se basan en analizar una parte de la población como parte representativa del total de la misma. El hecho de utilizar solo un conjunto del total posible hace necesario tener en cuenta una serie de cuestiones para garantizar unos resultados óptimos.

Es en este apartado es donde se trata de equilibrar en lo posible, la toma de datos, es decir, las encuestas por muestreo.

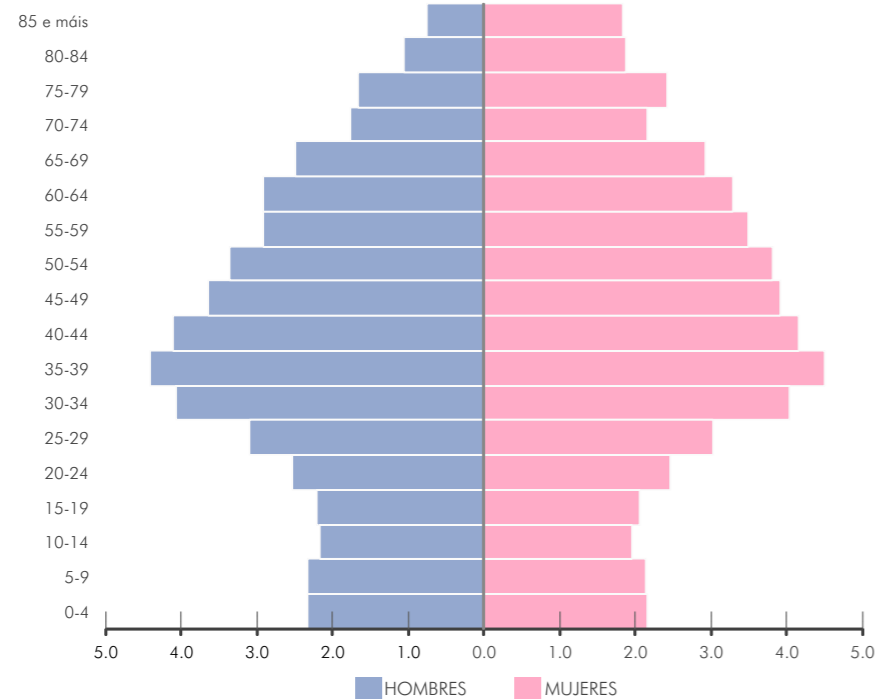


Figura 9. Pirámide de población de la ciudad de Vigo estratificada por grupos de edad y diferenciada por sexos.
Fuente: Autor, 2014, mediante datos del IGN (Instituto Geográfico Nacional) Fecha Enero de 2013.

Se debe intentar, en lo posible que el porcentaje de población estudiada, se aproxime de un modo más o menos coherente en sexo y en grupos de edad con los correspondientes a la pirámide de población de la ciudad de Vigo con fecha 17 de Enero de 2013 (INE013).

REDACCIÓN DE LA ENCUESTA

La encuesta depende de las preguntas que se realizan, es así de simple. La calidad del trabajo viene determinada por la buena elección, redacción e intencionalidad de las preguntas que en él se encuentran.

Por este motivo, merece especial atención la redacción de la encuesta de muestreo.

Según (Corbetta, 2007, p 157) es necesario para la redacción de una buena encuesta "a) experiencia del investigador, b) conocimiento de la población a la que va destinado el cuestionario y c) claridad de la hipótesis de investigación. Para los investigadores con poca experiencia el primer punto se podría sustituir por la consulta de cuestionarios utilizados anteriormente por otros investigadores en el mismo tema o temas similares".

Atendiendo a lo expuesto, sobre el primer punto comentar que se optará por la segunda de las posibilidades suscitadas, consultar otros trabajos similares, con el fin de paliar posibles deficiencias derivadas de falta de experiencia; en cuanto al segundo apartado, el autor es natural de la ciudad de Vigo, ha vivido durante la práctica totalidad de su vida en esta ciudad, ha realizado gran parte de su vida profesional en este lugar y ha participado activamente como miembro de la sociedad viguesa; en cuanto al tercer punto comentar que, es parte de este trabajo la de profundizar sobre los temas objeto de estudio, por lo tanto, esto debería garantizar una idea lo suficientemente clara sobre el fundamento general del trabajo.

Las preguntas a realizar en la encuesta serán fundamentalmente libres, es decir, en las que el encuestado tendrá libertad para la respuesta. Este tipo de pregunta, al final, suele agruparse en categorías y subcategorías para simplificar la comprensión de los resultados.

También se podrán emplear preguntas cerradas, es decir, con posible contestación afirmativa o negativa, y en ocasiones especiales, se podrán proponer preguntas categorizadas, es decir, la pregunta contendrá diferentes tipos de respuesta dentro de una categoría.

En cuanto a la organización de la encuesta, se dará comienzo por las preguntas de identificación, es decir, concernientes a la edad, lugar donde vive, sexo etc..

Este tipo de preguntas no responden por si solas al estudio a realizar, pero son un complemento de gran calidad, puesto que nos ayudan a categorizar las respuestas, a ubicarlas etc.. Gracias a ellas podemos reformular hipótesis y encontrar aspectos peculiares dentro del trabajo a realizar.

Posteriormente, se iniciará la encuesta propiamente dicha, comenzando por preguntas de fácil respuesta, posiblemente cerradas, y de carácter general dentro de la ciudad; para pasar finalmente a preguntas que requieran de mayor detalle y atención por parte del encuestado.

VALIDEZ Y SEGURIDAD DE LA ENCUESTA POR MUESTREO

El formulario de encuestas debe pasar algún filtro para comprobar su seguridad; con esto se pretende que las preguntas sean claras y diáfanas y no supongan un gran esfuerzo para el encuestado interpretarlas, es decir, el encuestado debe tener claro lo que se le está preguntando.

Para ello, se realizaron pre-encuestas a un pequeño grupo de personas, en total 10 correspondientes a los 5 grupos de edad existentes en la encuesta y a los 2 géneros, que representan de un modo lo más homogéneo posible a la población objeto de estudio. Estos individuos realizaron 2 veces el test separados por intervalos de 15 minutos. Posteriormente, se comprobó la homogeneidad de los resultados, buscando posibles preguntas que resultasen de compleja interpretación.

Tras las pre-encuestas realizadas se detectaron un total de 1 pregunta con errores que debían ser modificadas.

En concreto la pregunta modificada fue la número 25 en la que se cambiaron los elementos que echaba en falta en la zona en la que vivía pasando del error del mar, zonas verdes y equipamientos, a oferta de ocio, zonas verdes, equipamientos y espacios comerciales.

En cuanto a la validez del muestreo, los resultados deberían contrastarse con datos reales, y esto, en la mayoría de los casos resulta imposible, por lo que no se adoptaron medidas a este respecto.

PROCEDIMIENTO ÉTICO EN LAS ENCUESTAS

La ética en la realización, gestión y edición de resultados en los trabajos realizados mediante encuestas es fundamental.

Los procedimientos de encuesta por muestreo implican una intromisión, una invasión de la intimidad de la personas, por ello deben adoptarse una serie de consideraciones ante el encuestado;

según (Sierra, 1197, p 323) las exigencias éticas básicas serán:

- “1. Que se informe a los encuestados del origen, razón de ser, entidad que promueve la encuesta, su objeto y finalidad, utilización de los datos y, en general, de todos los aspectos que pueden influir en su participación.
2. Que se respete la plena libertad de los encuestados de participar o no en la encuesta y abandonarla en cualquier momento.
3. Que se haga con los datos el uso autorizado por los encuestados, y se observe rigurosamente en todo lo demás el secreto de las respuestas y el anonimato de los informantes”.

En este sentido se han tomado las medidas adecuadas para garantizar estas exigencias. De este modo, el cuestionario contiene un disclaimer explicativo de este tipo de consideraciones, y el encuestador viva voz realiza una introducción oral indicando cada uno de los aspectos referidos a las exigencias éticas.

El *disclaimer* del cuestionario se encuentra en la parte inferior de la página y reza lo siguiente: nota: esta encuesta se realiza para la disertación denominada la representación del tercer espacio. Una forma de abordar la cartografía urbana y social. Ejemplo práctico Vigo, correspondiente a los estudios de 2º ciclo de arquitectura. La encuesta se realiza respetando el anonimato del encuestado y se comunica a éste que los datos de la encuesta se utilizarán únicamente para el trabajo citado con anterioridad

PRODUCCIÓN DE RESULTADOS

Muchas de las cuestiones realizadas necesitaban de gráficos explicativos para mejorar su comprensión, de este modo era imprescindible procesar la información para tal fin. Como ya se ha comentado en este texto, se había realizado una base de datos; las bases de datos suelen estructurarse de forma que sea sencilla su manipulación para la obtención de información gráfica estadística como diagramas en barras, circulares, columnas etc..

De este modo, se aprovechó el trabajo realizado para la consecución de la base de datos en el proceso de ejecución de los resultados gráfico estadísticos del trabajo.

La creación de información gráfica espacial es uno de los aspectos más significativos del presente trabajo. Para ello se ha recurrido a los Sistemas de información Geográfica (SIG) los cuales son una herramienta muy útil para relacionar los aspectos sociales con los espaciales gracias a sus herramientas de análisis espacial. Además los SIG poseen una potente interface gráfica de calidad para poder realizar los mapas objeto del trabajo.

Además de las características genéricas y aplicaciones básicas de los SIG, se han empleado una serie de modelos que merecen ser descritos:

Kriging

El Kriging es un modelo geoestadístico empleado para la obtención mediante probabilidad de una interpolación de la cual se puede obtener un mapa de resultados. El Kriging se basa en las relaciones de vecindad entre los puntos de muestreo otorgándoles diferentes pesos a los valores dependiendo de su posición espacial, y ajustados mediante un semivariograma.

Su principal virtud es que se adapta muy bien a ejercicios con pocos datos para su interpolación, y sus mayores problemas se refieren a la distribución espacial de sus datos que deben estar en lo posible bien distribuidos, buscando el posicionamiento óptimo de matriz, en caso de que los puntos no se distribuyan adecuadamente el modelo puede tender a generar zonas de terraza y zonas cóncavas.

El kriging tiende a suavizar los resultados es decir generar superficies suavizadas. El resultado de Kriging es un grid de puntos que pueden ser representados por mapas de isopleas.

Análisis de densidades por Kernel

Los análisis de densidades suelen relacionar un elemento a muestrear con la superficie. En el caso de los estimadores de Kernel se realiza una aproximación de la representación de la tendencia o pauta global de la distribución del elemento, así se tiene en cuenta la concentración y no concentración existente y el gradiente de la variación espacial. La representación de los estimadores de Kernel se realiza mediante un mapa de isopleas.

1.3.2 ACTIVIDADES

Además de las encuestas se han realizado actividades en grupo, éstas tenían un carácter individual. Una actividad en grupo necesita de una serie de aspectos a cumplir para conseguir su buen fin:

- Preparación previa de la actividad o actividades.
- Explicación detallada de cada actividad a realizar.
- Comprobación de que los participantes han entendido las instrucciones de la actividad.
- Realización de la actividad.
- Comunicación entre el promotor y participantes.

PREPARACIÓN PREVIA DE LA ACTIVIDAD O ACTIVIDADES

A la hora de planificar actividades en grupo es fundamental establecer criterios claros, de este modo, es fundamental intentar en todo momento simplificar el contenido de la actividad dando prioridad a la sencillez de los contenidos.

Además se debe preparar todo el material didáctico y/o entregable y revisar, realizando si es posible una preactividad con un grupo reducido de personas para comprobar que se obtienen los resultados esperados.

Otro aspecto destacable es la elección del lugar en el que se realizarán las actividades, de este modo se deben prever las necesidades que se tendrán durante la ejecución de los trabajos para comprobar que el local elegido cumple con lo previsto.

EXPLICACIÓN DETALLADA DE CADA ACTIVIDAD A REALIZAR.

El material didáctico creado para la ocasión, bien sea en formato digital o papel, es decir, presentaciones u hoja de instrucciones debe ser claro, indicando cada uno de los pasos y acciones a seguir por el participante, así como las notas aclarativas que sean necesarias para que se pueda entender perfectamente que se espera de dicha actividad.

Además el promotor de la actividad debe realizar un pequeño discurso explicando todos los procesos de cada actividad, explicando que es lo que pretende que realice el participante de un modo claro y sencillo.

COMPROBACIÓN DE QUE LOS PARTICIPANTES HAN ENTENDIDO LAS INSTRUCCIONES DE LA ACTIVIDAD.

El Promotor, al final de la explicación debe preguntar a los participantes si existen dudas sobre alguna cuestión referida a cada una de las actividades a realizar. En caso afirmativo, debe intentar dentro de lo posible aclarar las dudas suscitadas.

REALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD.

Durante la actividad el Promotor debe prestar atención a los participantes, observando si tienen dudas sobre algún aspecto referido a la actividad.

Es importante, que en tareas que se dilatan en el tiempo, establecer períodos de descanso para facilitar una buena concentración en las tareas a realizar por parte del participante.

COMUNICACIÓN ENTRE EL PROMOTOR Y LOS PARTICIPANTES.

Un aspecto muy importante es la comunicación durante todo el transcurso de la actividad, en este sentido, el Promotor debe mostrarse muy cercano a los participantes, estableciendo cierta empatía con ellos, con el fin de establecer un grado de confianza entre ellos y hacer más distendida y relajada la jornada de actividades.

1.3.3 TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA MEDIANTE LAS ENCUESTAS Y ACTIVIDADES EN GRUPO

Una vez realizada la campaña para la obtención de datos se precisaba organizar la información obtenida para, por un lado, poder analizar los datos obtenidos para poder conseguir resultados estadísticos, y por otra parte obtener información a nivel espacial de las encuestas y actividades para conseguir realizar mapas de resultados.

Por este motivo se realizaron una serie de operaciones y tareas que se describen a continuación.

Las principales tareas realizadas fueron las siguientes.

En un primer ámbito de gestión de la información:

- Codificación de cada uno de los cuestionarios y/o elemento identificativo.
- Marcado geolocalizado de las cuestiones objeto de estudio espacial.
- Creación de base de datos de la información de los cuestionarios y Actividades.

En un segundo ámbito de producción de resultados:

- Creación de resultados estadísticos de cada una de las cuestiones relevantes del cuestionario.
- Creación de mapas de las cuestiones con referencias espaciales.

GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN

CODIFICACIÓN DE CADA UNA DE LOS CUESTIONARIOS.

En ocasiones es necesario relacionar diferentes cuestiones dentro del mismo cuestionario. Se debe pensar que la información de cada una de las preguntas puede que sea tratada de forma individual, por lo que en caso que querer poder relacionar diferentes preguntas de un mismo cuestionario será preciso crear un identificador único para cada encuesta, con el fin identificar cada cuestionario respecto a cualquier otro y facilitar las labores de relación entre diferentes preguntas procedentes de la misma encuesta.

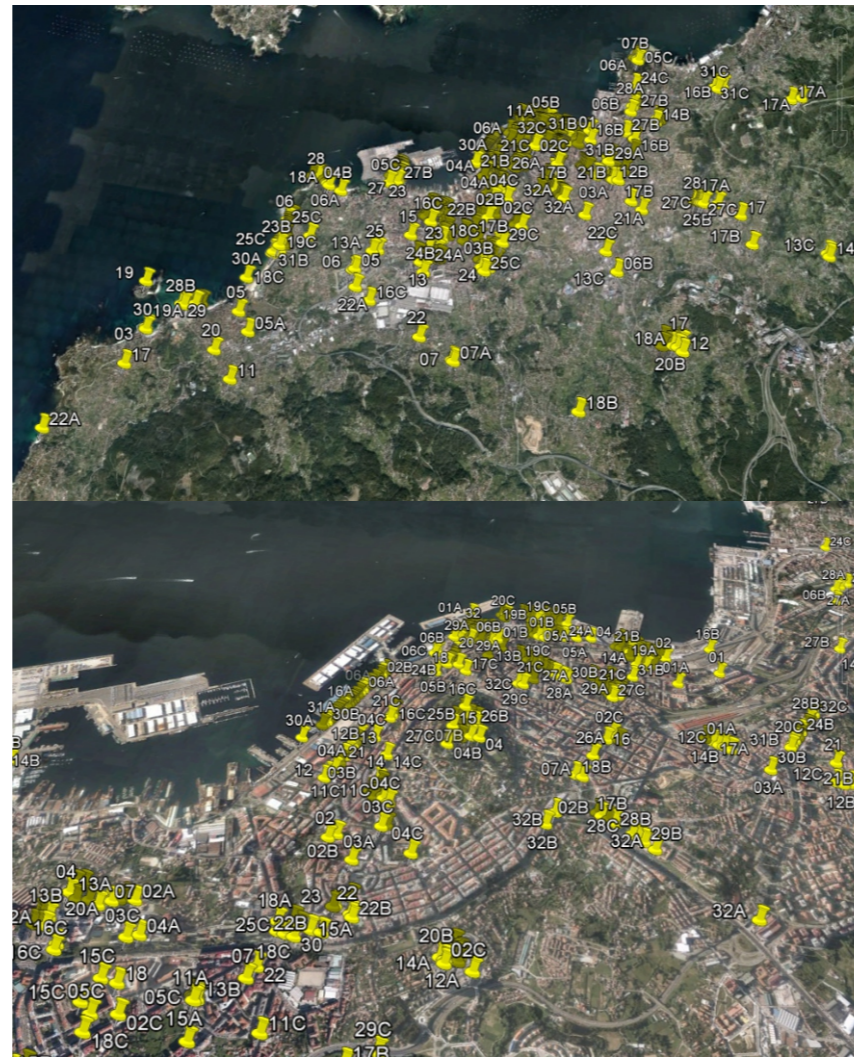


Figura 10. Imagen del geospocionamiento de los datos de las encuestas en Google Earth.

Fuente: Autor, 2014, sobre el soporte de Google Earth.

En el caso de las actividades, la codificación resulta esencial para entrelazar los resultados de las diferentes actividades con el participante y así poder hacer un análisis más global de los resultados.

MARCADO GEOLOCALIZADO DE LAS CUESTIONES OBJETO DE ESTUDIO ESPACIAL.

En el cuestionario y actividades existían algunas preguntas que precisaban ser geoposicionadas para posteriormente ser representadas en mapas. Se precisaba indicar el lugar de residencia aproximado de cada encuestado así como otra serie de cuestiones como lugares a dónde éste iba a comprar, ocio etc., para su posterior análisis geoespacial. Para la geolocalización se empleó el programa Google Earth. Así se crearon *placemarks* de cada cuestión a geoposicionar en carpetas correspondientes a cada una de las cuestiones que precisaban tal fin.

Google Earth tiene la capacidad de marcar con puntos coordenadas absolutas referidas a un

sistemas de coordenadas y, a la vez, posee herramientas para indexar dentro de ese punto etiquetas de información e identificación.

La utilización de Google Earth se decidió porque se trata de una herramienta universal que cuenta con ciertas características que se adaptaban perfectamente al trabajo a realizar.

- Los datos se geoposicionaban en un sistema de coordenadas conocido por lo que podían ser reproyectados a cualquier otro sistema. El sistema de coordenadas de Google Earth es El EPSG 3857 (European Petroleum Survey Group) se trata de una proyección Spherical Mercator; y el trabajo se realizaría en la proyección UTM (Universal Transversal Mercator) Huso 29 ETRS89 (European Terrestrial Reference System).
- Para posicionar los datos se podían emplear herramientas muy eficaces como búsqueda de calles, que al fin y al cabo, eran el geolocalizador básico del cuestionario. Este hecho es relevante puesto que, es difícil conocer el nombre y ubicación de todas las calles, vías o plazas de una ciudad, y aun conociéndolas resulta complejo identificar su posición dentro de la ciudad, por lo que una herramienta como Google Earth resultó extremadamente útil.
- Google Earth genera archivos Kml o Kml que son fácilmente exportables a otros ficheros de carácter vectorial como shapefile o cad.

Una vez realizado el posicionado de los puntos en Google Earth se procedió a la exportación a un archivo vectorial que sería el empleado para su representación gráfica; en concreto en este caso se optó por la exportación a shp (shapefile) que es un tipo de archivo vectorial empleado por los Sistemas de Información Geográfica. Cada punto exportado poseía el identificador único por lo que era inequívoco; en el caso de respuestas múltiples, es decir con más de una posible respuesta se optó por incluir una letra al final del identificador, así por ejemplo el cuestionario número 15 si tenía 3 respuestas en la pregunta número 9, éstas estarían en la shapefile pregunta 9 y tendría 3 puntos asociados, el 15A, 15B y 15C.

Paralelamente a la creación de los datos geoespaciales, se creó una base de datos con los resultados de las encuestas. En esta base de datos se anotaron todas las informaciones procedentes de los cuestionarios e incluían el identificador único para cada encuesta. La disposición de la base de datos se muestra en la imagen anexa. Las bases de datos son fácilmente manejables mediante hojas de cálculo para poder obtener información estadística objeto del presente trabajo.

Finalmente se unió la información gráfica y numérica mediante herramientas de unión (join) de programas de Sistemas de Información Geográfica gracias al identificador único trazado en cada cuestionario generando de este modo un gráfico con información alfanumérica asociada, pudiendo de este modo gestionar y clasificar la información de un modo más sencillo que mediante otras técnicas de trabajo.

1.4 ESTRUCTURACIÓN DE CONTENIDOS

En el presente apartado se desglosa la estructura de contenidos del presente documento.

Capítulo 1. Introducción. En este capítulo se realiza una primera aproximación a la temática objeto de estudio, incluyendo una contextualización de los últimos años en la que se ahonda en aspectos referidos, sobre todo, a lo social y lo urbano. Asimismo se tratan aspectos referidos a la Metodología empleada para la realización de los trabajos, atendiendo a las principales herramientas empleadas para la realización de las tareas, en este caso, encuestas y actividades en grupo. En este sentido se explican los procedimientos básicos de gestión y manipulación de la información obtenida mediante los diferentes procesos dirigidos a la obtención de documentación para el presente proyecto.

Capítulo 2. Encuadramiento Teórico. En este capítulo se analizan los procesos de Participación Ciudadana, bien sean directos o indirectos, y se comentan diferentes teorías y herramientas para la incorporación de la ciudadanía en los procesos de gobierno de la ciudad.

Asimismo se realiza una revisión de experiencias y plataformas de apoyo para el fomento del universo de la Planificación Urbana, comentando diferentes actividades, instituciones e iniciativas relevantes llevadas a cabo a nivel mundial en los últimos años. También es objeto de estudio en el presente capítulo, un pequeño análisis la ciudad actual con diferentes aproximaciones a sus problemáticas.

Capítulo 3, Vigo, una aproximación a la zona de estudio. En este capítulo se realiza una descripción de diferentes aspectos relevantes de la ciudad de Vigo, principalmente en el ámbito social y espacial, objeto final del presente trabajo. Así se analizan los aspectos sociales más relevantes, población, paro, empleo, ocio y tiempo libre. También en este mismo apartado se realiza una descripción de diferentes zonas de la ciudad; principales vías, parques, plazas etc, para dar a conocer al lector la ciudad. Finalmente, se describe la situación actual de la Participación Ciudadana en la ciudad de Vigo.

Capítulo 4. Encuestas. En este capítulo se comentan los resultados de todas las cuestiones de la encuesta planteada en este trabajo, subdividiendo el contenido del capítulo en diferentes grupos dependiendo del tipo de pregunta realizada. En el primer grupo se encuentran las preguntas genéricas, es decir, preguntas para conocer al individuo y que podrán servir para posteriores categorizaciones o reclasificaciones. En segundo lugar se encuentra el bloque de preguntas referidas a aspectos sociales dentro de la ciudad de Vigo, tales como obras que nunca se deberían haber realizado, preferencia por mayor número de aceras o por mayor número de plazas de aparcamiento.

Capítulo 5. Actividades. En este capítulo se realiza una descripción de las actividades en grupo realizadas; percepciones, rutas y sensaciones. Así se explican desde los objetivos iniciales de cada una de las actividades, su ejecución y los resultados obtenidos de las tareas realizadas.

Capítulo 6. Conclusiones. En este capítulo se realizan las conclusiones referidas a los objetivos planteados en el Capítulo 1 Introducción, y otras conclusiones extraídas a lo largo del trabajo realizado. Asimismo se debe comentar la contribución del presente trabajo en los ámbitos de referencia estudiados.

CAPÍTULO 2

ENCUADRAMIENTO TEÓRICO

2.1 EXPERIENCIAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL ÁMBITO DE LA CIUDAD.

La participación ciudadana es la base argumental del presente trabajo. Las sociedades actuales, como se ha podido comprobar en la contextualización realizada en el Capítulo 1 de este documento están reclamando el derecho a intervenir de un modo más activo en diferentes cuestiones relevantes para sus vidas, entre ellas su ciudad.

En este apartado se pretende ahondar en diferentes herramientas y referentes dentro del mundo participativo, revisando experiencias y actividades llevadas a cabo en los últimos años a este respecto.

2.1.1 EXPERIENCIAS EN PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS

Pese a la escasa antigüedad de esta herramienta de Participación Ciudadana, su expansión a nivel mundial ha sido realmente importante. En el continente americano está ampliamente extendida la herramienta y son innumerables las actividades y experiencias desarrolladas bajo los presupuestos participativos. En Europa la influencia de esta herramienta de participación está menos extendida si bien en los últimos años ha comenzado un creciente interés por esta clase de técnicas capaces de mejorar sustancialmente la relación entre la ciudadanía y la gobernanza.

Existe una importante cantidad de textos y publicaciones referidas a los presupuestos participativos, entre otras se pueden nombrar, Presupuestos Participativos y Democracia local: Una comparación entre las experiencias brasileñas y españolas (Blanco, 2002), la Participación Ciudadana en el ámbito local (Pindado, sf), Delegando poder en la gente. El presupuesto participativo en Porto Alegre (Harnecker, 1999), democratizar a democracia: os caminhos da democracia participativa (Santos, 2004), Contraceografías de la globalización (Sassen, 2003), la investigación social participativa (Villasante, Montañés, Martí, 2000).

A continuación se mostrarán ejemplos de presupuestos participativos, en concreto, de instituciones u organizaciones que pretenden estimular su empleo.



Figura 11. Imagen del cartel anunciante de la conferencia ¿La participación ciudadana como regeneradora de nuestro sistema democrático?

Fuente: www.cotino.net

presupuestosparticipativos.com

Se trata de una web en la que se pretende mostrar las experiencias en presupuestos participativos dentro del estado español. La página web contiene una amplia base de datos con los principales trabajos realizados bajo las premisas de participación dentro del territorio español, asimismo se pueden encontrar manuales para la elaboración de presupuestos participativos y otra serie de documentación relevante y de notorio interés referido a estos aspectos.



Figura 12. Imagen de la página de entrada de la web presupuestosparticipativos.com

Fuente: www.presupuestosparticipativos.com

op-portugal.org

Orçamentos participativos em Portugal es la web que informa sobre la elaboración de este tipo de presupuestos dentro de Portugal. El contenido, motivo y función viene a ser el mismo que el de la página web presupuestosparticipativos.com comentada anteriormente.



Figura 13. Imagen de la página de entrada de la web orçamento participativo, en la que se recoge esta actividad en Portugal.

Fuente: www.op-portugal.org

[OIDP \(Observatorio Internacional de la Democracia Participativa\)](http://oidp.org).

El OIDP es una red de más de 550 ciudades del mundo, entidades, organizaciones y centros de investigación que quieren conocer, intercambiar y aplicar experiencias sobre democracia participativa en el ámbito local para profundizar la democracia en el gobierno de las ciudades.



LA MÁS ÁMPLIA RED DE DEMOCRACIA PARTICIPATIVA

El Observatorio Internacional de la Democracia Participativa (OIDP) es una red de más de 500 ciudades del mundo, entidades, organizaciones y centros de investigación que quieren conocer, intercambiar y aplicar experiencias sobre democracia participativa en el ámbito local para profundizar la democracia en el gobierno de las ciudades.

10 AÑOS DE EXPERIENCIAS

La red nace en 2001 en el marco de los Proyectos de Cooperación Descentralizada del Programa URB-AL de la Comisión Europea. Desde 2006 el OIDP trabaja en colaboración con la organización Ciudades y Gobiernos Locales Unidos, actualmente contribuyendo al desarrollo de la producción de conocimiento innovador al servicio de los gobiernos locales en el campo de la democracia participativa. La Secretaría Técnica del OIDP está ostentada desde su origen por el Ajuntament de Barcelona, reconocido referente internacional en el intercambio de experiencias en democracia participativa que apuesta por la cooperación entre los gobiernos locales del mundo.

El OIDP es un centro de referencia mundial para la producción de conocimiento (I+D de la democracia participativa).

El OIDP se consolida como espacio de intercambio de experiencias de democracia participativa.

El OIDP contribuye con toda esta producción a enriquecer las políticas públicas de los gobiernos municipales.

Figura 14. Imagen de la página de entrada de la web OIDP (Observatorio Internacional de la Democracia Participativa).

Fuente: www.oidp.net

Este organismo se fundó en el año 2001 en el marco de los los Proyectos de Cooperación Descentralizada del Programa URB-AL de la Comisión Europea. Desde 2006 el OIDP trabaja en colaboración con la organización Ciudades y Gobiernos Locales Unidos.

Su principal objetivo es generar un espacio de producción de conocimiento y de intercambio de experiencias útiles para las ciudades que la forman (I+D+I). Se trata de innovar y de mejorar las fórmulas de gobierno y participación, sobre todo, en ámbitos locales.

[IBP International Budget Partnership.](#)

El IBP es un organismo internacional para la promoción de actividades participativas intentando mejorar los sistemas de ejecución y gestión de los presupuestos por parte de los órganos de gobierno tornándolos más transparentes y participativos.

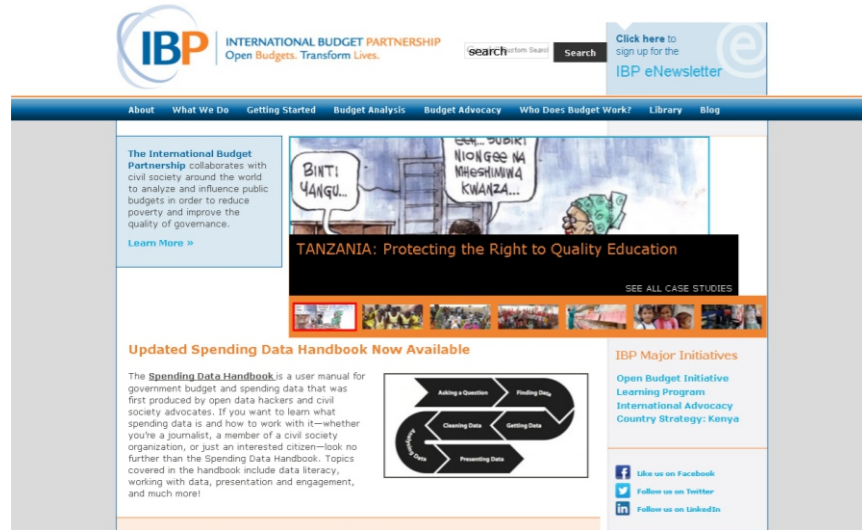


Figura 15. Imagen de la página de entrada de la web IBP (International Budget Partnership).
Fuente: www.internationalbudget.org

El elemento más destacable por parte del IBP es el presupuesto abierto, con el que se pretende luchar contra la corrupción y mejorar de este modo las cuentas de las gobernanzas tornándolas más claras. La iniciativa se lleva a cabo en más de 100 países realizándose auditorías para observar la claridad de las cuentas, asesorando a los actores involucrados para la mejora del sistema e intentando establecer normas de carácter internacional para el desarrollo de presupuestos transparentes y participativos.

2.1.2 URBANISMO EMERGENTE

El urbanismo Emergente o Tactical Urbanism es el principal exponente de la ciudad informal. Sus principios se basan en la actuación personal al margen del gobierno. En sí mismo el Urbanismo Emergente es una reclamación a las autoridades de las necesidades de la población.

En los países del 1º mundo este tipo de actuaciones se restringen, por lo general, a pequeñas actuaciones, en apariencia casi simbólica, pero con una fuerte capacidad de modificar las condiciones de vida de importantes sectores de la población.

Las prácticas emergentes son cada vez más importantes y numerosas, debido al desapego cada vez más importante entre ciudadanía y gobierno. El Urbanismo emergente se basa en la pequeña escala, en actuaciones sobre lo cotidiano, sobre la vida corriente de las personas. Lo emergente no tiene, por lo general, ambiciones extraordinarias sino más bien surge para

paliar necesidades y mejorar la calidad de vida de la comunidad.

Al contrario de lo que se cree, las actuaciones emergentes no son actividades de origen contemporáneo, bien al contrario son parte de la comunidad desde que ésta existe.

Son innumerables las actuaciones que podríamos denominar emergentes a lo largo de la historia, por ejemplo, en 1500 en París los vendedores de libros establecieron una serie de librerías provisionales a lo largo del Sena, lo que hoy se conoce como la *Bouquiniste*, declarada Patrimonio Mundial de la UNESCO. Por ejemplo, en la Nueva York de 1914, se establece el primer programa para cerrar calles para el juego y disfrute de la población que en 1950 sería adoptado también en la ciudad de Londres; y así se podrían enumerar un sinnúmero de actuaciones emergentes. En los últimos años, la práctica emergente ha sufrido un importante auge, ya no sólo es práctica de las grandes ciudades, sino que también se ha introducido en las poblaciones de mediano y pequeño tamaño generalizándose su implantación y multiplicando exponencialmente el número de actuaciones llevadas a cabo.

Su principal aspiración es el espacio público, su modificación para un mejor aprovechamiento por parte de la población. Así bajo esta principal premisa han surgido innumerables actuaciones de las que se detallaran algunas a continuación.

CIERRE DE CALLES. Los vehículos a motor han invadido las ciudades y han ocupado una muy importante área del espacio público. Con las actividades *open street* se pretende mediante la peatonalización temporal o permanente de una zona de la ciudad, dar prioridad a los peatones para el uso y disfrute de un espacio utilizado habitualmente por los vehículos a motor.

LOS PARK(ING) DAY. Son actividades en las que las zonas de aparcamiento para vehículos son convertidas en zonas de ocio para las personas fomentando de este modo la utilización del espacio público. Esta iniciativa demuestra la gran cantidad de superficie que necesitan los vehículos dentro del espacio urbano.



Figura 16. Imagen de una actividad parking day.
Fuente: www.parkingday.org

Entre los referentes en los Parking day destacan el grupo REBAR formado por arquitectos, urbanistas, paisajistas y diseñadores en la ciudad de San Francisco (www.rebargroup.org) o la página web (www.parkingday.org) en la que se detallan las actividades realizadas.

LAS GUERRILLAS. Son un movimiento internacional que promueve la creación de jardines en espacios públicos o privados sin permiso por parte del gobierno. Se trata de una actividad muy extendida a nivel mundial con importantes actuaciones, sobre todo, en los Estados Unidos y Francia.



Figura 17. Imagen del movimiento guerrilla gardening.
Fuente: <http://www.potting-shed.com/guerrilla-gardening-inspiration-from-phuket-thailand/>

Se pueden citar sobre este aspecto libros como *On Guerrilla gardening: A Handbook for gardening without boundaries* (Reynolds, 2009) o *Guerrilla Gardening. Geographers and gardeners, actors and networks: Reconsidering urban public space* (Zanetti, 2007) en los que se describen los procesos de esta actividad.

DESAYUNOS EN LA CALLE. Iniciativa para desayunar comunitariamente en la calle, generalmente, los domingos. Se trata de establecer actos cotidianos dentro del espacio público con el fin de disfrutar de éste. Se intenta conquistar el espacio público mostrándolo más adaptable a las necesidades cotidianas del ser humano.

Se podrán citar a este respecto diferentes artículos de prensa del periódico El País, el de mayor tirada de la prensa en España como *La calle es un lugar de encuentro* (Vellert, 2009), *la calle es para el que la desayuna* (Játiva, 2013), los lugares no son sólo para pasar sino para estar (Suleng, 2013). También existe publicaciones al respecto como *Una experiencia colectiva, colectivos artísticos con y sin espacio* (Echevarria, 2013).

USO DE ZONAS NO UTILIZADAS. En la actualidad, debido a la crisis, en especial, en el sector inmobiliario, existen importantes espacios de la ciudad carentes de uso, se trata por lo general, de solares sin edificar. Observando esta situación han surgido iniciativas para ocupar temporalmente estas zonas dotando a estos espacios de un uso durante el período de tiempo que ese espacio siga siendo improductivo para su dueño. Así actuaciones como *estonoesunsolar* por parte del Ayuntamiento de Zaragoza han cambiado sustancialmente el aspecto de importantes zonas de la ciudad.



Figura 19. Imagen de actividad de estonoesunsolar.
Fuente: www.paisea.com

LIMPIEZA DE ZONAS DEGRADAS. En ciertas ocasiones la comunidad asume la función de limpieza del espacio público porque la gobernanza no puede asumirlo. Se trata de una actuación para dignificar el espacio público y dar a éste un aspecto saludable. En la limpieza no se trata solamente de eliminar los elementos que puedan resultar nocivos, sino también de dotar y decorar ese espacio para mejorar de este modo su apreciación por parte de la comunidad. En este sentido se puede citar el libro *Tactical Urbanism Volume 2* (Lydon, Bartman, García, Preston, Woudstra, 2012)



Figura 20. Imagen de actividad de limpieza de zona degradada.
Fuente: tactical urbanism, p.36

ESPACIOS MÓVILES. Se trata de elementos móviles creados para el disfrute de la población, en este sentido, los principales elementos creados son piscinas y jardines móviles utilizados por la población, por lo general, de forma temporal.



Figura 21. Imagen de piscinas móviles en centro urbano.
Fuente: <http://vdebegona.wordpress.com/411-2/>

DEPAVE. Es un movimiento que reclama la no impermeabilización de espacios, y la vuelta a su estado natural de aquellos que, siendo en su día impermeabilizados, hoy ya no tienen uso. Entre las mejoras de estas actividades se encuentra la mejora de la escorrentía de lluvia y la naturalización de los espacios. A este respecto cabe destacar el grupo DEPAVE y su página web (www.depave.org). También existen reseñas de esta actividad en el libro *Tactical Urbanism Volume 2* (Lydon, Bartman, García, Preston, Woudstra, 2012)



Figura 22. Imagen del movimiento pave levantando suelo artificial para devolver el terreno a su estado natural.
Fuente: <http://dcoregon.com/news>

Como se ha observado existen actividades de carácter emergente en la práctica totalidad de los ámbitos que atienden a la vida urbana. Se podrían enumerar otra gran cantidad de actividades de carácter emergente lo que no hace sino demostrar que este tipo de actuaciones se encuentran en auge.

2.1.3 LAS GRANDES PLATAFORMAS EN BUSCA DE UNA NUEVA CIUDAD

Las ciudades están cambiando de un modo espectacular. La velocidad de los cambios hace que sea difícil entender todos los procesos que suscitan sus alteraciones.

Los principales organismos internacionales se han dado cuenta de que es necesario buscar nuevas ideas para las ciudades y sus comunidades. En este sentido han nacido organismos y programas para mejorar las ciudades del presente y futuro.

CITY 2.0. CIUDAD DEL FUTURO.

TED Ideas Worth Spreading, que de forma libre se podría traducirse como ideas que merece la pena ser divulgadas.

"TED is a nonprofit devoted to Ideas Worth Spreading. It started out in 1984 as a conference bringing together people from three worlds: Technology, Entertainment, Design. Since then its scope has become ever broader. Along with two annual conferences -- the TED Conference and TEDGlobal -- TED includes the award-winning TED Talks video site, the Open Translation Project and TED Conversations, the inspiring TED Fellows and TEDx programs, and the annual TED Prize" (<http://www.ted.com>).



Figura 23. Imagen de la página de entrada de la web city 2.0
Fuente: www.thecity2.org

A día de hoy, prácticamente todo el mundo conoce la plataforma *TED*, o al menos, ha visto o escuchado alguna de sus conferencias bien sea en internet o televisión.

Dentro *TED Prize* se encuentra el recién creado espacio para la creación de la ciudad 2.0. *City 2.0* es una plataforma para conectar a la gente y a las comunidades de todo el mundo para trabajar y experimentar en el desarrollo y creación de la ciudad del futuro, partiendo de la premisa del conocimiento evolutivo y participativo.

En la propia web de *city 2.0* se comenta que:

“The City 2.0 website is a platform created to surface the myriad stories and collective actions being taken by citizens around the world. We draw on the best of what is already being discovered by urban advocates and add grassroots movers and shakers into the mix. What’s emerging is a complex picture of the future city—a place more playful, more safe, more beautiful, and more healthy for everyone” (<http://www.thecity2.org>).

City 2.0 pretende ser un vivero de acciones bajo diferentes formas de pensar y actuar en la ciudad de cara a buscar nuevos modelos y formas de entender la ciudad. Su principal capital es cada una de las personas que actúan en la plataforma bajo un pensamiento de comunidad.

En esta plataforma se pueden encontrar un sinnúmero de actividades realizadas a lo largo del mundo.

YOU ARE A CITY CHANGER. UN-HABITAT PROJECT.

“I’m a City Changer is a global movement to share and spread individual, corporate and public initiatives that improve our cities. I’m a City Changer is a worldwide campaign with the aim of sensitizing and creating awareness among citizens on urban issues to achieve better cities. It is promoted by UN-HABITAT, the city

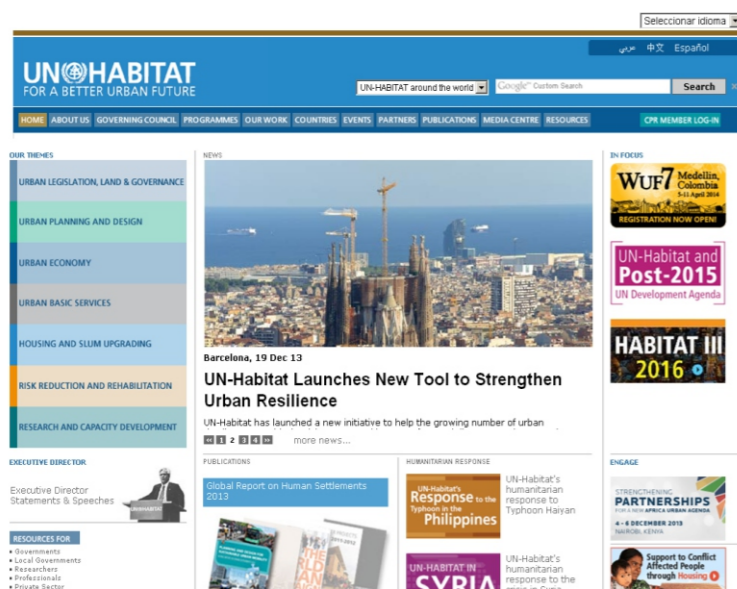


Figura 24. Imagen de la página de entrada de la web de UN-HABITAT (Organismo de las Naciones Unidas que promueve el proyecto YOU ARE A CITY CHANGER).
Fuente: www.unhabitat.org

agency of the United Nations, through the WORLD URBAN CAMPAIGN”. (<http://www.imacitychanger.org>).

You are a city changer es una plataforma sensiblemente parecida a *city 2.0* en la que se busca promover nuevas formas de actuación en la ciudad basándose en actividades sostenibles.

La plataforma tiene como principales objetivos una ciudad resistente, una ciudad verde, una ciudad segura y saludable, una ciudad para todos, una ciudad planificada y una ciudad productiva.

En la plataforma se encuentra un decálogo razones para ser un *City Changer*, la última de ellas indica que es “la hora del cambio”.

2.1.4 INICIATIVAS EN ESPAÑA

MEDIALB PRADO. CIUDAD Y PROCOMÚN.

Ciudad y procomún es un colectivo encuadrado dentro del Laboratorio del Procomún nacido en el año 2012 de la mano de Juan Freire y César García Saez.

“Este grupo es abierto y aspira a integrar a numerosas personas y grupos que trabajan activamente en temas como el espacio público y la participación ciudadana y que deseen generar un espacio de encuentro para desarrollar proyectos y pensar en la confluencia de ciudad, tecnología y gobernanza”. (www.medialab-prado.es).

“El objetivo de este grupo es desarrollar un programa continuo de trabajo que sirva de espacio de encuentro (...) para las gentes que trabajan de forma activa sobre el espacio público, la tecnología y la participación ciudadana”. (www.medialab-prado.es).

“Pretendemos crear un espacio de encuentro para desarrollar proyectos y pensar alrededor de la confluencia de ciudad, tecnología y gobernanza. Hemos identificado inicialmente, y solo como inicio del diseño del propio grupo, tres grandes ámbitos de actividad: infraestructuras (mapas, sensores...); ámbitos de la vida urbana (alimentación, movilidad, espacio público, energía ...); y teoría (participación, gobernanza, narrativas, espacio público)” (www.medialab-prado.es).

El grupo se inicia como respuesta crítica y constructiva a la emergencia del modelo de *smart cities* (ciudades inteligentes) para explorar y reflexionar sobre los impactos de los cambios sociales y tecnológicos en los espacios urbanos, con la vocación de entender los procesos de empoderamiento ciudadano y las transformaciones que deben operar en la gobernanza de las ciudades contemporáneas para hacerlas más inclusivas, vitales, humanas y sostenibles.

Por lo tanto, ciudad y procomún trata por una parte de potenciar el intercambio de ideas desde un puntos de vista *P2P*, y de tutelar la implantación de las *Smart cities*, para que éstas no

incidan negativamente en los procesos de participación ciudadana, es decir, sean utilizadas por los poderes para establecer controles y limitar las actividades comunitarias en la ciudad.

El enfoque emergente o *P2P* al urbanismo ha demostrado en los últimos años su capacidad de acción, desarrollo de proyectos autónomos y negociación con el poder por parte de la ciudadanía. Entre los referentes que demuestran la viabilidad y capacidad transformadora de este enfoque se encuentran proyectos y acciones en el ámbito de la tecnología e información: el movimiento de datos abiertos y el desarrollo de aplicaciones cívicas; el despliegue de redes de sensores distribuidos y la creación de plataformas de gestión de sensores y bases de datos (como *COSM*, antes *Pachube*); desarrollos tecnológicos de sensores para abaratar su coste y ampliar su espectro de variables registradas (con todas las posibilidades que abre el hardware abierto como *Arduino*); el desarrollo de infraestructuras ciudadanas (como la red wifi de *guifi.net*); y de info-estructuras ciudadanas (desde *wikipedia* hasta *FixMyStreet* u *OpenStreetMap*).

En el ámbito de la participación ciudadana nos encontramos con un número creciente de colectivos practicando urbanismo local (comunidades donde se reúnen profesionales, amateurs y usuarios) con el objetivo de recuperar o crear espacios públicos y dotarlos de actividad.

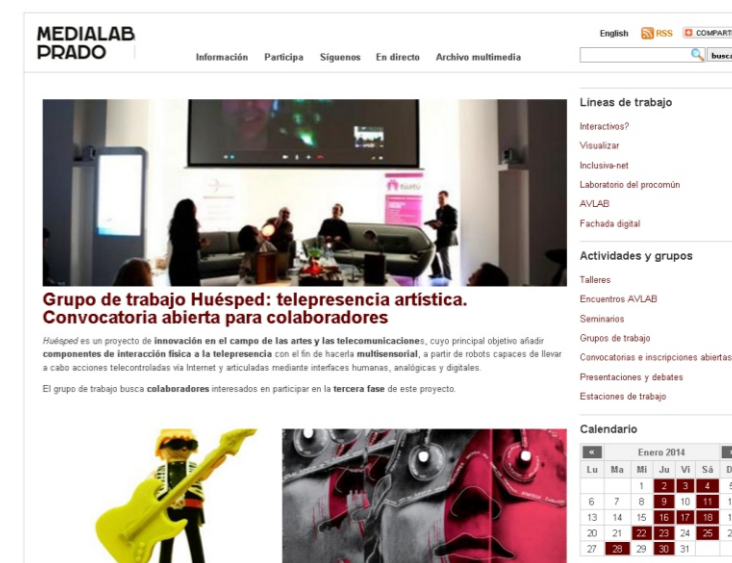


Figura 25. Imagen de la página de entrada de la web de Medialab Prado.
Fuente: www.medialab-prado.es

2.2 LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La Participación Ciudadana está, por lo general, íntimamente ligada a la Democracia. Los regímenes autoritarios niegan, en su esencia, al ciudadano toda capacidad de poder participar en la toma de decisiones y en la participación política; pero la realidad es que la Participación Ciudadana es mucho más que eso; se trata de un sentimiento colectivo, de un sentimiento del bien común y de la mejora partiendo de las bases comunitarias, de este modo, los más importantes y destacables actos de participación ciudadana a lo largo de la historia se constatan en actos comunitarios fuera del orden del poder establecido, lo que hoy refiriéndonos a las ciudades denominaríamos prácticas emergentes.

En la Participación Ciudadana se relacionan los aspectos institucionalistas e informales, el poder y la ciudadanía.

Atendiendo a la vía oficialista, los primeros indicios de Participación Ciudadana se constatan en la Grecia Antigua, (por el SIV ac) bajo el amparo de las teorías democráticas desarrolladas por Platón y Aristóteles en las que se le otorgaba al ciudadano la potestad de ser participe activo en la ciudad; en el mundo informal la Participación Ciudadana se constata prácticamente desde la existencia del ser humano, desde el momento en que crea grupos o comunidades y realizan actividades colectivas por el bien general de la sociedad, ya en tiempos más cercanos y atendiendo a aspectos regionales cabe reseñar la participación de la comunidad en los procesos de cosecha y sobre todo recogida de alimentos, los cuales se realizaban colectivamente por los miembros de la Comunidad.

En el presente capítulo de este estudio se abordará la cuestión de la ciudad actual, su situación, sus problemas, y sus necesidades; destacando de entre todos los aspectos el paso adelante tomado por la ciudadanía a la hora de comenzar a conformarse como parte activa en los procesos de creación urbana, es decir hacer ciudad. Las personas forman grupos o colectivos para atender a necesidades de lo urbano, naciendo de este modo, el urbanismo emergente; el sentimiento de comunidad y de participación ciudadana está ahí latente.

En el presente apartado se pretende realizar un acercamiento a la práctica de la participación ciudadana. Para ello es fundamental comprender los 3 principales elementos que se establecen en la participación y que en palabras de Julio Alguacil Gómez son "ciudad, ciudadanía y democracia urbana" (Alguacil, 2000 p.2), no pudiendo éstas entenderse ni desarrollarse plenamente, de forma separada.

"El proceso dialéctico que se establece entre la ciudad, «el lugar»; la ciudadanía, «la práctica», y la democracia (urbana), «la esencia». La vinculación sinérgica que se establece entre éstos (como tres dimensiones diferenciadas: física, cultural y política) representan un fiel exponente de la complejidad, es decir, tienen un sentido paradójico y una estrategia relacional, y ello es más que nada una virtud" (Alguacil,

J. 2000, p.3),.

De los 3 elementos citados, se han abordado en el Encuadramiento Teórico aspectos, sobre todo, referidos a la ciudadanía y a la ciudad; apenas se ha realizado algún apunte sobre el tercer pilar básico de la participación ciudadana, la democracia.

2.2.1 LA CIUDAD ACTUAL Y LA DEMOCRACIA. LA NECESIDAD DE LA INNOVACIÓN POLÍTICA.

La ciudad actual está dejando tras de sí un déficit de democracia en todos los ámbitos sociales. Lo global se impone deteriorando las estructuras de soporte de la ciudad tradicional y la ciudadana. En respuesta a este autoritarismo impuesto surgen los movimientos de protesta, y las propuestas para nuevas formas de atender los aspectos referentes a la ciudad. De este modo, "la democracia territorial de proximidad" (Borja, 2013 p.46), surge como una posibilidad para paliar las deficiencias detectadas de la ciudad global, centrando sus esfuerzos en una democracia participativa efectiva. Este modelo no está libre de pros y contras como explica Jordi Borja.

Es cierto que tiene a su favor un conjunto de factores suficientemente reconocidos como son:

- La proximidad a la población en la gestión.
- Mayor capacidad de integrar las políticas públicas.
- La representatividad inmediata y directa de los gobiernos locales.
- La cultura cívica que considera iguales a todos los ciudadanos.
- La conciencia de identidad que los actuales procesos globalizadores han reforzado, como afirmación frente a la homogeneización.

Pero hay otros factores de signo contrario que reducen y hasta suprimen los anteriores como:

- Los impactos sobre el territorio de decisiones económicas y políticas exteriores sobre las cuales los gobiernos locales y los actores de la sociedad civil tienen escasa o nula influencia y que tienen en cambio importantes efectos sociales y ambientales.
- La confusión, superposición y, muchas veces, escasa cooperación y poca transparencia de las administraciones públicas actuantes sobre el mismo territorio.
- La relativa debilidad legal y financiera en el marco regional metropolitano de los gobiernos locales que les impide jugar el rol integrador para el cual están más capacitados.
- La no adecuación entre las estructuras políticas representativas y dinámicas sociales del territorio (los gobiernos locales representan a los durmientes, pero solo en parte a los usuarios del mismo).
- La existencia de colectivos de población que no tienen reconocido el estatus de

ciudadano y que por su misma existencia niegan uno de los valores esenciales de la ciudad: la igualdad en el espacio público y en el uso de las libertades urbanas.

La innovación política se muestra como la más ajustada de las soluciones para la consecución del objetivo de una democracia participativa real. Por desgracia la política, en estos aspectos, suele mostrarse poco evolutiva, por lo que parece que la innovación política debe ser un cambio inducido por las sociedades, poco a poco, mediante reclamaciones a los poderes continuas, puesto que el poder es una estructura muy rígida carente de reflejos y que tarda gran tiempo en realizar y manifestar los cambios.

2.2.2 EL DERECHO A LA CIUDAD.

A lo largo de este texto se han comentado los procesos de revolución y contrarrevolución en los que las sociedades actuales se encuentran inmersas. Si se realiza una retrospectiva histórica todos los procesos revolucionarios han roto los sistemas de equilibrio y el status establecido hasta ese momento.

En toda revolución han existido 2 bandos enfrentados luchando por intereses contrapuestos, de la suerte del enfrentamiento entre ambos grupos, han salido los nuevos sistemas de han regido las relaciones en todos los ámbitos que engloban a la ciudadanía.

Atendiendo a esta situación, el derecho a la ciudad, y todo lo que ello conlleva, está siendo en la actualidad puesto en causa; de las decisiones y luchas de los próximos años depende el nuevo sistema que regirá la ciudad y su relación con los ciudadanos.

El derecho, en palabras de Jordi Borja

"integra derechos relativos al entorno físico como la vivienda, el espacio público, el transporte, el ambiente etc., que condicionan derechos individuales y colectivos de carácter social o político, es decir la efectividad del estatuto del ciudadano. Pero también se integran en el derecho a la ciudad derechos políticos y sociales que a su vez condicionan la inserción en la ciudad como la igualdad político-jurídica, la identidad personal y colectiva de las minorías, el salario ciudadano o renta básica, la formación continuada, etc. El derecho a la ciudad, pues es, un conjunto de derechos formales y materiales que configuran la ciudadanía" (Borja, 2013, p.145).

Resulta obvio que muchos de los derechos señalados por Jordi Borja están siendo puestos en causa, o al menos revisados; por ejemplo, el derecho a la vivienda o el derecho a un salario o renta básica, pero a lo que se refiere este texto en mayor profundidad es al espacio, al espacio público como creador de ciudad y vínculo de unión entre ciudad y ciudadanía.

El espacio público es un elemento fundamental para que exista "la justicia urbana" (Borja, 2013, p.146), de este modo debe erigirse como un elemento plural que dé cabida al mayor número de colectivos que inciden en él, por lo tanto, debe ser partícipe de la realidad subyacente.

El espacio público debe tener un carácter eminentemente público que garantice la democracia del espacio y el acceso a todos los actores implicados en la sociedad.

La ciudad globalizada amenaza la existencia del espacio público, puesto que en esencia es contradictorio con las estrategias globales. Lo privado difícilmente provee a los ciudadanos como lo público. Lo difuso rara vez crea riqueza en aspectos sociales referidos a la ciudad.

La relación público-privada es una de las luchas más importantes establecidas en estos momentos, por lo tanto, en cierto modo, el espacio público, verdadero corazón de la ciudad, está en juego.

El derecho a la ciudad depende en gran modo de la dualidad público-privada y de la convivencia de modelos.

Otro aspecto importante respecto a la ciudad es el de conjugar los pilares básicos ya citados en este texto, ciudad, ciudadanía y democracia. En un espacio físico (ciudad), una serie de personas y grupos (ciudadanía) desarrolla actividades gobernadas por una serie de poderes (democracia).

Parece sencillo establecer relaciones entre la ciudadanía, ciudad y los poderes o democracia, al fin y al cabo, la ciudad no es más que el lugar en el que se alojan grupos de personas formando conjuntos sociales los cuales deben seguir unas normas de convivencia para garantizar el bien de todos y una prosperidad colectiva. Pero no es tan sencillo establecer un vínculo tan simple. La relación entre las personas y la ciudad es mucho más compleja y profunda, y sobre todo, cuando nos referimos al espacio público, el verdadero corazón de la ciudad; pero todavía es más compleja la relación dialéctica cuando incluimos la gobernanza, los poderes.

Como ya se ha comentado, la toma de decisiones sobre las ciudades, y por lo tanto, sobre el futuro social de muchas personas, reside en grupos reducidos de personas, que normalmente en razón de su experiencia y conocimientos toman decisiones sobre aspectos fundamentales de la ciudad. Esta situación deja fuera de juego a la ciudadanía en el proceso de gestión y de decisión.

Para paliar este desequilibrio han surgido nuevas teorías y herramientas tendentes a incorporar a la ciudadanía en los procesos descritos. En el apartado de gestión se nota un interés creciente por intentar conocer la opinión de las personas puesto que éstas, son las utilizadoras del espacio y las que más conocen ciertos aspectos de la ciudad, sobre todo referidos a la micro escala.

Para obtener información de las personas y principales grupos que intervienen en la ciudad se recurre a diferentes técnicas, como entrevistas o encuestas; este tipo de herramientas plasman una serie de anhelos, opiniones, sugerencias etc, de la población respecto a aspectos referidos a la ciudad, acercando de este modo, el sentir popular a la toma de decisiones sobre la planificación urbana, siempre que esta relación de la ciudadanía y la gobernanza sea honrada entre ambas partes. Se trata, por lo tanto, de una participación indirecta o pasiva.

Como elemento de participación activa, se han establecido en ciertos órganos de gobernanza local una serie de partidas presupuestarias para que éstas sean empleadas en tareas que la población crea fundamentales e importantes para el bien común, es decir, procomún (ciertos bienes pertenecen a todos y ese conjunto de bienes forma una comunidad de recursos que debe ser activamente protegida y gestionada).

Estos nuevos modos de vincular ciudad, ciudadanía y democracia, bien sea mediante acción directa o indirecta, están abriendo una serie de campos de estudio y trabajo modificando en ciertos puntos la forma de abordar el estudio de la ciudad.

2.2.3 EL TERCER ESPACIO. UNA TEORÍA DE PRODUCCIÓN DEL ESPACIO. LA PARTICIPACIÓN INDIRECTA.

Existen diferentes teorías sobre la forma de abordar la problemática de la ciudad dentro del Universo de la Arquitectura. Las aproximaciones al fenómeno urbano tienen siempre, de un modo u otro, a diferentes grados de validez; todas las aproximaciones verifican ciertos aspectos pero, por lo general, obvian otras situaciones fundamentales, en gran parte debido a lo complejo del estudio de la ciudad que hace prácticamente imposible tener en cuenta todas las variables que en él intervienen, por lo que en muchas ocasiones se aísla el fenómeno de estudio para poder mediante análisis parciales, bien sean morfológicos, sociales etc, tener una visión de aspectos referidos a la ciudad.

EL TERCER ESPACIO

Desde diferentes disciplinas, tales como arte, sociología, urbanismo o antropología se ha gestado un nuevo modo de aproximación al espacio, modificando las estructuras clásicas y hegemónicas, que habían determinado hasta el momento la forma de actuar y representar el espacio. En este sentido Henri Lefebvre es uno de los teóricos de mayor relevancia y propulsor de la teoría de la Dialéctica Espacial. Lefebvre escribió diversos ensayos

relacionados con el urbanismo y la ciudad que repercutieron, sobre todo, en el pensamiento de planificadores y arquitectos, de entre todos ellos destaca *La producción del espacio* (1974). En esta obra Lefebvre explica y desarrolla sus teorías sobre la concepción del espacio y la forma en que éste se construye.

"Social space will be revealed in its particularity to the extent that it ceases to be indistinguishable from mental space (as defined by the philosophers and mathematicians) on the one hand, and physical space (as defined by practical-sensory activity and the perception of 'nature') on the other. What I shall be seeking to demonstrate is that such a social space is constituted neither by a collection of things or an aggregate of (sensory) data, nor by a void packed like a parcel with various contents, and that it is irreducible to a 'form' imposed upon phenomena, upon things, upon physical materiality. If I am successful, the social character of space, here posited as a preliminary hypothesis, will be confirmed as we go along".(Lefebvre, 1974, p.27).

Lefebvre indica que el espacio social será reconocido una vez que se distinga fielmente el espacio físico y el mental. Las reflexiones de Lefebvre sobre la construcción del espacio, y fundamentalmente sobre sus diferentes dimensiones han influido de modo determinante en otros autores, y por lo tanto, en el desarrollo del pensamiento moderno sobre el espacio, su definición y su representación.

A partir de las formulaciones de Lefebvre se ha desarrollado una nueva teoría sobre el espacio y los aspectos fundamentales inherentes al ser humano. En este sentido "el espacio, el tiempo y la sociedad, o como yo prefiero llamarlos la espacialidad (spaciality), la sociedad (sociality), y la historicidad (historically)... forman la dialéctica espacial" (Albino, Barsky sobre Soja, 1997, p72). La relación entre estos tres términos es la que va a conformar el tercer espacio o espacio vivido.

Es Edward Soja, en su obra *the Thirdspace* (1996), el que desarrolla de un modo más profundo los problemas suscitados por la espacialidad, llegando a la conclusión basada en la Dialéctica Espacial (espacio concebido, percibido y vivido).

La dialéctica de la espacialidad se basa en la conjugación de los tres espacios de este modo "en los últimos 200 años, la imaginación geográfica ha estado influida por el primer espacio, que es el espacio material o espacio "percibido" y el segundo espacio, que es el espacio mental o espacio "concebido". (Albino, Barsky sobre Soja, 1997, p72).

"Este primer espacio es el que ha constituido el objeto de los estudios geográficos de los últimos 200 años, sobre todo dándole importancia al mundo físico resultado de los distintos procesos, y a este mundo físico se lo estudió estructurándolo, midiéndolo, y ha constituido el objeto de estudio (...) el segundo espacio es un espacio mental, el "espacio concebido"(...)es un espacio que tiene que ver más con lo subjetivo, con la imaginación, con la idea de mapas mentales (...) es más

simbólico (...) si bien la epistemología era importante en el segundoespacio se vuelve predominante, tiene mayor importancia y esta manera de pensar la geografía ha sido bastante dominante (...) pasando de un pensamiento más material a uno más idealizado. (..) El tercer espacio es un espacio vivido (...) es el espacio experiencial, empírico, además del espacio imaginado" (Albino, Barsky sobre Soja, 1997, p73).

Para Soja "el espacio urbano puede ser estudiado como un complejo de «prácticas espaciales» materializadas, que trabajan en forma conjunta para producir y reproducir las formas concretas y los patrones específicos del urbanismo como forma de vida" (Soja, 2008, p.39).

"El tercer espacio es un espacio "enteramente vivido, un lugar simultáneamente real e imaginario, actual y virtual, lugar de experiencia y agencia estructuradas, individuales y colectivas. Comprender el espacio vivido puede ser comparado a escribir una biografía, una interpretación del tiempo vivido de un individuo, o en términos más generales a la historiografía, es decir, al intento de describir y entender el tiempo vivido de las colectividades o las sociedades humanas". (Soja, 2008, p.40).

La conjunción de la sociedad, el espacio y el tiempo confieren de infinitas posibilidades al tercer espacio lo que hace que sea difícilmente representable por lo que en muchas ocasiones debemos buscar formas y/o modos de representación que simplifiquen ciertos elementos, para así poder llegar a obtener resultados apreciables y característicos del denominado espacio vivido.

Finalmente, terminar este apartado con una apreciación de Soja, quizás la más acertada sobre el espacio vivido "Thridscape: the space where all places are, capable of being seen from every angle, each standing clear (...) a space that is common to all of us yet never able to be completely seen understood, an "unimaginable universe", or as Lefebvre would put it, "the most general of products" (Soja, 1996, p.56).

LA CARTOGRAFÍA SOCIAL. HERRAMIENTA DE DESARROLLO PARA LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA INDIRECTA Y LA DETERMINACIÓN DEL ESPACIO VIVIDO.

Los aspectos referidos a lo social están cobrando una gran importancia en la actualidad. Los estudios y formas de abordaje de la temática social se han multiplicado en los últimos años y se ha avanzado de forma exponencial en el conocimiento referido a lo social.

Una de las herramientas empleadas es la Cartografía Social, la cual ha dado nuevas formas de interpretación del espacio ahondando en su conocimiento y poniendo en causa muchos aspectos referidos al espacio y por consiguiente de la ciudad.

La Cartografía Social es una herramienta para la generación de conocimiento colectivo partiendo del concepto de inteligencia grupal y bajo la premisa de la participación ciudadana. Se basa en que los ciudadanos tienen mucho que aportar para el conocimiento de las ciudades, controlan perfectamente las microescalas, y tienen formada una opinión sobre lo que necesita su ciudad. Además los ciudadanos encuadrados en grupos, subgrupos, etnias etc, son el mejor reflejo de lo complejo de la ciudad, se asemejan en gran manera al fenómeno, está implícito en los individuos gran parte de las variables que son parte fundamental del complejo estudio de la ciudad.

Las personas son seres espaciales, dominan por lo tanto la geometría, aunque sea de modo intuitivo, dominan mediante el sentido de la vista y el tacto la forma, mediante el oído y el olfato, sobre todo, dominan el universo perceptivo, el mundo de las sensaciones. Además las personas poseen la capacidad de memoria, lo que les otorga la capacidad de demostrar conocimiento a lo largo del tiempo, es decir, tienen noción de la cuarta dimensión, pero sobre todo, las personas son las que establecen lo cotidiano que es en sí el hecho fundamental que sucede en la ciudad, en el mundo urbano.

Parece por lo tanto lógico, que las personas sean un objeto de consulta básica para la obtención de conocimiento sobre la ciudad. Este es el hecho más destacable de la Cartografía Social cuya función es representar las ideas, emociones, gustos, preferencias, opiniones etc, de la población de modo que se pueda analizar y llegar a comprender lo que los conjuntos sociales sienten, quieren y/o demandan.

El modo de representación no es lo más relevante, lo importante es esclarecer lo que el conjunto de personas quiere manifestar, de este modo, se puede generar cartografía social desde un simple dibujo a mano (croquis), hasta mediante la resolución de complejos algoritmos que reflejan ciertas cuestiones (space syntax, estimadores de densidad etc).

La Cartografía Social es un modo de intervención Indirecta, se encuadra dentro del proceso de análisis dentro de la Planificación, por lo tanto, es una herramienta de Gestión. Su incorporación a la toma de decisiones depende de la decisión y bondad de los técnicos encargados del Planeamiento y de los órganos de poder, la política, pero son una fuente de conocimiento real, válida y de inclusión de la ciudadanía en los procesos de toma de decisiones en la ciudad.

Existen diferentes formas de afrontar la participación ciudadana en la Cartografía Social, bien sea mediante la acción colectiva reuniendo grupos de personas y realizando actividades con ellas, o mediante la utilización de encuestas para la obtención de información válida respecto al área de trabajo a estudiar.

En el Capítulo 1 de este documento ya se han explicado en pormenor ambas técnicas de trabajo para la obtención de información.

2.3 LAS PRINCIPALES LÍNEAS DE PENSAMIENTO PARA AFRONTAR EL ESTUDIO DE LA CIUDAD.

La ciudad es uno de los fenómenos sociales más destacables y estudiados existentes. El estudio de lo urbano es un hecho histórico pero en las últimas décadas ha sufrido importantes evoluciones que han modificado la forma de entender y afrontar la ciudad.

Existen diferentes líneas de pensamiento sobre el fenómeno urbano; las principales podrían resumirse en morfológica, preceptiva, social-espacial y científica. De estas cuatro principales formas de analizar el fenómeno de la ciudad se nutre el conocimiento actual sobre este fenómeno.

Todas estas líneas de pensamiento o enfoques son empleables en el estudio de la ciudad. En realidad, el los estudios actuales parten de sistemas híbridos en los que se integran partes de casi todas las líneas de pensamiento, simplemente lo que sucede es que una prevalece, obteniendo mayor significación que otras en el estudio y/o resultado final del elemento de análisis en la ciudad.

LA LÍNEA MORFOLÓGICA, su basa como su nombre indica en aspectos formales, en la forma como esencia de lo urbano. Basa parte de su conocimiento en el análisis evolutivo histórico de las zonas de estudio, con el fin de buscar y entender los procesos que han llevado a la situación actual y basar prospecciones futuras a través de lo aprendido en la forma del presente y pasado. Algunas de las obras destacables bajo ese prisma de estudio de la ciudad son The social and logic of space (Hillier, Hanson, 1984), La arquitectura de la ciudad (Rossi, 1966), Las formas de crecimiento urbano (Solá-Morales, 1973).

LA LÍNEA PERCEPTIVA. A diferencia del pensamiento morfológico, en este caso, lo importante y en lo que se centra el análisis es el punto de vista del hombre como habitante de una parte del territorio. En este tipo de estudios se profundiza en los procesos inducidos por la forma urbana en el comportamiento humano. Es por sí misma, la más subjetiva de todas las formas de afrontar el fenómeno de la ciudad. Algunas obras de relevancia respecto a esta línea d estudio pueden ser La imagen d ela ciudad (Lynch, 1960), Walkspaces. El andar como práctica estética (Careri, 2002) y Learning from Las Vegas (Ventury, Izenour, Scott, 1972).

LA LÍNEA SOCIO-ESPACIAL. En esta línea de pensamiento la ciudad se entiende como una estructura social, por lo que es posible considerar el fenómeno desde diferentes puntos de vista. En el enfoque socio-espacial las dimensiones sociales e históricas cobran protagonismo. Obras de relevancia en este sentido pueden se The death and life of great american cities (Jacobs, 1961), El derecho a la ciudad (Lefebvre, 1969), La humanización del

espacio urbano: la vida social entre los edificios (Gehl, 1971), Delirio de Nueva York (Koolhaas, 1977)

LA LÍNEA CIENTÍFICA. Se basa en la lectura sistemática de datos aportada mediante el aporte científico. Esta línea ha sufrido un gran auge en los últimos años a causa de la revolución tecnológica. Obras de referencia de base científica en el estudio de la ciudad son entre otras; Architectural principles in the age of cybernetics (Hight, 2008), Bodies&Bolbs. (Lynn 1998).

2.3.1 LA LÍNEA MORFOLÓGICA.

Se trata de la línea de pensamiento más empleada por la Arquitectura. Se basa en tres dimensiones fundamentales, la temporal, la formal y la escala.

La temporal indica la importancia del tiempo y la historia en la ciudad. La valoración del pasado de la ciudad, y el conocimiento del mismo para transmitir valores al futuro.

La formal es la más importante en esta línea de pensamiento, y se basa en asumir la forma como parte integrante y fundamental para evaluar los procesos inherentes a la ciudad.

La escala, es posiblemente la aportación más destacable y especial de este enfoque y se basa en reconocer diferentes niveles y formas de actuación dependientes e interdependientes entre sí.

El estudio morfológico o morfotipológico es el lenguaje con el que el arquitecto suele relacionarse con lo urbano. Las dimensiones y la forma suelen ser la aportación más sensible y palpable de la arquitectura a la ciudad.

2.3.2 LA LÍNEA PERCEPTIVA.

La preocupación por la estética de la ciudad promovida en el SXIX por Camilo Sitte es retomada en las últimas décadas del SXX. Analizar la ciudad a partir de las emociones y de su escala humana son la inspiración de esta línea de pensamiento.

La ciudad de los sentidos pone en causa muchos de los paradigmas y formas de análisis de la ciudad. Su enfoque humanista elimina la parte de sistematización y lógica presente en otras líneas de pensamiento y añade brotes de espontaneidad y frescura en la búsqueda de nuevas reflexiones sobre la ciudad.

Lo cotidiano toma relevancia en este enfoque, en contra de lo extraordinario que es lo más significativo de otras aproximaciones.

En esta línea perceptiva cabe destacar la figura de Kevin Lynch con su libro *Imagen de la ciudad* en la que muestra gran cantidad de reflexiones y aspectos del enfoque perceptivo en el estudio de la ciudad.

2.3.3 LA LÍNEA SOCIO-ESPACIAL.

Posiblemente, se trata de la más multidisciplinar de todas las aproximaciones a la ciudad. Se basa en la colaboración entre diferentes áreas de conocimiento para conseguir avanzar en el estudio de fenómenos urbanos. De este modo sociólogos, arquitectos, geógrafos, economistas etc..., comparten conocimiento con el fin de mejorar su respectivas visiones.

En este enfoque lo social cobra especial importancia, las estructuras sociales son la parte de soporte fundamental de este enfoque.

2.3.4 LA LÍNEA CIENTÍFICA.

La línea científica se basa en la continua búsqueda de patrones y elementos sistemáticos dentro del fenómeno urbano. Esta línea se nutre de las diferentes visiones y formas de entender la ciudad, apropiándose de ciertas partes de estudio que puedan ser evaluables o medibles.

Al amparo de la revolución tecnológica de los últimos años, este enfoque ha crecido exponencialmente y ha evolucionado hasta suponer un referente en la forma de estudiar y evaluar la ciudad en la actualidad.

2.4 EN EL MUNDO REAL. LA CIUDAD ACTUAL. AMALGAMA, CONTRADICCIÓN Y ENFRENTAMIENTO.

En los últimos años han proliferado nuevas visiones sobre la ciudad, sobre como intervenir en ella, sobre cómo debe realizarse su gestión y sobre todo, planificar su futuro.

En todo este contexto la ciudad se muestra más compleja y más contradictoria que nunca. Esto le otorga una versatilidad hasta ahora jamás alcanzada.

Para “Richard Sennet (...) una de las cosas importantes de la vida urbana es cómo hacer que las complejidades que la ciudad contiene interactúen. Esas complejidades están llenas de contradicciones, de atracción y repulsa, de flujos constantes de entradas y salidas, de riqueza de pensamientos y acciones” (Belil sobre Sennet, 2011).

Las ciudades en la actualidad se muestran como entes con propia vida, con dualidades totalmente opuestas obligadas a convivir, con diferentes velocidades dentro de un mismo espacio, con dinámicas desiguales disputando el espacio en una guerra sin tregua. Se podría referir uno a una “Ciudad Informacional” (Castells, 1995), a una ciudad genérica (Koolhaas, 1997), a una Postmetrópolis (Soha, 2000) y a otros muchos modelos y tipos estudiados y descritos. La ciudad actual contiene partes de todas ellas y, a su vez, contradice a todas. La ciudad actual es una amalgama de tipos de ciudad, y en cierto modo, es como su propia sociedad, algo intentando encontrar su esencia para así poder seguir hacia adelante, una gran red de redes.

En la ciudad actual se habla de diálogo pero se construyen muros que separan personas y sociedades. En la ciudad actual existen nacionalismos y regionalismos mientras somos más globales que nunca, en la ciudad actual los costes de los pequeños desplazamientos suben y de los grandes desplazamientos bajan, en la ciudad actual los procesos han llegado a una complejidad nunca alcanzada que hace muy difícil una interpretación con una mínima validez. La situación presente muestra una muy creciente importancia de lo social, de cómo las gentes se relacionan con el espacio, de cómo conviven y se relacionan todas estas situaciones inicialmente contrarias.

2.4.1 CIUDAD GLOBALIZADA CONTRA CIUDAD CIUDADANA

Se trata de un término empleado por Jordi Borja en su libro *Revolución Urbana y Derechos Ciudadanos* (Borja, 2013 p.39), si bien emplea la palabra urbanismo y no ciudad, pero refiriéndose a ésta continuamente, por lo tanto se trata en este caso de sinónimo entre ciudad y urbanismo.

Con un simple vistazo a la ciudad actual, se puede encontrar esta clase de espacios, por un lado, la globalización nos ha dejado una arquitectura estándar con copia de modelos y repetición de los mismos, y una arquitectura completamente ostentosa, que se caracteriza por su altísimo coste y su difícil reproducción. La ciudad global es el espacio perfecto para la arquitectura de firma como si de una estrella del celuloide se tratase el arte de construir.

Para el autor “el modelo de desarrollo urbano característico de la era de la globalización es el de la urbanización difusa y discontinua mediante productos urbanos constituidos de enclaves o parques temáticos mercantilizados y áreas degradadas y marginales”. (Borja, 2013 p.39). En este nuevo modelo es donde el capitalismo vencedor de los procesos de globalización se manifiesta. La ciudad global tiene la penosa característica de construir, y mucho, sin crear ciudad.

Los espacios son utilizados bajo una sola estrategia, el mercado, lo que hace que se generen continuas interferencias en el tejido urbano, generando espacios vacíos, y por lo tanto, difuminando la característica urbana de la ciudad.

La ciudad global parece un reflejo de “la ciudad genérica” (Koolhaas, 1997), donde la pérdida de identidad de los territorios es una constante.

Los espacios comerciales, grandes áreas, se presentan como el espacio público por excelencia para el S XXI, siendo todo lo contrario, espacios privados creados como hitos de afluencia masiva para conseguir el éxito, el dinero.

En contraposición a la denominada arquitectura de la globalización o globalizada, también se pueden encontrar en nuestras ciudades partes representativas de lo que se denomina urbanismo ciudadano basado en los principios de la ciudad compacta, ciudad densa y en el espacio público.

“El urbanismo ciudadano apuesta por el perfil identitario de lo urbano, atendiendo a la morfología del lugar a la calidad del entorno y a la integración de los elementos arquitectónicos excepcionales o emblemáticos”. (Borja, 2013 p.40).

En la ciudad ciudadana se valora lo tradicional, la morfología, la naturaleza, pero sobre todo, el espacio público, el cual se muestra como el hecho más representativo y verdadero generador de ciudad.

En la gran mayoría de las ciudades actuales coexisten espacios de estos 2 modelos o tipos de forma de entender y actuar, en una lucha por conseguir la supremacía, que hasta el momento, tiene un claro vencedor, la ciudad global.

2.4.2 CIUDAD REAL CONTRA CIUDAD OFICIAL

Todas las ciudades, lugares, territorios de mayor o menor extensión poseen una serie de estereotipos y creencias muy arraigados en la población, que hace que en muchas cuestiones sobre la ciudad y la sociedad se tomen decisiones basadas en un ideario totalmente erróneo y equivocado. Otras veces, desde los poderes se induce a creer y dar por hecho ciertos aspectos y consideraciones que condicionan la toma de decisiones y forma de actuar en el territorio.

El resultado de estos procesos es una ciudad que no se ve y/o que no se quiere ver con una serie aspectos relevantes como:

- “Las escalas espaciales y temporales relevantes para el ciudadano son mucho más diversas que los datos oficiales. Así, en el caso de las escalas espaciales los ciudadanos

habitan en microespacios pero al mismo momento las grandes escalas (metropolitanas, regionales) son también muy relevantes. Mientras la Planificación se mueve habitualmente en la Meso-Escala, el ciudadano transita por un rango más amplio y se ve afectado principalmente por lo micro y lo macro.

- Los usos individuales y colectivos del espacio urbano (público y privado); las razones y motivaciones y los valores que las personas asignan a los espacios.
- Redes Sociales (principalmente informales) que conforman la dinámica urbana. Estos procesos informales incluyen el espacio de relación y de negociación del procomún y diversas instituciones ciudadanas (desde equipos deportivos hasta centros auto-gestionados). Estas redes sociales son cada vez más, gracias a la tecnología digital, capaces de generar procesos emergentes de innovación social que muchas veces desafían los paradigmas oficiales del plan.
- Identidades y subjetividades individuales y colectivas. La ciudad es una agregación de elementos urbanos y culturales que juegan un papel simbólico esencial y que tienen poco que ver con la visión monumental o estética de los espacios públicos.
- Sobre la ciudad se desenvuelve una piel digital, consecuencia de las prácticas cotidianas y de la cultura digital de la ciudadanía que forman ya parte esencial de la cultura y usos urbanos”. (Freire, 2010 p.25).

Una nueva ciudad emerge a espaldas de los poderes, a veces no reconocida y otras veces obviada. La percepción de los ciudadanos es muy diferente al sentir de los poderes, este hecho implica, una cada día, más importante desafección entre la sociedad y sus gobernantes.

La ciudad real trata de la percepción de las cosas, al contrario de la rigidez de lo oficial; por ejemplo los límites administrativos de una ciudad, oficialmente, son espacios de separación, con gobiernos diferentes, incluso a veces, opuestos y enfrentados, con reglas de juego sobre lo urbano distintas, con normas sobre lo social que no tienen por qué parecerse; en cambio para la ciudad real esa frontera no existe, es parte de su cotidiano, de su modo de vida y se siente más allegado a ese espacio que a otros de su propia ciudad oficial, lo cual evidentemente choca con los intereses oficialistas al cuestionar los límites impuestos.

2.4.3 CIUDAD INSTITUCIONAL CONTRA CIUDAD INFORMAL

“La imagen oficial de la ciudad tiende a centrarse en las consecuencias de la planificación y en la parte tangible que representan la arquitectura y las infraestructuras “duras”. De este modo, la ciudad informal o emergente tiende a pasar desapercibida. Pero, si somos capaces de realizar una lectura más amplia y profunda de los procesos urbanos descubrimos que es posible aprender de la ciudad informal, y que este tipo de procesos “no oficiales” o “no planificados” tienen una importancia mayor de la que nos proporciona la visión convencional. Los modelos tradicionales de planificación lastran el desarrollo de las ciudades tanto por

sus fracasos como por su persistencia en la mentalidad de gestores y diseñadores tradicionales (básicamente arquitectos e ingenieros)” (Freire, 2009).

La ciudad informal, al menos en estas latitudes, se basa en la realización de pequeñas actuaciones en lo urbano que inciden directamente en la población y mejoran sustancialmente las prestaciones de la ciudad para los ciudadanos. La otra ciudad informal, es la ciudad de la periferia, la de los arrabales, la obligada por las necesidades, con exponentes máximos en Latinoamérica con la construcción de las denominadas favelas, creando verdaderas ciudades paralelas y al margen de la ciudad institucional.

La ciudad informal de la que se ocupa este apartado es la de los pequeños actos o actuaciones en la ciudad. Esta ciudad informal posee una herramienta fundamental denominada urbanismo emergente o *tactical urbanism*.

En la ciudad actual, los problemas inherentes a la propia ciudad son siempre resueltos por “expertos” por personas “cualificadas” que por su “experiencia” han demostrado capacidad para la toma de decisiones sobre el conjunto de la población. Las sociedades no discuten de sus problemas, simplemente acuden a “expertos” para que ellos decidan sobre las opciones más adecuadas a ejecutar para actuar.

En contraposición a la organización de toma de decisiones actual surge el urbanismo emergente que se basa en la mejora de los flujos de comunicación entre las personas para que éstas discutan, opinen y finalmente tomen decisiones y lleguen a acuerdos en aspectos referidos a la ciudad; se basa en un cambio de actitud pasando de una forma pasiva a una forma activa de intervenir en la ciudad, visión top-down contra visión bottom up. El urbanismo emergente se aprovecha de las nuevas tecnologías para conseguir relacionar a las personas, entendiendo el concepto de la Smart City desde la ciudad virtual para llegar finalmente a la ciudad real.

El urbanismo emergente se basa en aspectos referidos con anterioridad en este texto como la inteligencia grupal o colectiva y en la estructura en red de sus relaciones, por lo tanto, pretende un aprendizaje continuo y una retroalimentación mediante el conocimiento adquirido por las personas.

La comunidad es el elemento fundamental de lo emergente, para ello es fundamental que existan lazos de unión entre las personas que la configuran, creando relaciones de dependencia y de sentimiento común. Las actividades emergentes se desarrollan, por lo general, dentro del microubanismo, es decir, a pequeña escala, dentro de ámbitos reducidos y para un ámbito comunitario; por lo tanto, son contrarias a la planificación institucional que normalmente se preocupa por la intervención en grandes áreas desatendiendo las pequeñas consideraciones relativas a la ciudad.

CAPÍTULO 3

VIGO. UNA APROXIMACIÓN A LA ZONA DE ESTUDIO

4.1 UNA APROXIMACIÓN A LA ZONA DE ESTUDIO

Vigo es una ciudad encuadrada en la Comunidad Autónoma de Galicia, en concreto, la ciudad más populosa, con una población de 297 355 habitantes (INE 2013). El Concello tiene una superficie de 109.1 Km² si bien su zona considerada más urbana se encuadra en el orden de 24.90 Km².

La ciudad está marcada por su ligazón con el mar, el cual ha sido, sin duda, el verdadero motor económico de la ciudad. Fiel reflejo de esta relación es el puerto de la ciudad, uno de los más importantes de España y Europa, en ciertos aspectos tales como, la pesca para consumo

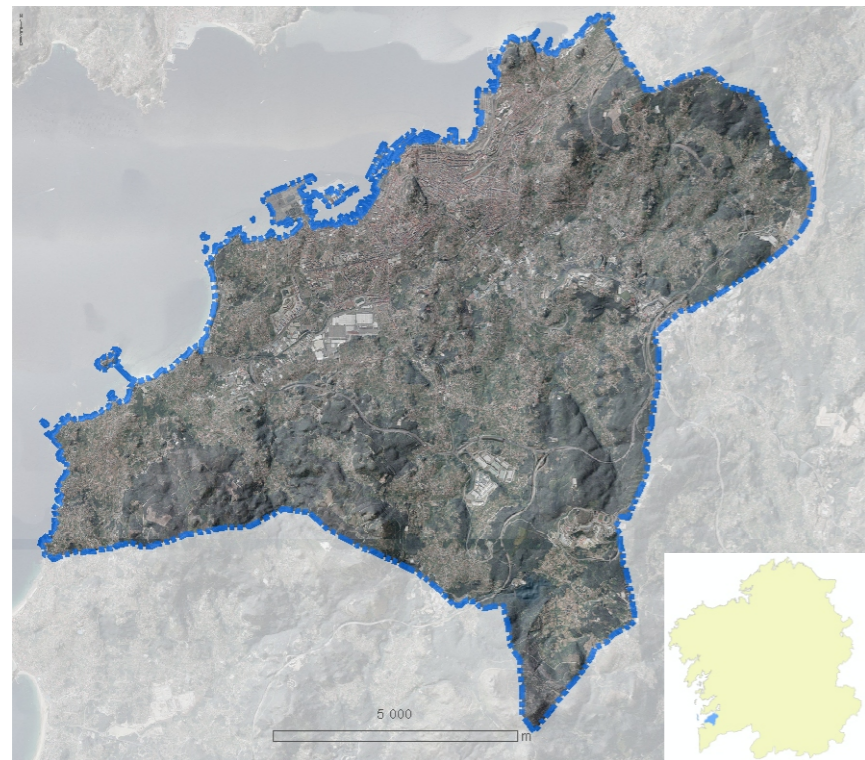


Figura 25. Imagen del ámbito de Concello de Vigo y localización dentro de la Comunidad Autónoma de Galicia.
Fuente: Ortofotomapa del IGN PNOA 2010, y MDT SITGA 10m.

humano. Otro aspecto destacable de la fuerte relación existente es que la sede de la Agencia Europea de Pesca se encuentra en la ciudad.

Un aspecto reseñable de la ciudad es que históricamente no fue un espacio demasiado destacable dentro de Galicia, de hecho durante gran cantidad de tiempo estuvo subordinada a otras localidades como Baiona, aún en la actualidad, en cierto modo, sigue vinculada a la ciudad de Pontevedra, la cual es la capital de la provincia que recibe su propio nombre, y no lo es la ciudad de Vigo, que es considerablemente más importante en cuanto a población y economía.

El auge de la ciudad de Vigo se produjo a mediados y finales del S XIX, cuando la Revolución Industrial llega a España, y una buena cantidad de empresarios catalanes se asientan en Galicia con el fin de potenciar la industria de pesca y conserva de la ciudad. Este hecho hará que la ciudad de Vigo crezca exponencialmente en un breve período de tiempo.

El otro aspecto más destacable para entender el crecimiento de la ciudad, fue la implantación de la fábrica de Citroën en la ciudad en la década de los 60, lo que dio un nuevo impulso económico a la ciudad. Estos 2 aspectos son apuntados en diferentes libros como Vigo y su comarca (Santiago y Gómez, 2006) o la propia página web de grupo PSA en la que se incluye la marca Citroën (www.vigo.psa-peugeot-citroen.com).

Vigo es una ciudad marcada por los aspectos económicos. Se acaba de comentar que la ciudad sufrió dos momentos de expansión derivados, por un lado, por la implantación de la industria conservera, y por otra parte, por la puesta en marcha de la fábrica de vehículos de Citroën. Esta relación entre la industria y la ciudad es uno de los aspectos más atractivos de la misma, y ha sido el origen de importantes movimientos sociales acaecidos en este lugar en los últimos años.

Las huelgas y protestas de comienzos de los años ochenta como rechazo a la reconversión industrial promovida por el Gobierno, o la propia "movida" viguesa en los años 80 de la que salieron infinidad de grupos musicales que obtuvieron éxitos a nivel nacional y que situó a la ciudad de Vigo como un espacio moderno dentro del estado español.

Todo esto no hace sino demostrar que la ciudad de Vigo posee una personalidad propia y característica, con una singularidad y diversidad que le otorgan una idiosincrasia única y especial en el territorio gallego.

4.1.1 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL TERRITORIO

Se comentan a continuación ciertos aspectos físicos de la ciudad de Vigo.

Cabe indicar que se trata de breves reseñas, puesto que, el presente trabajo no pretende centrar sus esfuerzos en dar a conocer aspectos físicos de la ciudad, en todo caso, pretende mostrar ciertos datos relevantes para que el lector de este documento pueda tener una percepción más o menos clara de los principales elementos físicos en la ciudad.

4.1.1.1 EL CLIMA

El clima de la ciudad de Vigo se muestra como la transición entre el clima mediterráneo y oceánico, tratándose por lo tanto, de una variedad simbólica en Galicia o microclima, con temperaturas medias anuales que oscilan de entre 8,3°C y 20,5°C (AEMET 2013).

La ría de Vigo es uno de los puntos más lluviosos de Galicia, con elevadas precipitaciones y

registros con una media 1 909 mm anuales (AEMET 2013). Como en el resto de la Comunidad Autónoma de Galicia entra Abril y Septiembre las precipitaciones disminuyen ostensiblemente, pero en este caso, esta situación es más aguda generando un largo periodo seco.

4.1.1.2 EL RELIEVE

Vigo es un espacio fundamentalmente urbano, por lo tanto, en su mayor parte se trata de lugares y orografías alteradas en las que el relieve natural ha sido modificado. Los espacios más naturales y con un relieve más fiel se encuentran en la parte suroccidental del Concello coincidiendo lógicamente con los espacios menos antropizados.

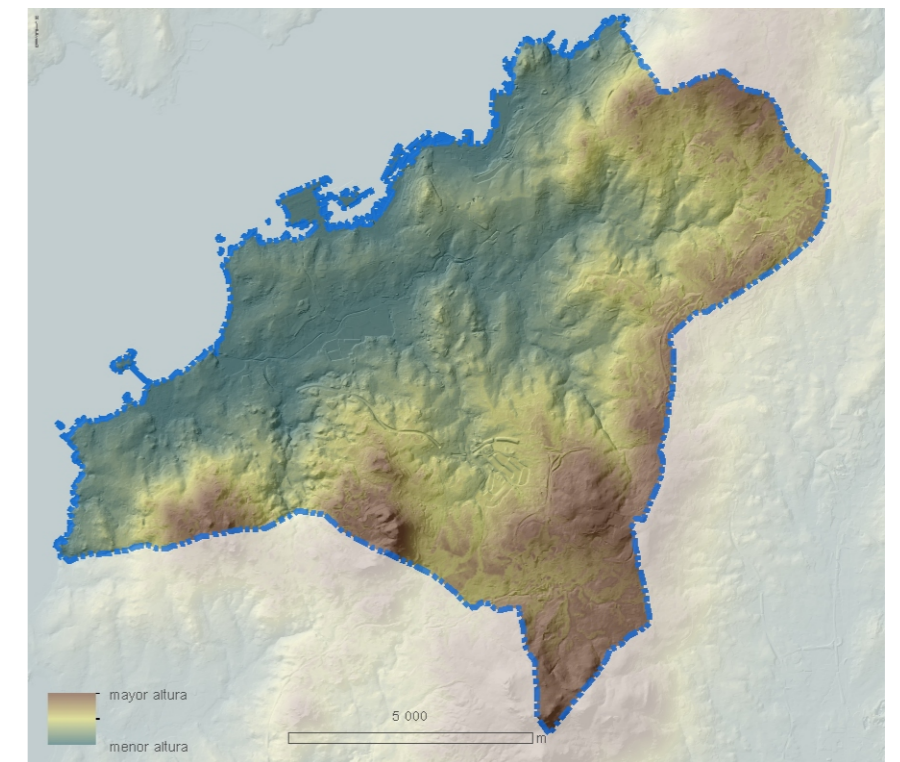


Figura 26. Imagen que representa el relieve de la ciudad de Vigo.
Fuente: Ortofotomapa del IGN PNOA 2010, y MDT SITGA 10m.

La principal característica del relieve de la zona urbana es su fuerte pendiente perpendicular a la franja de mar que baña la ciudad. Esta dura orografía condiciona la forma de la ciudad, tanto a nivel morfológico como social, puesto que condiciona el modo de vida de sus ciudadanos.

En cuanto a las elevaciones montañosas, éstas son poco relevantes, destacando el Monte de O Castro y de A Guía en la propia ciudad, y O monte Alba en zonas más rurales.

4.1.1.3 LA HIDROGRAFÍA

La red fluvial del Concello de Vigo destaca por su gran cantidad de cursos de agua de escasa entidad. Se trata, por lo general de pequeños regatos de escasa pendiente.

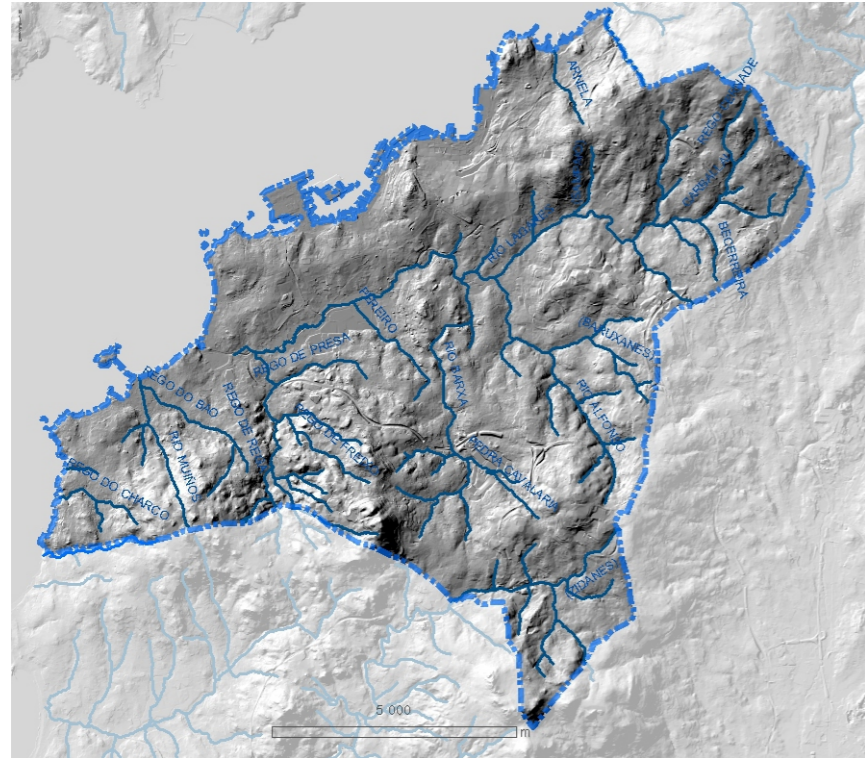


Figura 27. Red Hidrográfica Básica del área de Vigo.

Fuente: Autor, 2014, en base a datos suministrados por Augas de Galicia.

Los cursos de agua más destacables del Concello son el río Lagares y el Zamanes. El río Lagares es el principal curso de agua procedente del Val do Frago y el Zamanes es el principal curso de agua procedente del Val do Miñor. Además de estos 2 ríos principales existen otros regatos como cauces permanentes y poco profundos que riegan amplias zonas del Concello.

4.1.2 CONSIDERACIONES SOCIALES DE LA CIUDAD

La crisis financiera y de deuda comentada en el Capítulo número 1 de este estudio denominado Introducción, se ha sentido notablemente en la ciudad de Vigo, de este modo el paro ha aumentado de un modo alarmante alcanzando cotas jamás vistas en la ciudad. En la actualidad, con el deterioro de las condiciones de vida de los ciudadanos provocadas por la crisis, en la ciudad de Vigo “según la Encuesta de Condiciones de Vida de las familias del IGE, uno de cada diez habitantes de la Ciudad de Vigo (11,1%) se encuentra en riesgo de pobreza” (Espada 2011 p 111). Este hecho resulta francamente alarmante pero otros datos confirman la precariedad de ciertos sectores sociales en la actualidad. De este modo,

“La situación económica de los/las vigueses/as llega al extremo de que una de cada tres familias (35,8%) subsiste al mes con menos de 1.500€ (el 16,6% ingresan hasta 1.000€ y el 19,2% entre 1.000,01 y 1.500,00 €). En el extremo contrario, con ingresos superiores a los 3.000€ mensuales, se encuentra el 21,8% de los hogares vigueses (el 11,4% entre 3.000-4.000€ y el 10,4% más de 4.000€)”. (Espada, 2011, p. 112).

Todo esto conforma una sociedad muy afectada por la actual crisis, con importantes problemas de actual difícil solución

4.1.3 DELIMITACIÓN DE LOS ÁMBITOS DE ESTUDIO

En España y Galicia la división mínima administrativa es el Ayuntamiento o Concello como se dice en gallego, si bien, existen otro tipo de divisiones de menor tamaño como pueden ser las parroquias, los barrios y los distritos. Por lo general, de estas divisiones de menor tamaño comentadas las parroquias son las más empleadas. Vigo posee un total de 20 parroquias, tal y como se aprecia en la imagen anexa; el problema es que este trabajo se centra primordialmente en la zona urbana, en la parroquia denominada Vigo Centro, por lo que parece poco operativa esta subdivisión para comentar aspectos descriptivos de la ciudad en su zona urbana. Por este motivo se ha optado por utilizar la división por distritos de la ciudad. Para la descripción de la ciudad se empleará la subdivisión en Distritos. De este modo, se puede decir que la ciudad está dividida en un total de 9 distritos.

En el **distrito 1** se encuentran las zonas de Areal, Barrio del Cura, O Berbés, Zona Centro y Herrería.

En el **distrito 2** se encuentran A Rola, Areosa, Casablanca, Fátima, Fernando el Católico, María Berdiales, O Castro, Raviso, Ribadavia y San Roque.

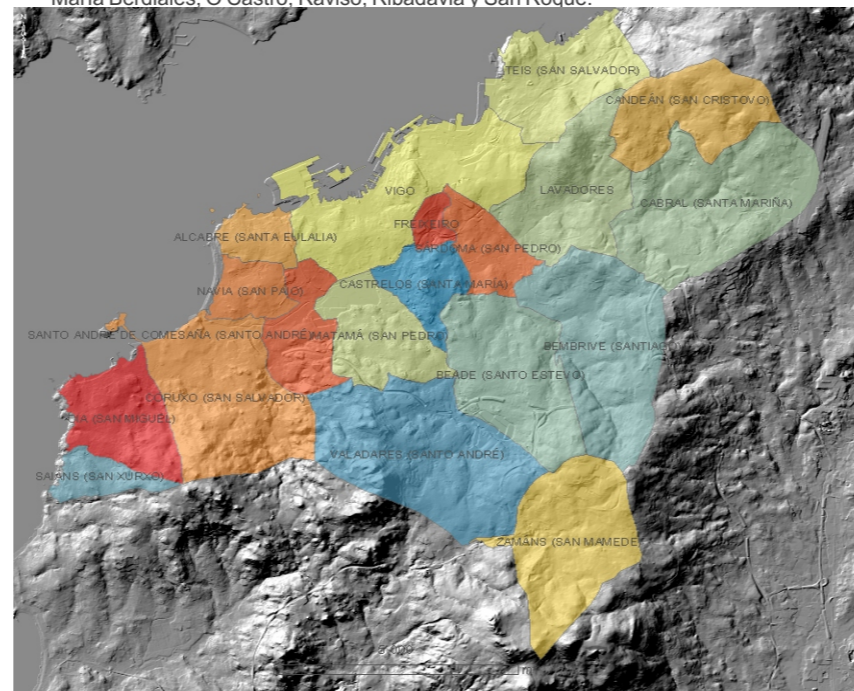


Figura 28. Imagen en la que se pueden observar las parroquias de la ciudad de Vigo.

Fuente: Autor, 2014.

En el **distrito 3** se encuentran Barcelona, Beiramar, Camelias, Hispanidad, Independencia, Industria, Peniche, Picacho, Povisa, Plaza de España, Regueiro, Seara y Traviesas.

En el **distrito 4** se encuentran Balaidos, Bouzas, Coia y Espedrigada.

En el **distrito 5** se encuentran Castrelos y Sárdoma.

El **distrito 6** se corresponde con Teis.

El **distrito 7** se corresponde con Cabral, Candean y Lavadores.

En el **distrito 8** se encuentran Beade, Bembrive, Matamá, Valladares y Zamanes.

En el **distrito 9** se encuentran la zona de Alcabre, Comesaña, Coruxo, Navia, Oia y Saiáns.

Tomando como base estos nueve distritos de la ciudad, se podrían determinar tres distintos entornos de Vigo:

- Zona urbana: Distritos 1, 2, 3 y 4.
- Zona semiurbana: Distritos 5, 6 y 7.
- Zona rural: Distritos 8 y 9.

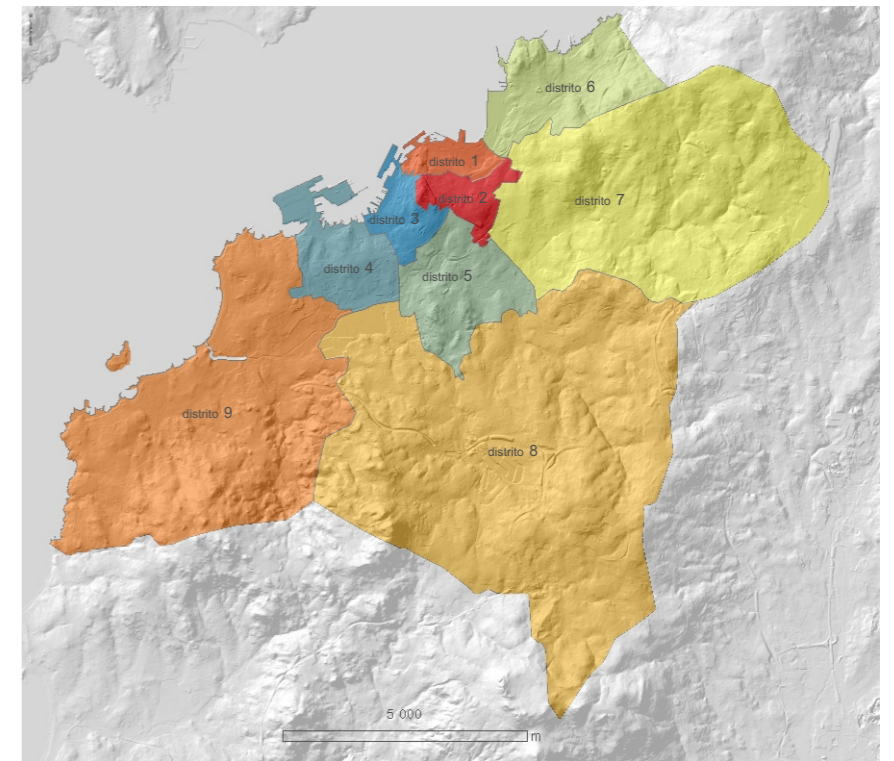


Figura 29. Imagen en la que se pueden observar los distritos de la ciudad de Vigo.

Fuente: Autor, 2014.

El presente trabajo se centrará en los distritos 1, 2, 3 y 4 en su totalidad y una pequeña parte o área de los restantes distritos que conforman la ciudad de Vigo. Se muestra a continuación una imagen del ámbito principal de trabajo de este estudio. Cabe reseñar, que esta disertación se basa en Vigo como unidad de trabajo, si bien es cierto, centra su principal atención y esfuerzos en la zona más urbana. De todos modos, en los casos en los que otras zonas de la ciudad tengan relevancia se mostrarán mapas con los aspectos significativos que sucedan en zonas más rurales del Concello de Vigo.

4.2 DESCRIPCIÓN DE LOS DISTRITOS QUE COMPONEN LA CIUDAD DE VIGO

4.2.1 DISTRITO 1

El distrito 1 se encuadra en la zona más céntrica de la ciudad, de hecho engloba la zona del Casco Vello, espacio origen de la ciudad. La superficie total de este distrito es de 1.34 Km², lo que indica que se trata de una pequeña porción de terreno respecto al total del Concello.



Figura 30. Imágenes identificativas del distrito 1.
Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN.

El Distrito limita al Norte con espacios portuarios y la Ría de Vigo, al Este, con el final de la Avda. García Barbón en su enlace con las zonas de Guixar y Sanjurjo Badía, al Sur con la Estación de Ferrocarril, parte de Urzaiz, Ronda de Don Bosco, el Concello y la zona del Barrio del Cura.

En el Distrito 1 se encuentran algunos de los espacios más destacados de la ciudad. En esta zona se pueden encontrar las calles comerciales por excelencia de la ciudad como Príncipe, Puerta del Sol, Policarpo Sanz y Urzaiz. Además en este espacio también se encuentra el ensanche de la ciudad con espacios como Plaza de Compostela, Marqués de Valladares y Velázquez Moreno.

En su fachada marítima se encuentran espacios como el Arenal y Montero Ríos que son lugares referentes de ocio en la ciudad.

Como ya se ha comentado en este distrito se encuentra la zona vieja de la ciudad, espacio polémico de la ciudad que será comentado con mayor detalle a lo largo de este estudio.

En la zona más elevada del distrito, en la falda del Monte de O Castro, se encuentra el local principal del Concello, en la Praza do Rei, y adyacente a éste por su cara Oeste el Barrio del Cura, espacio tradicionalmente de pescadores de la ciudad.

4.2.2 DISTRITO 2

El Distrito 2 se encuadra en una de las primeras zonas de expansión de la ciudad, y en este lugar se encuentran espacios muy diferenciados con servicios, usos y organizaciones diferentes. El distrito tiene una superficie de 1.67 Km², lo que indica su pequeña proporción de terreno dentro del Concello.

Los límites del Distrito 2 son al Norte fundamentalmente con el Distrito 1 anteriormente descrito, al Este linda con espacios de la Travesía de Vigo y fundamentalmente con la Avda de Gregorio Espino, al Sur sus límites se encuentran en la Estación de Autobuses y la Avda de Madrid, y al Oeste su principal límite es el Monte de O Castro que es una de las principales zonas verdes de la ciudad.

Otros espacios y/o lugares destacables en las zonas son, parte de la Gran Vía, en concreto, su zonas más comercial, parte de Urzaiz, y zonas de ensanche de la ciudad marcadas por la forma de manzana regular y en el que los nombres de las calles se refieren a países americanos, así en este espacio se puede encontrar la Calle México, Brasil, Venezuela, Ecuador, Colombia etc. Se trata de una zona en la que convive el comercio, generalmente de pequeño y medio tamaño con los espacios de vivienda.

También es destacable la existencia de otras vías como Pizarro en la que se encuentra la Residencia, principal Hospital de la ciudad.

Finalmente indicar, que en esta zona, en sus límites Este y Sur se encuentran la Travesía de Vigo y Avda de Madrid respectivamente, antiguos accesos a la ciudad que han sido anexionados al conjunto urbano de la misma pero que aún siguen manteniendo ciertas características propias de este tipo de vías.

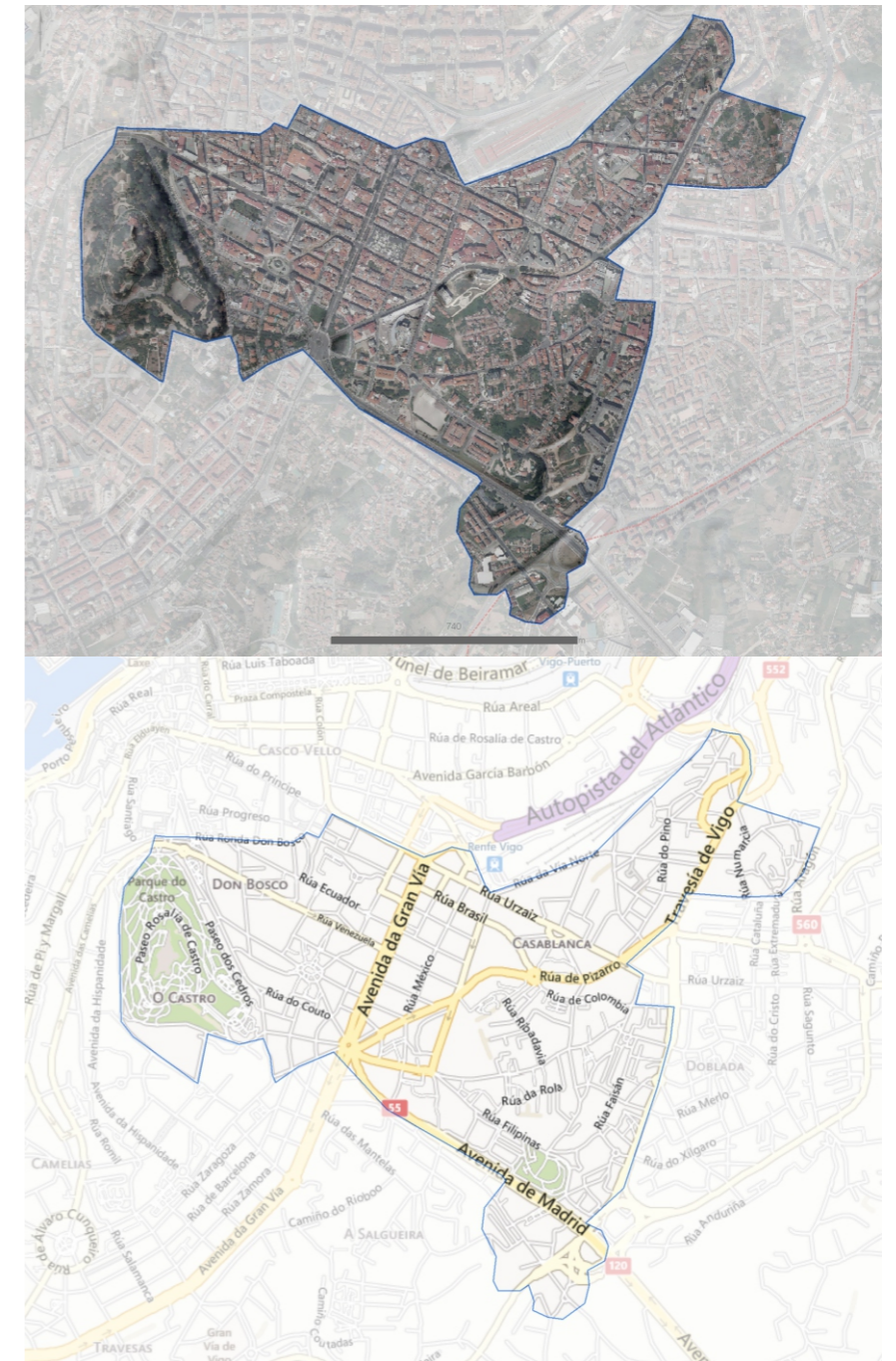


Figura 31. Imágenes identificativas del distrito 2.
Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN.

4.2.3 DISTRITO 3

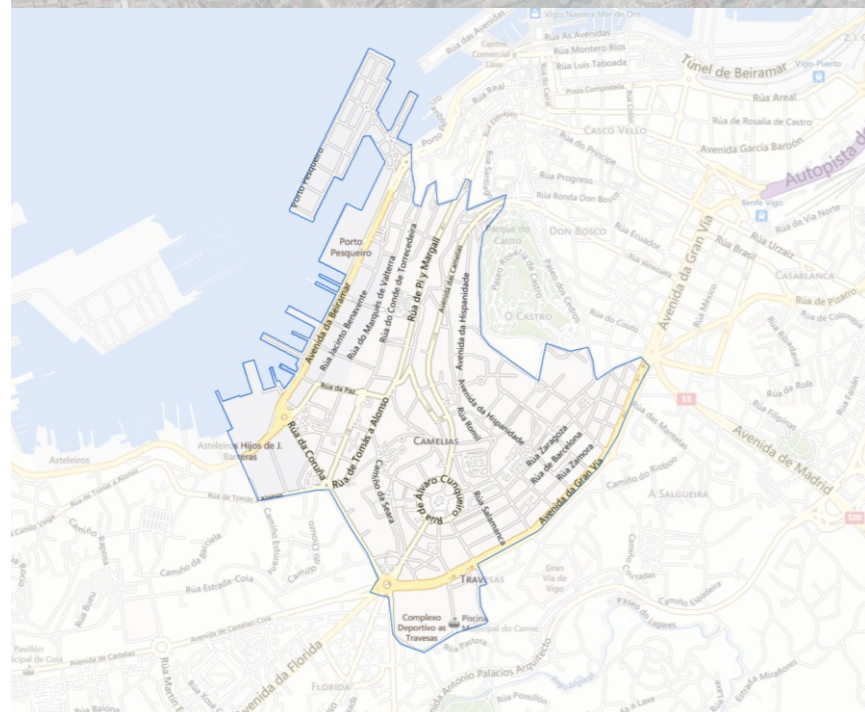


Figura 32. Imágenes identificativas del distrito 3.
Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN.

El distrito 3 de la ciudad de Vigo tiene una superficie de 1.80 Km², y se encuentran en su totalidad dentro del espacio más urbano de la ciudad. Los límites del distrito son al Norte el puerto pesquero y parte de los distritos 1 y 2, en concreto parte del Monte de O Castro y el Barrio del Cura, al Este sus límites son la Gran Vía y La Pastora, al Oeste destaca la Calle Coruña y parte de Tomás Alonso pero su principal linde en este punto cardinal es el borde marítimo.

La franja costera de esta zona está dominada por la actividad industrial, en concreto, el puerto pesquero se encuentra en la zona norte, y los espacios de construcción naval al Sur.

Como se puede observar, gran parte del distrito sigue trazados geométricos, más o menos homogéneos, característicos de zonas de crecimiento planificado. Atendiendo a esta disposición, destacan en la zona Este del distrito calles como Jacinto Benavente, Torrecedira, Tomás Alonso o Pi y Margall.

En la zona central sobresalen la calle Camelias y la Avda de la Hispanidad, y en la franja Este la Calle Zaragoza, Barcelona y Zamora. Cabe también reseñar la existencia en la zona de 2 plazas de bastante importancia dentro de la ciudad, en concreto, Plaza América y Plaza Independencia.

4.2.4 DISTRITO 4

El distrito 4 tiene una superficie de 4 Km², y se trata del último de los distritos incluidos en su totalidad dentro de lo que se ha denominado ámbito prioritario dentro de este estudio.

Los límites de esta zona son al Norte, con espacios portuarios y la Ría de Vigo, al Oeste limita con el Barrio de Alcabre y Navia, al Sur con la zona Franca y al Este con el Parque de Castrelos y el Distrito 3.

Destacan en esta zona la existencia de barrios lo que le confiere un carácter residencial a la zona. Los principales barrios de este distrito son Bouzas, Coia, A Bouza, Balaídos y la Florida. Las principales calles y avenidas dentro de este distrito son, parte de la Avda de Beiramar, la Avda de Castela (principal vía del barrio de Coia), la Avda de la Florida (eje del Barrio de la Florida), la Avda de Balaídos en la que se encuentra el estadio Municipal de fútbol.

También se encuentran encuadradas en este distrito otras calles como parte de la Avda de Castrelos, la calle Tomás Paredes y Tomás Alonso.



Figura 33. Imágenes identificativas del distrito 4.
Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN.



Figura 34. Imagen del Barrio de Coia.
Fuente: Autor, 2014.

4.2.5 DISTRITO 5

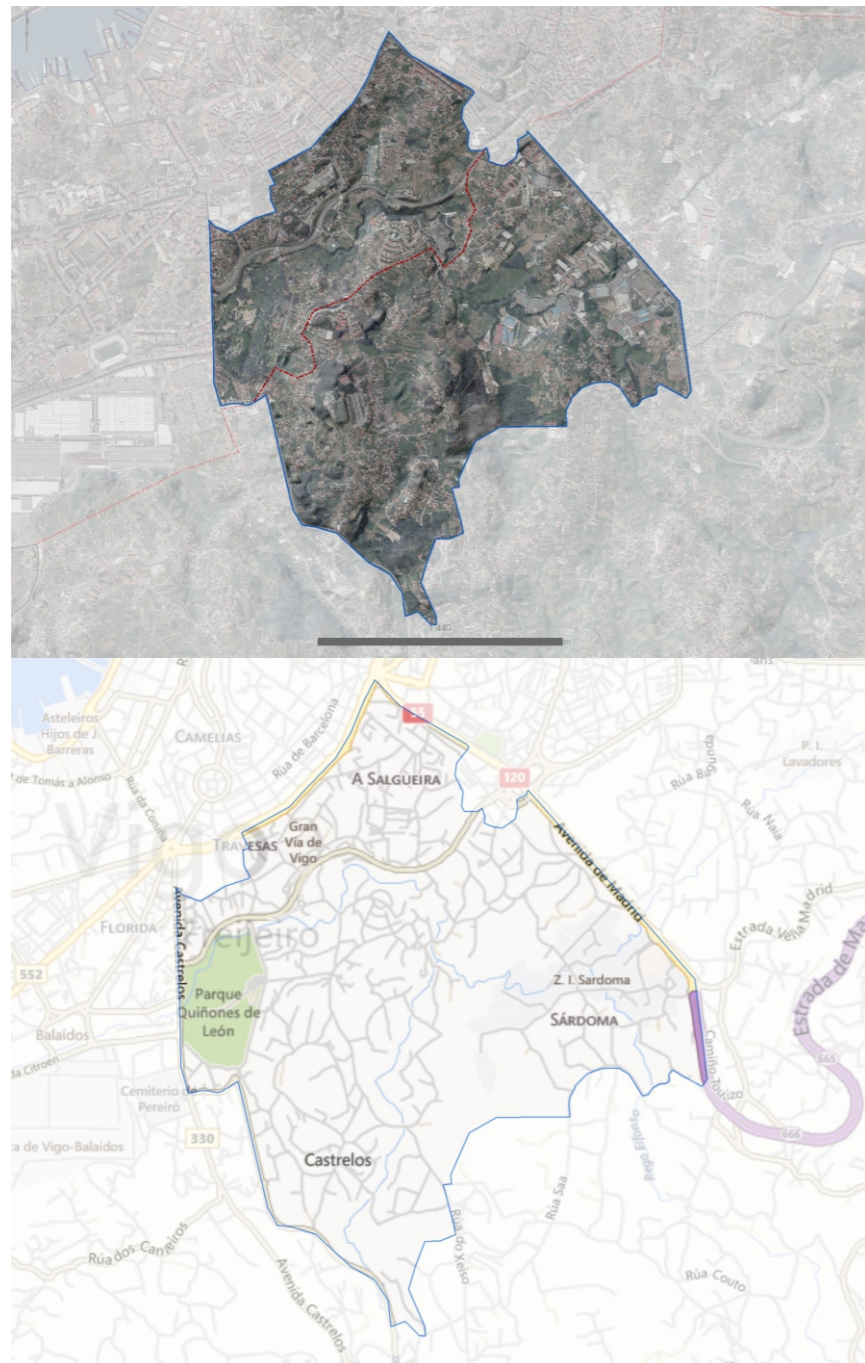


Figura 35. Imágenes identificativas del distrito 5.
Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN.

El distrito 5 tiene una superficie de 5 Km², y en él se encuadran las parroquias de Sardoma y Castrelos.

Se trata de una zona con una importante área de un carácter más rural que las anteriormente citadas. Destacan en esta zona la edificación unifamiliar, y en muchas ocasiones, dispersa, configurando parte de lo que son las afueras de la ciudad.

El principal elemento de esta zona es el parque de Castrelos, con una extensión aproximada de 24 Ha. En este parque se encuentra el Museo Quiñones de León, y el auditorio al aire libre de la ciudad, así como jardines de inspiración francesa y británica, configurando uno de los espacios verdes más destacables de la ciudad.

4.2.7 DISTRITO 6

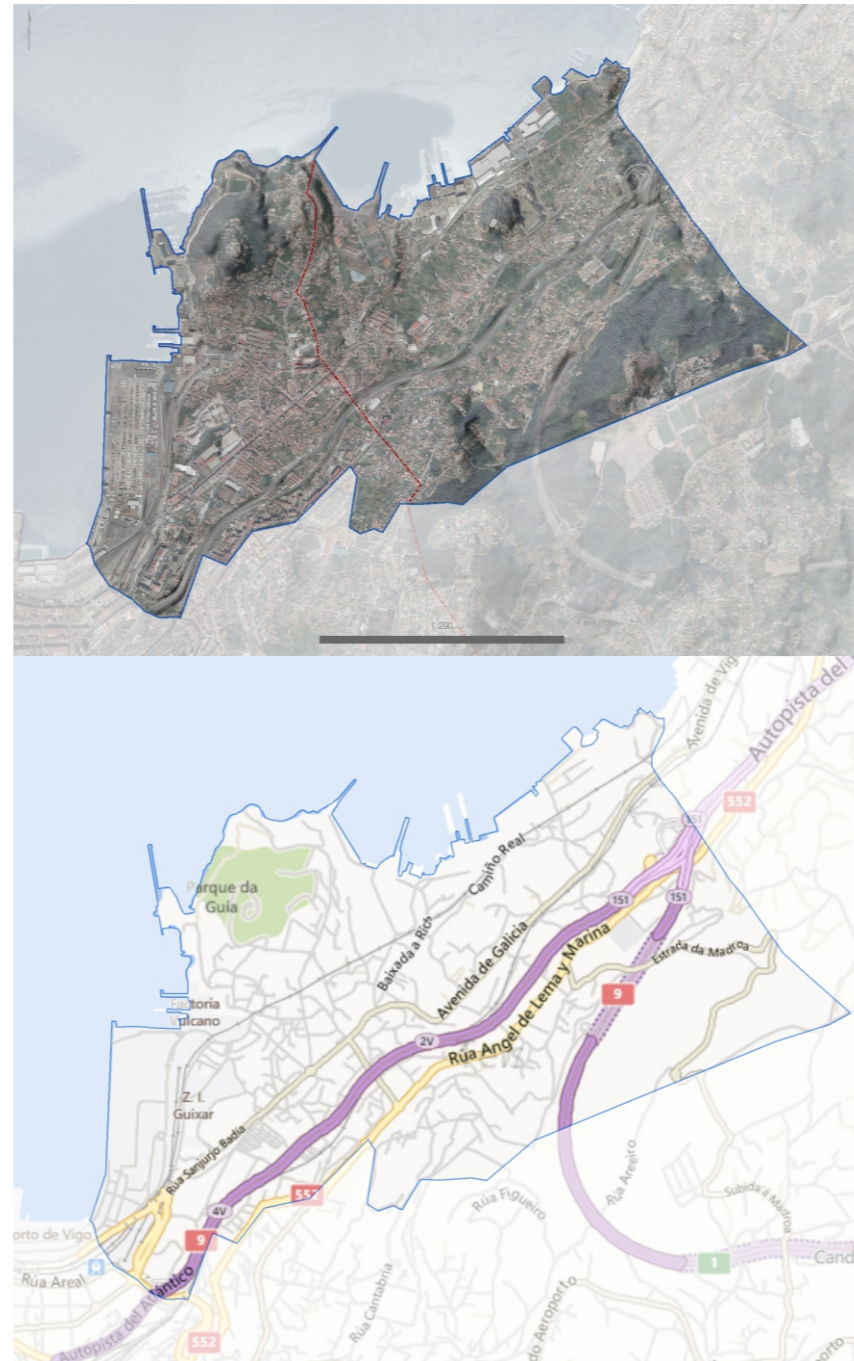


Figura 36. Imágenes identificativas del distrito 6.
Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN.

El distrito 6 tiene una superficie de 5.54 Km², y se encuentra en el límite Este del Concello. Se trata de un espacio periférico de la ciudad en el que destacan los barrios de Guixar y de Teis. Destaca la zona por la fuerte industria naval en la zona de Guixar con factorías como la de Vulcano y la terminal de contenedores del puerto. Al tratarse de un espacio periférico existen elementos de borde provocados por infraestructuras que rompen la zona, de este modo la Autopista AP9 transcurre a lo largo del distrito en dirección suroeste-noreste, dividiendo el distrito en dos partes. Destacan en esta zona dos vías, la Avenida de Galicia y la calle Ángel de Lema, tratándose, en ambos casos, de vías de salida de la ciudad en dirección a Pontevedra.

4.2.7 DISTRITO 7



Figura 37. Imágenes identificativas del distrito 7.
Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN.

El distrito 7 tiene una superficie de 23.17 Km², y comprende las parroquias de Candeán, Cabral y Lavadores. Se trata de un espacio eminentemente rural en el que sólo en la zona de Lavadores, se han generalizado las estructuras urbanas en los últimos años.

Al tratarse de un espacio próximo a la ciudad existen infraestructuras que se imponen en el territorio, destaca en esta zona, el enlace entre la Autopista AP9 y la Autovía A52.

4.2.8 DISTRITO 8

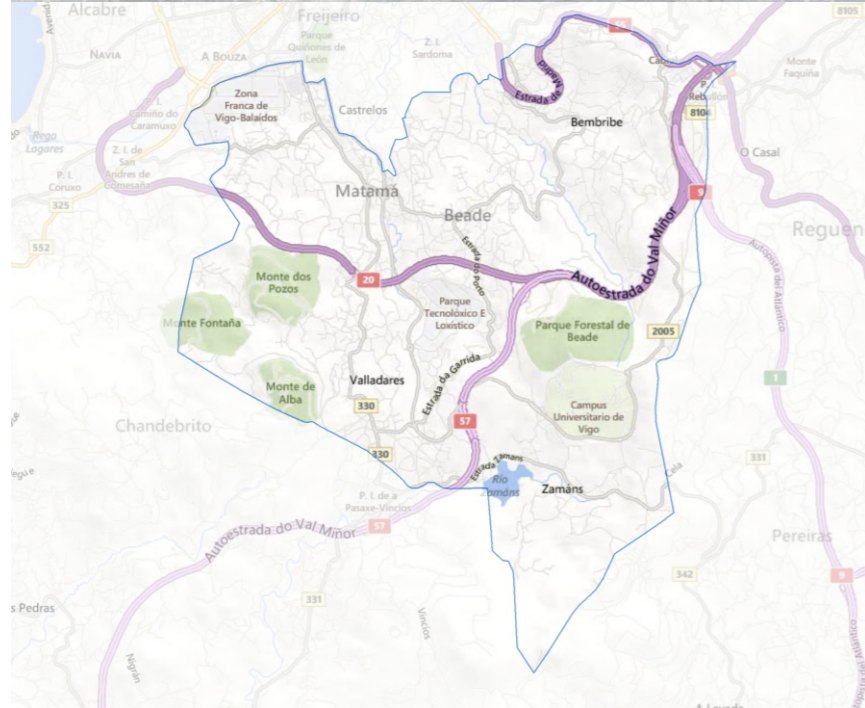


Figura 38. Imágenes identificativas del distrito 8.
Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN.

El distrito 8 tiene una superficie de 40.48 Km², y se encuentran en él las parroquias de Matamá, Bembrive, Beade Zamanes y Valladares.

Al igual que el distrito 7 se trata de un espacio fundamentalmente rural de afuras de la ciudad.

Destaca en la zona el paso de la Autoestrada do Val Miñor y su enlace con la ciudad de Vigo, pero sin duda un elemento fundamental de este distrito es la Zona Franca, creada a finales de los años 50 e inicios de los 60, y dónde se encuentra la factoría de automóviles de Citroën, uno de los referentes de la ciudad de Vigo.

También destaca la zona por sus abundantes zonas verdes en las partes elevadas del territorio con espacios como Monte Fontaña, Monte dos Pozos, Monte Alba y el Parque forestal de Beade.

Finalmente indicar que en la zona Sur del distrito se encuentra el campus de la Universidad de Vigo, en Lagoas Marcosende, situación nada convencional en la que la Universidad se encuentra muy alejada de la ciudad.

4.2.9 DISTRITO 9

El distrito 9 tiene una superficie de 22.87 Km², y allí se encuentran las parroquias de Saianes, Oia, Coruxo, San Andrés de Comesaña, Navia y Alcabre. Se trata del Distrito que define los límites del Concello hacia su zona Oeste. El elemento más importante de esta zona es que en ella se encuentra la franja costera más natural del Concello, con importantes arenales como Samil y O Vao, y otras playas como Canido, Funchiños etc.

La práctica totalidad de este distrito tiene carácter residencial unifamiliar, destacando el prestigio de los espacios cercanos a la costa como ubicación de espacio vivienda. Destaca el pequeño islote situado en la zona norte del distrito, denominado Isla de Toralla, tratándose de uno de los espacios más polémicos de la ciudad y que se comentará en más detalle en otros apartados de este trabajo.

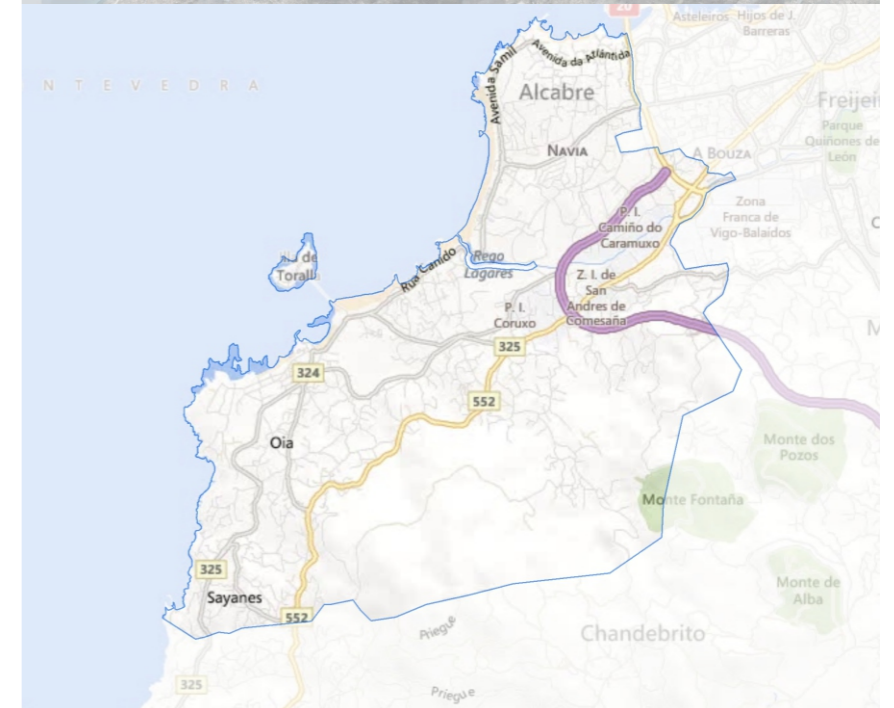


Figura 39. Imágenes identificativas del distrito 9.
Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN.



Figura 40. Imagen de la Playa de O Vao.
Fuente: Autor, 2014.

4.3 LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA CIUDAD DE VIGO

En la ciudad de Vigo existen, en apariencia, diferentes mecanismos y herramientas para facilitar la Participación Ciudadana. Atendiendo a lo expuesto se puede indicar que forma parte del órgano de gobierno la concejalía de Participación Ciudadana y existe en la ciudad de Vigo un Reglamento de Participación Ciudadana. Los principales objetivos del Reglamento de Participación Ciudadana son:

- “Facilitar la más amplia información sobre las actividades y la gestión municipal.
- Facilitar y promover la iniciativa y participación de los vecinos y entidades ciudadanas en la gestión.
- Crear los órganos y mecanismos que garanticen las posibilidades de consultar a los vecinos.
- Fomentar el asociacionismo ciudadano.
- Acercar la Gestión Municipal al ciudadano.
- Garantizar la solidaridad y el equilibrio entre los distintos barrios y parroquias” (Reglamento de Participación ciudadana de Vigo, art 2).

En el propio Estatuto se hace hincapié en la necesidad de inscripción en el Registro de Asociaciones para poder acceder de forma efectiva al sistema de Participación Ciudadana de la ciudad de Vigo. Así se establecen una serie de derechos a las asociaciones y grupos inscritos en el Registro de Asociaciones.

- “Participar en la Gestión Municipal en los términos contemplados en este reglamento.
- Acogerse a los derechos de iniciativa, información o cualquier otro derecho reconocido por la Ley y establecido en el presente Reglamento.
- Proponer a sus propios representantes para todos los órganos que este reglamento contempla para la Participación Ciudadana. El pleno de la corporación ratificará estos representantes beneficiarios de las ayudas técnicas y económicas o de cualquier otro tipo que el Concello pueda ofrecer para el desarrollo y potenciación de sus actividades” (Reglamento de Participación ciudadana de Vigo, art 11).

En el Reglamento de Participación Ciudadana también se indican los deberes del Concello en materia de Participación Ciudadana.

“El Concello informará a los vecinos de su gestión a través de los medios de comunicación social y municipal, y mediante la edición de publicaciones, bandos, tableros, y paneles informativos, la celebración de actos informativos y a través de otros medios que se consideren necesarios. Asimismo se recogerán las opiniones

de los vecinos y entidades a través de campañas de información, debates, asambleas, juntanzas, consultas, y encuestas y sondeos de opinión” (Reglamento de Participación ciudadana de Vigo, art 23).

En el Reglamento se define la iniciativa ciudadana como “las propuestas que presenten los vecinos o entidades cívicas, con suficiente grado de elaboración como para que se ejecuten, y en las que los interesados lleven a cabo, una contribución para su desarrollo”. (Reglamento de Participación ciudadana de Vigo, art 29).

También se refleja en dicho documento el proceso necesario para llevar a cabo una consulta ciudadana, la cual podrá ser realizada unilateralmente por los órganos de poder del Concello, o bien, mediante iniciativa popular para lo cual será necesaria la obtención de firmas, en concreto, un mínimo del 8% del censo total inscrito de la ciudad de Vigo según seza en el artículo 35 de dicho documento..

Asimismo también se indican cuáles deben ser los órganos principales de Participación Ciudadana en la ciudad, destacando los Consejos Municipales y Sectoriales.

Los Consejos Municipales estarán formados por el propio alcalde, un representante de las Asociaciones de Vecinos, un representante del sector afectado y un miembro de cada uno de los partidos políticos representados en la Cámara de la ciudad.

También se indica el mínimo de Consejos Municipales que deberán existir en la ciudad: Urbanismo, Salud, Cultura, Escolar, Deportes, Seguridad, Económico-social, Bienestar Social, Mujer y Medio Ambiente y Juventud.

4.3.1 CONSIDERACIONES PARTICULARES SOBRE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN VIGO.

El Reglamento de Participación Ciudadana de la ciudad de Vigo apuesta por el Asociacionismo como elemento fundamental, obviando casi totalmente a las iniciativas de participación individual o participaciones colectivas no reguladas. Es evidente que dar entrada en los procesos de participación a la iniciativa individual es un proceso más complejo, pero sobre todo, es mucho más arriesgado, puesto que el individuo es más impredecible que el grupo o asociación, que además debe ser inscrito en un registro de asociación previamente.

El Gobierno tiene demasiado poder sobre las Asociaciones y colectivos, puesto que éstas gracias a las subvenciones, dependen en gran modo de los Concellos para poder sobrevivir, este hecho de generar dependencia crea una relación de poder desequilibrada, por lo que, la

iniciativa popular queda dañada.

En cuanto a los mecanismos específicos, sobre los Consejos Municipales, en ellos no existe en sí mismo un verdadero afán de participación e inclusión, más bien parece uno más de los procesos entre técnicos para tomar decisiones, en este caso, con el seudónimo de participación ciudadana.

Otro aspecto reseñable son las innumerables trabas que se le ponen a los ciudadanos para poder participar en la toma de decisiones que no son comparables con las que se le ponen a los poderes; eso sin duda es uno de los mayores problemas que se encuentra en los procesos de información por parte del Concello, en el Reglamento se indica que se recogerán las opiniones de los vecinos y entidades a través de campañas de información, debates, asambleas, juntanzas, consultas y encuestas y sondeos de opinión. Este proceso de información, de existir, no es claro y transparente, no se da conocimiento a la población, por lo que se desinforma en vez de lo contrario.

Si se echa un vistazo a la página web del Concello de Vigo, y en concreto, al apartado dedicado a la Participación Ciudadana, parece que ésta se queda relegada a la mejora de realización de trámites administrativos, cuando en realidad la Participación Ciudadana es algo diferente, mucho más profunda que simplemente facilitar trámites con la Administración Local. El propio Reglamento no indica claramente la participación de la ciudadanía en el órgano decisorio, siendo ambigua al respecto e indicando la posibilidad de veto por parte del Gobierno.

En los últimos días, antes de la entrega del presente trabajo, el Concello de Vigo ha lanzado una app (aplicación para móvil) gratuita, con el fin, de que los ciudadanos de la ciudad puedan enviar de un modo sencillo quejas o consideraciones al Ayuntamiento.

Esta aplicación aprovecha ciertas características de los smartphones para así mejorar la calidad de la documentación recibida, así en la queja o sugerencia se puede enviar un pequeño texto descriptivo de la situación o elemento que suscita la cuestión, y se puede anejar fotografía y coordenadas geográficas de la queja o sugerencia. De este modo, desde el Concello se pueden georreferenciar e incluir la información en bases de datos para gestionarla con facilidad. Este tipo de aplicaciones resulta un gran avance a la hora de acercar el gobierno a los ciudadanos. Siguiendo unos simples pasos se puede colaborar para mejorar la ciudad y hacer saber las sugerencias o quejas de cada individuo. Se trata, por lo tanto, de un avance cualitativo en los procesos de participación ciudadana de la ciudad que afortunadamente ha dado tiempo para incluir en el presente trabajo, y que sin duda mejora un poco la perspectiva ciudadana en la ciudad.

CAPÍTULO 4

ENCUESTAS

4.1. CAMPAÑA DE MUESTREO

Las encuestas son parte fundamental del presente trabajo, de su análisis depende mostrar el carácter participativo de la propuesta, exponiendo los deseos, esperanzas, necesidades, gustos y otros muchos aspectos de la población de la ciudad de Vigo. Asimismo, debe poder permitir adentrarse en el denominado espacio vivido como elemento diferenciador respecto a otras técnicas de análisis dentro del estudio de la ciudad.

Es importante destacar, que los trabajos realizados, y en especial la información obtenida mediante las encuestas, no pretenden plasmar el pensamiento de la ciudadanía viguesa en su totalidad, es decir, el 100% de la población, sino más bien se trata de un indicador de las tendencias de los pensamientos de la población respecto a la serie de preguntas realizadas.

VIGO Estado Vivido

FECHA: _____ N° ENCUESTA: _____

1.- ¿ qué edad tiene?
 15-24 años 25-35 años 36-45 años 46-64 años +65 años

2.- ¿ cual es su género?
 masculino femenino

3.- ¿ cual es su residencia? _____

4.- ¿ cual es su profesión? _____

5.- ¿ cuáles son sus estudios?
 estudios superiores diplomatura o similar estudios de grado medio estudios primarios sin estudios

6.- ¿ tiene usted coche propio? si no
 6b. ¿ conduce habitualmente? si no
 6C. ¿ tiene usted plaza de aparcamiento? si no

7.- ¿ cuantas veces pasa semanalmente por la puerta del sol?
 2 veces día diariamente 2 veces semana 1 vez semana 1 vez cada 15 días 1 vez al mes menos de 1 vez al mes

8.- ¿ cuales son los medios de transporte que utiliza habitualmente?
 a pie autobús taxi bicicleta vehiculo propio motocicleta

9.- ¿ cuál es el recorrido más largo a pie que usted realiza desde su domicilio?. indique dirección, calle o lugar. _____

10.- ¿ qué obra, de las ya realizadas en la ciudad, nunca debería haberse realizado? _____

11.- ¿ en su barrio, prefiere aceras más anchas o mayor número de plazas de aparcamiento? _____

12.- ¿ qué nueva obra, en su opinión, necesita ser realizada en vigo? _____

13.- ¿ cuáles son los 3 lugares a los que suele ir a comprar con mayor frecuencia? indique dirección o reseña identificativa. _____

Figura 41. Imagen de la primera página del cuestionario realizado para la realización de este estudio en el que se encuentran las primeras 13 preguntas del mismo.
 Fuente: Autor, 2014.

La campaña de muestreo para la obtención de datos se realizó entre Mayo y Junio de 2013. Previamente se había realizado un modelo de cuestionario bajo las directrices comentadas en el Capítulo 1 de este estudio denominado Introducción. Se muestra a continuación una imagen que muestra la serie de preguntas incluidas en el cuestionario del trabajo.

Una vez establecido el tamaño de muestreo necesario, y el guión de encuesta a realizar fue el momento de establecer una estrategia para conseguir los objetivos establecidos una vez se habían preparado los cuestionarios. En este sentido, se realizó una pequeña campaña para la obtención de las encuestas de la que se detalla a continuación su estructura. El objetivo de esta planificación fue el de conseguir optimizar la toma de datos y la de cumplir el objetivo de realizar un muestreo que abarcase del mejor modo posible a la ciudadanía de Vigo.

VIGO Estado Vivido

14.- ¿ qué 3 lugares son los que más le gustan de vigo por el día? _____

15.- ¿ qué 3 lugares son los que menos le gustan de vigo por el día? _____

16.- ¿ qué 3 lugares son los que mas le gustan de vigo por la noche? _____

17.- ¿ qué 3 lugares son los que menos le gustan de vigo por la noche? _____

18.- ¿ fuera de su casa, donde pasa usted mayor tiempo de ocio? _____

19.- ¿ si no fuese en su barrio en que otro barrio de la ciudad le gustaría vivir? _____

20.- ¿ que líneas de autobús utiliza con mayor frecuencia? conteste el número que líneas que cree preciso. _____

21.- ¿ cuáles son los 3 lugares a los que usted va mas asiduamente desde su domicilio? indique si va a estos lugares por ocio, trabajo, compras u otro motivo _____

22.- ¿ con que color asocia la zona en la que vive? _____

23.- ¿ con que textura asocia la zona en la que vive? _____

24.- ¿ con que olor asocia la zona en la que vive? _____

25.- ¿ de estos cuatro elementos, que echa en falta en la zona en la que vive?
 oferta de ocio zonas verdes equipamientos espacios comerciales

26.- ¿ que es lo que le hace sentirse mas orgulloso de la ciudad? _____

nota: esta encuesta se realiza para la disertación denominada " la representación del tercer espacio una forma de abordar la cartografía urbana y social. ejemplo práctico Vigo." correspondiente a los estudios de 2º ciclo de arquitectura. la encuesta se realiza respetando el anonimato del encuestado y se comunica a este que los datos de la encuesta se utilizarán únicamente para el trabajo citado con anterioridad.

Figura 42. Imagen de la segunda página del cuestionario realizado para la realización de este estudio en el que se encuentran las preguntas de la 14 a la 26 y última..
 Fuente: Autor, 2014.

La estrategia se basaba en 3 aspectos:

- Cadena de amigos.
- Grupos o colectivos.
- Centros de distribución.

Cadena de amigos: La idea se basaba en establecer a amigos como distribuidores de encuestas en sus círculos de amistades. Este sistema resultaba muy útil pero tenía un inconveniente bastante importante, puesto que se trataba de grupos de edad encuestados con la misma edad, y que además compartían una serie de aspectos con similares características, tales como los estudios, intereses, condición económica etc. Por este motivo, una vez alcanzado un número aproximado a 50 encuestas se decidió interrumpir esta fuente de información para evitar una "contaminación" excesiva de este colectivo dentro de los trabajos. De este modo, se intentó paliar el peso que un entorno cercano podría tener dentro del conjunto a estudiar.

Grupos o colectivos: Durante la realización de los trabajos de campo para la obtención de las encuestas se percibió la necesidad de cubrir grupos de edad de los que apenas se estaba obteniendo información, en concreto esos grupos eran, las personas de entre 15-24 años de edad y las que tenían una edad superior a 65 años. Por lo tanto, se necesitaba buscar información en las zonas que conformaban los extremos dentro de los grupos de edad objeto de estudio.

Para conseguir información de estos grupos se decidieron realizar las siguientes operaciones; por un lado para conseguir información sobre mayores de 65 años se decidió visitar un centro de día y solicitar ayuda a las personas directamente, y por otro lado, para obtener información de los menores de 25 años se decidió aprovechar un trabajo de Actividades correspondiente a este mismo proyecto, a realizar en un centro educativo con alumnos comprendidos entre los grupos de edad requeridos (Capítulo 6 del presente trabajo).

Con los mayores de 65 años no fue muy sencillo conseguir la colaboración, puesto que en ciertas preguntas se sentían intimidados; en cambio con los menores de 25 fue bastante sencillo obtener el número de encuestas esperado.

Mediante este sistema se obtuvieron alrededor de 30 cuestionarios cumplimentados.

Centros de distribución: Este sistema se basaba en dejar ciertos cuestionarios en bares, pubs, centros culturales, asociaciones etc, para que fuesen cumplimentados por personas a discreción. Con esto se pretendía ampliar la gama de población que podía integrarse en el trabajo. Por este método se obtuvieron alrededor de 30 cuestionarios.

4.2. RESULTADOS GENERALES DE LA CAMPAÑA

Dentro del cuestionario a cumplimentar existían 6 preguntas, en concreto las primeras, que se referían a aspectos generales y de identificación del individuo. Son estos datos los que se describen a continuación.

El total de encuestados fue de 109, lo que supone un error probable de $\pm 9.58\%$ con un nivel de confianza del 95% en $p=q$, como ya habíamos comentado anteriormente. De los encuestados, 56 de ellos fueron hombres y 49 mujeres, lo que supone un 51% y 49%.

En cuanto a la distribución de edad de la población, en el propio cuestionario se clasificó a la misma en 5 grupos de edad diferenciados, el primero comprendido entre los 15-24 años de edad, el segundo de 25-35 años de edad, el tercero de 36-45 años de edad, el cuarto de 46-64 años de edad y el quinto y último con mayores de 65 años de edad.

En cuanto a la distribución espacial de la muestra realizada 87 de los encuestados viven en un entorno urbano y 22 en una zona periférica a la ciudad con características más rurales.

Atendiendo a la profesión de los encuestados, ésta se muestra de lo más diverso, existiendo desde personas en situación de desempleo, limpiadoras, mecánicos, profesores, jubilados, ingenieros, farmacéuticos, administrativos, dependientes, abogados, amas de casa, estudiantes, funcionarios, periodistas etc. Es decir, una amalgama de profesiones y situaciones de muy difícil simplificación para reclasificar en grupos y así simplificar los resultados; afortunadamente en la pregunta cinco del cuestionario, se solicitaba especificar el nivel de estudios alcanzado pudiendo optar por personas sin estudios, estudios primarios, estudios secundarios, diplomatura o similar y estudios superiores. Por el motivo anteriormente

expuesto la cuestión sobre la profesión del encuestado no se utilizará en el trabajo debido a su muy compleja simplificación.

En cuanto a la cuestión sobre el nivel de estudios de los encuestados, el 0.91% indicaron que no tenían ningún tipo de estudios, el 7.34% estudios primarios, el 30.27% estudios secundarios, el 8.26% diplomatura o similar y el 53.21% estudios superiores.

La sexta y última pregunta del bloque genérico de preguntas, se dividía en 3 pequeñas subpreguntas en las que se requería respuesta afirmativa o negativa. Por un lado, se preguntaba si el encuestado tenía coche, por otro si conducía habitualmente, y finalmente, si tenía plaza de aparcamiento propia o no.

En cuanto a la primera de las cuestiones, la respuesta fue mayoritariamente que los encuestados tenían vehículo, en concreto, 76 de ellos contestaron afirmativamente lo que supone un 69.72%, un 29.36% respondió negativamente, es decir, no tienen vehículo propio, y 1 persona lo que supone un 0.91% no contestó a esta pregunta.

En la segunda de las cuestiones planteadas, un 79.82% indicaron que conducían habitualmente, un 18.35% respondieron que no conducían habitualmente, y dos de las personas encuestadas lo que supone 1.83% no respondieron a esta pregunta.

En cuanto a la tercera de las cuestiones suscitadas dentro de la pregunta sexta del cuestionario, un 63.30% contestaron que poseían plaza de aparcamiento, un 34.86% respondieron que no tenían plaza de aparcamiento propia y un 1.84% no respondió a esta pregunta.

De la última pregunta se pueden desprender una serie de consideraciones interesantes, por ejemplo que el automóvil es un elemento fundamental dentro del conjunto de la sociedad viguesa, puesto que casi un 70% tiene vehículo propio y este porcentaje asciende hasta prácticamente un 80% en el caso de conducir habitualmente, lo que supone un muy alto porcentaje de población involucrada en la movilidad mediante vehículo privado.

Con toda la información de las encuestas se ha obtenido un universo paralelo de encuesta con "similares" características, dentro de lo posible, al conjunto de la ciudadanía viguesa.

Cabe también destacar ciertos aspectos de las primeras preguntas, tales como el hecho del elevado porcentaje de personas con estudios superiores. Este hecho no refleja fielmente la realidad de la ciudad, si bien, es reconocible que existe un amplio porcentaje de población con estudios superiores, no se aproxima al obtenido en las encuestas; por otro lado es posible que en esta pregunta exista un amplio porcentaje de respuestas erróneas, es decir, se ha mentido a la hora de contestar el cuestionario.

Este hecho revela que en ciertos aspectos personales se dispara la probabilidad e incertidumbre en la veracidad de las respuestas. Por este motivo, en el cuestionario se ha hecho hincapié en la inocuidad de las preguntas evitando en lo posible adentrarse en aspectos que pudiesen intimidar las personas participantes, de hecho en preguntas que podían resultar comprometidas como por ejemplo, el lugar de residencia de los encuestados, se subrayó que no era preciso indicar el número ni piso de la residencia, sólo el nombre de la calle, de este modo se evitó una intromisión excesiva que pudiese inducir a responder con una respuesta falsa.

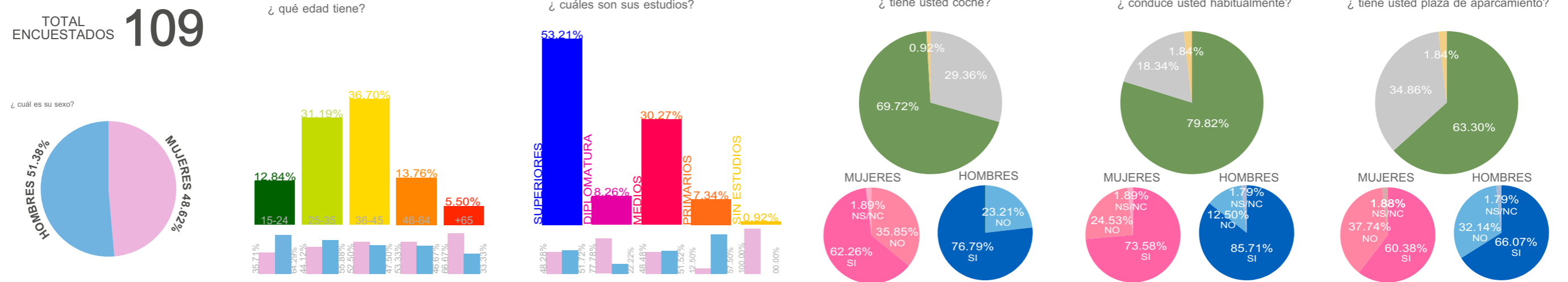


Figura 43. Gráficas en la que se muestran los resultados de las preguntas genéricas realizadas en los cuestionarios, en concreto las 6 primeras preguntas.

Fuente: Autor, 2014.

4.3. RESPUESTAS A LAS PREGUNTAS SUSCITADAS RESPECTO A LA CIUDAD DE VIGO

En este apartado del trabajo se muestran los resultados obtenidos mediante las encuestas, que como ya se ha comentado son parte fundamental del presente documento. Es preciso comentar que se mostrarán mapas y/o gráficas con el fin de facilitar la comprensión de los resultados. La utilización de una u otra técnica, o la combinación de ambas quedará supeditada al tipo de pregunta realizada pudiendo emplearse la que se crea más adecuada para tal fin.

En primer lugar, se examinarán las preguntas de la séptima a la vigésimo sexta del cuestionario. Todas las preguntas tienen una componente social muy acentuada, puesto que,

al fin y al cabo, se trata de un trabajo sobre la ciudad de Vigo, sobre cómo vivimos, cómo nos movemos, cómo entendemos la ciudad y cómo deseamos que sea la ciudad.

Si analizamos las preguntas realizadas se pueden apreciar 3 grupos diferenciados; por una parte existiría un bloque de preguntas con un carácter social muy marcado, donde se pretende indagar sobre el modo en que los habitantes de la ciudad se mueven, añadiendo también en algunas de las preguntas otra incógnita como es el tiempo, generando, por lo tanto, una variable espacio-tiempo-sociedad, aproximándose de este modo al espacio vivido.

Otro grupo de preguntas pretende indagar sobre algunas de las polémicas suscitadas en la ciudad de Vigo, como pueden ser obras realizadas, humanizaciones etc.. Esta parte tiene una fuerte componente de opinión, y en ella, se pretende entender las polémicas suscitadas y las diferentes opiniones de cada uno de los grupos implicados.

Por último, existen un bloque de preguntas de carácter perceptivo, es decir, sobre como percibimos la ciudad; en esta pregunta se incluyen aspectos sensoriales para observar las apreciaciones de los individuos sobre ciertos aspectos sensitivos, o bien, sobre aspectos emocionales, o incluso, sobre carencias de la propia ciudad.

Parece oportuno aclarar que el término humanización se emplea para identificar los espacios que han sido objeto de intervención municipal, y que como aspecto más destacado, han sido peatonalizados, o se han impuesto importantes restricciones al tráfico. Humanización es un término bastante local y único de la ciudad de Vigo, puesto que en otros muchos lugares de España no se entiende este término, hecho por el cual parece importante explicar.

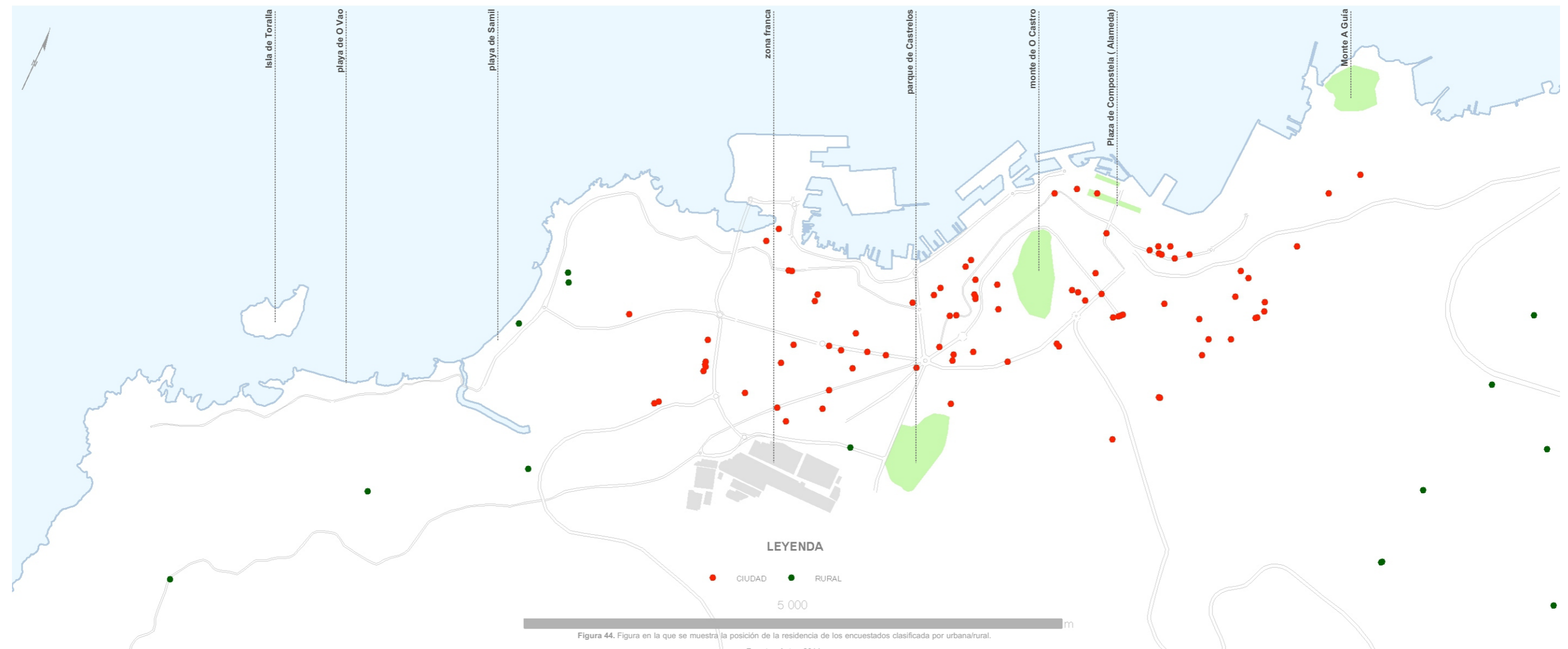


Figura 44. Figura en la que se muestra la posición de la residencia de los encuestados clasificada por urbana/rural.

Fuente: Autor, 2014.

4.3.1. BLOQUE DE PREGUNTAS SOBRE ASPECTOS POLÉMICOS EN LA CIUDAD DE VIGO.

Se encuadran en este grupo las preguntas 10, 11 y 12 del cuestionario.

PREGUNTA 10. ¿QUÉ OBRA, DE LAS YA REALIZADAS, NUNCA DEBERÍA HABERSE REALIZADO?

Esta pregunta tenía la intención de ser un bloque abierto en el que el encuestado podría exponer las actuaciones u obras que, a su parecer, por uno u otro motivo, no deberían tener cabida dentro de la ciudad de Vigo. Atendiendo a esta intención de crear un espacio abierto de debate se optó porque cada encuestado podría dar hasta un máximo de 5 respuestas.

De este modo se recogieron un total de 152 respuestas sobre un total de 99 encuestados con respuestas reconocidas como válidas, puesto que 10 de ellos declinaron responder a esta pregunta.

El lugar con mayor desaprobación de la ciudad es el CC. A Laxe situado en la zona del Arenal y uno de las obras correspondientes al proyecto Abrir Vigo al Mar, en total un 15.49% de las respuestas indicaron este espacio de la ciudad como la obra que jamás debería haber sido realizada.

La oposición al Proyecto Abrir Vigo al Mar se incrementa sustancialmente cuando incluimos otra serie de proyectos de este importante Plan, como los edificios centrales de la Xunta de Galicia y el Auditorio de la ciudad.

A continuación, en orden decreciente de desaprobación se encuentra el grupo de obras realizadas en el frente costero de la ciudad, y en especial, en las zonas próximas a las playas de la ciudad. En este grupo se encuentran el Paseo de Samil, la torre de Toralla y el Verbum.

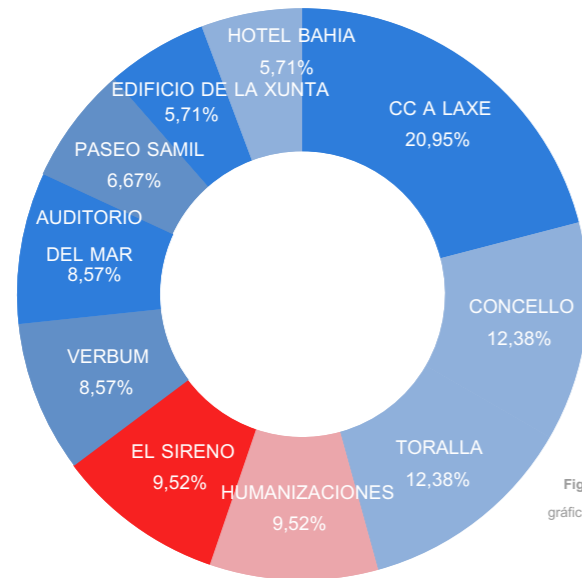


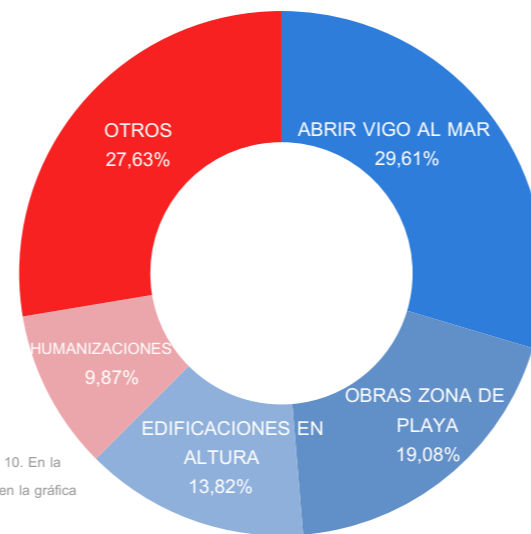
Figura 45. Gráfica en la que se muestran los resultados de la pregunta 10. En la gráfica de la izquierda se muestra el resultado general de la pregunta, y en la gráfica de la derecha se reclasifica la respuesta por grupos.
Fuente: Autor, 2014.

Cabe destacar que la oposición a los procesos de antropización del entorno de las playas de la ciudad de Vigo ha tenido respuesta por parte de las instituciones, y de este modo se han tomado medidas para paliar los efectos de este proceso urbanizador como la recuperación del espacio arenal de la playa de O Vao, y el proyecto para recuperar el arenal de Samil en el que se incluirá la demolición del actual paseo y de las edificaciones e infraestructuras existentes. Desgraciadamente, en otras actuaciones no se ha tenido la misma sensibilidad por parte de las Administraciones.

Finalmente también llama la atención, las humanizaciones dentro de la ciudad. En este sentido cabe reseñar que en la última década se ha emprendido por parte de los responsables del Concello de Vigo una importante cantidad de obras de humanización en las que normalmente se incluyen restricciones parciales o totales al tráfico y eliminación de plazas de aparcamiento. El hecho de incidir en la estructura vial de la ciudad ha suscitado gran controversia dentro del conjunto de la sociedad, y de hecho, en este propio trabajo se han realizado preguntas para analizar este fenómeno dentro de la ciudad de Vigo. Recuérdese que casi el 80% de los vigueses conduce habitualmente.

Con esta pregunta queda claro que la ciudadanía se preocupa por los aspectos urbanísticos, se demuestra que existe interés por la forma, funcionamiento y estética de la ciudad, y principalmente por los espacios públicos, por lo tanto, la sociedad tiene una visión sobre su actual ciudad, y posiblemente otra de lo que desea como futuro.

Como aspecto negativo, se encuentra la excesiva dependencia de la noticia, de lo novedoso, de la moda. La gran mayoría de los espacios y lugares presentes en esta respuesta se tratan de forma periódica y casi cotidiana en la prensa y televisión de la ciudad. En la encuesta no ha existido ninguna referencia a los apartamentos de Castrelos o a los de Samil, que con casi toda seguridad, habrían sido de los más nombrados en otro espacio de tiempo, lo que muestra a una sociedad pendiente de la actualidad que tiene un escaso horizonte temporal de percepción, es decir, olvida rápidamente ciertos aspectos sobre la ciudad.



Este hecho de asumir obras y/o actuaciones con el paso del tiempo es muy interesante, y por un lado muestra el poder de los medios de comunicación y los mensajes políticos, y por otro lado también los cambios en los gustos e inclinaciones de las personas.

ABRIR VIGO AL MAR



OBRAS EN ZONA DE PLAYA



EDIFICACIONES EN ALTURA



HUMANIZACIONES



Figura 46. Imágenes de los espacios que jamás deberían haberse realizado en la ciudad de Vigo.
Fuente: Autor, 2014.

PREGUNTA 11. ¿EN SU BARRIO PREFIERE, ACERAS MÁS ANCHAS O MAYOR NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO?

Como ya se ha comentado anteriormente en este texto, existe un gran debate en la ciudad sobre las humanizaciones emprendidas por parte de las administraciones públicas. Por este motivo se incluyeron ciertas cuestiones dentro de este estudio para poder analizar la situación y conflicto sobre esta cuestión.

De los resultados iniciales se extrae que existen dos bloques enfrentados con casi igual número de personas que prefieren una u otra opción; por otro lado, también inicialmente, llama la atención el alto número de personas que no opina sobre esta cuestión, este hecho resulta relevante puesto que la polémica hace que un porcentaje ciertamente significativo de la población no tome partido por ninguna de las opciones.

Si analizamos más en pormenor, nos encontramos con ciertas situaciones que, a priori, resultarían extrañas; por un lado los hombres prefieren aceras más anchas que mayor número de plazas de aparcamiento, en cambio, en el caso de las mujeres la posición se invierte; de todos modos se trata de porcentajes con leves diferencias como se puede apreciar en la figura anexa; pero esto no es todo, si no que si analizamos las personas que tienen vehículo y las comparamos con las que no tienen vehículo la situación es similar, prefiriendo mayor ancho de aceras las personas con vehículo y mayor número de plazas de aparcamiento las personas que no tienen vehículo.

Esta situación continúa siendo igual en el caso de personas que conducen habitualmente o no, e incluso en el grupo de personas que poseen plaza de aparcamiento o no, tal y como se aprecia en los diferentes gráficos representados.

Todo esto resultaría a priori poco probable, pero sin duda lo más extraño, es que si analizamos a las personas que normalmente se desplazan a pie por la ciudad éstos prefieren mayor número de plazas de aparcamiento respecto a aceras más anchas.

Evidentemente los resultados no han sido los esperados antes de realizar la encuesta. Por lo general, se esperaba que las personas que utilizaban vehículo de forma asidua prefiriesen mayor número de plazas de aparcamiento, y en cambio los resultados han sido opuestos prefiriendo esta opción las personas que carecen de vehículo.

Además tendemos a pensar que las mujeres se sensibilizan más con las humanizaciones de la ciudad y en cambio, prefieren mayor número de plazas de aparcamiento respecto a los hombres.

Si analizamos inicialmente lo sucedido no parece muy normal lo recogido en la encuesta, pero si pensamos en ciertos aspectos psicológicos del ser humano como el sentimiento de culpa o el deseo de quedar bien, podemos comenzar a entender en cierto modo parte de las respuestas, pero quizás lo más relevante es que la encuesta posiblemente en este apartado está fuertemente influenciada por aspectos políticos lo que hace difícil una comprensión útil, pero sin duda lo que resulta evidente, es que existe una fractura y controversia en este aspecto dentro de la sociedad viguesa, tal y como sucede en otros aspectos, como la propia política.

Otro argumento para poder entender esta cuestión es, tal y como se comentó en el Encuadramiento Teórico, es la ciudad real contra la ciudad oficial, los estereotipos que se graban en la ciudadanía y se perpetúan en ella no siendo reflejo de la realidad de la misma.

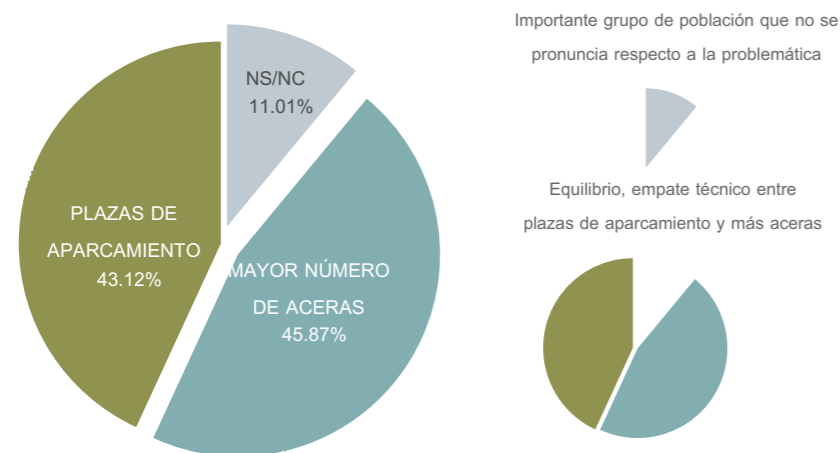
Esta cuestión sobre las plazas de aparcamiento y las aceras no es trivial, sino todo lo contrario, se trata de uno de los aspectos vitales de la ciudad y que más preocupa a los ciudadanos, se habla de la espacialidad; somos seres espaciales desde tiempos inmemoriales y hemos ido acrecentando nuestro ánimo espacial a lo largo de los tiempos, normalmente promovido por la creación de inventos que podían desplazarse por alguno de los medios (aire, tierra y mar). Esta cuestión es crítica puesto que muestra la base de ciudad que pretendemos en cuanto a nuestras razones de espacialidad, hecho que comentaremos más detalladamente en otros apartados de este trabajo.

Ante este tipo de ciudad actual que se ha construido por y para el coche, para el desarrollo del transporte privado, ha nacido en contraposición una línea de pensamiento totalmente opuesta, en la que se apuesta por los valores de la vuelta a la escala humana y la ciudad para los peatones. En este sentido Jan Gehl, arquitecto y urbanista danés es su máximo exponente con libros como Cities for People, y actuaciones tan relevantes como la peatonalización de Times Square en Nueva York. Gehl comenta:

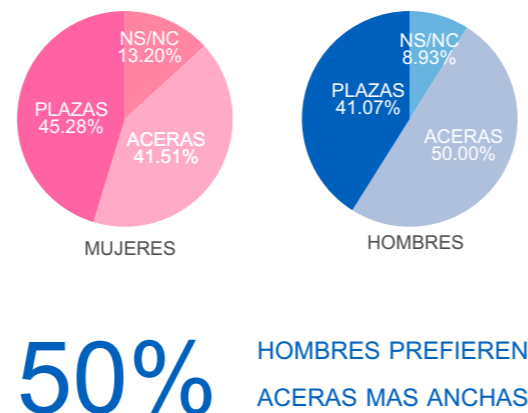
"We need to get more people to walk because it is good in every sense: it makes a city more vibrant, more safe, more sustainable and healthier. That is positive, but it is actually also the cheapest policy because it is less expensive to invest in design on a human scale than in infrastructure for cars. And we also benefit from lower healthcare costs," (Gehl, 2012).

Los efectos positivos de esta tendencia son claros pero la ciudadanía muestra recelos ¿Por qué?. ¿Se trata del miedo inducido a que la ciudad sin vehículos no funciona?, ¿la ciudad o la vida de las personas sin vehículos es un caos y nunca será organizada?. Es posible que se trate de una estrategia de la ciudad oficialista, bien sea inducida la teoría por el poder público o privados.

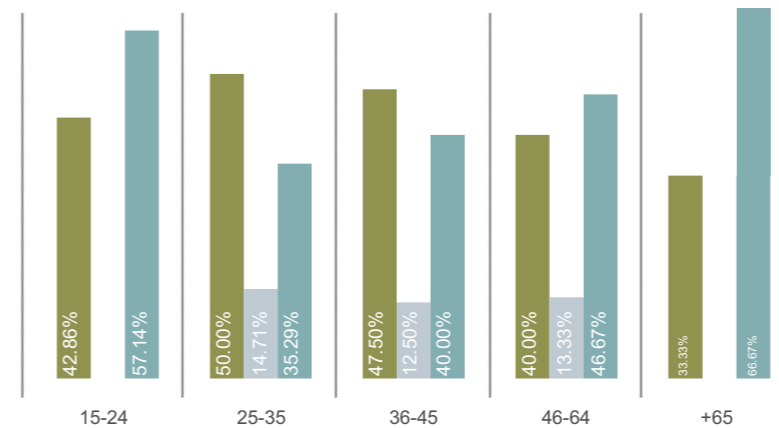
¿ En su barrio prefiere, aceras más anchas o mayor número de plazas de aparcamiento?



Distribución por sexos



¿ Distribución por edades entre y preferencia entre plazas de aparcamiento y aceras?



Distribución entre personas que conducen habitualmente o no conducen habitualmente

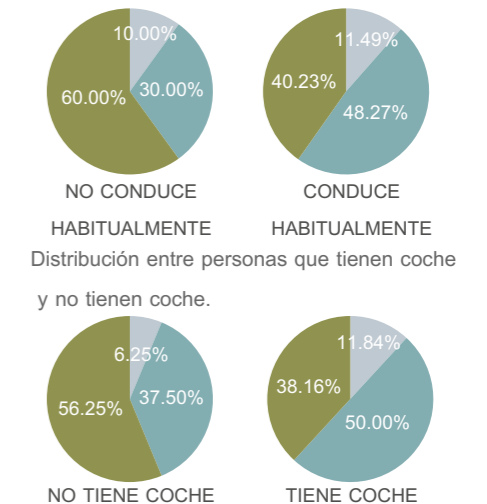


Figura 47. Gráficas en las que se muestran los resultados de la pregunta número 11.

Fuente: Autor, 2014.

PREGUNTA 12. ¿QUÉ NUEVA OBRA, EN SU OPINIÓN, NECESITA SER REALIZADA EN VIGO?

Esta pregunta resultó ser una carta abierta a las demandas de los ciudadanos, a lo que creen que necesita la ciudad o simplemente una petición individual subjetiva.

Los resultados muestran la importancia de las infraestructuras de comunicación en la ciudad, de este modo, una gran parte de los encuestados muestran su preocupación por estos aspectos alcanzando un 26.61% de las encuestas. Entre las peticiones referidas a este aspecto más demandadas destacan la petición de carriles bici y la de un metro ligero para la ciudad.

Se retoma la importancia de lo espacial y del transporte, de cómo nos desplazamos y de su creciente importancia dentro de la ciudad.

Este hecho es significativo, recuérdese por ejemplo la pregunta 10 del cuestionario, ¿QUÉ OBRA, DE LAS YA REALIZADAS, NUNCA DEBERÍA HABERSE REALIZADO?. En esta pregunta los temas espaciales resultaron poco relevantes, apenas se criticaban sólo los procesos de humanización, y pequeñas infraestructuras como glorietas y enlaces; sólo una infraestructura de 1º orden fue comentada (la circunvalación), lo que indica que los individuos otorgan un importante grado de importancia a espacialidad, la creen necesaria e importante, y se asume que para la ejecución de estas infraestructuras sea necesario realizar daños de tipo ambiental, paisajístico o de otra índole, que la población no está dispuesta a soportar en otros aspectos referentes a la ciudad, como su arquitectura y servicios. También por este motivo, podría entenderse el rechazo a los procesos de peatonalización de la ciudad (humanización), puesto que con ellos se pierden flujos de comunicación móvil, entendiendo móvil por espacio utilizado por vehículos.

Otros aspectos que se muestran con cierta repetición son la necesidad de servicios como el de un nuevo hospital y espacios de recreo.

Los servicios e infraestructuras de servicios son siempre una demanda de las ciudades; no es difícil encontrar en un periódico de tirada nacional o regional un artículo con peticiones ciudadanas al respecto. Se trata de una necesidad básica de las poblaciones, éstas entienden este tipo de infraestructuras como elementos básicos de su supervivencia, como elementos sin los cuales sería imposible avanzar con el fenómeno ciudad, y en gran modo, es una verdad rotunda y sin apenas posible disputa.

Finalmente, indicar la Rehabilitación del Casco Vello de la ciudad como uno de las obras pendientes de la ciudad.

El Casco Vello es un tema de debate dentro de la ciudad de Vigo, se han realizado grandes proyectos e inversiones con el fin de reformar su aspecto y mejorar las condiciones para las personas que viven allí, o simplemente pasean, o utilizan el espacio urbano de la zona. Tras

muchos años de trabajos, comienza a haber un creciente interés por una parte de la ciudadanía, mientras que otra parte de la misma siente recelo de la zona, posiblemente inducida por su historia; de todos modos el Casco Vello será analizado con mayor profundidad en otros apartados del presente trabajo.

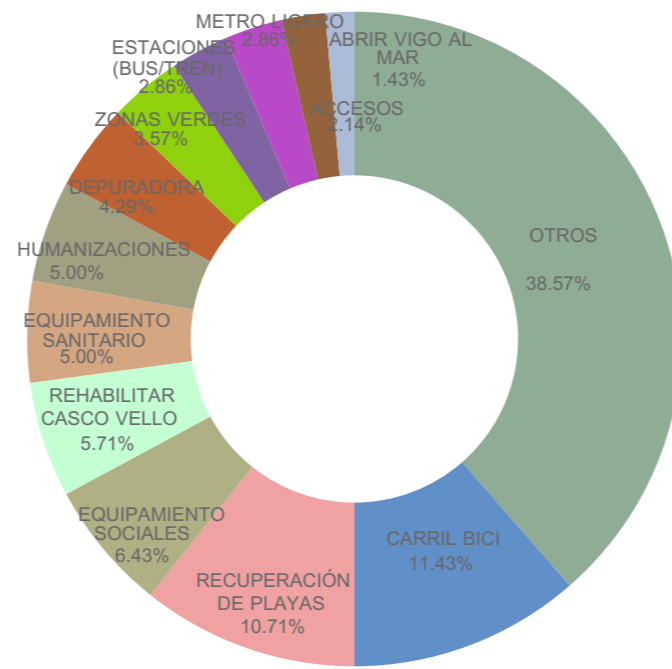


Figura 48. Gráficas en las que se muestran los resultados de la pregunta número 11.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 49. Imagen virtual del futuro nuevo hospital de la ciudad de Vigo.
Fuente: www.farodevigo.es.



Figura 50. Imagen virtual de la nueva estación de ferrocarril de alta velocidad proyectada para la ciudad de Vigo.
Fuente: www.farodevigo.es.



Figura 51. Imagen de espacio rehabilitado dentro del Casco Vello de Vigo.
Fuente: Autor, 2014.

4.3.2. BLOQUE DE PREGUNTAS SOBRE ASPECTOS ESPACIO TEMPORALES DE LA CIUDAD DE VIGO.

En este apartado se encuentran las preguntas 7, 8 y 9, y las preguntas de la 13 a la 21 del cuestionario realizado.

En nuestro mundo tendemos a pensar que los vehículos otorgan un amplio grado de libertad y una capacidad de movilidad muy elevada. En cierto modo, esta creencia es cierta, nos desplazamos con gran velocidad entre ciudades gracias a vías de comunicación de alta capacidad, en pequeños núcleos podemos desplazarnos sin problemas, incluso en algunos momentos en las grandes ciudades el vehículo a motor puede ser una buena opción de desplazamiento.

En contraposición a la ciudad por y para los vehículos se encuentra una visión más humana de la espacialidad que busca reencontrar un equilibrio y una escala más humana, intentando que el peatón gane protagonismo dentro del espacio público. Estas dos visiones tan enfrentadas son el paradigma de la ciudad actual y uno de los objetivos de estudio de este proyecto.

PREGUNTA 7.¿CUANTAS VECES PASA SEMANALMENTE POR LA PUERTA DEL SOL?

La Puerta del Sol en la ciudad de Vigo es reconocida como el punto central o punto cero de la ciudad, se trata del espacio más transitado por los vigueses y del elemento reconocido como centro históricamente de la ciudad.

Las ciudades siempre poseen elementos centrales que se comportan como hitos en los que confluye gran cantidad de gente, el caso de Vigo no es diferente, y así se puede entender la zona de la Puerta del Sol como punto 0 de la ciudad, sólo cabe echar un vistazo al plano de líneas de autobús urbano y podemos observar como la gran mayoría de líneas concentran su paso por las zonas próximas a Puerta del Sol.

Reconocida la Puerta del Sol como elemento o hito central, la pregunta del número de veces que pasa por la Puerta del Sol, tiene una intención clara y es la de verificar el grado de centralidad de la ciudad de Vigo, se pretende entender el comportamiento de los ciudadanos y de la propia ciudad.

De este modo, podemos observar a primera vista dos situaciones interesantes, por un lado 2/3 partes de los ciudadanos de la ciudad pasan al menos 1 vez cada 15 días por la zona de Sol, hecho que no hace sino justificar el hecho de elemento central, en cambio si analizamos cada segmento observamos que existen un equilibrio muy grande entre todo el abanico de posibles respuestas desde personas que pasan diariamente, semanalmente, quincenalmente, mensualmente o menos de 1 vez al mes. Este hecho implica que aun tratándose de un elemento central existe una divergencia muy grande en el uso o tránsito de la zona.

Por este motivo, se ha analizado la distancia de los encuestados entre su domicilio y la Puerta del Sol, constatando la relación directa entre distancia y frecuencia de paso por Sol, este hecho indica que la centralidad de la ciudad de Vigo no es muy elevada, puesto que tras una distancia o radio de acción limitado pierde gran parte de su influencia, tal y como se muestra en la figura anexa.

Esta centralidad seguramente estará suavizada por la existencia de nuevos elementos centrales que han emergido en la ciudad, quitando protagonismo a la zona centro que históricamente había prevalecido como hito o centro de afluencia masiva de la población, como espacio público por excelencia de la ciudad tradicional. Estas nuevas tendencias al policentrismo y falta de centralidad se expondrán en más detalle en otros apartados de este capítulo.

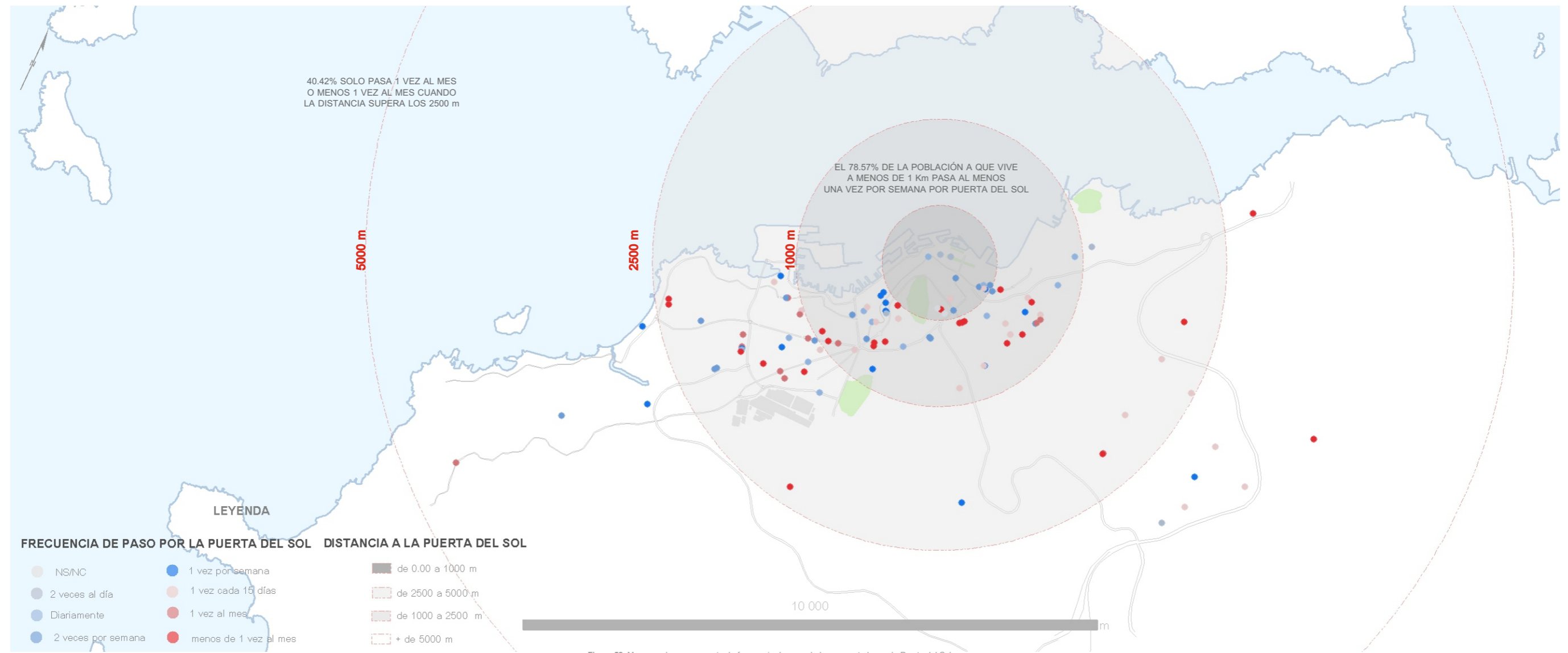


Figura 52. Mapa en el que se muestra la frecuencia de paso de los encuestados en la Puerta del Sol.

Fuente: Autor, 2014.



Figura 53. Mapa en el que se muestra la frecuencia de paso de los encuestados por la Puerta del Sol subdivida por cada posible respuesta suscitada.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 54. Imágenes de la Puerta del Sol en la ciudad de Vigo.
Fuente: Autor, 2014.

PREGUNTA 8.¿CUÁLES SON LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE UTILIZA NORMALMENTE?

El transporte se ha convertido en uno de los aspectos más importante de la ciudad, los gobiernos invierten gran cantidad de dinero en crear y mejorar infraestructuras que faciliten el transporte, y los ciudadanos muestran un interés notable por estas infraestructuras otorgándoles una gran importancia dentro del conjunto de toma de decisiones sobre lo urbano.

Saber cómo nos movemos y sobre todo, que utilizamos para movernos resulta una necesidad cada vez más importante para la toma de decisiones y estrategias sobre la ciudad.

Muchas de las preguntas suscitadas en el cuestionario realizado inciden directa o indirectamente en este aspecto. Se puede recordar por ejemplo, la pregunta número 11 en la

que se preguntaba si en su barrio las gentes preferían aceras más anchas o mayor número de plazas de aparcamiento. Indirectamente, estaba implícito un modelo de ciudad y una forma de moverse y ocupar el espacio.

Los resultados generales mostraron un empate técnico entre las 2 posibles repuestas mostrando un debate abierto no sólo sobre los aspectos anteriormente comentados, sino incluso sobre el modelo de ciudad que se desea para la urbe de Vigo.

La pregunta realizada se trataba de una cuestión abierta en la que el encuestado podía responder el número de respuestas que desease, esto da la posibilidad de que los transportes minoritarios puedan mostrarse y tener un porcentaje aplicable y visible y así tener una cierta incidencia en la pregunta realizada, de todos modos, los medios convencionales aglutinan los mayores porcentajes.

Así la respuesta más señalada fue la de utilizar el vehículo propio como medio de transporte prioritario incluyendo esta respuesta en un 39% de las respuestas: El vehículo propio se impuso al transporte a pie que obtuvo un 31% de apoyo, ya a distancia se encontraría el autobús con cerca de un 19% de respaldo, y los transportes minoritarios bicicleta y motocicleta con un apoyo del entorno al 5%.

Inicialmente llama la atención que el 39% utilice el vehículo, si cuando se preguntó sobre las personas que conducen habitualmente la respuesta fue próxima al 80%. Es sencillo aclarar esta situación puesto que se trata de términos diferentes, por un lado el 80% de personas que conducen habitualmente se refiere al total de encuestados, es decir 109, mientras que el 39% de personas que utilizan el vehículo se refiere al porcentaje dentro de las respuestas a esta pregunta que fue un total de 194 respuestas. Si analizamos los porcentajes reales estos se aproximan siendo del 80% y 70% respectivamente.

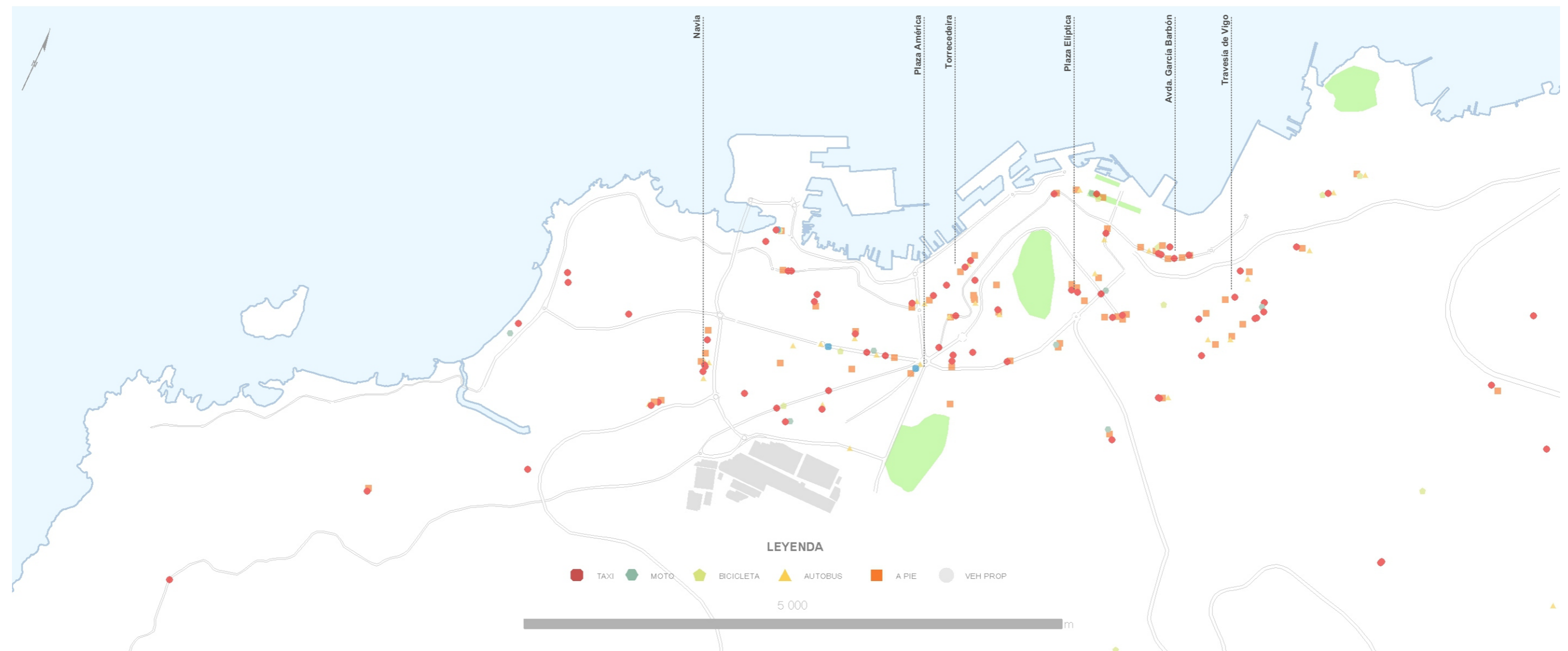


Figura 55. Mapa en el que se muestran los medios de transporte que utilizan los encuestados, geoespionados en su lugar de residencia.

Fuente: Autor, 2014.

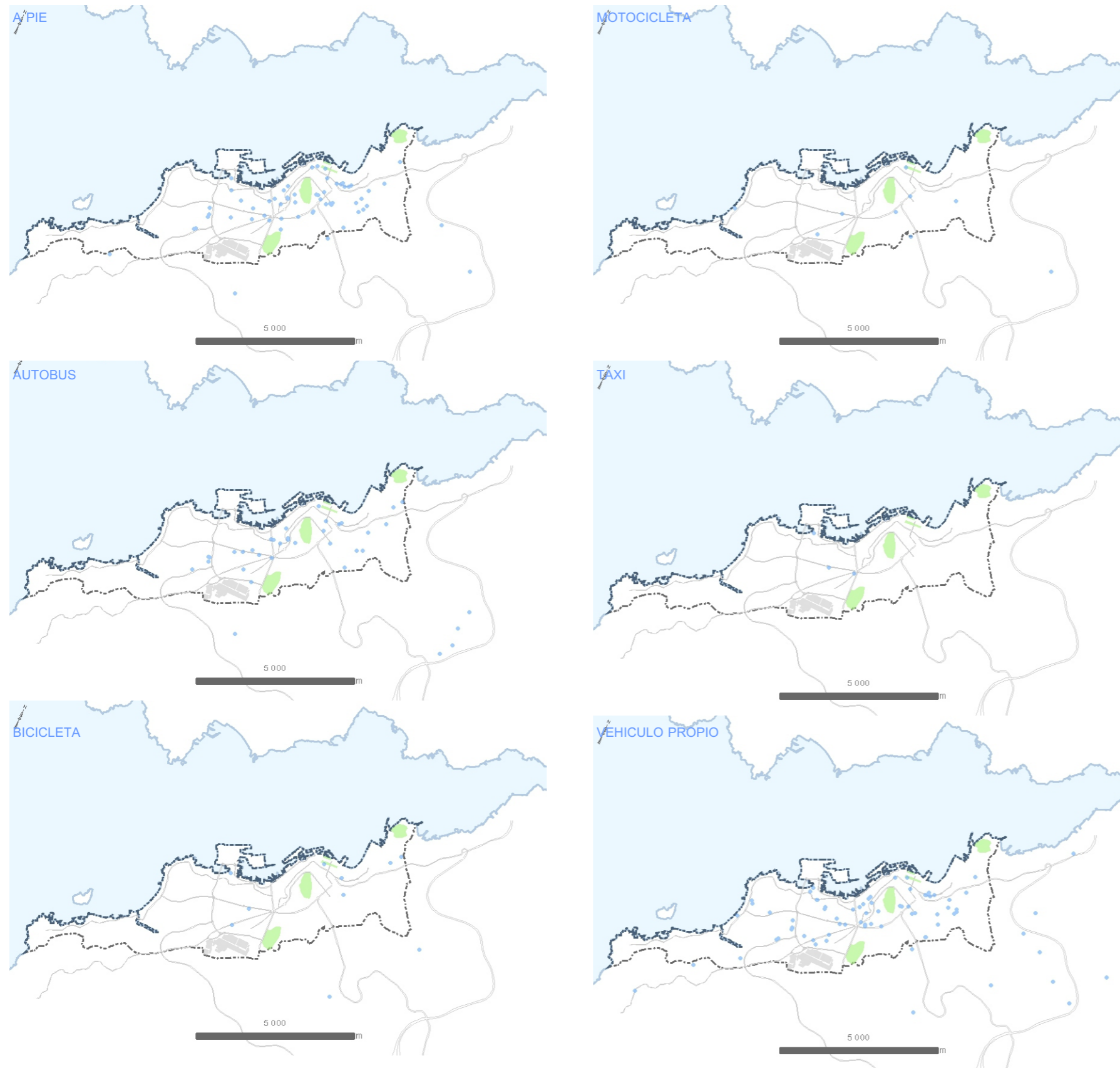


Figura 56. Mapa en el que se muestran los medios de transporte que utilizan los encuestados, geoposicionados en su lugar de residencia subdividida por cada posible respuesta suscitada.

Fuente: Autor, 2014.

La utilización del vehículo propio como medio de transporte más empleado puede explicarse por 2 situaciones: la primera podría ser por cómo se planteó la pregunta dando la posibilidad de incluir el número de medios de transporte que se utilizaban y no el más habitual, dando posiblemente un mayor peso al vehículo propio como medio más utilizado; la segunda se podría entender por la dispersión de población en la ciudad de Vigo y en sus alrededores; este hecho genera grandes distancias de desplazamiento a realizar y crea también grandes dificultades para que el transporte público tenga una cobertura adecuada.

El modelo de ciudad sigue en permanente lucha tras esta pregunta, se sigue notando la división de 2 frentes fuertes confrontados en su forma de desplazarse y la forma de entender el espacio público y su uso. Ésta parece una de las luchas de la ciudad actual, lo global contra lo ciudadano, es decir, la vía contra el paseo, lo difuso contra lo compacto, el espacio privado contra el espacio público.

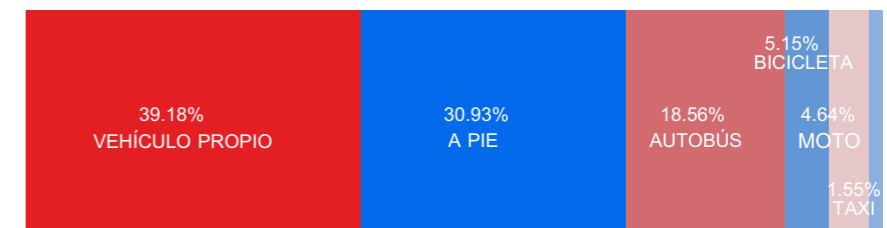


Figura 57. Gráfica en la que se muestran los porcentajes de utilización de los medios de transporte.

Fuente: Autor, 2014.

PREGUNTA 9. ¿CUÁL ES EL RECORRIDO MÁS LARGO A PIE QUE USTED REALIZA DESDE SU DOMICILIO? INDIQUE DIRECCIÓN, CALLE O LUGAR.

La forma de ocupar un territorio por parte de los ciudadanos es un aspecto muy interesante en el estudio de la ciudad. Los seres humanos se apropian de ciertos espacios, marcan límites y sienten como común una porción de territorio.

En el caso de la ciudad de Vigo, se constata que más de la mitad de los ciudadanos, en concreto cerca del 58% de los mismos, no supera los 2 Km de distancia en sus desplazamientos máximos. Este hecho indica un límite de conocimiento espacial próximo y un límite de apropiación del espacio.

Parece que desplazarse 2 Km a pie en una ciudad no resulta una distancia demasiado

elevada, e indica que existe cierta dependencia del transporte, bien sea privado o público. Por otro lado, la ciudad de Vigo posee unas características orográficas muy espaciales que hacen que los desplazamientos a pie resulten dificultosos.

Vigo se encuadra en una ladera dirección Norte-Sur en todo su superficie urbana. Las fuertes pendientes hacen que la ciudad sea conocida popularmente como la ciudad de las "mil cuestas"; evidentemente la abrupta orografía condiciona los recorridos.

En la imagen anexa se muestra una comparativa de declives entre la ciudad de Vigo y la de La Coruña en la que se constata la relevancia de la orografía en la ciudad olívica.

Si analizamos los desplazamientos largos, en este caso, se podrían encuadrar en los que superan los 4 Km de longitud, se puede observar que tienen 2 motivos; el primero se trata de desplazamientos hacia la zona, que en el caso de Vigo ya se ha comentado que se encuentra

alejada de la zona urbana de la ciudad; y el segundo de los motivos se trata de personas que viven en zonas más rurales y se dirigen a zonas urbanas de la ciudad. Por lo tanto, la importancia de los espacios también incide en el espacio recorrido, si bien el campo próximo o de cercanía es un referente muy marcado y relevante.



Figura 58. Mapa en el que se muestran los recorridos más largos que realizan los encuestados.

Fuente: Autor, 2014.

PREGUNTA 13. ¿CUÁLES SON LOS 3 LUGARES A LOS QUE SUELE IR A COMPRAR CON MAYOR FRECUENCIA? INDIQUE DIRECCIÓN O RESEÑA IDENTIFICATIVA.

El comercio es un aspecto fundamental dentro de una ciudad o lugar; no en vano es un acto cotidiano que realizamos habitualmente y muestra ciertos rasgos identificativos de una sociedad.

En el caso del presente trabajo, se daba la posibilidad de indicar 3 lugares en los que se realizaban las compras. El resultado no deja lugar a dudas, siendo las grandes áreas los lugares elegidos por los ciudadanos para sus compras. Así espacios como el Centro Comercial Gran Vía, Centro Comercial Travesía, Centro Comercial Camelias, El Corte Inglés, Alcampo de Coia y Alcampo de Avda de Madrid y los Mercadona, tanto de Avda Florida como de Travesía de Vigo se posicionan como las principales alternativas para las compras dentro

de la ciudad. Sólo en la zona de Príncipe, en el centro de la ciudad, existe una zona que se puede comparar con las grandes áreas comerciales, tratándose en este caso, de un paseo peatonal con tiendas principalmente del sector textil con gran cantidad de importantes firmas situadas en ese lugar.

El resto de los espacios nombrados se trata de compras de cercanía en tiendas de ultramarinos de cadenas de alimentación como Eroski, Gadis, Froiz, Familia etc... Por lo tanto, las grandes superficies son los elementos que aglutinan el comercio dentro de la ciudad, y por consiguiente, se convierten en hitos de atracción muy importantes para la población.

Si analizamos la situación entre géneros, se aprecia que tanto hombres como mujeres realizan actos similares a este respecto, y si revisamos el comportamiento por grupos de edad sólo percibimos un patrón de comportamiento diferente entre los mayores de 65 años, que

prefieren el comercio de cercanía a las grandes área comerciales; este hecho podría producirse por el hecho de que este grupo de edad ha pasado gran parte de su vida sin centros comerciales y grandes áreas, por lo que existe recelo y sentimiento de no pertenencia, hecho que no afecta a los restante grupos de edad.

El comercio es uno de los aspectos más importantes de la ciudad actual. En el mundo capitalista en el que se vive, el éxito sólo se entiende a partir del beneficio económico y su máxima expresión son las grandes áreas comerciales, lugares de referencia para la ciudad global.

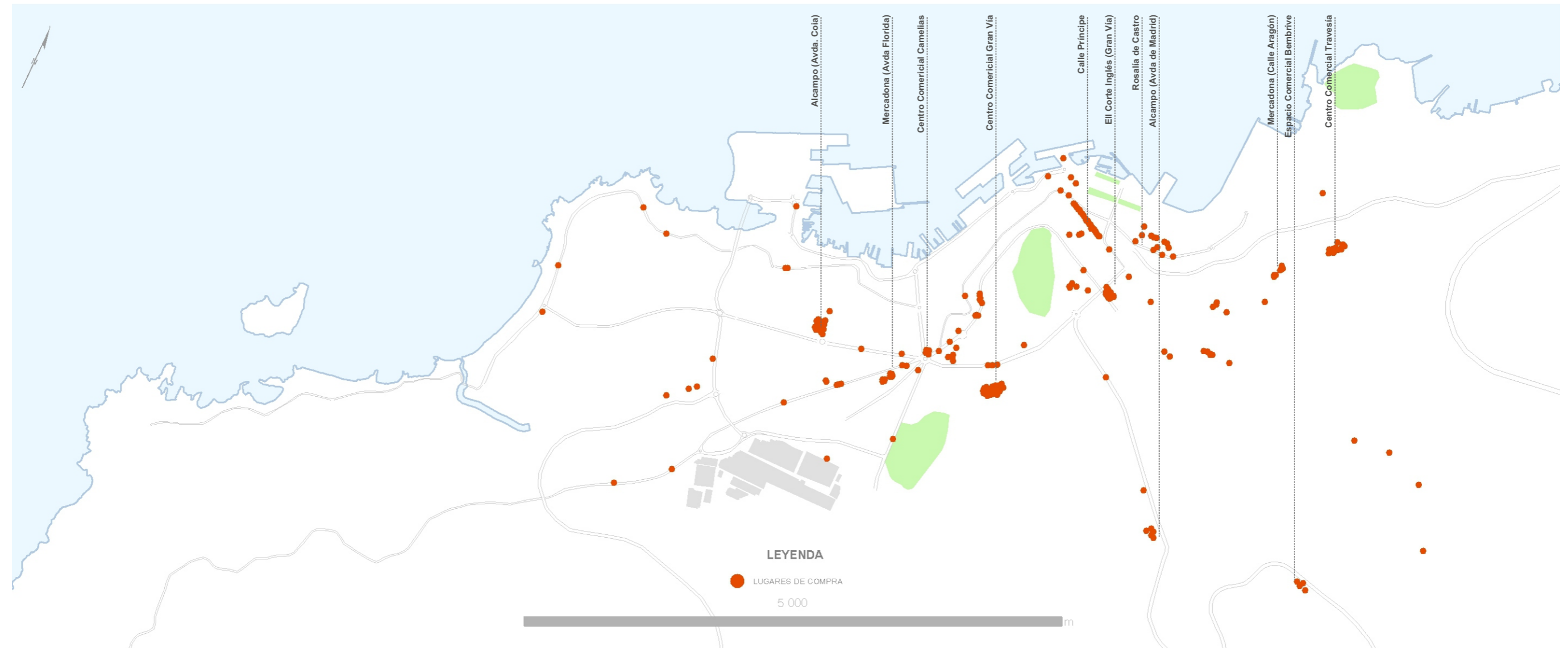


Figura 59. Mapa en el que se muestran los espacios comerciales a los que se acude con mayor frecuencia.

Fuente: Autor, 2014.

PREGUNTA 14. ¿QUÉ 3 LUGARES SON LOS QUE MÁS LE GUSTAN DE VIGO POR EL DÍA?

Al responder sobre los aspectos que nos gustan de la ciudad, indicamos lo que nos atrae, lo que creemos necesario, los valores identificativos de un lugar y localizamos las zonas o espacios de mayor valor para la ciudadanía.

La pregunta formulada daba la posibilidad de 3 posibles repuestas dando, por lo tanto, al encuestado la posibilidad de elegir dentro de sus preferencias diferentes espacios que le resultasen atractivos. Como era de esperar las repuestas fueron de los más diversos, y en una primera aproximación a las encuestas, se podría destacar que O Castro y Castrelos fueron los espacios con mayor porcentaje con un 13% cada uno de ellos.

Posteriormente se situarían las zonas de playa como Samil y O Vao, para adentrarnos a continuación en los espacios urbanos como el Paseo Marítimo en la zona del Náutico y el Paseo de Príncipe. También cabe reseñar la buena aceptación de la zona de Bouzas y el Casco Vello, espacios con tradición dentro de la ciudad.

Tras un análisis más exhaustivo de la información se aprecia que los parques y jardines son los espacios de mayor deleite para la ciudadanía alcanzando 1 de cada 3 de las elecciones realizadas. Posteriormente, se sitúan los espacios de playa valorados por 1 de cada 5 encuestados.

Es importante reseñar que valoramos por encima de todo, y de una forma abrumadora nuestros espacios más naturales, los espacios menos antropizados y que guardan una mejor relación con el medio. La naturaleza y lo natural tienen un alto valor en la sociedad, son

apreciados y distinguidos.

Entendido este primer aspecto de los gustos de la ciudadanía se puede incidir en los aspectos más urbanos. Ahí se puede apreciar como existe una considerable aceptación de espacios con historia, con edificación tradicional y una huella del pasado de la ciudad como es el caso del Casco Vello y de Bouzas. También es destacable la buena aceptación de los espacios de paseo como el Paseo del Náutico y Montero Ríos o Alameda.

Si se observa el mapa anexo se pueden apreciar un conjunto de espacios que aglutinan los gustos de la ciudadanía. Cabe destacar que la zona centro de la ciudad agrupa un gran porcentaje de aceptación, este hecho no habría sido detectado con una simple interpretación de las encuestas, para ello ha sido preciso observar la información gráfica, la información de posición, la cual nos da otra perspectiva del tema de estudio.

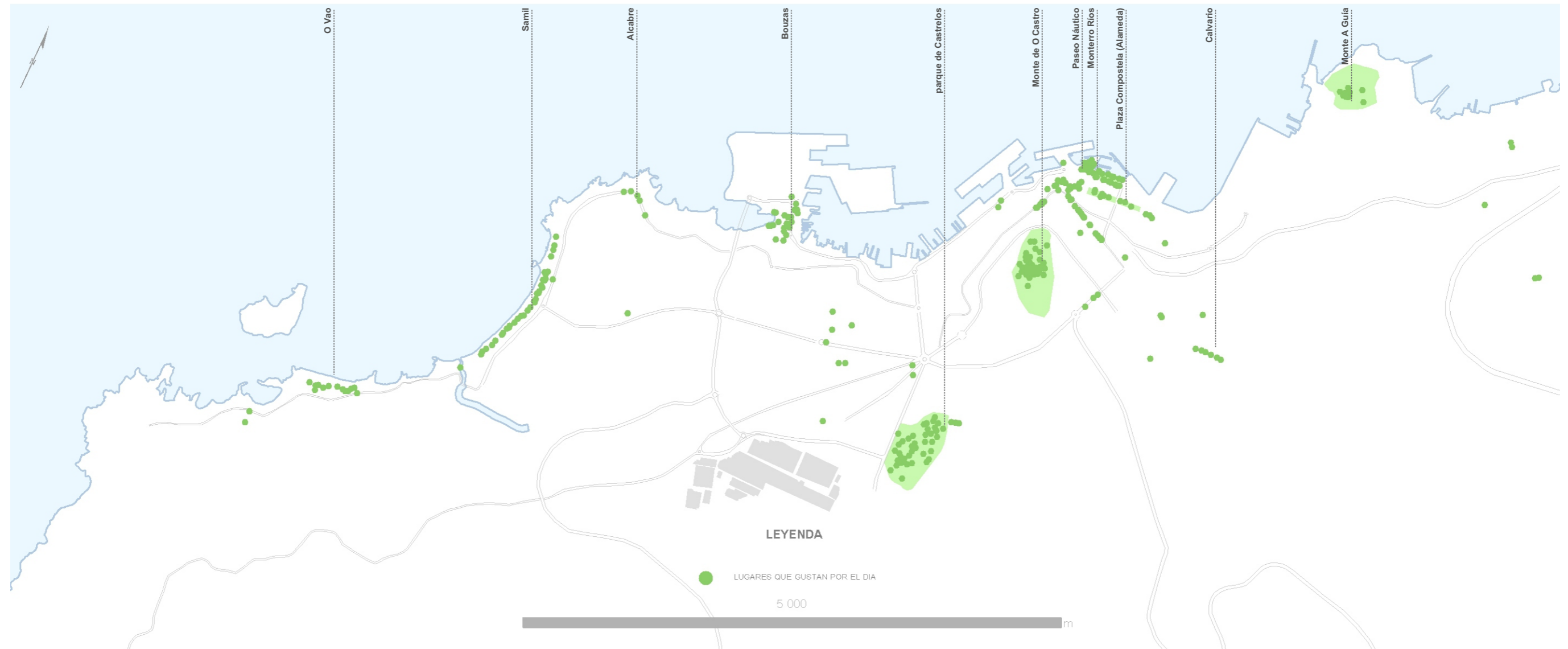


Figura 60. Mapa en el que se muestran los lugares que más gustan a los ciudadanos durante el día.

Fuente: Autor, 2014.

Esta situación se puede explicar por el hecho de que en las zonas urbanas, y sobre todo, en la zonas centro de las ciudades, existen gran variedad de elementos reseñables; calles, edificios, comercios etc, los cuales nos dan gran riqueza a la hora de poder situarnos en el espacio, en cambio en zonas como parques o zonas de playa esta situación es mucho más difusa. Si agrupamos todos los elementos de la zona centro de la ciudad nos encontramos con que prácticamente un 29% de la población encuentra algún espacio dentro del centro de la ciudad apetecible. En las grandes áreas comerciales, lugares de referencia para la ciudad global.

PLAZA DE COMPOSTELA (ALAMEDA)



PASEO DE ALFONSO



POLICARPO SANZ



PLAYA DE O VAO



PLAYA DE SAMIL



Figura 61. Imágenes de algunos de los espacios que gustan durante el día a los ciudadanos de Vigo.

Fuente: Autor, 2014.

CASCO VELLO I



PARQUE DE CASTRELOS



CASCO VELLO II



MONTE DE O CASTRO



PREGUNTA 15. ¿QUÉ 3 LUGARES SON LOS QUE MENOS LE GUSTAN DE VIGO POR EL DÍA?

La pregunta suscitada nace con la necesidad de señalar e indicar zonas y/o lugares de la ciudad de Vigo con carencias, con aspectos negativos y que necesitan ser modificados o cambiados para mejorar su aceptación popular.

En una aproximación superficial se puede apreciar como existen 2 zonas que sobresalen sobre el resto, tratándose de la Travesía de Vigo y de la zona de Beirmar. En el primero de los casos se trata de una antigua vía de acceso a la ciudad que debido al fuerte crecimiento experimentado por Vigo ha terminado por ser embebida e incluida como espacio urbano de la ciudad, si bien, no ha sido capaz de eliminar todas las características de vía como arteria de entrada y salida de la ciudad.

En el segundo de los casos, se trata de una vía paralela a la costa en la zona del puerto pesquero y zona de astilleros de la ciudad, sin duda se trata de un espacio privilegiado pero actualmente invadido por espacios de producción e industria, además de otros problemas de carácter social que se comentarán en otros apartados de este trabajo.

Si analizamos la posición de los espacios valorados como negativos, se observa que existe una huida del centro hacia la periferia, respecto a los espacios que gustaban, son estos elementos periféricos o periurbanos los que no nos gustan pero, por norma general, en los que vivimos, porque la zona centro aun teniendo un parque importante de viviendas por lo general se destina de un modo más o menos mayoritario a servicios profesionales y administrativos.

Por otro lado se constata la dualidad del Casco Vello, el muy diferente punto de vista que se

tiene sobre esta zona de la ciudad y que se trata de un espacio de controversia para la sociedad viguesa.

En los últimos años, se han realizado importantes esfuerzos para revitalizar las zonas históricas de la ciudad, muy degradadas hasta ese momento. Las cantidades invertidas han sido considerables y la ciudadanía tiene una muy diferente opinión sobre estos espacios. Existe un importante grupo de personas que opina que los esfuerzos realizados están dando sus frutos y están consiguiendo revitalizar y mejorar la zona, hecho que se podía apreciar en la anterior pregunta respecto a los espacio que más gustaban dentro de la ciudad de Vigo, en la que un grupo significativo apostó por el Caco Vello. Pero también existe un grupo considerable de población que no aprecia mejoría en la situación de la zona vieja de la ciudad, o ésta de existir no es considerable, y menos con las cantidades invertidas para su revitalización, por este motivo castigan con valoraciones negativas a esta zona de la ciudad.

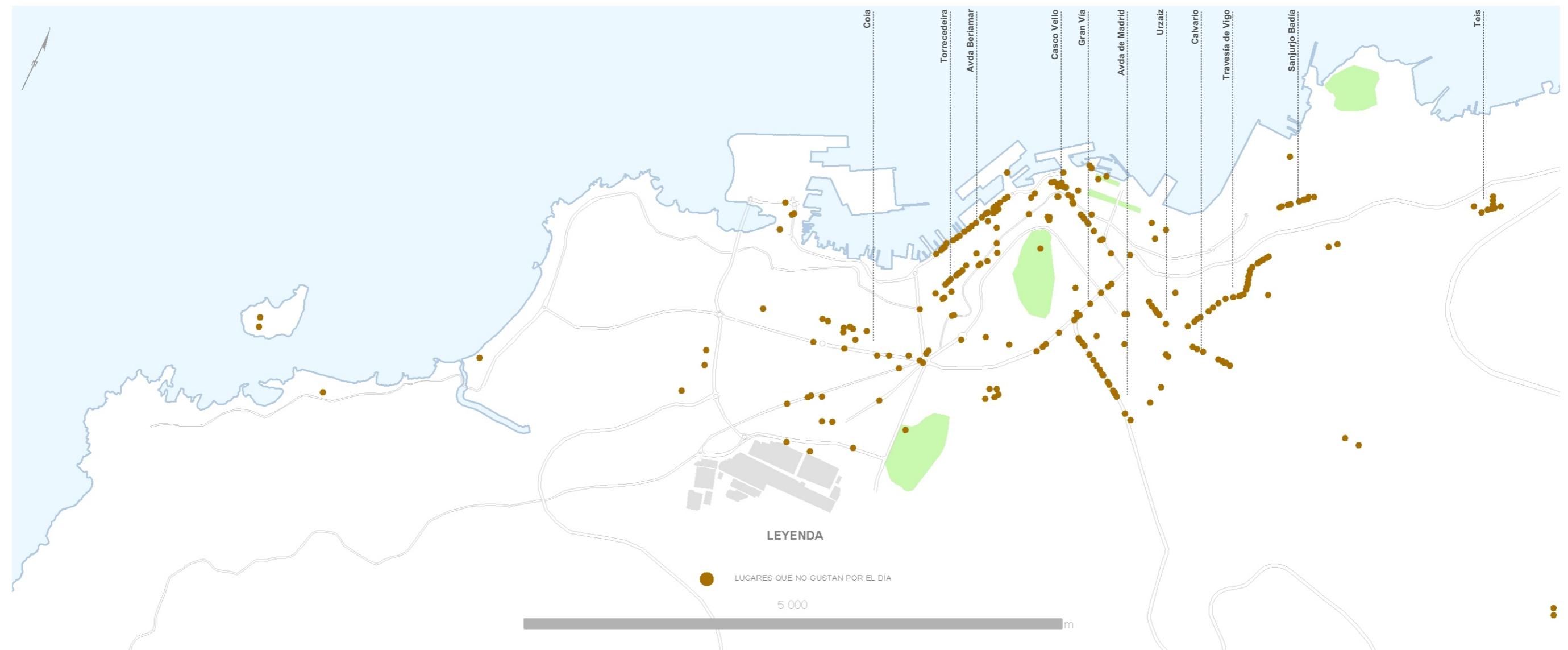


Figura 62. Mapa en el que se muestran los lugares que menos gustan a los ciudadanos durante el día.

Fuente: Autor, 2014.

PREGUNTA 16. ¿QUÉ 3 LUGARES SON LOS QUE MÁS LE GUSTAN DE VIGO POR LA NOCHE?

Esta pregunta complementa a la cuestión número 14 en la que se preguntaba por los 3 lugares que más gustan de la ciudad de Vigo por el día.

Es evidente que la ciudad tiene una vida nocturna, un nuevo encanto y zonas de atractivo diferentes. Por este motivo, se pretende explorar los gustos de los ciudadanos por la noche para saber qué ciudad es la que existe tras la noche.

Aproximándonos a la cuestión se puede constatar que el ocio se revela como el principal aliciente por parte de los vigueses para elegir sus preferencias durante la noche, de este modo los espacios que más gustan son las zona de Casco Vello, Areal y Churruca, todas ellas próximas al centro de la ciudad; y también la zona de Samil en la que existe una serie de infraestructuras de ocio nocturno importantes. También existen buenas valoraciones de la

zona del Náutico y Montero Ríos en las que, como no podía ser de otro modo, también el ocio nocturno tiene una gran jerarquía en la zona.

Otro aspecto a destacar es la buena valoración de O Castro, que junto con partes del Náutico son lugares de congregación de gente joven para practicar el denominado botellón, que se trata de multitudinarias reuniones de gente joven en grupos al aire libre para beber y pasar tiempo de ocio durante la noche.

De todo lo comentado se aprecia una clara conclusión, y es que las preferencias o gustos de los ciudadanos por la noche están claramente influenciados por cómo disfrutan del ocio, por este motivo el mapa anexo muestra con un aceptable nivel de detalle las disponibilidades de ocio nocturno en la ciudad de Vigo.

Si analizamos por grupos de edad podemos observar como entre los mayores de 65 años existe un importante porcentaje de personas que carecen de opinión sobre sus preferencias

de noche en la ciudad, obviamente están indicando que no participan de la noche de la ciudad. En las poblaciones que van de 15 a 35 años el Casco Vello se revela como el principal lugar de ocio, mientras que en el grupo de edad que va de 35 a 45 existe una abanico más amplio comenzando por la zona de Samil, y por zonas alrededor del centro entre las que destacan Areal y Montero Ríos. Finalmente en el grupo de edad de entre 46 y 64 años de edad se mantiene dentro de la diversificación de espacios siendo los más notables Samil y el Casco Vello.

Este análisis nos desvela que los grupos de edad tienen nichos de ocio ciertamente diferenciados, así ocupan preferentemente distintas partes de la ciudad buscando, por lo general, relacionarse con personas de grupos de edad similar.

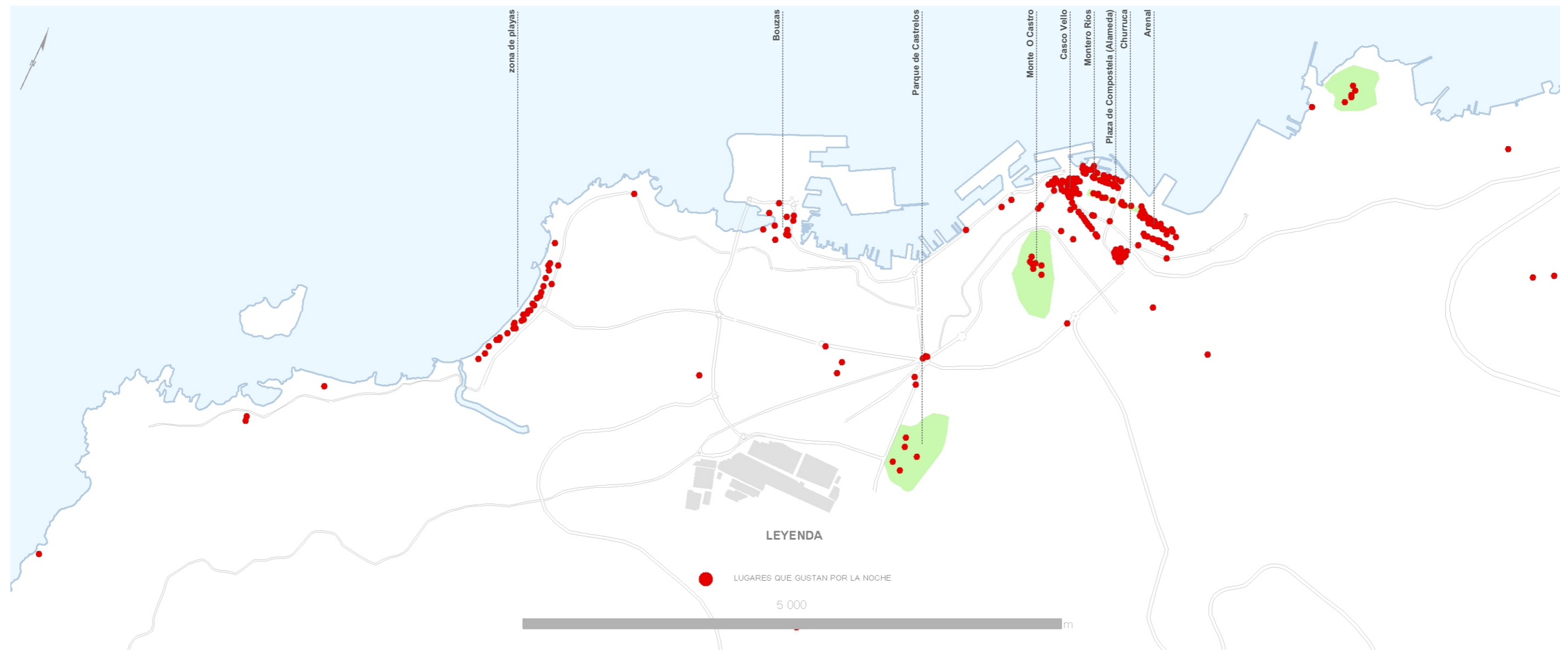


Figura 63. Mapa en el que se muestran los lugares que más gustan a los ciudadanos durante la noche.

Fuente: Autor, 2014.

PREGUNTA 17. ¿QUÉ 3 LUGARES SON LOS QUE MENOS LE GUSTAN DE VIGO POR LA NOCHE?

Tendemos a asociar las zonas que no nos gustan de noche con aquellos espacios sobre los que tenemos recelos, nos causan dudas, tenemos prejuicios o simplemente nos resultan molestos.

Bajo estas premisas iniciales y analizando los datos de las encuestas realizadas, se desprende que la zona de Beiramar es con diferencia el lugar de Vigo que menos gusta por la noche. Este hecho tiene una clara y simple explicación, se trata de una zona industrial sin actividad nocturna lo que le confiere un aura desangelada por la noche, pero sobre todo, su mayor problema es que es en esa zona en la que se concentra la prostitución callejera durante en el período nocturno. Este coctel industria-prostitución hace que se trate de una zona muy

degradada sobre todo por la noche, de ahí su falta de popularidad y aprecio por parte de la ciudadanía viguesa.

Tras este primer y más importante lugar de rechazo por parte de los ,existen otros espacios como Travesía de Vigo, ya indicada anteriormente como espacio que no gustaba de día, pero sorprenden la incorporación de zonas como Coia y Calvario, que en otros tiempos fueron focos de delincuencia pero que, poco a poco, han ido incorporándose al normal transcurrir de la ciudad.

Finalmente, indicar que muchos de los lugares que gustan de noche también son espacios que no gustan de noche; esto puede explicarse por diferentes motivos, el primero y más importante es que las zonas de ocio nocturno son importantes focos de contaminación acústica, y por otro lado la estratificación de los gustos por edades comentado en la pregunta

anterior, hace que se creen estereotipos entre las zonas de la ciudad y las edades que se sitúan en ella.

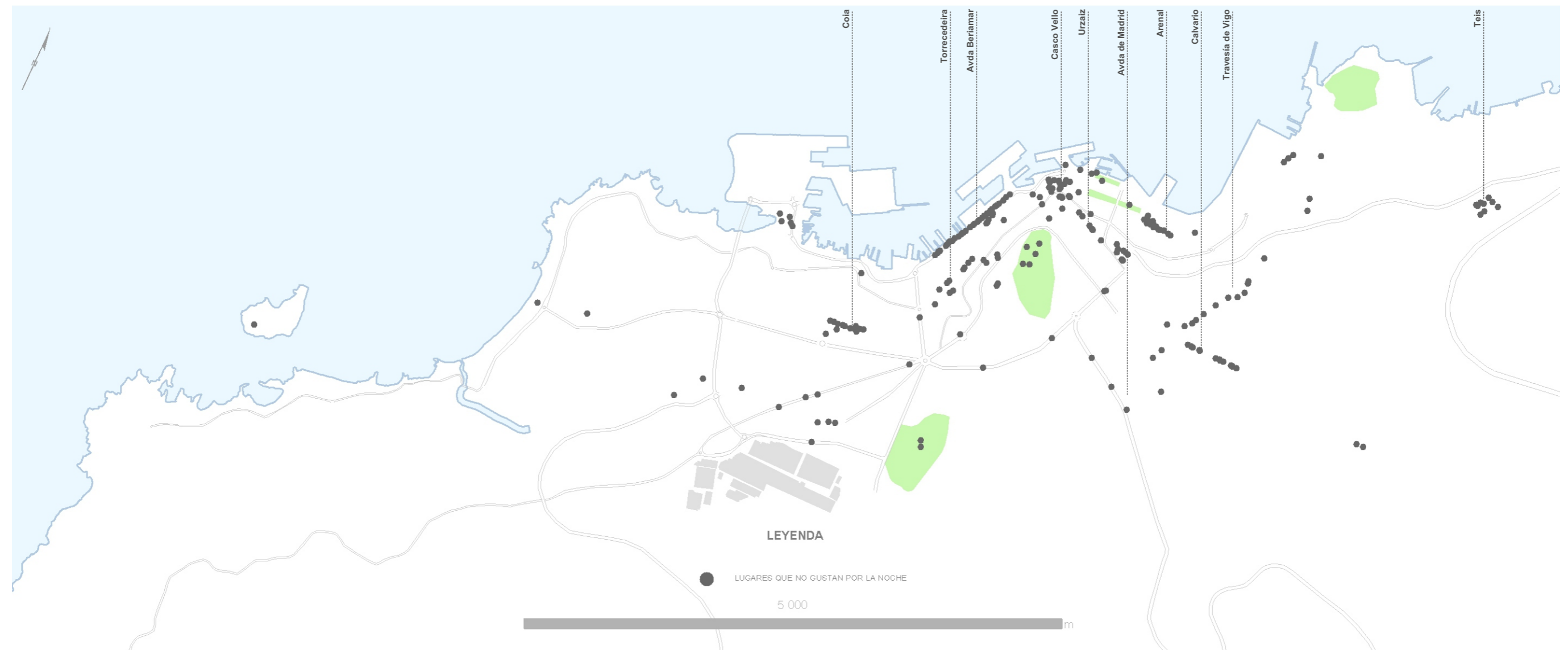


Figura 64. Mapa en el que se muestran los lugares que menos gustan a los ciudadanos durante la noche.

Fuente: Autor, 2014.

PREGUNTA 18. ¿FUERA DE SU CASA, DONDE PASA USTED MAYOR TIEMPO DE OCIO?

El ocio se ha convertido en una de las principales actividades dentro de una ciudad. Una buena oferta de ocio sirve para mejorar la percepción de los ciudadanos sobre su ciudad y sirve para estar más a gusto e integrado con tu zona o lugar.

El ocio, como ya hemos podido observar en anteriores apartados de este trabajo, es uno de los aspectos más significativos y representativos de la ciudad y tiene una componente nocturna muy acentuada; pero el ocio no sólo es nocturno y puede asociarse a diferentes actividades y/o lugares.

Analizando las respuestas de un modo superficial, los resultados son sensiblemente similares a los obtenidos en la pregunta 14 sobre los espacios que más gustaban de la ciudad por el día. Pero si realizamos una aproximación a los resultados, observamos como prácticamente el 25% realiza sus actividades de ocio en zonas del centro o próximas al centro de Vigo, lo que indica que gran parte de este ocio debe estar concentrado en la noche.

Posteriormente, y con 22% se encuentran las playas de la ciudad Samil y O Vao que representan un notable porcentaje y a bastante distancia con un 13% de los encuestados se encuentra los parques de la ciudad. Especialmente representados por Castrelos, O Castro y A Guía. Este hecho resulta paradójico puesto que estos espacios resultaban ser los lugares que ocupaban las primera posiciones en cuanto a los gustos de los ciudadanos, en cambio en el momento en el que se verifica donde se disfruta de los espacios, éstos se relegan a porcentajes de ocupación bastante inferiores.

Posiblemente, esta situación refleje aspectos sobre lo que nos gustaría ser y lo que somos, lo que nos gustaría apreciar y lo con lo que nos entretenemos, y muestra la fuerte bipolaridad existente en gran parte de los aspectos referentes a la ciudad.

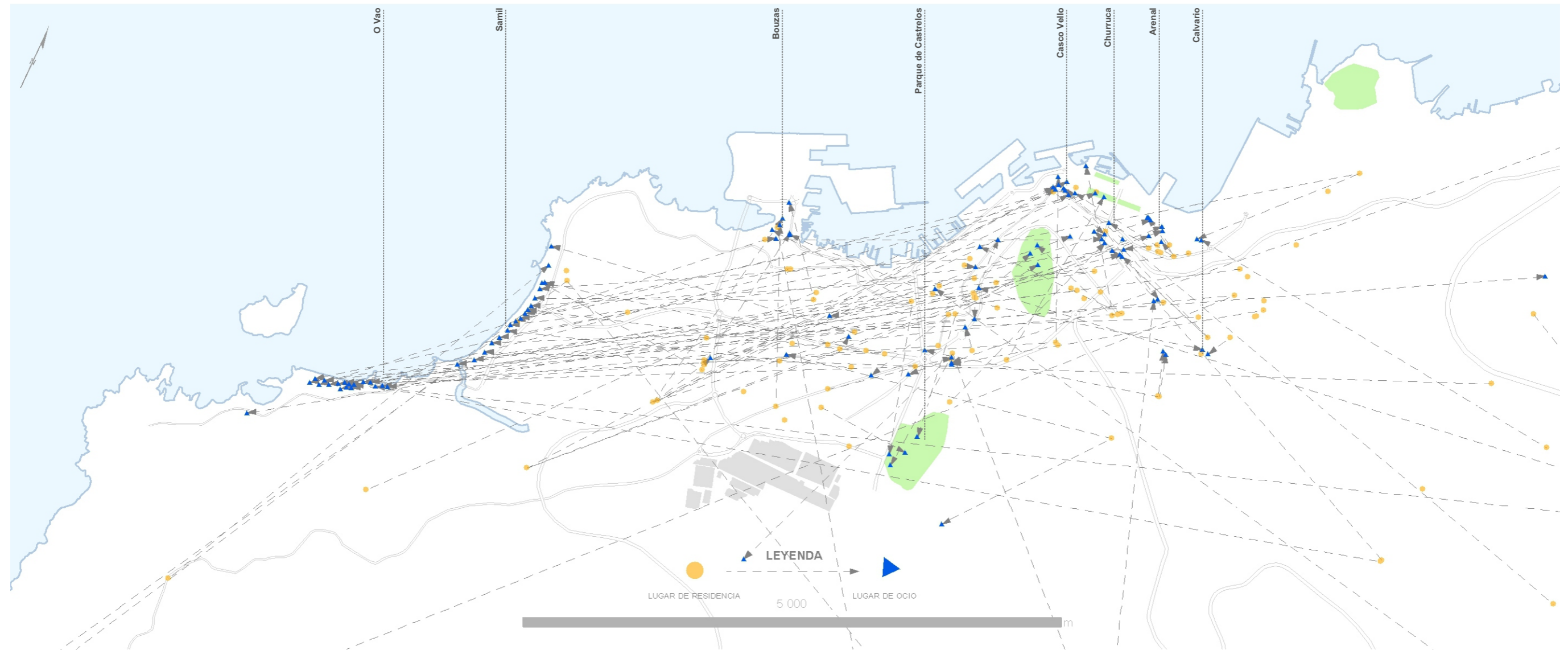


Figura 65. Mapa en el que se muestran los lugares en los que las personas pasan más tiempo de ocio en la ciudad de Vigo.

Fuente: Autor, 2014.

PREGUNTA 19. ¿SI NO FUESE EN SU BARRIO, EN QUÉ OTRO BARRIO DE LA CIUDAD LE GUSTARÍA VIVIR?

En esta pregunta se busca encontrar el anhelo de los vigueses, el lugar en el que les gustaría desarrollar sus vidas, el lugar que creen más capaz de satisfacer sus aspiraciones y deseos del día a día, en definitiva el lugar que prefieren como residencia dentro del conjunto de espacios que ofrece la ciudad.

En este sentido ha sido interesante comprobar que la relación de la ciudad con el mar es muy cercana y que los ciudadanos de la ciudad de Vigo sienten predilección por este medio, de hecho más de 1/3 de los encuestados desearía vivir en espacios muy cercanos al mar, en concreto un 37.21%. Llama la atención la buena aceptación del barrio de Bouzas, lugar que conjuga cercanía al mar y el encanto de la arquitectura popular. Si conjugamos Bouzas y el Casco Vello obtenemos un porcentaje superior al 20% lo que indica que el encanto de los

barrios tradicionales tiene cabida dentro de la ciudadanía viguesa.

También se encuentra entre los lugares predilectos la zona centro con espacios como Príncipe, Puerta del Sol y Alameda, lo que muestra la siempre permanente importancia de los espacios centrales.

Otro aspecto interesante es saber la distancia desde el lugar de residencia del encuestado y el lugar donde desearía vivir; que por lo general este dato, puede indicar el grado más o menos cierto de sentimiento de complacencia con su barrio actual, su lugar próximo, si bien es cierto que existen otros aspectos que también pueden influir en la respuesta como la cercanía al mar, la naturaleza o ciertos equipamientos; aunque las personas si se sienten bien en un espacio o lugar tienden a quedarse en estos mismos lugares o espacios próximos.

En respuesta a esta cuestión suscitada, prácticamente el 46% de los encuestados realizarían un desplazamiento inferior a 2 Km, que tratándose de espacios urbanos en una ciudad como Vigo no resultan grandes distancias, además en torno a un 30% se desplazaría entre 2 y 4 Km lo que resulta un campo medio de desplazamiento, y finalmente sólo un 10% realizaría desplazamientos superiores a 8Km.

De este análisis se desprende que existe un importante porcentaje de población que siente apego o bienestar respecto al barrio o zona en la que vive.

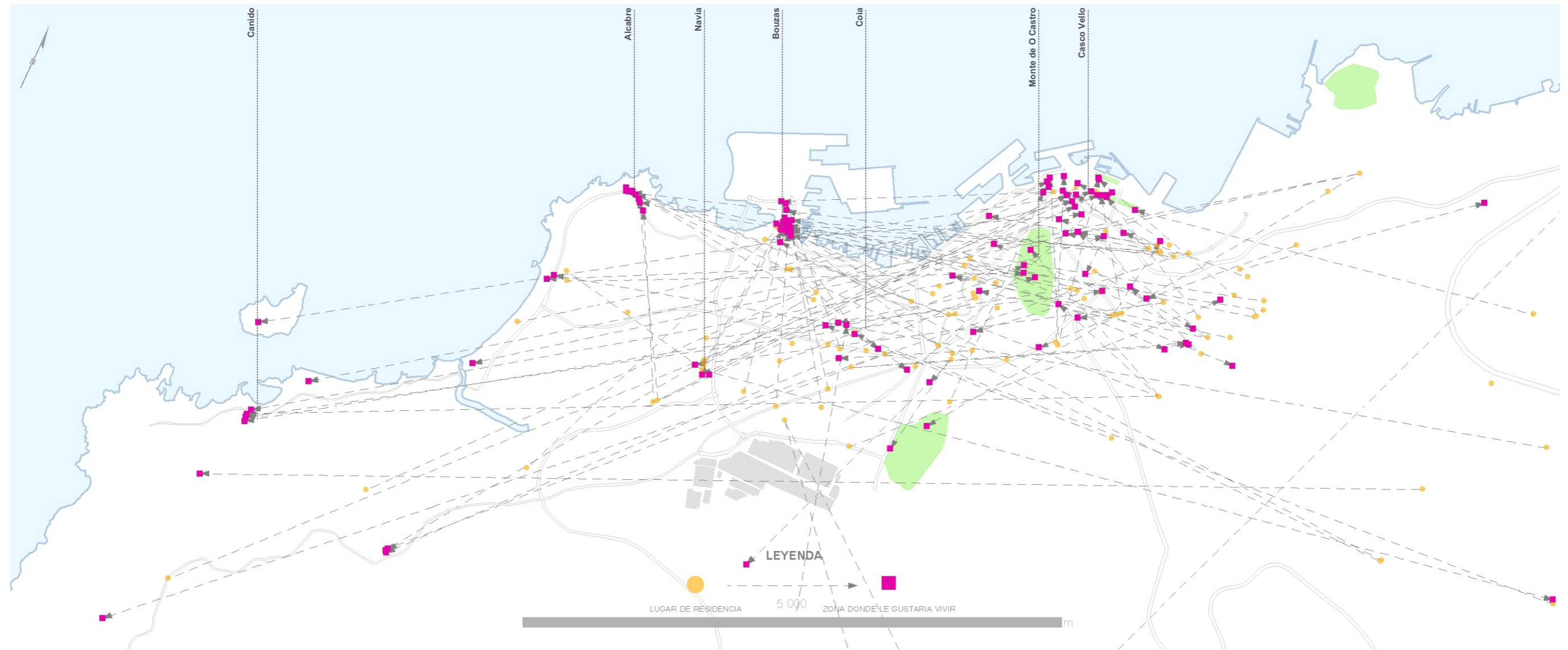


Figura 66. Mapa en el que se muestra en que barrio de la ciudad le gustaría vivir a los ciudadanos de Vigo.

Fuente: Autor, 2014.

PREGUNTA 20. ¿QUÉ LÍNEAS DE AUTOBÚS UTILIZA CON MAYOR FRECUENCIA? CONTESTE EL NÚMERO QUE CREA PRECISO.

En esta pregunta se vuelve a incidir en la espacialidad, en cómo nos desplazamos. En otros apartados de este capítulo ya se ha hecho hincapié en esta situación, pero en este caso, se trata de aproximarse al transporte público como elemento espacial comunitario. El servicio de transporte de personas municipal es una concesión de servicios, por lo tanto, gestionada por privados. En el caso de Vigo, la empresa Vitrasa realiza esta tarea desde 1968.

El servicio de transporte de viajeros en Vigo está compuesto por un total de 27 líneas de transporte tal como se aprecia en la imagen anexa. Si se observa la distribución de las líneas de transporte se aprecia una centralidad muy acusada puesto que la práctica totalidad de las líneas pasan por el centro de la ciudad. Este hecho se explica porque la estrategia de transporte utiliza las calles Policarpo Sanz, Puerta del Sol y espacios adyacentes como ejes

vertebradores de las comunicaciones en este medio de transporte, de este modo, a partir de este punto se puede acceder a cualquier otro espacio de la ciudad. Por lo tanto la distribución del transporte de viajeros en Vigo tiene una disposición radial. Este tipo de distribución de línea es aplicable en la ciudad de Vigo porque el billete de transporte sirve para coger diferentes líneas, es decir, con un billete se puede subir en diferentes autobuses durante un periodo de tiempo determinado y bajo una serie de condiciones. Por lo tanto, existe una lógica entre la distribución de las líneas de transporte y el sistema de cobro de servicios. Esta situación implica una serie de cuestiones que dificultan terriblemente la lectura de los resultados de las encuestas y que hacen que existan demasiadas variables implícitas en el servicio de transporte. De todos modos, se ha realizado un esfuerzo para poder al menos tener una mínima lectura de los resultados de las encuestas.

En la pregunta número 8 del presente cuestionario ¿cuáles son los medios de transporte que

utiliza habitualmente?, un 33% de los encuestados respondieron que utilizaban el autobús habitualmente como medio de transporte, esto supone que 1 de cada 3 personas asume que utiliza este medio asiduamente. Por lo tanto, se trata de un elemento importante dentro de la estrategia de transporte de la ciudad.

En aproximación a los cuestionarios se puede observar que existen 6 líneas de autobús que monopolizan el transporte, tratándose de las líneas C-4, C-3, C-5, C-1, L-15 y L-11. De todas estas la C-4 y la C-3 son las líneas de mayor concurrencia, utilizadas por cerca de uno de cada 3 de los encuestados que respondieron a esta pregunta y que se presupone que se trata de los usuarios de este transporte. El dato más revelador es el gran número de líneas que no tienen apenas mención por parte de los encuestados. Este hecho se explica por la necesidad de tener que llegar a todos los lugares, sean o no rentables, puesto que se trata de un servicio de vocación pública.



Figura 67. Mapa en el que se muestra las líneas de autobús urbano que más se emplean en la ciudad de Vigo.

Fuente: Autor, 2014.

PREGUNTA 21.¿CUÁLES SON LOS 3 LUGARES A LOS QUE USTED VA MÁS ASIDUAMENTE DESDE SU DOMICILIO? INDIQUE SI VA A ESTOS LUGARES POR OCIO, TRABAJO, COMPRAS U OTRO MOTIVO.

Esta pregunta dentro del cuestionario entraña diferentes aspectos a tener en cuenta. Por un lado se puede observar la forma de ocupar el territorio, a dónde van las personas, y por otra parte podemos observar sus gustos y preferencias, el por qué y para qué de sus desplazamientos.

Atendiendo al primero de los aspectos se ha diferenciado entre la forma de ocupar el territorio de los hombre y mujeres. Los resultados arrojan que las mujeres de la ciudad de Vigo se desplazan por zonas más próximas a la costa ocupando en esta zona del territorio mayor cantidad de espacio, en cambio el hombre se adentra más en las zonas interiores.

Este hecho es ciertamente relevante por 2 motivos, el primero es que las mujeres aprovechan las zonas con orografía más amable para realizar sus desplazamientos, en cambio los hombres ocupan espacios de más difícil acceso. Por otra parte los recorridos de los hombres son más largos que los de las mujeres saliendo de los espacios o límites establecidos con mayor frecuencia.

Las mujeres suelen ocupar, como es lógico, la parte urbana de la ciudad y cuando salen de ella ocupan esencialmente los espacios de playa, los hombres que también ocupan mayoritariamente el espacio urbano de la ciudad, una vez que salen de él, ocupan diferentes partes del territorio, entre ellas los montes adyacentes y zonas rurales limítrofes a la ciudad.

Atendiendo al segundo apartado de la pregunta se solicita saber qué motivo incita a la persona a desplazarse. Así se puede observar como prácticamente el 41% de los

encuestados se desplaza por ocio lo que indica que las actividades lúdicas tienen una gran importancia dentro del conjunto de la ciudadanía. Este hecho es un aspecto destacable de las actuales sociedades en las que se priorizan las actividades de ocio respecto a otras históricamente relevantes, por ejemplo sólo 1 encuestado respondió que se desplazaba por temas familiares cuando la familia ha sido tradicionalmente un factor probablemente fundamental para el desplazamiento.

La segunda causa por la que se desplaza la gente en la ciudad es por motivos de trabajo, concentrándose en su mayor parte en la zona centro de la ciudad. En tercer lugar se encuentran las compras que se concentran, como ya hemos comentado, anteriormente en grandes áreas comerciales.

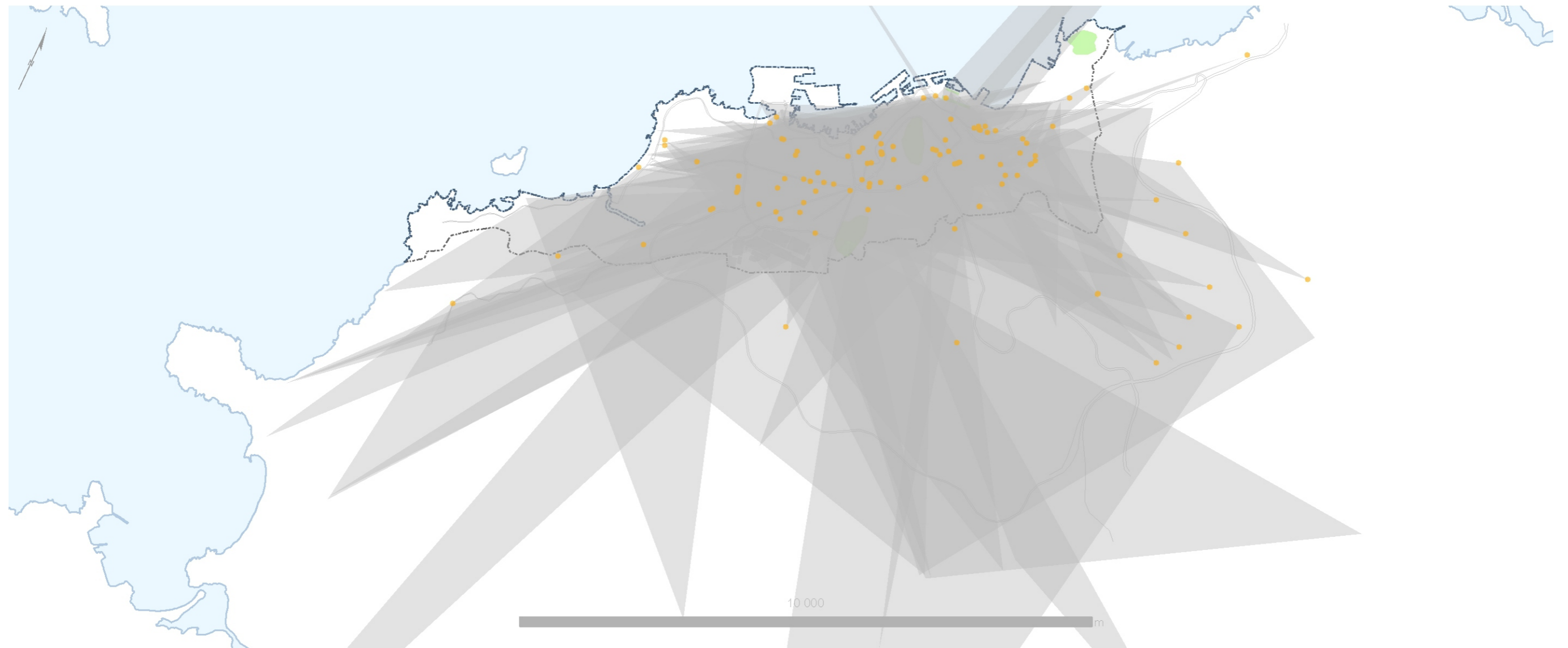


Figura 68. Imagen en la que se muestran los espacios ocupados por los ciudadanos en sus desplazamientos más asiduos.

Fuente: Autor, 2014.

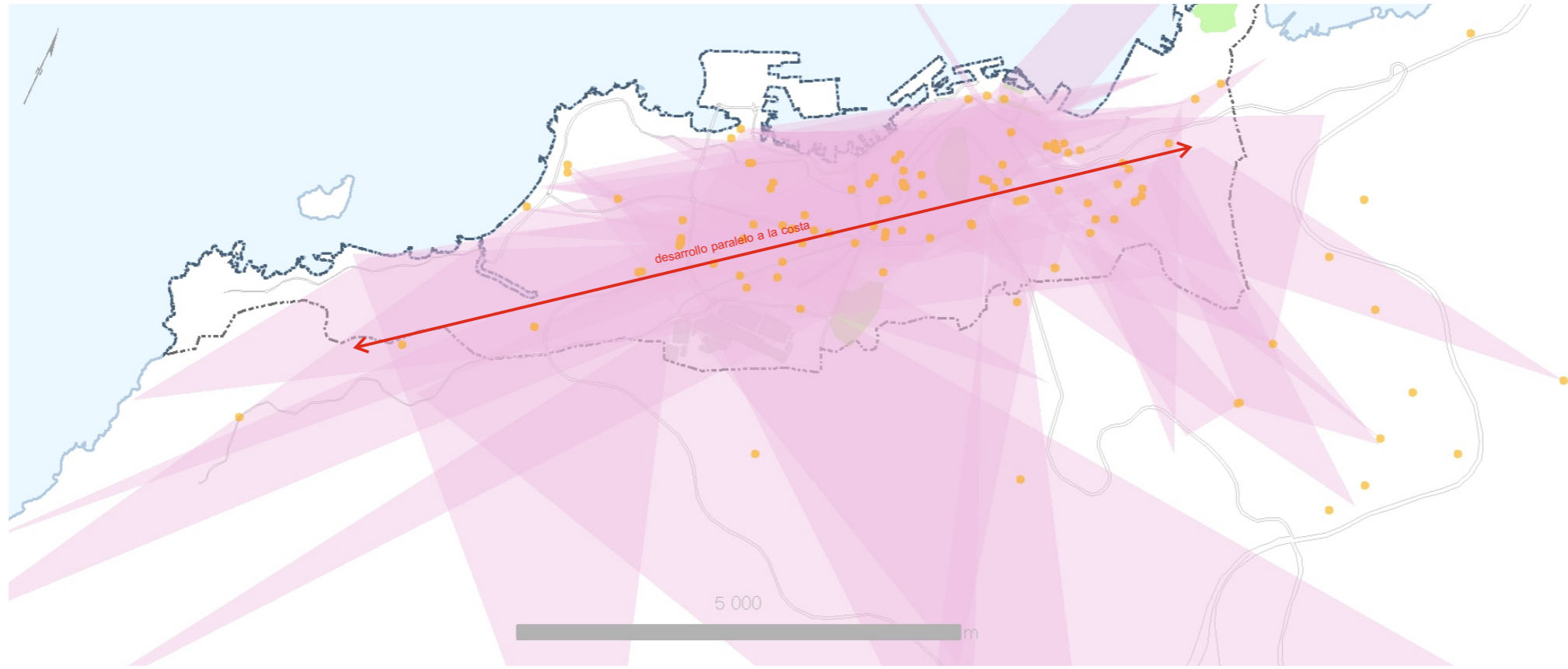


Figura 69. Imagen en la que se muestran los espacios ocupados por las mujeres en sus desplazamientos más asiduos.
Fuente: Autor, 2014.

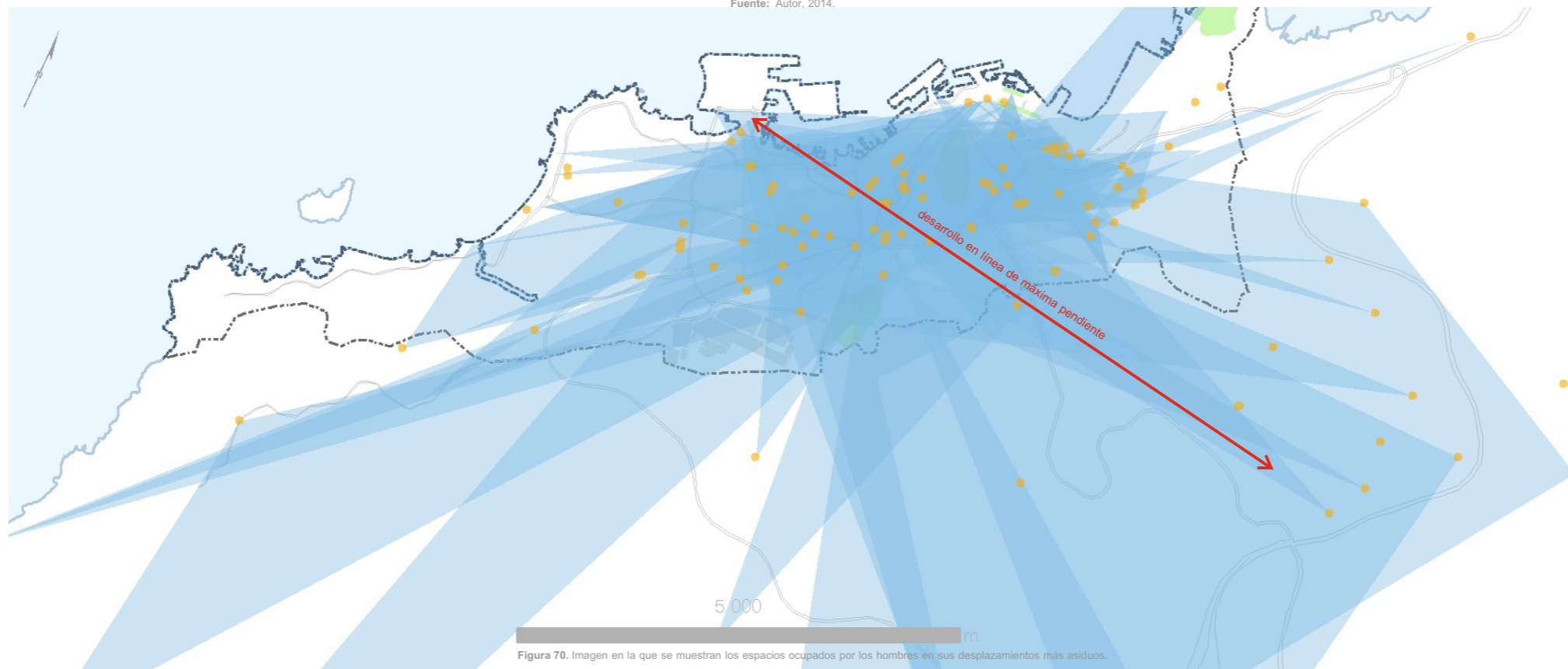


Figura 70. Imagen en la que se muestran los espacios ocupados por los hombres en sus desplazamientos más asiduos.
Fuente: Autor, 2014.

4.3.3. BLOQUE DE PREGUNTAS SOBRE ASPECTOS PERCEPTIVOS DE LA CIUDAD

En este apartado se examinarán las preguntas del cuestionario números 22, 23, 24, 25 y 26. La forma en la que se siente la ciudad es uno de los aspectos más difíciles de captar y representar, además de subjetivo, individual y difícilmente capaz de tener una lectura demasiado plural. Se trata de una forma de entender la ciudad poco estudiada, y por lo tanto, poco conocida. Los olores, colores, texturas y materiales que forman la ciudad dan lugar a un mundo de sensaciones en los individuos que conforman la ciudadanía. Este hecho implica una relevancia importante de estos aspectos en la configuración de la ciudad que desgraciadamente no son tenidos en cuenta normalmente en el diseño y configuración de los espacios.

PREGUNTA 22. ¿CON QUÉ COLOR ASOCIA LA ZONA EN LA QUE VIVE?

Los colores son parte fundamental de nuestra vida, identifican aspectos emocionales y estados de ánimo de las personas. A lo largo de los últimos años se han realizado diferentes actividades para definir el color de algunas grandes ciudades como Barcelona o Valencia con resultados bastante interesantes.

En el caso de Vigo, la doble relación de mar y naturaleza se impone con un 35% que ve la ciudad verde y un 23% que la ve azul. Cabe destacar la importante cantidad de población que asume el gris como color básico de la ciudad.

Los colores elegidos guardan cierta relación con los espacios de la ciudad, así el verde se relaciona, sobre todo, con espacios periféricos de la ciudad, en cambio el gris se relaciona con el espacio más urbano tal y como se aprecia en las imágenes anexas; en cambio el azul se

muestra más homogéneamente distribuido posiblemente por la orografía de la ciudad de Vigo que posibilita la visión del mar desde espacios alejados del mismo, aunque con mayor relevancia en las zonas periféricas.

Los colores que se imponen en la zona centro de la ciudad y los espacios más urbanos son el gris, el negro y el rojo; en contraposición al verde y azul que tienen mayor relevancia en los espacios periféricos.

Por lo tanto, se puede decir que por lo general, en el caso de Vigo, los espacios urbanos tienden a verse con colores denominados tristes como gris o negro, lo que implica tristeza y/o suciedad, en cambio en cuanto nos alejamos de la zona centro la relación de la ciudad con el mar y la naturaleza toma protagonismo.

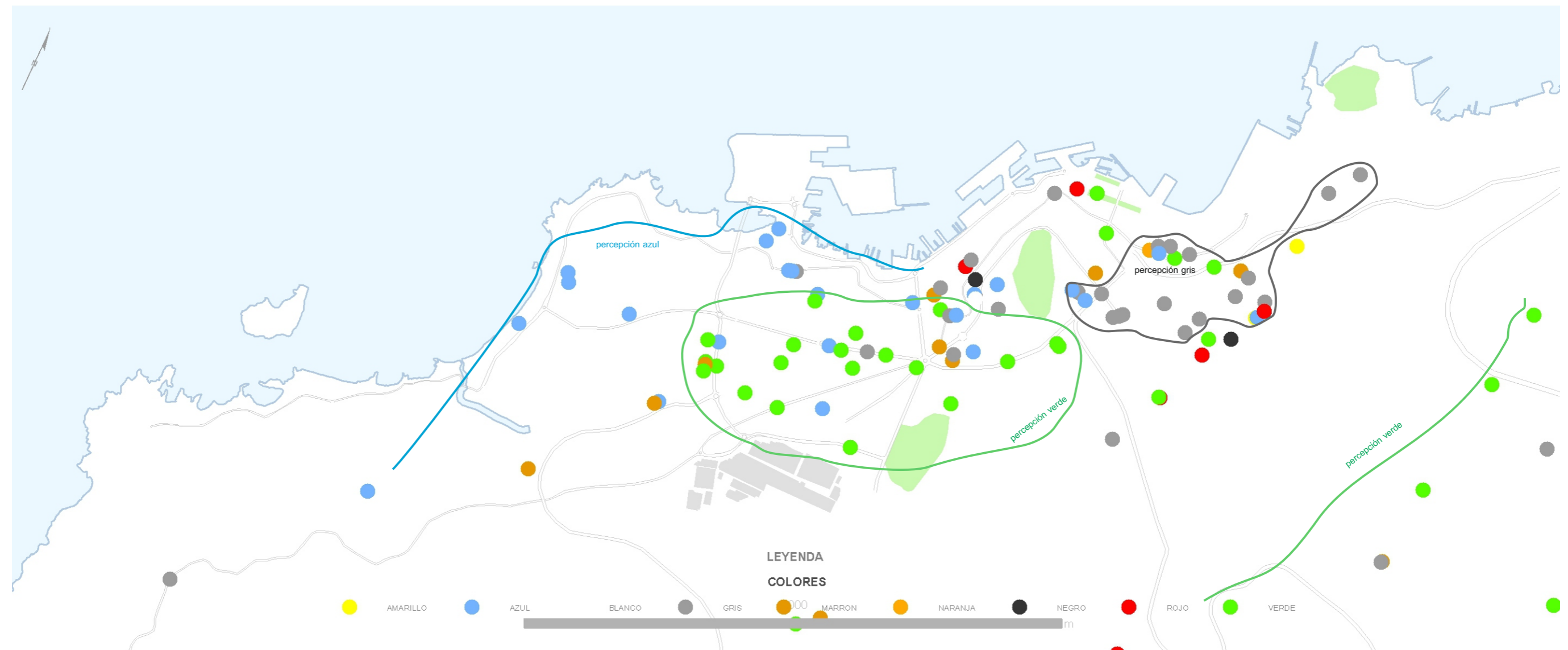


Figura 71. Imagen con los colores asociados por las personas respecto a las zonas en las que viven.

Fuente: Autor, 2014.

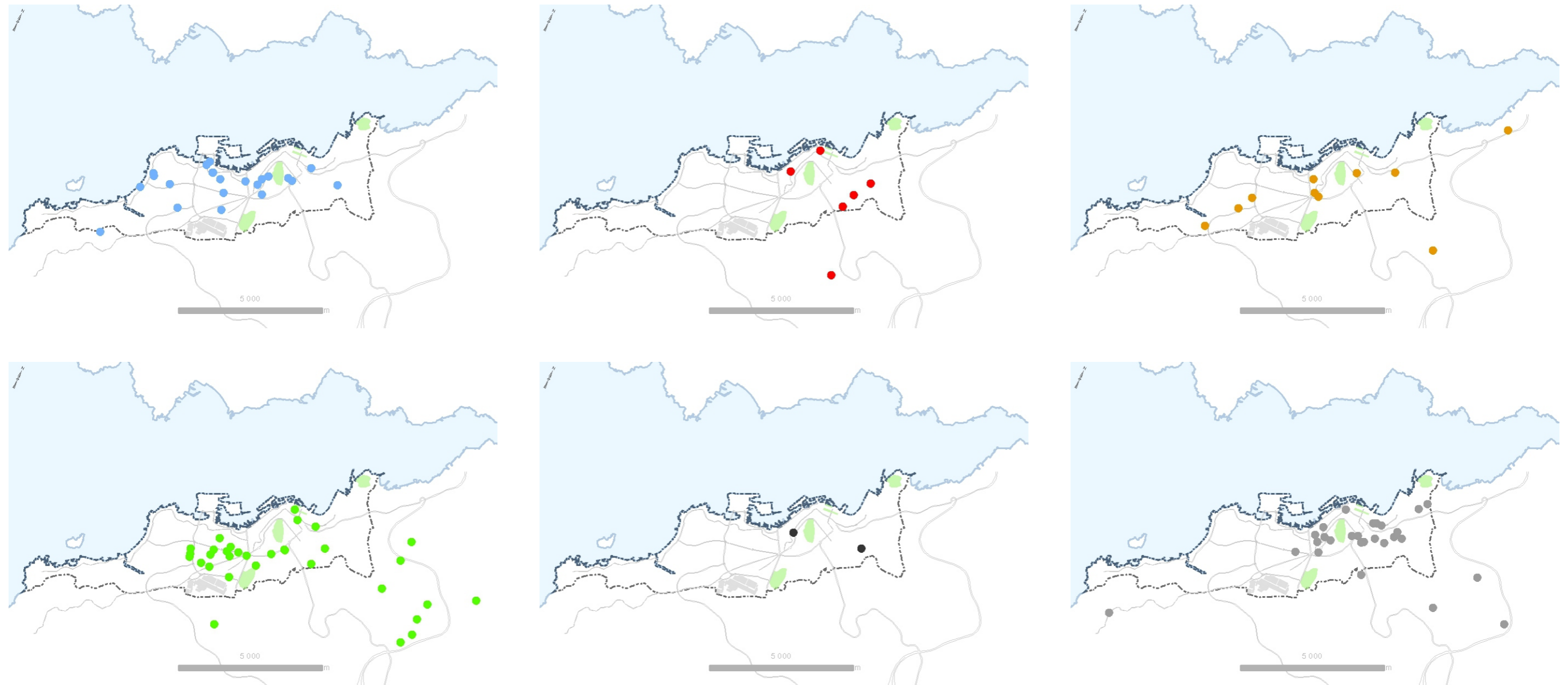


Figura 72. Diferentes imágenes con los colores más representativos
Fuente: Autor, 2014.

PREGUNTA 23. ¿CON QUÉ TEXTURA ASOCIA LA ZONA EN LA QUE VIVE?

La textura o material con el que se identifica un lugar nos da una indicación de cómo es una zona o un lugar en una ciudad. Los materiales se asocian a las construcciones o a los pavimentos y las texturas a las características relativas a los propios materiales.

En el trabajo realizado ha existido un pequeño problema de comprensión de la pregunta, posiblemente ésta haya sido demasiado ambigua reflejando en las respuestas tanto materiales como texturas. Esta situación no fue captada en la preencuesta realizada.

De este modo un 41% de los encuestas respondieron con texturas a las preguntas respecto a 40% que lo hicieron indicando materiales, el resto prácticamente un 18% no se pronunció. De

entre los materiales destaca la piedra; la piedra es un referente en Vigo así los grandes edificios de la ciudad han empleado ese material como revestimiento, al igual que la práctica totalidad de las aceras de las vías más importantes. La piedra, y en concreto el granito, son inseparables en la ciudad y se muestran como elemento representativo de Vigo y su espacio urbano.

Como segundo material destaca el hormigón, que es el material por excelencia de la ciudad actual; el hormigón ha conquistado la ciudad y lo urbano imponiéndose como un material hegemónico en las ciudades de todo el mundo.

Llama la atención que la arena es el tercero de los materiales preferidos por los encuestados. La arena se relaciona con la playa, y en el caso de Vigo, las playas se encuentran en zonas alejadas del centro de la ciudad lo que hace que su presencia no sea tan activa como en otras ciudades con arenales urbanos como La Coruña, o Santander, o San Sebastián.

En cuanto a las texturas, lo rugoso se impone posiblemente asociado al material de la piedra y el hormigón; es aquí donde apreciamos las similitudes entre las texturas y los materiales, donde observamos su fuerte vínculo. En segundo lugar se encuentra la suavidad, la cual refleja el clima de la ciudad con escasa amplitud térmica y dominada por inviernos y veranos dóciles para sus ciudadanos. Otras texturas quedaron reflejadas en los cuestionarios como dura, posiblemente relacionada con el mar, o naturaleza más próxima a la periferia de la ciudad.

PREGUNTA 24. ¿CON QUÉ OLOR ASOCIA LA ZONA EN LA QUE VIVE?

Los olores son un elemento que muchas veces identifica una ciudad, un lugar o una zona. Se trata de un elemento característico de las ciudades bien sea positiva o negativamente. Los olores también forman parte del imaginario de las personas y así las gentes asocian aromas, fragancias y olores a determinadas zonas inconscientemente.

En el caso de Vigo los resultados de las encuestas muestran que los olores asociados al mar y a la naturaleza son ampliamente los más señalados. El mar evidentemente es un elemento muy presente en la ciudad, además la orografía de la ciudad hace que su percepción se acentúe, en cuanto a la naturaleza llama la atención el núcleo de respuestas sobre el barrio residencial de Coia.

Este barrio surge a finales de la década de los 50 y década de los 60, como barrio de vivienda social, llama la atención de este barrio la importancia que se le dio en planificación y proyecto a las zonas verdes y a la creación de espacios para ser ocupados por la gente.

De este modo se creó una franja de unos 25m de ancho a todo lo largo de la Avda de Coia que se dedicó a zona verde para el disfrute de la población. Además de eso, la gran mayoría de los edificios no tienen bajos comerciales teniendo muchos de ellos grandes zonas abrigadas para el uso de la población. Se podría decir, por lo tanto, que Coia es un barrio verde dentro de la ciudad de Vigo.

En contraposición a los elementos naturales mar y naturaleza, el tercero de los olores se asocia a los hidrocarburos, bien sean humos, líquidos oleosos, etc. Si apreciamos la imagen anexa se puede apreciar como los puntos indicados con olor a hidrocarburos se localizan, por lo general, en zonas centrales y sobre todo en espacios relacionados con el desarrollo periférico de la ciudad, los cuales se comentarán con más detalle en la próxima cuestión.

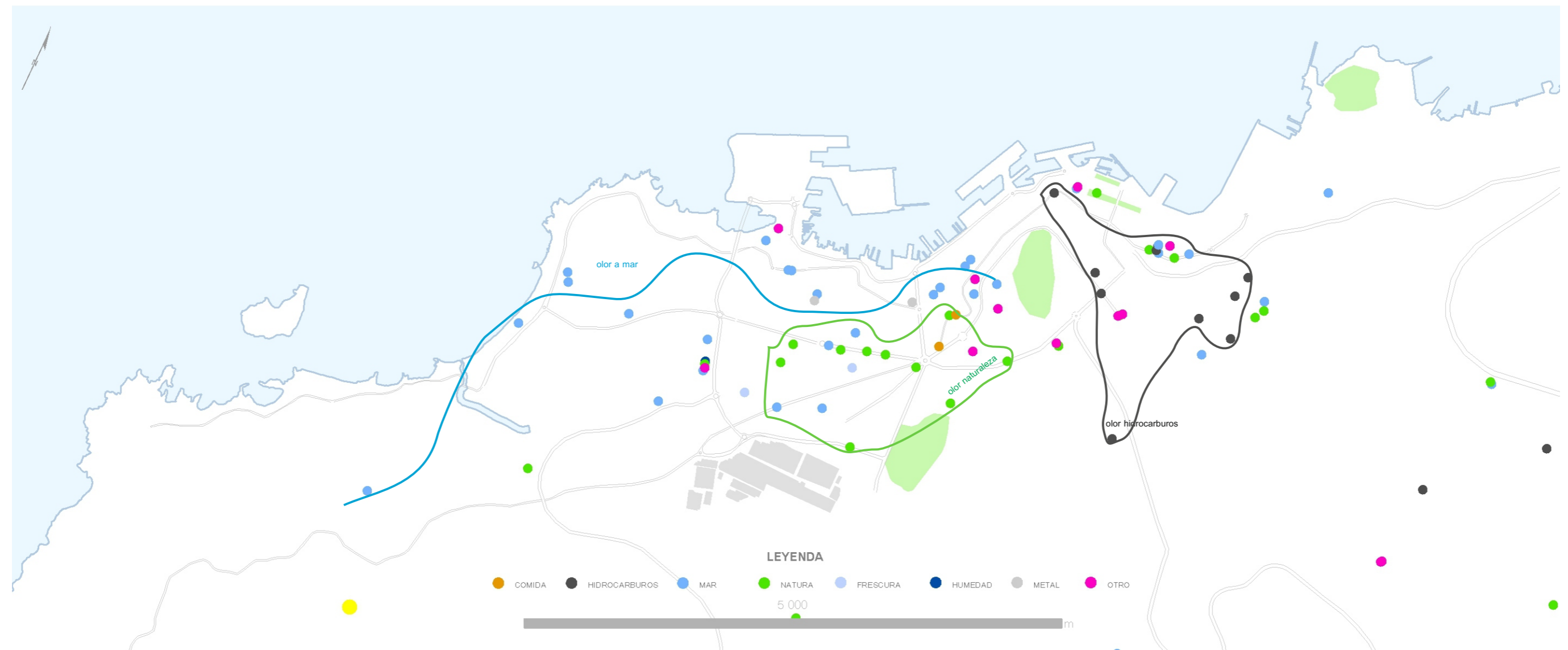


Figura 73. Imagen con los olores asociados por las personas respecto a las zonas en las que viven.

Fuente: Autor, 2014.

PREGUNTA 25.¿DE ESTOS CUATRO ELEMENTOS, QUÉ ECHA EN FALTA EN LA ZONA EN LA QUE VIVE?

Esta pregunta sirve para hacer pensar al encuestado sobre las carencias de su espacio próximo, su barrio. Asimismo indica las deficiencias o carencias que perciben las personas y en qué zonas de la ciudad se producen, se trata de priorizar en las necesidades y es un buen elemento para detectar deficiencias en el conjunto de la ciudad. Las zonas verdes resultan ser los elementos que la ciudadanía más echa en falta en sus zonas próximas. Si se analiza la ubicación de espacios donde se demandan estas infraestructuras se puede apreciar cómo éstas se ubican en las zonas de desarrollo periférico alrededor del centro de la ciudad en los barrios de residencial plurifamiliar. Normalmente, estos espacios fueron construidos entre finales de los años 50 y principio de los 80. Durante este período se edificó gran cantidad de construcción en altura con una gran ocupación de suelo, apenas dejando espacio libre para

otros tipo de usos. Estas mismas características fueron aplicadas a otros barrios y lugares de otras ciudades en España, por lo tanto, se trata de barrios y zonas, fácilmente comparable con sus homónimos existentes en toda la Península.

El segundo de los aspectos reclamados por la ciudadanía viguesa es el de la oferta de ocio. Este tipo de infraestructuras han tenido un gran auge en los últimos años y debido a su relativa juventud como demanda fuerte, organizada y efectiva por parte de los ciudadanos, todavía se muestra desorganizada, poco planificada y es claramente uno de los puntos flacos en la planificación urbana, puesto que no es equiparable el porcentaje de ciudadanía que solicita mejoras en este tipo de infraestructuras con el esfuerzo de las administraciones para mejorarlas u dotar a los espacios dentro de las ciudades de una red homogénea de ocio para el conjunto de los ciudadanos. Si se observa la imagen de las personas que reclaman oferta de ocio se observa una disposición espacial muy similar a la de la gente que solicita mayor

cantidad de zonas verdes, por lo tanto se trata del mismo tipo de barrio comentado anteriormente.

El siguiente aspecto solicitado ha sido el de los equipamientos, entendiendo éstos, por lo general, como dotacional público, bien sean hospitales, escuelas, ambulatorios, centros de día, institutos, etc. Llama la atención la distribución espacial de la respuesta sobre este aspecto, así si se observa se puede apreciar como las demandas se ubican en zonas de desarrollo periférico al centro, y sobre todo en zonas de periferia donde evidentemente los equipamientos son menos cuantiosos. Finalmente, y con un porcentaje muy inferior al resto de las demandas, se encuentran los espacios comerciales, demostrando no ser en estos momentos una petición por parte de los vigueses, bien sea por la crisis económica actual o por una sobresaturación de estos espacios dentro de la ciudad tal y como se pudo apreciar en la pregunta número 13 en la que se preguntaba por los hábitos de compra de la población.

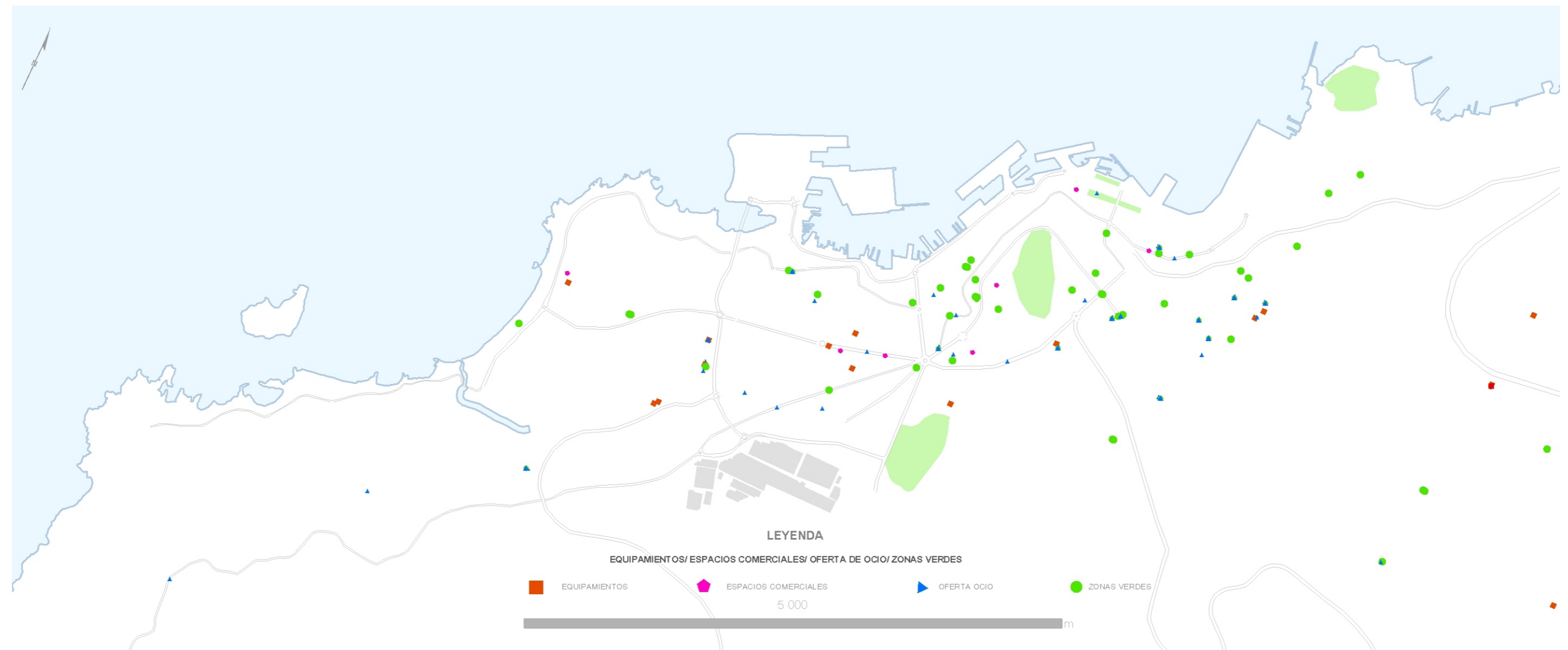


Figura 74. Imagen en las que se indican los elementos que las personas echan en falta en la zona en la que viven..

Fuente: Autor, 2014.

PREGUNTA 26.¿QUÉ ES LO QUE LE HACE SENTIRSE MÁS ORGULLOSO DE LA CIUDAD?

Como última pregunta del cuestionario se realizó una cuestión sobre el orgullo de la ciudadanía, sobre la pertenencia al lugar, sobre la relación afectiva entre las personas y los espacios de su ciudad. En definitiva se trataba de indicar los valores más destacables que las personas de la ciudad de Vigo identifican dentro de su territorio.

De las encuestas realizadas llama claramente la atención la valoración de aspectos referidos al mar; es evidente que la ciudad tiene una vinculación con este medio especial; no en vano Vigo es un puerto de referencia sobre todo en términos de pesca. Pero la vinculación con el mar no sólo es local sino que en el territorio gallego, y en especial en la orla costera, existe una importante relación entre los habitantes y el mar, tanto sea productiva o de ocio.

Por lo tanto, que más del 38% de los vigueses se sientan orgullosos de la relación de la ciudad con el mar resulta lógico.

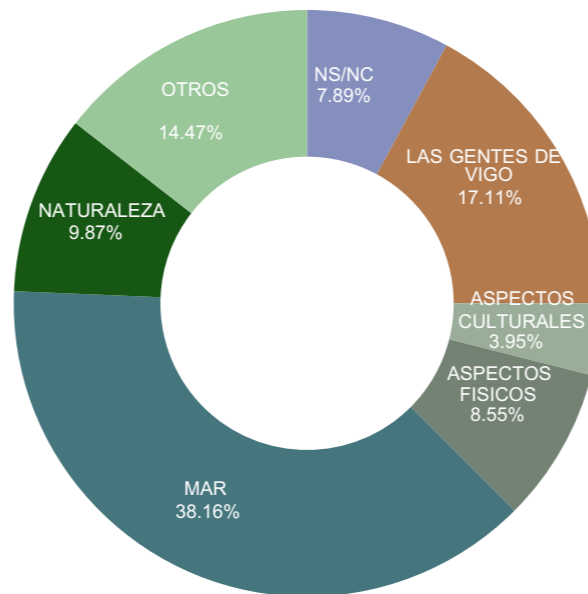
Si se desmenuza la encuesta, se puede apreciar como existen 3 elementos que son los más relevantes en la valoración del mar; por un lado el mar por sí mismo es un valor para los vigueses, por otro lado las playas de la ciudad y el paisaje que ofrece la Ría son los elementos que hacen que los vigueses valoren mayoritariamente esta opción.

Siguiendo con las encuestas existe otro aspecto con relevancia destacado por los encuestados, y que se trata de las propias gentes de la ciudad, alcanzando más de un 17% del total.

Este hecho hace destacar la valoración que tenemos de nuestro conjunto humano de nuestra comunidad, así dentro de las gentes de la ciudad de Vigo se valoran aspectos tales como la gente en sí misma, la personalidad, la afectividad y el carácter. Aspectos que dotan a la ciudad de una idiosincrasia particular.

Finalmente se puede hacer alusión a algunos de los otros aspectos valorados por los encuestados como aspectos relacionados con la naturaleza, aspectos físicos y culturales.

RESULTADOS GENERALES DE LA PREGUNTA SOBRE EL SENTIMIENTO DE ORGULLO DE LA CIUDAD DE VIGO



RESULTADOS DE LOS ASPECTOS VALORADOS RESPECTO AL MAR

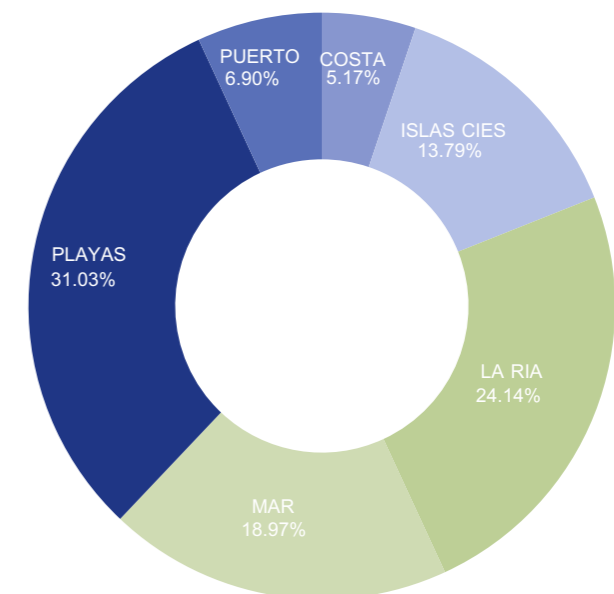
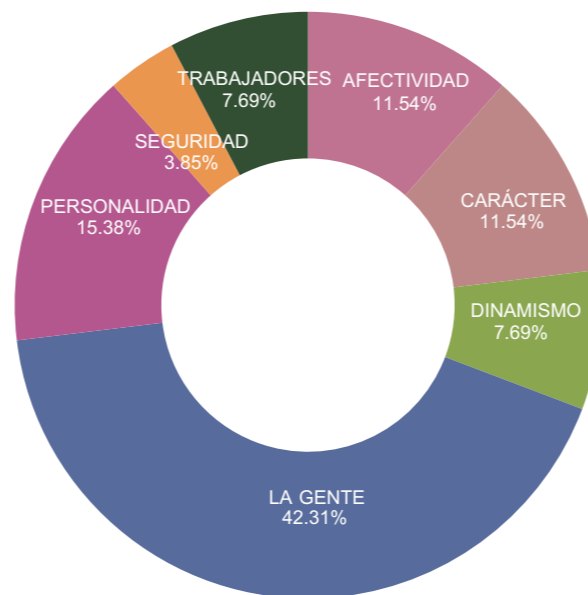


Figura 75. Gráficas de resultados del sentimiento de orgullo en la ciudad de Vigo
Fuente: Autor, 2014.

RESULTADOS DE LOS ASPECTOS VALORADOS RESPECTO A LAS GENTES DE VIGO



4.4. OTROS RESULTADOS OBTENIDOS DE LOS CUESTIONARIOS

Hasta el momento en este texto se ha intentado dar respuesta a todas y cada una de las cuestiones suscitadas en el cuestionario efectuado. Se ha realizado un esfuerzo en plasmar la idea de la ciudadanía sobre aspectos relevantes para la ciudad, su creencia, opinión, aprobación o desaprobación sobre situaciones que pueden ser importantes y tener notables incidencias sobre la ciudadanía viguesa y otra serie de cuestiones relevantes intentando develar aspectos significativos de la ciudad y ciudadanía de Vigo.

Como siguiente parte de este documento se propone intentar obtener información adicional agrupando, mezclando y/o clasificando la información obtenida en los cuestionarios. Se intenta con esto obtener una plusvalía de la información inicial, de la información objetivo básico, es decir, la propia de los cuestionarios.

De este modo, se intentará indagar de un modo más profundo en una serie de cuestiones de difícil abordaje desde una perspectiva comunitaria, es decir, mediante herramientas de participación apoyadas en la vivencia de las personas, origen del espacio vivido.

4.4.1. EL TIEMPO EN LA CIUDAD. EL DÍA Y LA NOCHE.

Diferenciar los procesos diurnos y nocturnos de la ciudad es muy importante, las ciudades tienen diferentes tipos de comportamiento entre el día y la noche; las ciudades basculan entre un período y otro y se adaptan a las nuevas exigencias de sus ciudadanos. La ciudad, ya en esta pequeña escala temporal, muestra un dinamismo y una capacidad de cambio camaleónica.

En cuanto a las preferencias de los vigueses, tanto de día como de noche, existen 4 elementos que tiene una gran aceptación por parte de la ciudadanía. Por un lado, las zonas verdes, bien sea El Castro, Castrelos o A Guía, las cuales manifiestan su importancia, sobre todo, durante el día para perder cierto poder durante la noche.

Otros lugares importantes son Bouzas y las zonas de playa como Samil y O Vao, que son del agrado de la gente tanto por el día como por la noche, debido a una oferta estructurada para ambos ambientes.

En cambio lo más reseñable, es el centro de la ciudad, que durante el día no se muestra como un espacio excesivamente apetecible para la ciudadanía, en cambio la gente acude a él masivamente por la noche, indudablemente debido a su oferta de ocio.

Otros espacios destacables entre el gusto de los vigueses son la zona de Gran Vía y el Calvario, ambos durante el día. Cabe reseñar que tras la humanización del Calvario éste ha llegado a ser denominado como la segunda Calle Príncipe de la ciudad de Vigo.

En relación a lo que nos gusta de la ciudad entre día-noche podemos decir, que las zonas de playas y Bouzas son espacios apetecibles durante día y noche, y que existe un flujo que va de las zonas de parque (día) a la zona de centro (noche).

En cuanto a lo que no gusta, tanto de día como de noche a los vigueses, se puede observar ese radio periurbano que envuelve la zona más central de la ciudad como el espacio que menos deleita a la gente. Ya se ha tratado este tema en este capítulo, se trata de las zonas en las que se acumula gran parte de la población de la ciudad y que siguieron patrones edificatorios que obviamente no son del agrado de los ciudadanos.

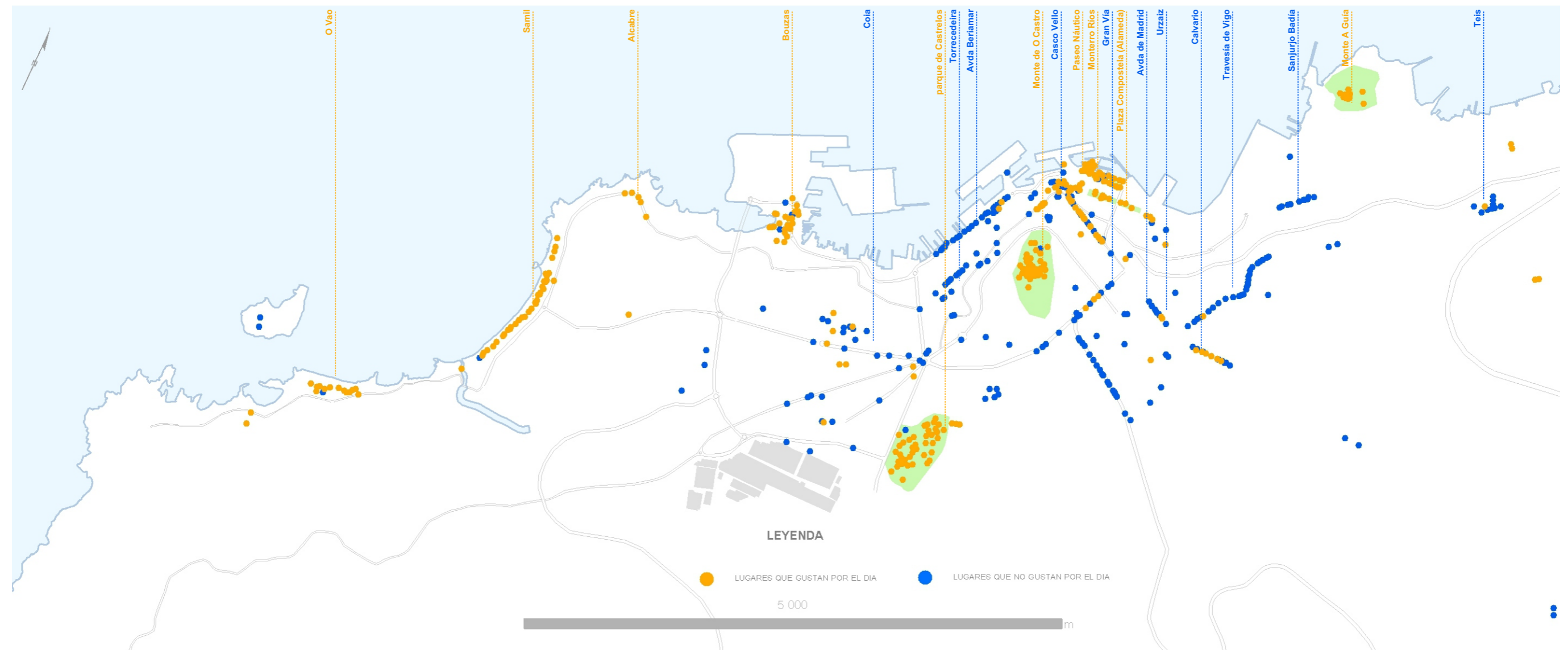


Figura 76. Imagen en la que se indican los lugares que gustan y no gustan a la genta durante el día.

Fuente: Autor, 2014.

Estas edificaciones comprendidas en su mayoría entre los años 50 y 90 muestran un tipo de urbanismo opuesto al que pretende mostrar este estudio, un urbanismo marcado por el poder de las minorías y del capital, en contraposición a las personas carentes de poder de decisión en lo que a temas ciudadanos se refería.

Se nota en estas zonas una escasa proporción de espacio público respecto a espacio privado, siendo la parte pública mayoritariamente destinada a viales para mejorar el tránsito de vehículos, tratándose por lo tanto de una ciudad creada para el vehículo y para relaciones fuera del espacio público reflejando de este modo elementos previos a la ciudad global.

También cabe destacar que en estas zonas existe una falta de espacio destinados a zona verde, lo que hace que la gente no sienta los espacios naturales cercanos, que como ya se observado en este documento se trata de un elemento fundamental y muy del gusto de los habitantes de la ciudad



Figura 78. Imágenes del frente litoral de la zona urbana de Vigo. Espacios menos valorados por los ciudadanos.

Fuente: Autor, 2014.

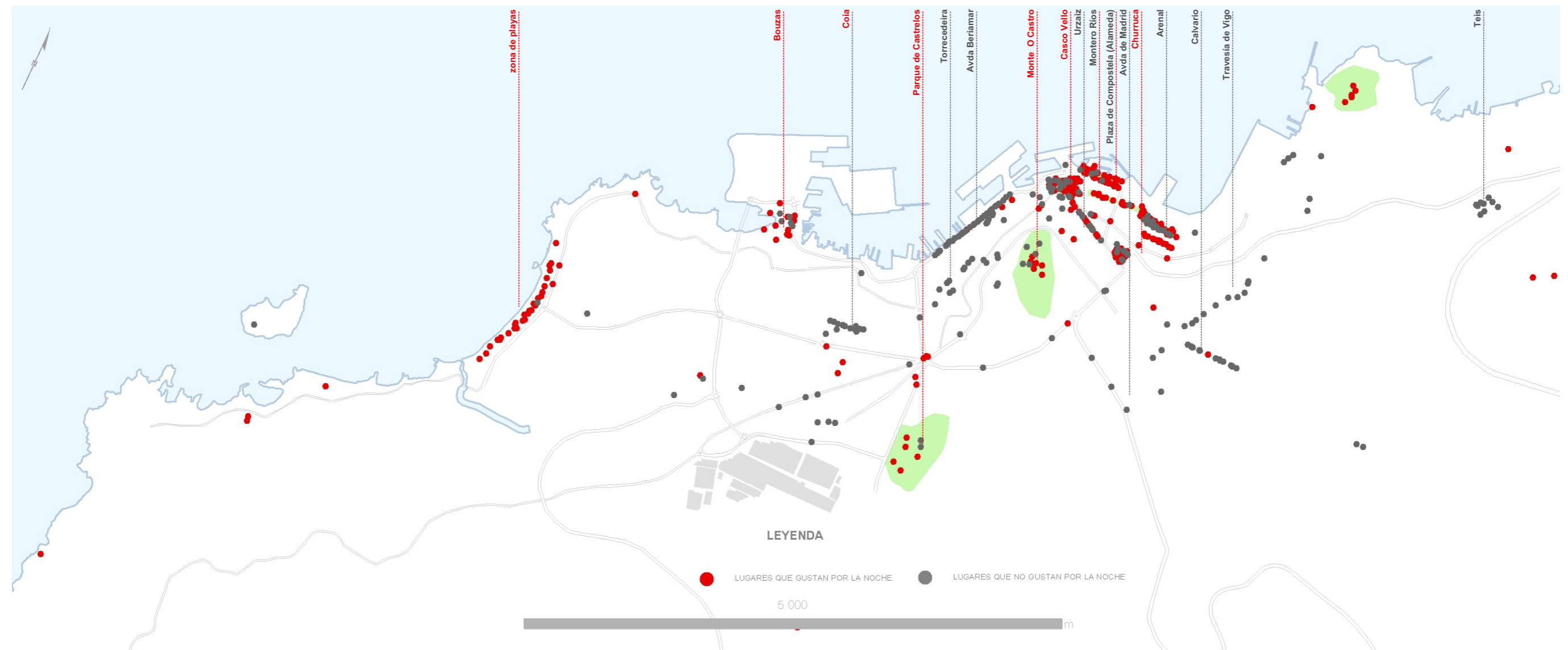


Figura 77. Imagen en la que se indican los lugares que gustan y no gustan a la gente durante la noche.

Fuente: Autor, 2014.

4.4.2. CIUDAD CENTRALIZADA O POLICÉNTRICA

Podríamos denominar a este apartado ciudad global o ciudad ciudadana partiendo de las descripciones de ambos tipos expresadas en el capítulo de encuadramiento teórico. Por un lado, la ciudad global difusa y policéntrica, y por otro lado la ciudad ciudadana central y homogénea. En el caso de Vigo, podemos observar cómo se están imponiendo los procesos del policentrismo. De este modo, aunque en el centro de la ciudad es donde se agrupan la mayor cantidad de movimientos, surgen otros espacios que se muestran como hitos, como Plaza América, y sobre todo, los espacios comerciales como CC Gran Vía y CC Travesía signos inequívocos del avance de la ciudad global dentro de Vigo. Los centros comerciales se han convertido, poco a poco, en verdaderos elementos vertebradores del espacio; a su favor tiene 2 aspectos fundamentales que caracterizan los espacios centrales, por un lado son focos de movilidad gracias a la atracción de gran cantidad de población, y por otro lado, son

fuentes importante de economía y empleo, este hecho les confiere gran importancia en las nuevas ciudades. En su contra, esta economía se nutre de la ya existente en la ciudad y sus zonas próximas por lo que no genera una nueva riqueza, si no que crea un trasvase de poder de una parte de la ciudad a otra sin una plusvalía añadida, creando por lo tanto espacios áridos que pierden su riqueza en otras zonas.

Además, como elemento impuesto por la ciudad global, las grandes áreas comerciales pretenden erigirse como el espacio público futuro en contraposición a la ciudad ciudadana. Esta situación es extraña puesto que el más privado de los espacios pretende, a su vez, ser el espacio público de referencia. La ciudad global pretende reformular el espacio público, la forma en la que debe ser entendido y su relación con la ciudadanía, poniendo en manos del capital y la economía el futuro y significado del mismo. Otro aspecto destacable es que tanto Bouzas como la zona de playas se establecen como elementos de flujo importante y estable

dentro de la ciudad de Vigo. Se trata por lo tanto de otro fenómeno, sobre todo el referente a Bouzas. El barrio de Bouzas fue uno de los últimos espacios anexionados a Vigo, se trata de un lugar con una fuerte idiosincrasia y relación de vecindad; posee un casco histórico único y fue Ayuntamiento propio hasta inicios del S XX. Ciertamente, Bouzas siempre ha tenido dinámicas propias dentro de la ciudad, pero otros espacios de la ciudad también los han tenido pero han ido perdiéndolas a lo largo del tiempo. En el caso de Bouzas, ha sucedido exactamente lo contrario, no sólo ha mantenido esas dinámicas si no que ha conseguido la aceptación de gran parte de la ciudadanía viguesa. Posiblemente aspectos como un barrio tradicional en mejores condiciones que el de la ciudad de Vigo o una relación directa con el mar (hecho que apenas sucede en toda la ciudad) tienen una cierta importancia en que el Barrio de Bouzas mantenga ciertas dinámicas propias y, por lo tanto, se manifieste como un elemento articulado y no englobado al centro de la ciudad de Vigo.

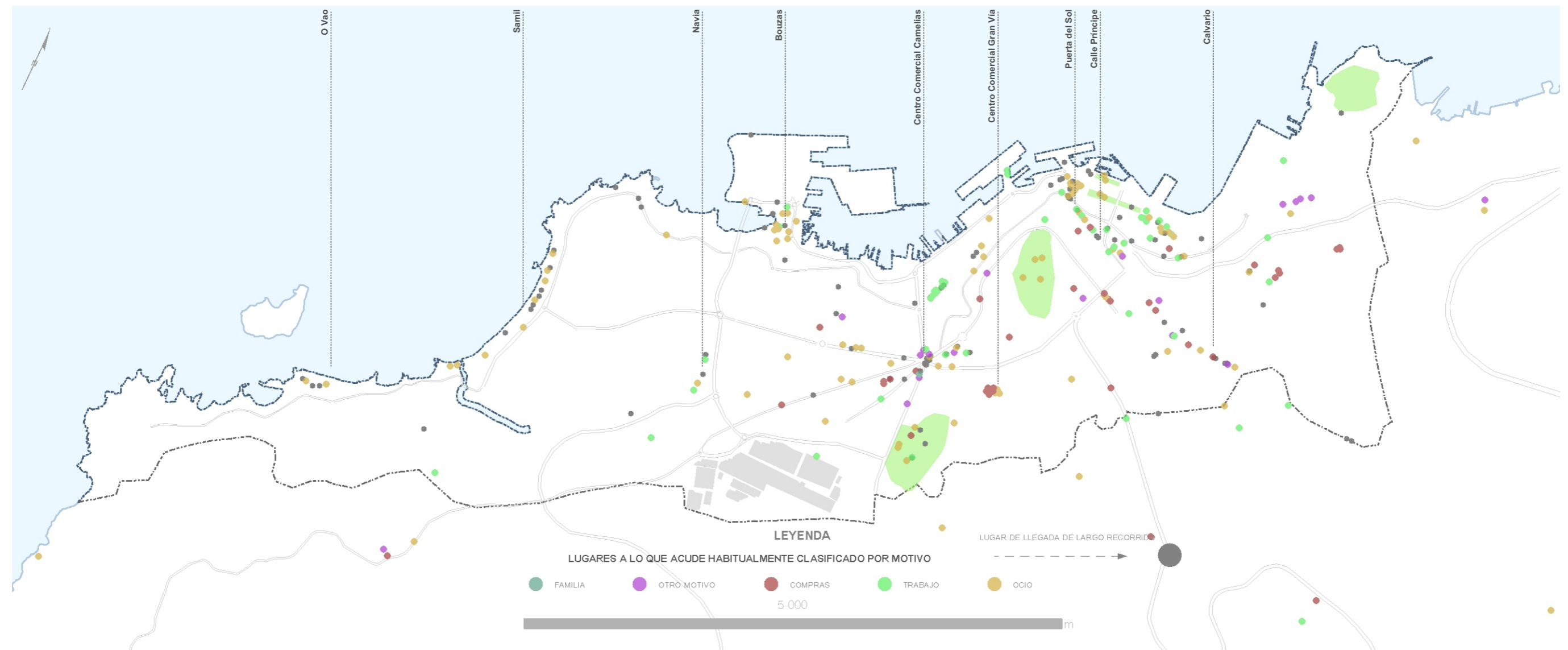


Figura 79. Imagen en la que se indican los lugares a los que va la gente y los motivos por lo que lo hace.

Fuente: Autor, 2014.

4.4.3. EL ANÁLISIS DE DENSIDADES (KERNEL)

La representación gráfica es un elemento fundamental dentro de la arquitectura para poder entender los procesos de la ciudad.

El arquitecto ha utilizado el dibujo como herramienta para mostrar sus opiniones, deseos, teorías y otras elucubraciones respecto al fenómeno urbano.

Analizando cualquier ciudad se puede observar que existe una relación directa entre la población y la superficie que esta ocupa, de este modo se puede realizar representaciones de densidades que indican las tendencias de la población respecto a un espacio determinado.

El análisis mediante estimadores kernel está ampliamente extendido en la comunidad científica y ha sido el utilizado para la creación de los mapas de densidades dentro de este trabajo.

Los dos anteriores apartados de este trabajo en los que se comentaban aspectos referidos al día y la noche y a la ciudad central o policéntrica pueden ser revisados mediante estimadores Kernel.

Si se analizan las informaciones respecto a los gustos de los ciudadanos entre el día y la noche se pueden apreciar muy fácilmente los aspectos referidos en el anterior apartado; lo mismo sucede si analizamos mediante análisis de densidad los lugares a los que la gente acude habitualmente, de este modo se puede observar perfectamente el carácter policéntrico que está adquiriendo la ciudad de Vigo.

Al observar estos mapas se puede apreciar que existe una gran diferencia entre lo que comenta la población que le gusta y a dónde acude habitualmente, sobre todo, si un alto porcentaje de la población indicaba que acudía a los lugares en busca de ocio.

Por lo tanto, nos encontramos nuevamente con esa bipolaridad de la ciudadanía, en la que se idealizan ciertos aspectos (ciudad imaginaria o ideal) y se realizan otros (ciudad real).

Se trata de la diferencia entre lo ideal y la realidad, entre las aspiraciones y lo que la gente realmente realiza, sin duda, es un aspecto muy interesante de la sociedad y que se refleja en ciertos aspectos de este trabajo.

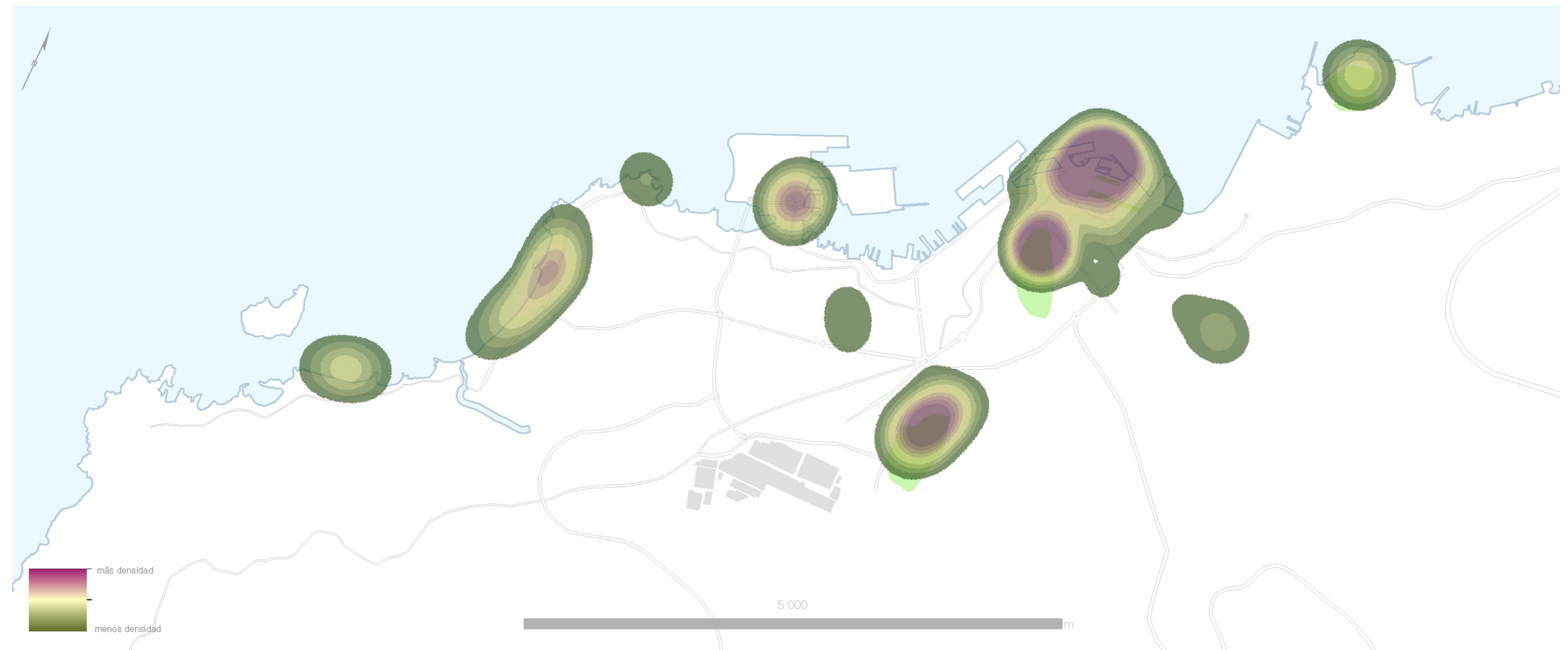


Figura 80. Imagen en la que se muestra un análisis de densidad por Kernel con los datos de los gustos de los ciudadanos durante el día

Fuente: Autor, 2014.

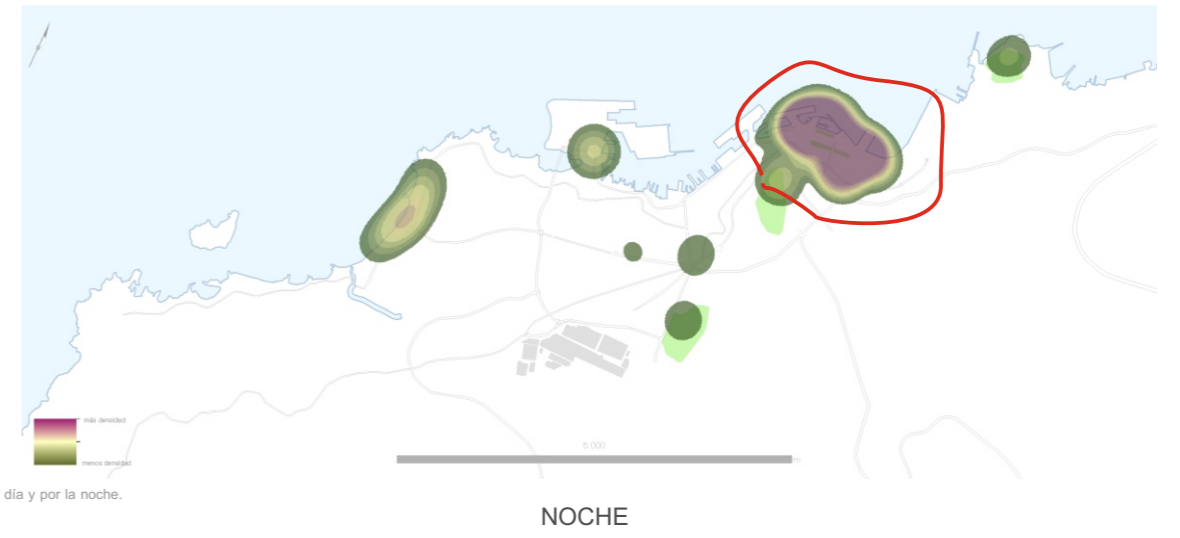
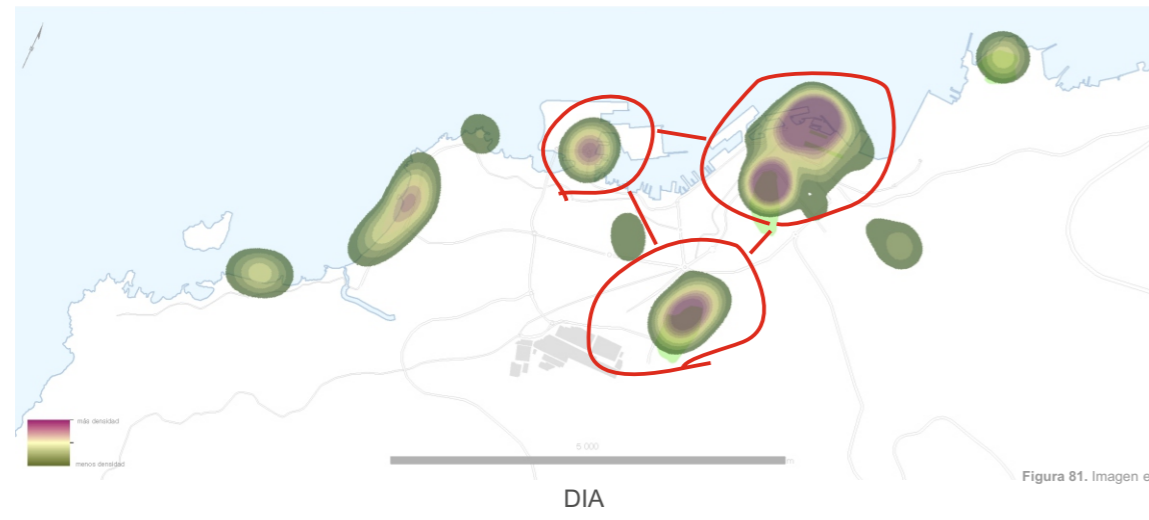


Figura 81. Imagen en la que se comparan los resultados de densidades obtenidos por el día y por la noche.
Fuente: Elaboración propia.

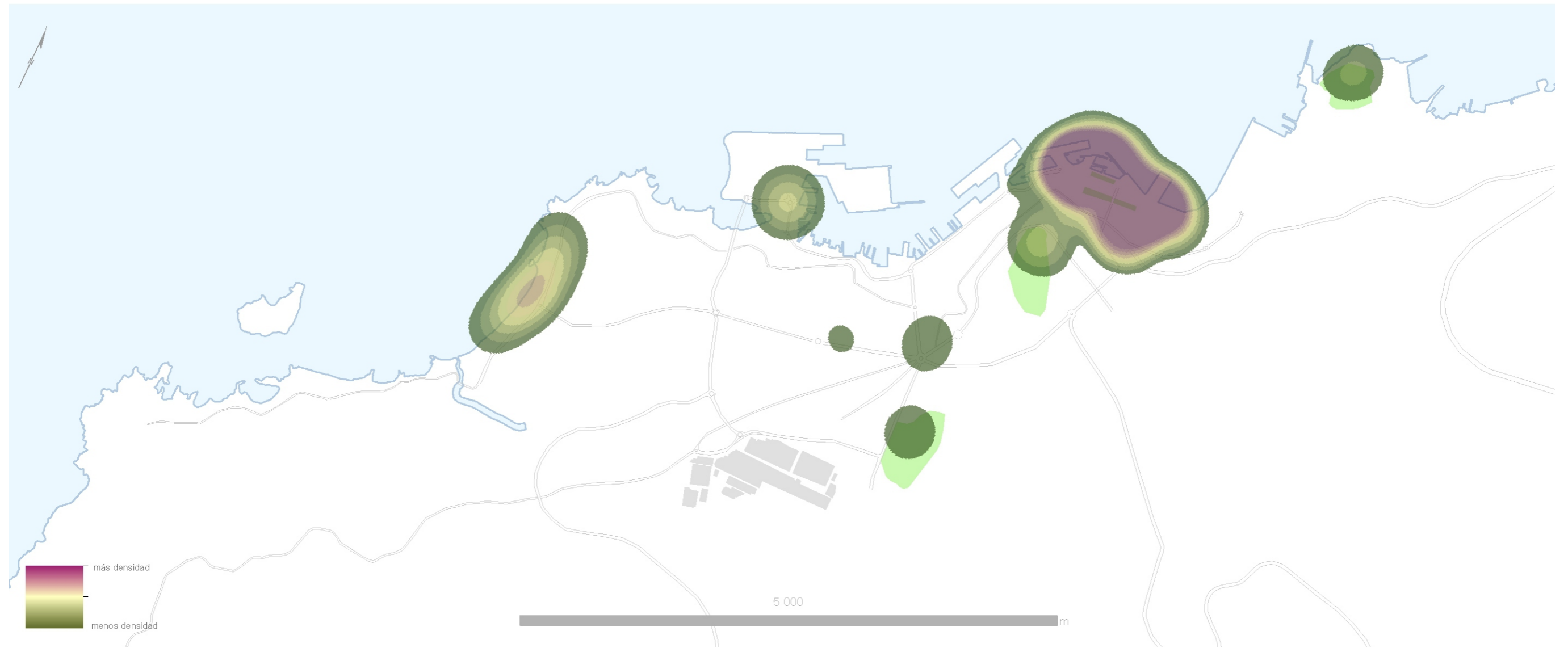


Figura 82. Imagen en la que se muestra un análisis de densidad por Kernel con los datos de los gustos de los ciudadanos durante la noche.

Fuente: Autor, 2014.

4.4.4. EL DESPLAZAMIENTO PEATONAL

En la pregunta nº9 del cuestionario se comentaron aspectos referidos a los recorridos peatonales que realizaban las personas dentro de la ciudad. Se apuntaba entonces que la orografía resultaba un factor que incidía en gran manera en la forma de desplazarse de los habitantes de Vigo.

Por este motivo, parece relevante relacionar el lugar de residencia de las personas y el punto final del recorrido que realizan, con un MDT (Modelo Digital del Terreno). De este modo, se pueden obtener las cotas del punto de residencia y el punto de final de recorrido y obtener datos como desnivel, pendiente etc.

Para la obtención de las cotas topográficas, se empleará el MDT del Instituto Geográfico Nacional de España, el cual suministra de modo libre en su página web un Modelo del Terreno en forma GRID con puntos cada 5 metros de todo el territorio nacional gracias a la tecnología LIDAR (Laser Imaging Detection and Ranging).

Los datos nos muestran resultados bastante concluyentes; en primer lugar 3 de cada 4 personas se desplaza de forma que el recorrido suponga menos de un 3% de pendiente entre el punto inicial y final, lo que indica que se tiende instintivamente a buscar recorridos más o menos llenos, es decir, que supongan menos esfuerzo.

Otro dato interesante es que sólo cerca del 17% de las personas realiza un recorrido ascendente, es decir desde su vivienda hasta el punto escogido, respecto a 83% que realiza recorridos descendentes. Esta situación es llamativa, y posiblemente tenga que ver con aspectos mentales y psicológicos de los individuos, puesto que al fin y al cabo posteriormente se ha de volver a la residencia.

Este hecho podría explicarse si el espacio residencial se situase en cotas elevadas y los espacios de acogida o preferidos de la ciudadanía estuviesen en cotas inferiores, en cierto modo esta situación es la normal en una ciudad marítima donde las cotas bajas se asocian a espacios de borde marítimo con paseos y avenidas de gran afluencia, pero en el caso de Vigo no es así, de hecho muchos de los espacios que menos gustan a los ciudadanos se sitúan en esa franja de borde marítimo de cota topográfica baja.

Finalmente comentar que los resultados con mayor pendiente se refieren a recorridos que vinculan espacios "rurales" de cota elevada con espacios urbanos.

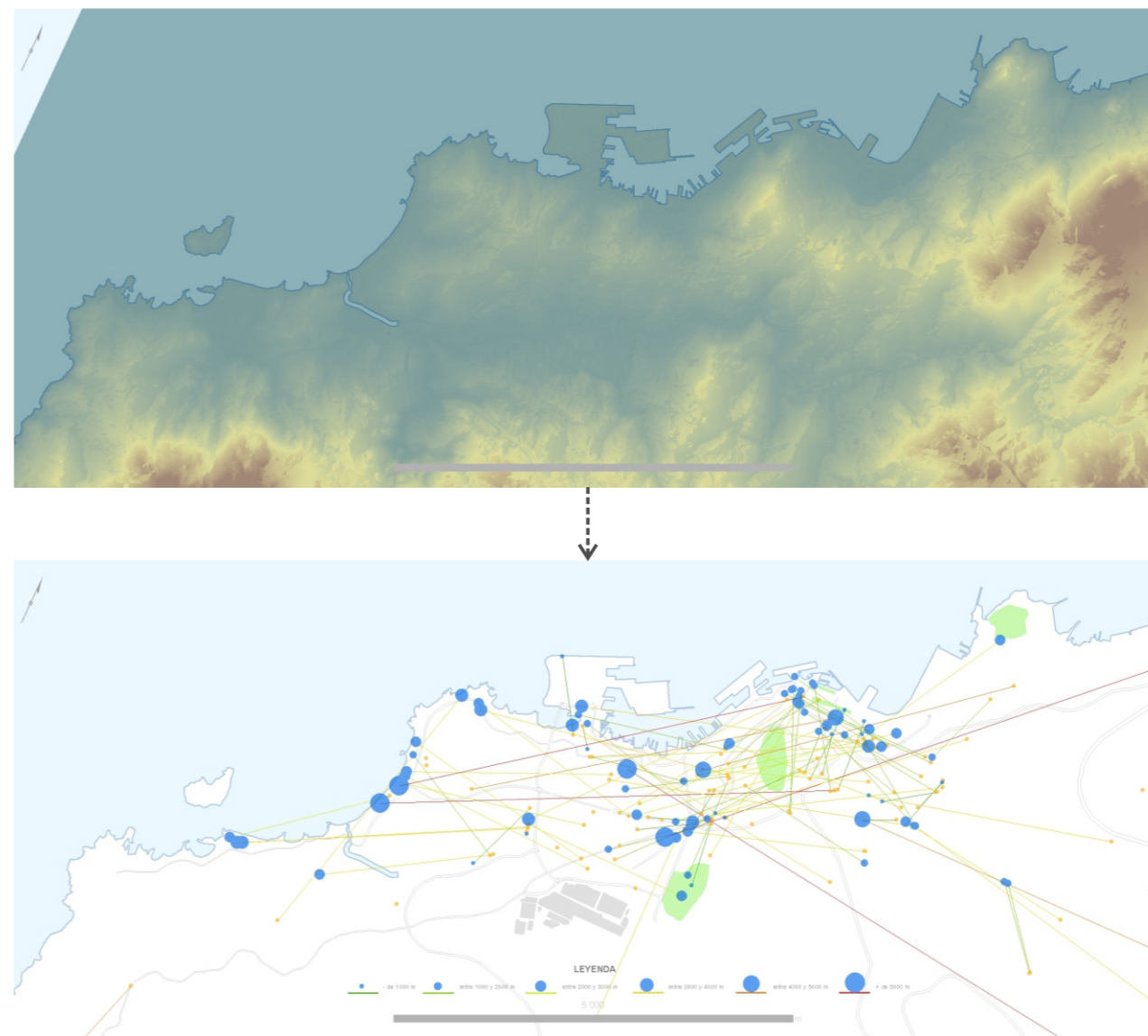
4.5. CONCLUSIONES

Las encuestas aportan conocimiento sobre lo que la gente quiere, sobre sus deseos, sobre lo que no les gusta. Se trata de buscar información de primera mano, de la gente que ocupa el territorio, la gente que vive el día a día de la ciudad, que la utiliza y disfruta; se trata de una aproximación a la ciudad, posiblemente la más democrática, pero a su vez, una de las menos empleada.

Los resultados obtenidos muestran una sociedad que en, muchos aspectos, se encuentra dividida. Esto indica que existen diferentes puntos de vista sobre cómo debe ser la ciudad, sobre cómo se debe actuar en ella, y cómo debe ser su futuro.

EL debate sobre el futuro de la ciudad debe consensuarse entre todos los actores principales que intervienen en la misma. El papel del Arquitecto o Planificador debe ser, entre otros, el de ayudar a relacionar a las personas con los órganos de poder, mediante diferentes mecanismos o lenguajes que muestren el sentir popular sobre los aspectos inherentes a la ciudad.

Los aspectos abarcados por las encuestas son múltiples, y su capacidad de mostrar aspectos relevantes son importantes, por lo tanto es lógico destacar su papel dentro de aspectos referidos al mundo urbano dentro de la ciudad



CAPÍTULO 5

ACTIVIDADES

5.1 OBSERVACIONES Y PLANTEAMIENTO GENERAL DE LAS ACTIVIDADES A REALIZAR.

Como trabajo complementario al realizado mediante encuestas se realizaron, en este trabajo, una serie de experiencias con grupos reducidos.

Las experiencias surgieron por el deseo de obtener información de una índole diferente a la lograda por las encuestas, buscando aspectos con más grado de pormenor y con otra serie de información que no se podía obtener mediante las encuestas. Las características más reseñables que debían cumplir las actividades de las experiencias eran:

- Buscar información más detallada que la que se podía obtener en las encuestas.
- Intentar ampliar el tiempo de participación en las actividades respecto al empleado en las encuestas.
- Buscar un perfil de personas con conocimientos básicos en ciertas materias para facilitar la edición y ejecución de los trabajos.
- Trabajar en grupos para mejorar mediante la aportación individual de cada participante en las actividades

La selección de un lugar y un grupo de personas adecuadas para la realización de las actividades suponía un problema puesto que se necesitaba congregarse en un lugar con instalaciones adecuadas a un número de personas considerable, y que además debían poseer ciertos conocimientos previos en algunas materias, hecho que comentaremos más detalladamente en otros apartados de este documento.

El grupo elegido para la realización de las experiencias fue un conjunto de alumnos del Instituto de Educación Secundaria les Politécnico de Vigo N.1, y en concreto alumnos del Ciclo Superior de desarrollo de Proyectos de Obra Civil y Urbanismo, tanto de 1º como de 2º Curso.

El total de personas que realizaron las experiencias fueron 15, todos ellos alumnos del centro. Las edades de los participantes se comprendían entre los 15 y 24 años de edad y 11 de ellos eran de género masculino y 4 de género femenino. Para la realización de las experiencias no se tuvo en cuenta el concepto de tamaño de muestra, es decir, no se valoró la necesidad de conseguir un número de participantes para obtener una muestra significativa, sino que se priorizó el perfil del participante y el concepto práctico sobre la validez de los resultados obtenidos. Por este motivo, los resultados no se deben entender como comportamiento de tendencia dentro del conjunto de la población de Vigo, sino más bien como una actividad de carácter empírico tendente a probar ciertas técnicas que pudieran ser útiles para operaciones dentro del Urbanismo y la Planificación territorial.

5.2 ACTIVIDADES

En total fueron 3 las actividades efectuadas. Para su realización se explicó a los participantes mediante presentación, en PowerPoint las reglas básicas de cada una de las pruebas a realizar, indicando tanto el material suministrado para la realización de las experiencias como los objetivos perseguidos en cada una de las tareas a realizar.

Las actividades recibieron los siguientes nombres:

- Actividad 1. PERCEPCIONES.
- Actividad 2. RUTAS
- Actividad 3. SENSACIONES.



Figura 84. Imagen en la que se muestran parte de las actividades realizada en el IES Vigo N°1.

Fuente: Autor, 2014.

5.2.1 ACTIVIDAD 1. PERCEPCIONES

INTRODUCCIÓN

En la primera de las actividades, denominada **PERCEPCIONES** se solicitaba al participante que valorase del 1 al 10 diferentes lugares de la ciudad de Vigo, en concreto 60 espacios. Para ello, previamente se habían seleccionado estos lugares atendiendo a aspectos como la singularidad, representatividad, localización, tipo de infraestructura o espacio etc. A cada participante se le hizo entrega de una hoja con indicación del lugar a valorar y su número de orden.

Nº ENCUESTA	FECHA
1	ZONA FRANCA
2	ORILLAMAR. ASTILLEROS
3	NAVIA
4	COIA
5	MIÑOCA
6	BOUZAS
7	ARENAL
8	TRAVESIA DE VIGO. CARREFOUR
9	CASCO VELLO I
10	CASCO VELLO II
11	MONTERO RIOS
12	CALVARIO
13	C/ARAGON
14	AV MADRID
15	C.C. GRAN VIA
16	C/PIZARRO
17	GRAN VIA I
18	C/BARCELONA
19	RESIDENCIAL AIRES
20	BALAIADOS
21	AV FLORIDA
22	AV HISPANIDAD
23	SAN ROQUE
24	C/PRINCIPE
25	URZAIZ I
26	URZAIZ II
27	ORILLAMAR. LONJA
28	ALCABRE
29	C/TORRECEDEIRA
30	AV CAMELIAS
31	C/VENEZUELA
32	PLAZA DO REI. AYUNTAMIENTO
33	SANJURJO BADIÁ
34	NUDO DE ISAAC PERAL
35	AV RAMON NIETO
36	AV GREGORIO ESPINO
37	AV MARTINEZ GARRIDO
38	GRAN VIA II. EL CORTE INGLES
39	PLAZA ELIPTICA
40	PLAZA DE ESPAÑA
41	PLAZA INDEPENDENCIA
42	PLAZA AMERICA
43	ALAMEDA. PLAZA COMPOSTELA
44	MONTE A GUIA
45	CASTRO
46	CASTRELOSI
47	SAMIL
48	VAO
49	CORUJO
50	AV EUROPA
51	ISLA TORALLA
52	CANIDO
53	RELLENO BOUZAS
54	GUIXAR
55	PUERTA DEL SOL
56	POLICARPO SANZ
57	AV GARCIA BARBON
58	AV LOPEZ MORA
59	PASEO ALFONSO
60	TRAVESIA DE VIGO

Figura 85. Imagen en la que se muestra la ficha a cumplimentar entregada a los participantes correspondiente a la actividad 1.

Fuente: Autor, 2014.

04- COIA



Figura 86. Ejemplos de diapositivas mostradas a los participantes para valorar los espacios correspondientes a la actividad 1.

Fuente: Autor, 2014.

05- MIÑOCA



Además para solucionar probables dudas para la ejecución de las actividades se realizó una presentación en PowerPoint indicando los lugares, su número dentro de la tabla y una serie de fotografías identificativas del lugar.

Para la realización de esta experiencia resultaba crítico el tiempo de realización puesto que en un supuesto previo se estableció que cada diapositiva se mostraría durante un total de 30 segundos, período durante el cual el participante debería realizar la votación, por lo tanto la experiencia se alargaría hasta los 30 minutos lo que resultaba una duración bastante importante. Finalmente, la duración de la actividad fue, efectivamente la prevista, 30 minutos, lo que demostró la hipótesis de una duración elevada.

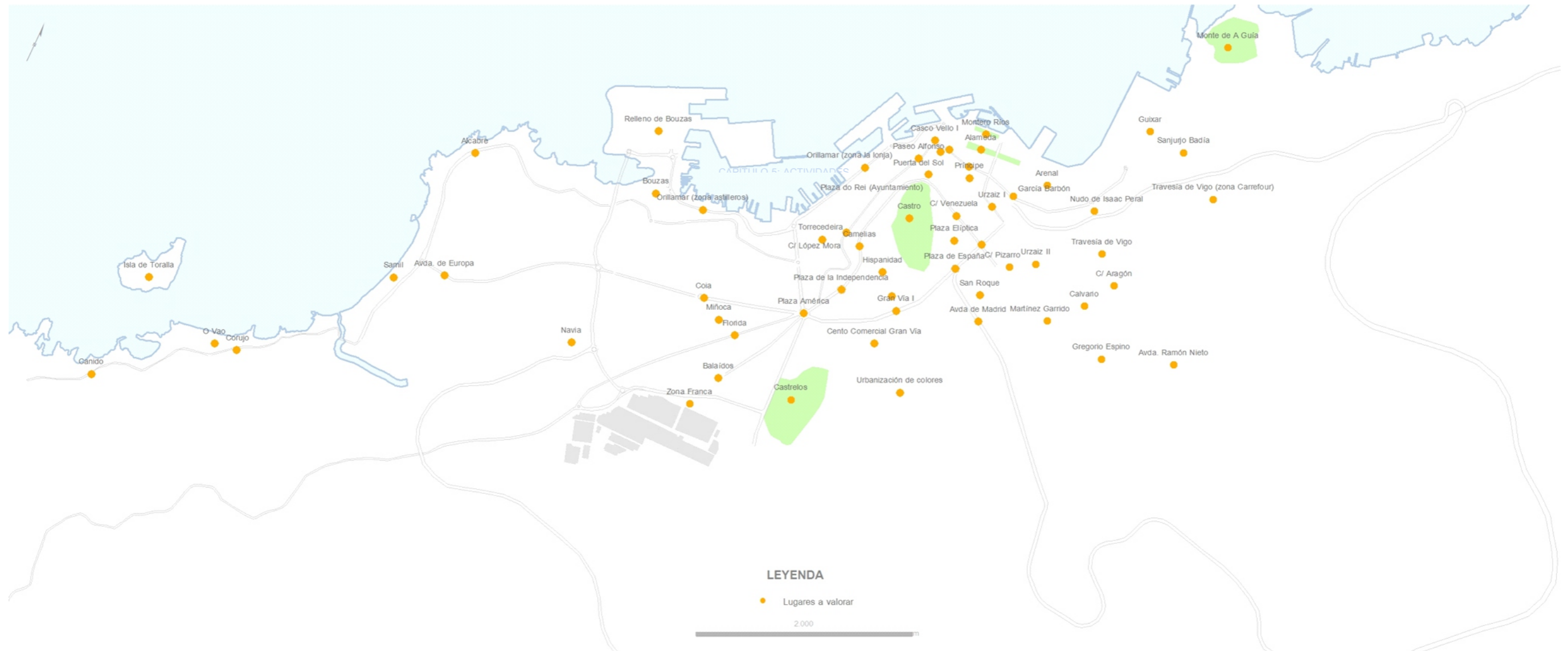


Figura 87. Imagen en la que se muestran los 60 espacios a valorar en la actividad 1.

Fuente: Autor, 2014.

OBJETIVOS INICIALES DE LA ACTIVIDAD

Inicialmente eran 2 los objetivos de esta experiencia:

- Evaluar las preferencias de los encuestados respecto a plazas, avenidas, espacios peatonales, zona de playa, zonas verdes etc.
- Realizar un mapa de percepciones de la zona urbana de la ciudad de Vigo.

Para cumplir estos objetivos, en primer lugar, se procedió a realizar una primera lista de espacios a considerar y que resultasen significativos dentro de la ciudad. Posteriormente, se realizó una segunda clasificación para poder obtener en torno a 80 espacios.

De los 80 lugares, se realizó una clasificación final geoposicionando los puntos y observando los que tenían una mejor distribución espacial para su modelado con software geoestadístico mediante técnicas Kriging.

Además de ello se procedió a reclasificar los lugares en subgrupos a fin de saber que tipo de espacio valoraban dentro de la ciudad. De este modo, se reclasificaron los espacios en desarrollo residencial plurifamiliar, plazas, zonas históricas, espacios residenciales próximos a la costa, espacios comerciales, playas, barrios residencial plurifamiliar, zonas verdes, zonas centro, vías urbanas de media alta-densidad de entrada a la ciudad, calles con edificación plurifamiliar, zonas peatonales (humanización).

Los 60 espacios seleccionados finales se muestran en la tabla anexa junto con su reclasificación en subgrupos:

ESPACIOS RECLASIFICADOS SEGÚN GRADO DE SIMILITUD
Desarrollo de residencial plurifamiliar
Urbanización de colores
Navia
Coia
Miñoica
Isla de Toralla
Plazas
Plaza do Rei (Ayuntamiento)
Plaza Elíptica
Plaza de España
Plaza de la Independencia
Plaza América
Zonas históricas
Bouzas
Casco Vello I
Casco Vello II
Espacios residenciales próximos a la costa
Corujo
Canido
Alcabre

Figura 88. Gráfica en la que se muestra una clasificación de los 60 espacios elegidos para realizar la actividad, clasificados por grado de similitud.

Fuente: Autor, 2014.

Espacios comerciales
Travesía de Vigo (zona Carrefour)
Cento Comercial Gran Vía
Playas
Samil
O Vao
Barrios residencial plurifamiliar
Balaídos
Florida
Hispanidad
San Roque
Zonas verdes
Alameda
Monte de A Guía
Castro
Castrelos
Zona centro
Puerta del Sol
Policarpo Sanz
García Barbón
Gran Vía II (zona Corte Inglés)
Urzaiz I
Urzaiz II
Gran Vía I
Arenal
Vías urbanas de media-alta densidad de entrada a la ciudad
Nudo de Isaac Peral
Travesía de Vigo
Avda. de Europa
Gregorio Espino
Martínez Garrido
Avda. Ramón Nieto
Avda de Madrid
C/ Aragón
Calles con edificación plurifamiliar
C/ López Mora
Sanjurjo Badía
C/ Venezuela
Camelias
Torrecedeira
C/ Barcelona
C/ Pizarro
Zonas peatonales (humanizaciones)
Príncipe
Calvario
Montero Ríos
Plaza de la Independencia
Alameda
Paseo de Alfonso
Zonas industriales
Zona Franca
Orillamar (zona astilleros)
Relleno de Bouzas
Orillamar (zona la lorja)

DESARROLLO DE RESIDENCIAL PLURIFAMILIAR

Valoración media **6.63 puntos**

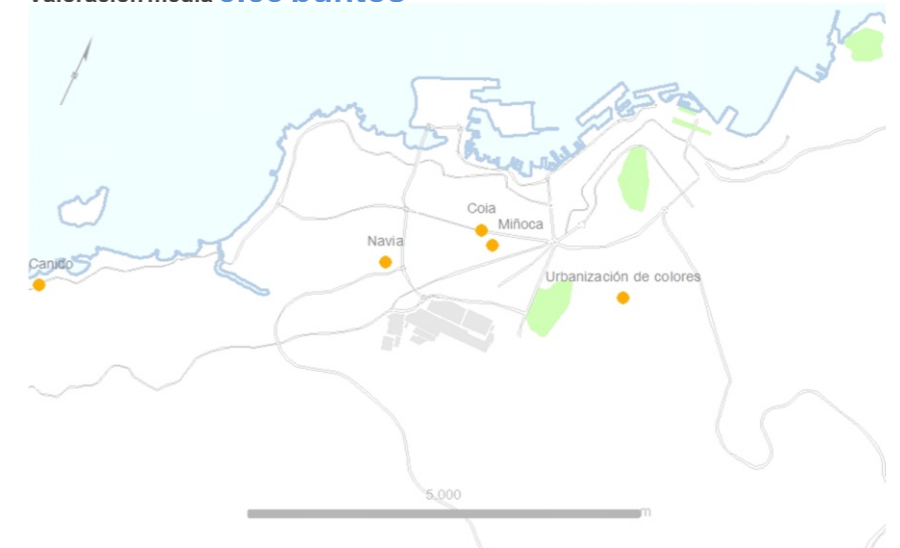


Figura 89. Zona de desarrollo residencial plurifamiliar.

Fuente: Autor, 2014.

Se trata de un grupo bastante heterogéneo formado por grandes y medianos desarrollos urbanísticos dedicados a residencial. Por un lado, se encuentran Coia y Navia con una clara tendencia a la vivienda pública, por otro lado la llamada urbanización de colores e Isla de Toralla, urbanizaciones privadas para población de medio o alto poder adquisitivo; en medio de estos sistemas se encuentra A Miñoica en la que coexiste el desarrollo público y privado.

Se diferencia del resto de espacios de residencial plurifamiliar por la importancia de la planificación en su desarrollo, la cual marca completamente la pauta de ordenación de esta parte del territorio.

Cabe destacar la importancia de los desarrollos de Navia y de Coia los cuales han marcado la pauta de crecimiento de la ciudad en la década de los 60 (Coia) y en la primera década del presente siglo (Navia).



Figura 90 Imagen de la zona de A Miñoica.

Fuente: Autor, 2014.

PLAZAS

Valoración media **5.33 puntos**



Figura 91. Espacios incluidos en el grupo denominado plazas.
Fuente: Autor, 2014.

Las plazas son espacios de congregación, son nodos de conexión entre diferentes sendas y suelen ser espacios de gran importancia en los centros urbanos y ciudades; en el caso que nos ocupa, se trata de plazas con un carácter bastante diferenciado. Por un lado, se encuentran las plazas diseñadas para el uso preferente de vehículos como Plaza de España y Plaza América, y por otro lado las de uso preferentemente peatonal como Plaza Independencia, Plaza do Rei y Plaza Elíptica. El tratamiento que se da a la plaza, bien sea primordialmente para vehículos o de carácter peatonal, incide en el debate sobre la nueva ciudad ya suscitado en este texto, es decir la polémica de las humanizaciones emprendidas desde los poderes públicos. Llama la atención en este caso que los espacios más y menos valorados se tratan de espacios peatonales mientras que los lugares con valoraciones intermedias son eminentemente diseñados para vehículos; esto indica que no sólo el carácter importante, es decir peatonal o vehicular, sino que también interesa el tratamiento de los espacios que en el caso de Plaza do Rei es muy pobre, impermeabilizando gran cantidad de espacios con pavimentos de escasa estética y desnaturalizando la zona que apenas tiene espacios verdes.

Las plazas tienen una significación o función especial; por ejemplo Plaza América es el lugar de congregación para los festejos deportivos, en cambio Plaza Elíptica está íntimamente ligada al desarrollo comercial adyacente y Plaza do Rei es el lugar de acceso al Ayuntamiento. Por estos motivos la valoración también ha sido bastante dispersa.



Figura 92. Imagen de la Plaza América.
Fuente: Autor, 2014.

ZONAS HISTÓRICAS

Valoración media **6.19 puntos**

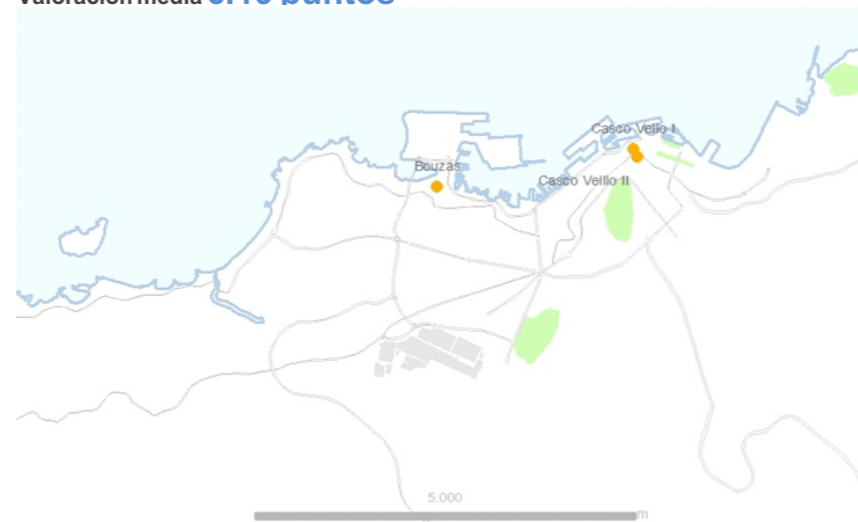


Figura 93. Lugares incluidos dentro del grupo denominado zona histórica.
Fuente: Autor, 2014.

En la mayoría de las ciudades existe una zona o zonas denominada zona vieja; en el caso que nos ocupa se trata de unos espacios comunes denominados Casco Vello I y Casco Vello II, y de otra zona denominada Bouzas que cuenta con un pequeño núcleo mariner tradicional.

El lugar más valorado ha sido el denominado Casco Vello I, que se trata de la zona más próxima al puerto y que abarca hasta la Puerta del Sol, su valoración ha sido de 6.79 puntos, con 6.74 puntos se situó la zona de Bouzas y finalmente con 5.14 Casco Vello II, zona alta del Casco Vello hasta el Ayuntamiento.

Como ya hemos comentado anteriormente en el presente proyecto, existe una controversia muy importante en la ciudad sobre el Casco Vello, en la que gran parte de la población tiene predilección por este lugar y otra importante parte de la población valora negativamente dicho espacio.



Figura 94. Imagen de la Plaza do Peñasco, Casco Vello.
Fuente: Autor, 2014.

ESPACIOS RESIDENCIALES PRÓXIMOS A LA COSTA.

Valoración media **7.17 puntos**



Figura 95. Imagen de los lugares denominados como espacios residenciales próximos a la costa.
Fuente: Autor, 2014.

Se trata de espacios residenciales cercanos a zonas de costa y de playa. Por lo general, estos espacios son lugares de buena aceptación por parte de la población. En el caso de este estudio se ha optado por tres espacios como son Alcabre, Corujo y Canido.

Normalmente, se trata en el caso de la ciudad de Vigo, de espacios un poco alejados de las zonas más urbanas, de la ciudad como tal. Por lo tanto, en ellos se busca otro tipo de sensaciones más relacionadas con la tranquilidad y el sosiego.

El espacio más valorado ha sido Canido con 7.57 puntos de valoración, seguido casi a la par de Alcabre con 7.43 puntos, y finalmente Corujo con 6.5 puntos de valoración. Por lo expuesto, se trata de espacios de valoración alta por lo que la localización cercana a polos de atracción como son las playas y la costa parece relevante y es altamente valorado por la ciudadanía.



Figura 96. Imagen de urbanización en el Puerto de Canido.
Fuente: Autor, 2014.

ESPACIOS COMERCIALES

Valoración media **5.75 puntos**



Figura 97. Imagen de los lugares incluidos dentro del grupo de espacios comerciales.
Fuente: Autor, 2014.

Se entiende como espacios comerciales a grandes zonas de comercio tipo centro comercial, es decir, aglomeración y concentración de actividad comercial en un centro o edificación única. En este sentido, para la valoración se ha optado por 2 lugares como son el centro comercial Gran Vía y el Centro Comercial Travesía, aunque como es evidente existen una gran cantidad de espacios de similares características en la ciudad.



Figura 98. Imagen del Centro Comercial Travesía.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 99. Imagen del Centro Comercial Gran Vía.
Fuente: Autor, 2014.

El Centro Comercial Gran Vía tuvo una valoración de 6.5 puntos y el Centro Comercial Travesía obtuvo 5 puntos de valoración. Este hecho seguramente se deba a que el Centro Comercial Gran Vía es más moderno, grande y con mayor número y clase de tiendas. Estos espacios a pesar de su escasa valoración son lugares de congregación de grandes cantidades de personas, tal y como se pudo constatar en el anterior capítulo del presente estudio denominado Encuestas. La escasa valoración de estos espacios puede referirse a que las propias personas reconocen un escaso valor añadido a estos lugares, en cambio, acuden con gran normalidad a los mismos, posiblemente inducidos por su oferta de servicios.

PLAYAS

Valoración media **7.68 puntos**



Figura 100. Imagen de los lugares denominados como playa.
Fuente: Autor, 2014.

Las playas son uno de los espacios de ocio más importantes de la población. Para la valoración se ha decidido incluir dos arenales, el de Samil y el del Vao, debido a sus grandes diferencias conceptuales.

La playa de O Vao ha recibido una valoración notablemente superior a la playa de Samil. Esta diferencia de más de un punto de valoración puede deberse a la preferencia de la gente por espacios más naturales y no antropizados. Por ejemplo la playa de Samil posee un paseo perimetral, tal y como se observa en la imagen anexa, e infraestructuras de ocio como piscinas, canchas de baloncesto, etc, en cambio en la playa de O Vao este hecho no sucede y parece una situación valorada por la población.



Figura 101. Imagen del paseo de la playa de Samil.
Fuente: Autor, 2014.

Como ya sucedió en el caso de las encuestas, los espacios naturales tienden a ser los más valorados por la población, lo que demuestra que la puesta en valor de la naturaleza en los espacios urbanos es importante y necesaria.

Cabe destacar que en la actualidad existen proyectos para reestablecer un estado más natural en la playa de Samil, y así recuperar parte de su naturalidad perdida.

VIAS URBANAS DE MEDIA-ALTA DENSIDAD DE ENTRADA A LA CIUDAD.

Valoración media **4.96 puntos**

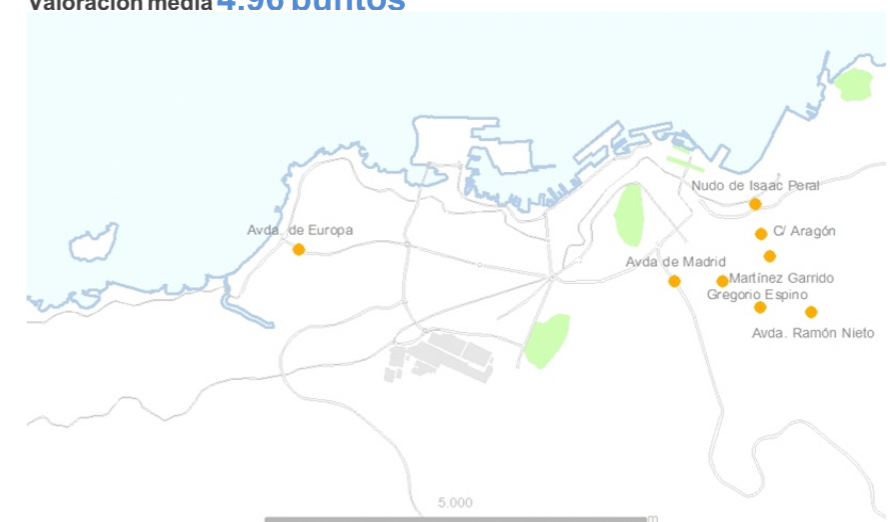


Figura 102. Lugares incluidos en el grupo vías urbanas de media-alta densidad de entrada a la ciudad.
Fuente: Autor, 2014.

Se trata de vías con una importante capacidad de carga de tráfico y que se sitúan en los extremos de las zonas urbanas siendo los elementos de conexión entre las carreteras de enlace con el exterior y la propia ciudad. En este sentido, se han seleccionado espacios como el nudo de Isaac Peral, C/ Aragón, Avda Madrid, Avda Ramón Nieto, C/ Martínez Garrido, C/ Gregorio Espino y Avda de Europa.

El crecimiento de la ciudad de Vigo ha hecho que gran cantidad de estos espacios se han imbuido en la trama urbana de la ciudad; el problema surge en adaptar la escala humana y la del tráfico rodado de alta capacidad. Este hecho, por lo general, perjudica notablemente la apreciación y valorización de las zonas.

Existe una heterogeneidad en la puntuación bastante importante, este hecho probablemente se deba a las grandes diferencias entre las vías seleccionadas.

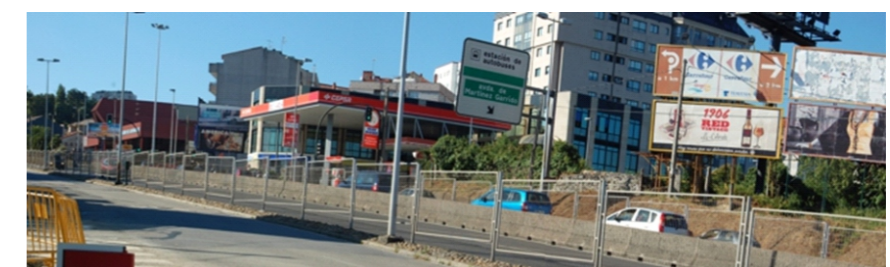


Figura 103. Imagen de la Avda de Madrid.
Fuente: Autor, 2014.

ZONAS INDUSTRIALES

Valoración media **3.98 puntos**



Figura 104. Imagen de los espacios denominados como industriales.
Fuente: Autor, 2014.

Todas las ciudades poseen uno o varios espacios dedicados a la actividad industrial; estos lugares son fundamentales para el desarrollo y existencia de la ciudad, pero a su vez, condicionan en gran modo muchas de las circunstancias conceptuales de la misma.

En el caso de la ciudad de Vigo, gran cantidad de los espacios urbanos se encuentran en el borde costero de la ciudad. Este hecho implica, por un lado la falta de una relación directa entre ciudadanía y mar, y por otro lado un frente costero duro y de escaso valor estético.

El otro espacio seleccionado ha sido la zona franca de Vigo dedicada fundamentalmente al sector de la automoción, en la que se sitúa la fábrica de Citroën, el motor económico más importante de la ciudad. La existencia de la Zona Franca implica la necesidad de infraestructuras de transporte adecuadas para las necesidades de una industria tan relevante, lo que incide en la organización de la ciudad



Figura 105. Imagen de la zona de Guixar.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 106. Imagen de grúas en la zona de Guixar.
Fuente: Autor, 2014.

ZONAS VERDES

Valoración media **7.95 puntos**

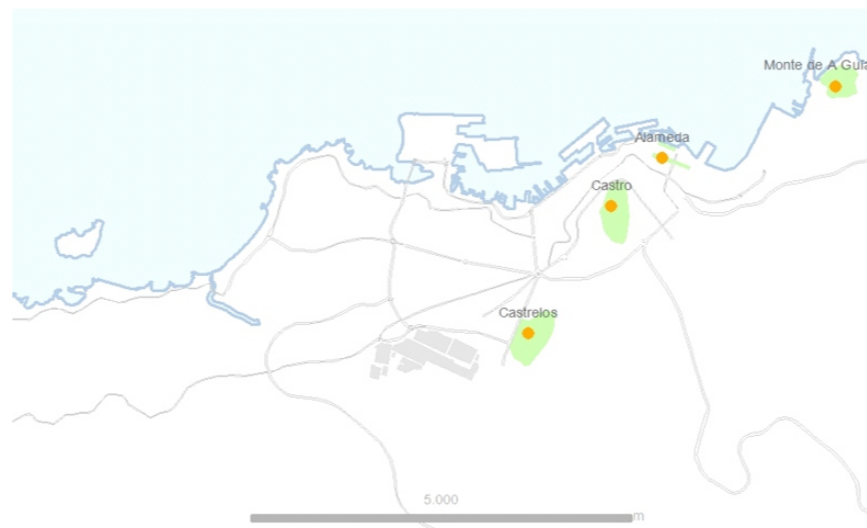


Figura 107. Imagen de los espacios incluidos en el grupo de zonas verdes.
Fuente: Autor, 2014.

Las zonas verdes son otro de los principales reclamos para la población dentro de la ciudad; son lugares en los que la naturaleza toma protagonismo respecto al aspecto urbanizado del resto de la ciudad. En este caso, se han seleccionado las tres áreas de mayor importancia de la ciudad, Castrelos, O Castro y A Guía, y también el parque de la Alameda de características muy diferentes.

Se trata de espacios con poca dispersión en cuanto a la valoración, y como era presumible, con puntuación muy superior a la media.



Figura 108. Imagen del Parque de Castrelos.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 109. Imagen del Monte de O Castro.
Fuente: Autor, 2014.

CALLES CON EDIFICACIÓN PLURIFAMILIAR.

Valoración media **4.90 puntos**

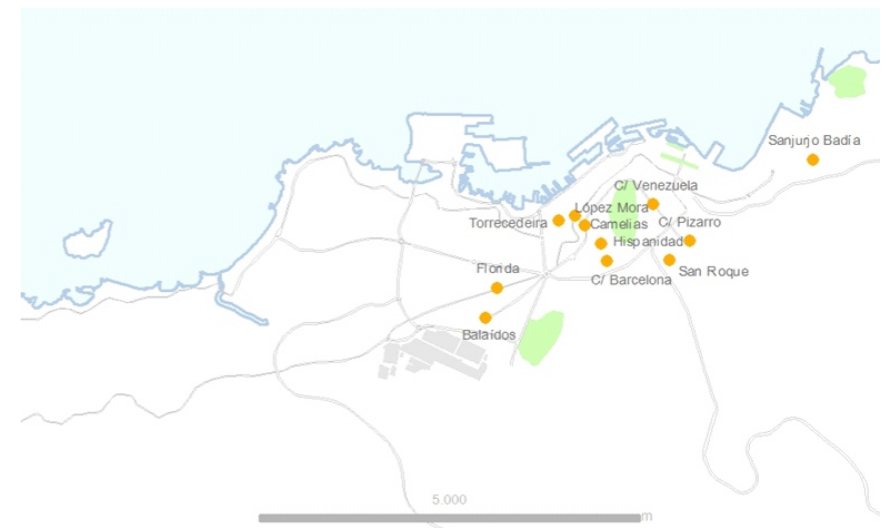


Figura 110. Imagen de los espacios incluidos dentro del grupo de edificación plurifamiliar.
Fuente: Autor, 2014.

Se trata de espacios que forman el mayor contingente de lugares de la ciudad, estos son los lugares donde vive la gente y que tienen características muy similares. Además en cierto modo se diferencia de otros barrios por su falta de programación o programación descuidada. Después de una zona noble, institucional y céntrica, siempre se encuentra en todas las ciudades una serie de espacios residenciales agrupados, por lo general formando barrios. Estos barrios pueden estar o no planificados y tener un aspecto más o menos agradable.

En este caso, al referirse a calles con edificación plurifamiliar, se trata de espacios construidos como continuación de la zona centro en la que proliferó la edificación en altura y la construcción de vías de comunicación respecto a otros aspectos, como la ocupación de suelo mediante zonas verdes. Este hecho ha creado una amplia zona de la ciudad con una estética muy dura y severa.

Como hemos podido observar, no se trata de espacios con gran puntuación por parte de la población, si bien entre ellos mantienen cierta uniformidad en cuanto a la valoración.



Figura 111. Imagen de la calle Aragón.
Fuente: Autor, 2014.

ZONA CENTRO

Valoración media **6.23 puntos**



Figura 112. Imagen de los lugares incluidos dentro del grupo denominado zona centro.
Fuente: Autor, 2014.

Se denomina zona centro en este trabajo a la zona de ensanche y crecimiento alrededor del casco viejo origen de la ciudad. En esta clasificación se encuentran calles como Policarpo Sanz, Puerta del Sol, Príncipe o García Barbón.

La zona centro es la primera zona de ensanche de la ciudad y su segundo núcleo tras el Casco Vello. En el caso de la ciudad de Vigo, se denomina Centro porque el Casco Vello durante gran cantidad de tiempo ha estado muy degradado, y las personas no se relacionaban con este espacio, por lo que su relación de centralidad se realizaba fundamentalmente con el espacio de la Puerta del Sol y zonas aledañas como Policarpo Sanz, García Barbón, Príncipe etc...



Figura 113. Imagen de la Avenida García Barbón, al fondo se puede observar el edificio denominado Rascacielos.
Fuente: Autor, 2014.

ZONAS PEATONALES

Valoración media **6.73 puntos**

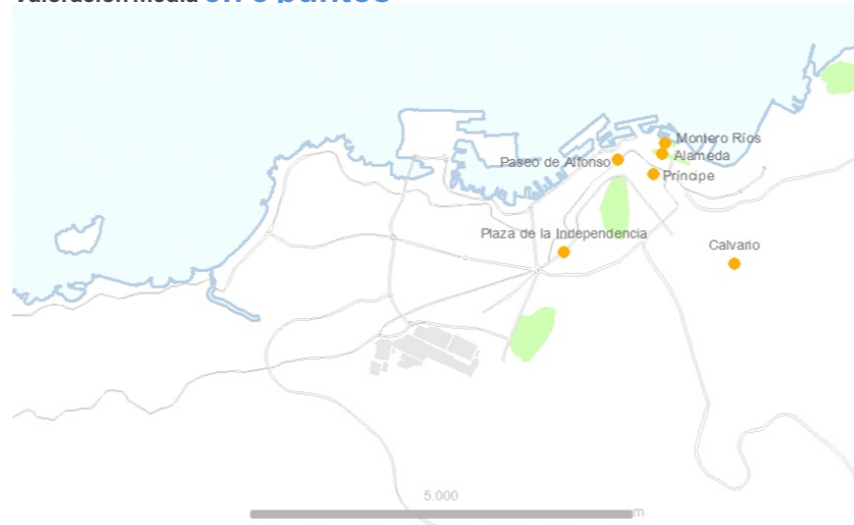


Figura 114. Imagen de los lugares denominados zonas peatonales.
Fuente: Autor, 2014.

Se trata de espacios que han sido humanizados pasando a tener una predominancia el peatón sobre los vehículos a motor; esta tendencia tiene gran controversia en la ciudad con parte de la población a favor y en contra. Los espacios incluidos en este grupo han sido Plaza Independencia, Paseo Alfonso, Montero Ríos, La Alameda, Príncipe y Calvario.

En este texto ya se ha comentado en diferentes ocasiones la controversia de este tipo de espacios, pero se puede observar que mantienen una puntuación global bastante aceptable, superando a todas las zonas en las que el tráfico rodado tiene relevancia.



Figura 115. Imagen de la Plaza de la Independencia.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 116. Imagen de la plaza de la Alameda (Plaza de Compostela).
Fuente: Autor, 2014.

6.2.1.3 RESULTADOS POR CLASIFICACIÓN DE LUGARES

TIPO DE ESPACIO	VALORACIÓN
Zonas verdes	7.95
Playas	7.68
Espacios residenciales próximos a la costa	7.17
Zonas peatonales (humanizaciones)	6.73
Zona centro	6.23
Desarrollo de residencial plurifamiliar	6.23
Zonas históricas	6.19
Espacios comerciales	5.75
Plazas	5.33
Vías urbanas de media-alta densidad de entrada a la ciudad	4.96
Calle con edificación plurifamiliar	4.90
Zonas industriales	3.98

Figura 117. Gráfica que muestra la valoración de los espacios clasificados por grupos.
Fuente: Autor, 2014.

Se puede observar que los espacios más valorados son las zonas verdes, seguidos de cerca por las playas y por los espacios residenciales próximos a la costa. En cuanto a los espacios menos valorados se encuentran las zonas industriales, las calles con edificación plurifamiliar y las vías urbanas de entrada a la ciudad.

Llama la atención dentro los espacios valorados la baja estimación de los lugares denominados zona histórica con una valoración encuadrada dentro de la zona media de los espacios, además las zonas históricas tienen una dispersión o diferencia de valoración muy notable dependiendo de la persona que realice la valoración, hecho que ya sucedía con las encuestas en el anterior capítulo, lo que hace sino demostrar que se trata de espacios controvertidos dentro de la ciudad.

También llama la atención la escasa valoración de las plazas aun cuando muchas de ellas no se tratan de espacios de acceso peatonal predominante. Finalmente, destacar que los espacios de vías urbanas de entrada a la ciudad poseen mayor valoración que las calles con edificación plurifamiliar aunque prácticamente con la misma evaluación. Este hecho muestra la escasa valoración de estos espacios periurbanos construidos como crecimiento del centro urbano de la ciudad, tal y como sucedía también en las encuestas del anterior capítulo. El hecho de que posean una valoración similar a la de las vías de comunicación de entrada a la ciudad indica el escaso aprecio por parte de la ciudadanía a estos lugares en los que vive una gran parte de la población de la ciudad.

RESULTADOS DE CADA UNO DE LOS LUGARES EVALUADOS

Para poder cumplir el primero de los objetivos, se creó una tabla general en la que se incluían la valoración media de la totalidad de los espacios incluidos en el trabajo. Asimismo, se discriminó la información por sexos (masculino y femenino) a fin de evaluar las diferencias de percepción de los espacios entre hombres y mujeres, y finalmente se mostraron individualmente cada uno de los espacios valorados.

El resultado final indica que el espacio más valorado dentro de la ciudad de Vigo es la playa de O Vao con una valoración media de 8.2 puntos, seguidamente se encuentran las 3 zonas verdes más importantes de la ciudad, es decir Castrelos 8.1 puntos, A Guía 8 puntos y O Castro con 7.9 puntos de valoración, finalmente intercalado entre las zonas verdes, se encuentra la zona residencial plurifamiliar de A Miñooca con 8 puntos de valoración.

Esto indica que los espacios más valorados son lugares públicos dedicados al ocio, bien sea, playas o grandes zonas verdes.

Llama la atención el caso de A Miñooca, modelo edificatorio en el que la presencia de zonas verdes es muy importante concentrándose en una gran plaza central. El hecho de que un espacio de este estilo se encuentre entre los lugares más valorados de la ciudad resulta significativo puesto que, normalmente, las valoraciones más altas se otorgan a espacios de recreo, zonas verdes, espacios monumentales o a lugares con importantes obras singulares.

Las valoraciones altas entre hombres y mujeres no son muy diferentes entre sí, de hecho entre los cinco espacios mejor valorados no existen diferencias entre las votaciones por género, sólo existiendo algunos cambio de posición dentro del ranking de valoración.

Por lo tanto, cabe reseñar que las diferencias entre los espacios más valorados no difieren apenas entre hombres y mujeres lo que muestra que los espacios con mejor apreciación de la ciudad son claros y el acuerdo es significativo entre ambos sexos.

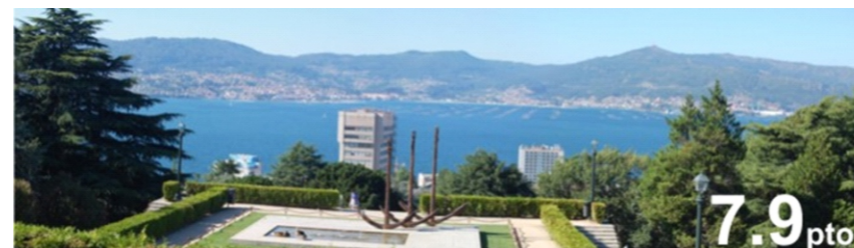
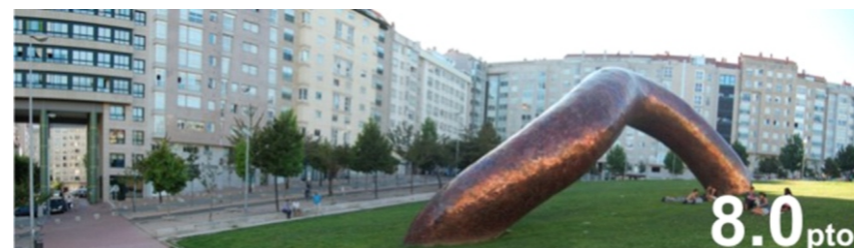


Figura 118. Imagen de los cinco espacios mejor valorados por los encuestados en la ciudad de Vigo.

Fuente: Autor, 2014.

Los lugares en los que existen ciertas diferencias de apreciación entre hombres y mujeres, es decir, superan en dos puntos la valoración de los hombres respecto a las mujeres son los siguientes:

- La urbanización de colores con una diferencia de valoración de 2.65 puntos, (6.40H-3.75M),
- C/Príncipe con una diferencia de 2.55 puntos (7.80H-5.25M).
- Montero Ríos con diferencia de 2.30 puntos (6.80H-4.50M).
- Coia con una diferencia de 2.25 puntos (7.00H-4.75M).
- Hispanidad con una diferencia de 2.15 puntos (5.40H-3.25M).
- La Florida con una diferencia de 2.15 puntos (5.90H-3.75M).
- Navia con una diferencia de 2.15 puntos (6.9H-4.75M).
- Gregorio Espino con una diferencia de 2 puntos (5.50H-3.50M).

Se puede observar que en su mayoría son espacios de residencia, exceptuando Príncipe y Montero Ríos, que son lugares dedicados principalmente, a espacio comercial el primero, y ocio y restauración el segundo.

Este hecho resulta interesante y puede explicar en parte la baja valoración de los espacios residenciales comunes, puesto que la valoración femenina hace bajar la media de forma evidente; pero como ya se ha comentado no se trata en estas actividades de constatar tendencias generales o particulares de la población, sino de ver las posibilidades que este tipo de estudios podrían tener para el mejor conocimiento de la ciudad.

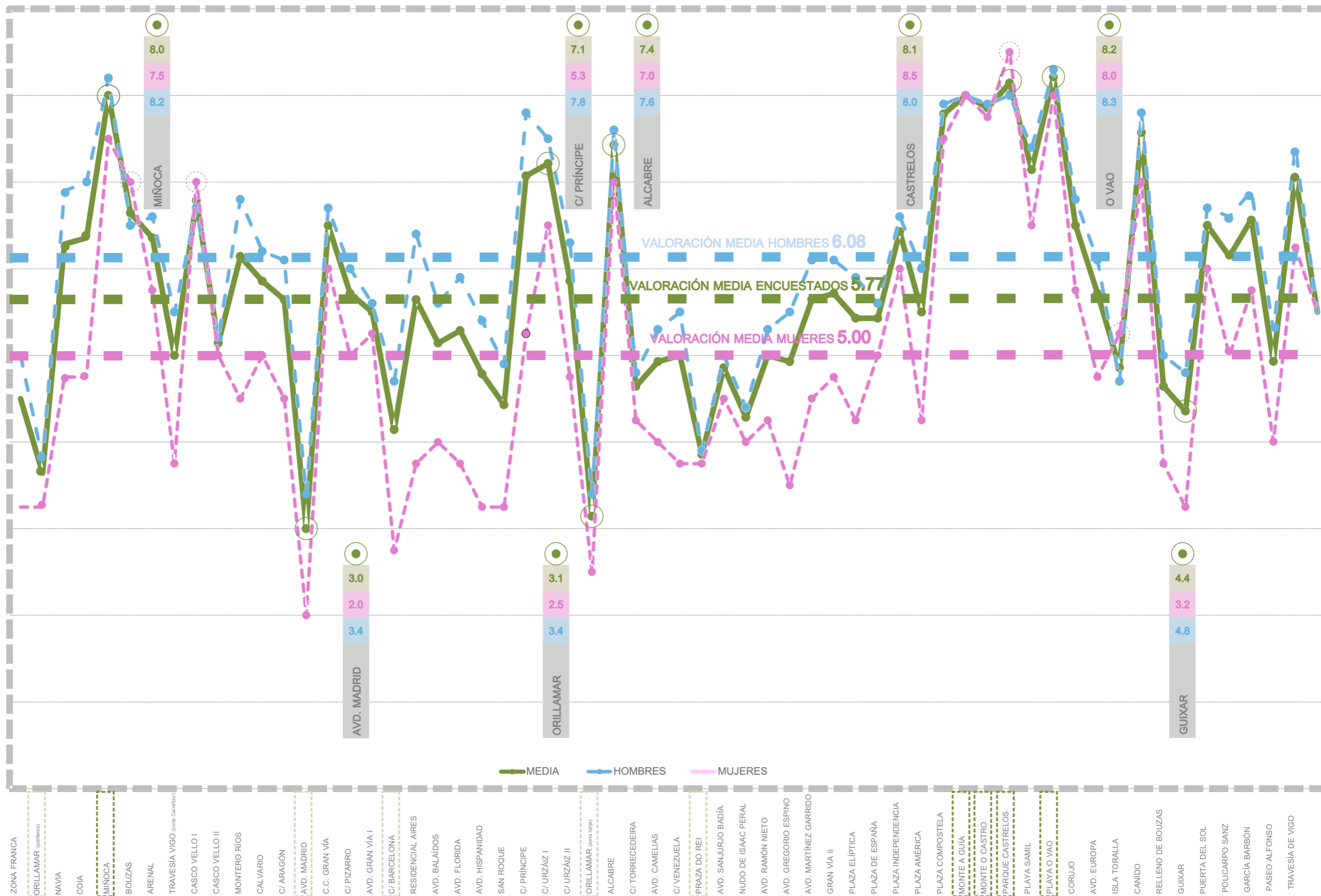


Figura 119. Gráfica en la que se muestran los resultados de los 60 espacios objeto de estudio.

Fuente: Autor, 2014.

Los espacios menos valorados por los participantes fueron la Avenida de Madrid con 3 puntos de valoración (vía urbana de llegada a la ciudad); seguidamente se encuentran los espacios industriales de Orillamar, tanto la zona de la lonja como la zona de astilleros; a continuación el siguiente espacio peor valorado fue la Praza do Rei (Plaza de la sede del Ayuntamiento de Vigo), y finalmente el quinto espacio peor valorado de la ciudad fue la calle Barcelona (zona residencial plurifamiliar).

Llama notablemente la atención la inclusión de una plaza y de una zona residencial dentro de los espacios peor valorados. Por un lado, las plazas normalmente son espacios de congregación con una valoración significativamente alta por parte de los ciudadanos, y por otra parte, la C/ Barcelona es una zona residencial de clase media y este tipo de barrios suelen tener valoraciones medias.

Una posible causa de esta valoración tan negativa puede deberse a que, por ejemplo, a Praza do Rei es un espacio sin ningún tipo de ornamentación, una gran explanada pavimentada sin apenas zonas verdes y lugares de recreo, un espacio con un problema de escala significativo.

En cuanto a la C/ Barcelona se trata de una calle con edificaciones de 6 ó 7 alturas de media, y un ancho de vía y aceras de 10 m; este hecho resulta ridículo siendo, por lo tanto, la calle un espacio muy sombrío sin apenas acceso del sol.

Entre los hombres el espacio con peor valoración es Orillamar (zona la lonja) y Avda de Madrid, seguidamente se encuentra Orillamar (zona astilleros), Praza do Rei y nudo de Isaac Peral. Entre los hombres, son reseñables, los puestos 6 y 7 dentro de los espacio con más baja valoración tratándose de Isla de Toralla y C/Barcelona.

Entre las mujeres el espacio menos valorado es la Avda de Madrid, seguida de Orillamar (zona la lonja) C/ Barcelona, Orillamar (zonas astilleros, San Roque, zona franca e Hispanidad). Cabe reseñar, que a Praza do Rei cae hasta la novena posición dentro de la valoración femenina.

Por lo tanto, las diferencias entre hombres y mujeres tampoco, en este caso, son demasiado reseñables; sólo cabe destacar la valoración masculina de la Isla de Toralla, situando este espacio entre los menos valorados por la población masculina y con una valoración neta inferior a la femenina que como ya se comentará en este capítulo es un hecho reseñable.



Figura 120. Imagen de los cinco espacios peor valorados por los encuestados en la ciudad de Vigo.

Fuente: Autor, 2014.

La valoración media del conjunto de los espacios analizados fue de 5.77 puntos, en cambio la valoración media de los hombres ascendió hasta 6.08 puntos y la de las mujeres descendió hasta 5.00 puntos.

Cabe reseñar como hecho significativo, que la apreciación de las mujeres sobre los espacios se mantuvo, de modo general, por debajo de la de los hombres, en total sobre 60 espacios valorados, en 56 de ellos la puntuación del género femenino fue inferior a la del género masculino, y sólo en 4 de ellos la valoración femenina superó a la masculina, en concreto en, Castrelos, Bouzas, Casco Vello (en su zona comprendida entre Orillamar y Puerta del Sol) y la Isla de Toralla, zona residencial próxima a la playa de O Vao.

Con lo expuesto en el anterior párrafo y la evidencia de la dispersión en la valoración de cierto tipo de espacios parece relevante reseñar que tiene un interés significativo el hecho de diferenciar por sexos este tipo de trabajos.

MAPA DE SENSACIONES

Como ya se había comentado, uno de los objetivos iniciales de esta actividad era el de crear un mapa de percepciones de la ciudad de Vigo. En este sentido, se intentó equilibrar en lo posible la distribución espacial de los puntos objeto de valoración.

Para la creación del mapa se han seguido técnicas de geoestadística, en concreto, el Krigeado o Kriging. El Kriging es un modo de realizar modelados cuando existen pocos puntos de muestreo. Su mayor virtud es que predice bastante bien la realidad y es muy interesante para este tipo de trabajos con una cantidad de datos reducida.

Los resultados nos muestran una serie de tendencias sobre los gustos de los participantes en las actividades.

Los espacios menos apreciados, con valoración zonal inferior a 5 puntos son zonas portuarias-industriales de la ciudad, la Avda de Madrid y sus espacios anexos, y una zona comprendida entre Travesía de Vigo y Guixar. Por lo tanto, las zonas que menos gustan se

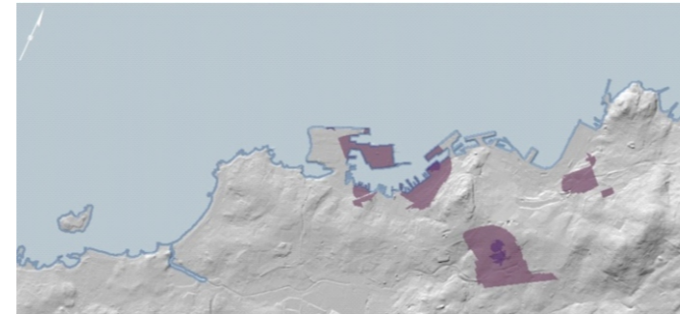


Figura 121. Imagen de las zonas con valoración inferior a 5 puntos.
Fuente: Autor, 2014.

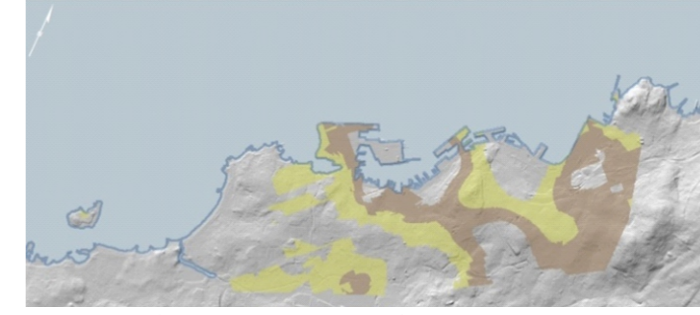


Figura 122. Imagen de las zonas con valoración comprendida entre 5 y 6 puntos.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 123. Imagen de las zonas con valoración comprendida entre 6 y 7 puntos.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 124. Imagen de las zonas con valoración superior a 7 puntos.
Fuente: Autor, 2014.

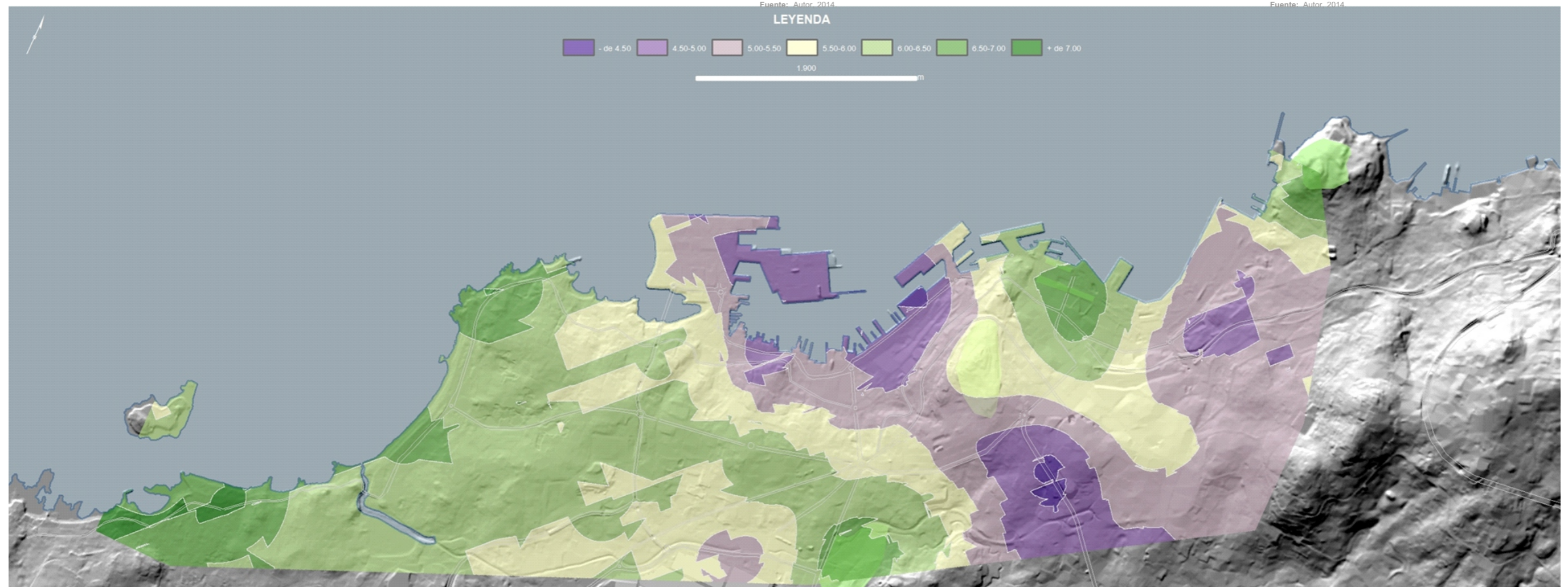


Figura 125. Mapa de sensaciones de la ciudad de Vigo..

Fuente: Autor, 2014.

tratan de espacios industriales y una zona de acceso a la ciudad en la que existe una gran intensidad de tráfico.

Posteriormente, con una puntuación inferior a 6 puntos, en una zona de valoración intermedia, se encuentra una franja que ocupa la mayor parte urbana de ciudad, exceptuando los espacios anteriormente expuestos como lugares de escaso valor y también la zona centro de la ciudad.

Los espacios más valorados de la ciudad son los de la zona centro de la ciudad, los espacios próximos al monte de A Guía y una franja existente entre Castrelos y la zona de playas. En este grado de valoración se encuentra toda la zona costera menos antropizada y con menor actividad industrial.

También se encuentran dentro de este grado de valoración los barrios próximos a la costa Alcabre, Corujo y Canido.

Finalmente, con valoración zonal superior a 7 puntos se encuentra la franja costera de O Vao y Canido, que resulta la zona con valoración más alta de la ciudad.

Es importante reseñar que este tipo de mapas muestra tendencias y deben ser así entendidos, puesto que su escala de representación no es la más adecuada para mostrar el detalle. De este modo, lo que realmente se quiere mostrar en esta representación son las tendencias zonales de preferencia de los ciudadanos de la ciudad y no su detalle.

CONCLUSIONES DE LA PRIMERA EXPERIENCIA

Esta experiencia ha resultado muy interesante a la hora de poder observar sus posibles aplicaciones dentro del mundo del urbanismo.

En primer lugar, parece interesante conocer la valoración que los ciudadanos tienen de los diferentes espacios de la ciudad, este hecho muestra de un modo claro cuáles son los espacios que más agradan, cuáles necesitan mejorarse o aquellos que generan controversia dentro la ciudad.

También es interesante, ver el voto diferenciado entre hombres y mujeres; entender la diferente percepción de los espacios, y de la ciudad en general de ambos grupos, y el modo de valorar la ciudad. La misma situación debe suceder con diferentes grupos de edad, pero este hecho no fue realizado en la experiencia debido a la homogeneidad en cuanto a la edad de los participantes.

Finalmente, parece interesante reseñar, como otro aspecto a destacar, la realización de

mapas de Percepciones de la ciudad, empleando técnicas Geoestadísticas se consigue obtener un mapa de tendencias de la Percepción de la ciudad lo que, sin duda, es muy interesante a la hora de poder planificar e intervenir en la ciudad.

En definitiva, se trata de una herramienta interesante para saber **Dónde** y **Cómo** intervenir, incidiendo en el conocimiento más profundo de la ciudad y, sobre todo, de la percepción que los ciudadanos tienen de ella.

También parece una herramienta útil a la hora de encontrar espacios con deficiencias, por ejemplo, revisando los espacios menos valorados dentro de cada grupo; estos lugares tienen que presentar ciertas características que hacen que sean poco atractivos para la población; de este modo se podrían detectar espacios y realizar estudios en detalle para evitar cometer los errores que han llevado al fracaso de ese espacio.

5.2.2 EXPERIENCIA 2. RUTAS

En la segunda de las experiencias denominada RUTAS, se pretendía que el participante indicase los 3 lugares a los que solía ir con más frecuencia tras salir del Instituto.

Para ello se hizo entrega a los participantes de un archivo de Cad que incluía una ortofoto de la ciudad de Vigo georreferenciada y se indicaba la zona en la que se encontraba el centro de enseñanza (la imagen suministrada se puede apreciar en la siguiente figura).



Figura 126. Imagen entregada en formato digital a los participantes para la realización de la actividad número 2. Fuente: Instituto Geográfico Nacional. Ortofotomapa PNOA 2010.

Es evidente, que para la realización de esta experiencia era necesario que cada persona que realizase la actividad tuviese un ordenador y además supiese utilizar programas de diseño asistido por ordenador como AutoCad, Microstation etc...

RESULTADOS DE LA EXPERIENCIA

Los resultados de la experiencia arrojan que una amplia mayoría de los encuestados realizan los desplazamientos con vehículo, tal y como se aprecia en la figura anexa.

Se muestra en la siguiente tabla las longitudes y recorridos realizados por los participantes en la actividad.

CODIGO	LONGITUD (m)	MEDIA (m)
1A	2746,62	3373,31
1B	2337,45	
1C	5035,86	
2A	7810,35	7910,46
2B	7097,57	
2C	8823,47	
3A	86,78	4327,46
3C	9741,01	
3B	3154,60	
4A	212,46	1788,17
4C	1903,45	
4B	3248,61	
5A	3517,29	2788,38
5B	54,47	
5C	4793,36	
6A	73,38	1266,63
6B	1724,27	
6C	2002,23	
8A	2784,15	3659,94
8B	3824,50	
8C	4371,18	
7A	842,33	2011,61
7C	1847,84	
7B	3344,67	
10A	1621,99	2235,01
10B	1923,65	
10C	3159,37	
11A	103,98	484,12
11B	751,58	
11C	596,80	
12C	5999,52	4739,73
12A	3316,03	
12A	4903,65	
13A	33300,16	22086,83
13B	31191,32	
13C	1769,00	
15A	2343,74	1972,20
15B	1675,36	
15C	1897,50	

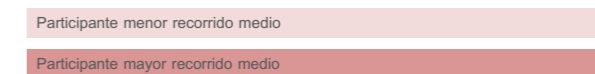


Figura 127. Gráfica en la que se recogen los resultados de los recorridos indicados por cada participante. Fuente: Autor, 2014.



Figura 128. Gráfica en la que se muestran los porcentajes de encuestados que realizan los recorridos a pie y/o con vehículo
Fuente: Autor, 2014.

De esta tabla se desprende que existe una gran diversidad en cuanto a la longitud de recorrido de cada uno de los participantes.

La media de los recorridos se encuadra en los 4.5 Km, si bien es importante indicar que existe una gran dispersión entre los diferentes desplazamientos realizados.



Figura 129. Imagen en la que se muestran las rutas a pie realizadas por los participantes en la actividad.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 130. Imagen en la que se muestran las rutas realizadas con vehículo por parte de los participantes en la actividad.
Fuente: Autor, 2014.

En cuanto a los desplazamientos ejecutados a pie éstos no superan en ningún momento los 2.3 Km de longitud, lo que indica un campo medio de desplazamiento.

Estos recorridos muestran datos significativos, por ejemplo es interesante observar las calles más afectadas por las salidas y entradas de personas del Instituto:

- C/ Coruña pasan 13 de las 39 rutas de la actividad, lo que supone 1/3 de las rutas totales
- C/ Pi y Margal pasan 10 rutas lo que supone más de un 25% del total
- Traviesas pasan un total de 8 rutas lo que supone más de un 20% del total
- Zona Centro (Puerta del Sol y Policarpo Sanz) pasan 9 rutas, es decir, un 23% del total.

Otros datos de interés pueden ser que por Coia y García Barbón pasan un total de 4 rutas por cada uno de los sitios, lo que supone un 10% en cada caso.



Figura 131. Imagen en detalle de los espacios próximos al Instituto Politécnico.
Fuente: Autor, 2014.

En cuanto a los lugares hacia los que se dirigen las rutas en la encuesta no se solicitó dirección, pero si se cruza la información de las encuestas realizadas con los datos de las actividades se puede comprobar que una gran mayoría de los participantes ha indicado el lugar en el que vive o uno de los tres lugares a los que suele ir con mayor frecuencia. Este hecho es interesante para validar los resultados de las encuestas, puesto que la práctica totalidad de los encuestados ha elegido estos lugares.

Los resultados de la presente actividad se muestran de modo individualizado en las siguientes imágenes, y posteriormente se muestra una imagen con el total de rutas indicadas.



Figura 132. Imagen de las rutas realizadas por el participante 1.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 133. Imagen de las rutas realizadas por el participante 2.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 134. Imagen de las rutas realizadas por el participante 3.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 135. Imagen de las rutas realizadas por el participante 4.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 138. Imagen de las rutas realizadas por el participante 8.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 141. Imagen de las rutas realizadas por el participante 11.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 136. Imagen de las rutas realizadas por el participante 5.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 139. Imagen de las rutas realizadas por el participante 9.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 142. Imagen de las rutas realizadas por el participante 12.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 137. Imagen de las rutas realizadas por el participante 7.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 140. Imagen de las rutas realizadas por el participante 10.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 143. Imagen de las rutas realizadas por el participante 13.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 144. Imagen de las rutas realizadas por el participante 14.
Fuente: Autor, 2014.

CONCLUSIONES DE LA SEGUNDA EXPERIENCIA

Es sencillo establecer posibles aplicaciones para este tipo de actividades. Es evidente que en esta experiencia el Instituto ha funcionado como elemento aglutinador o foco desde el que salía o entraban líneas que se dispersaban según se alejaban del centro ocupando con mayor o menor grado de intensidad otros espacios de la ciudad.

En esta experiencia se trata de observar cómo se dispersa o aglutina la población de un foco o nodo, puntos focales aglutinadores de masas.

Su aplicación es muy útil, por ejemplo, para el estudio de operaciones salida y entrada en instalaciones como centros deportivos, Centros Comerciales etc.

Asimismo es interesante para dimensionar vías de comunicación y así mejorar la calidad de vida de sus habitantes, puesto que, como ya es sabido, hoy en día, se trata de una prioridad dentro del ámbito urbano (la movilidad).

Otro aspecto interesante, puede ser el de estudiar hábitos de los ciudadanos, pero en este caso, se puede entrar en una zona peligrosa puesto que, se podría llegar a invadir la intimidad de las personas.



Figura 145. Imagen en la que se pueden apreciar todas las rutas realizadas.
Fuente: Autor, 2014.

6.2.3 EXPERIENCIA 3. SENSACIONES

La tercera y última de las experiencias realizadas, denominada SENSACIONES, se trataba de un paseo individual por las inmediaciones del centro de enseñanza.

Este paseo no tenía restricciones en cuanto a los lugares o rutas a visitar, el único condicionante expuesto fue que debía realizarse en un período de tiempo comprendido entre 10 y 15 minutos.

El participante debía valorar espacios durante la travesía dependiendo de las sensaciones que percibiese en cada momento, pero tanto el número como el tipo de puntos a valorar se realizaba a apreciación de cada participante.

Para la realización de esta prueba se dejó a los participantes diferentes GPS métricos para la obtención de los puntos geoposicionados, incluyendo en el software de obtención de puntos un campo de datos en el que se podía indicar la valoración del espacio.

Además se les hizo entrega de una guía para la utilización del GPS y del software de obtención y valoración de los puntos.

Para la realización de esta prueba era importante tener un conocimiento previo de topografía o tener uso y manejo de GPS, puesto que en caso contrario el tiempo empleado en la explicación para la utilización y los resultados obtenidos no serían los más satisfactorios.

En esta actividad el número de participantes descendió hasta los 13. Se puede apreciar en la figura anexa el resultado de los perfiles de sensaciones realizados.

Los resultados muestran, como era de esperar un sinfín de trayectorias, a partir del punto de salida, que era el propio Instituto. Aun así podríamos diferenciar 4 grupos por las rutas tomadas.

.-El primero decidió desplazarse a lugares próximos al mar, que en este caso, son lugares industriales, recordar la Avda Orillamar, uno de los lugares menos valorados de la ciudad

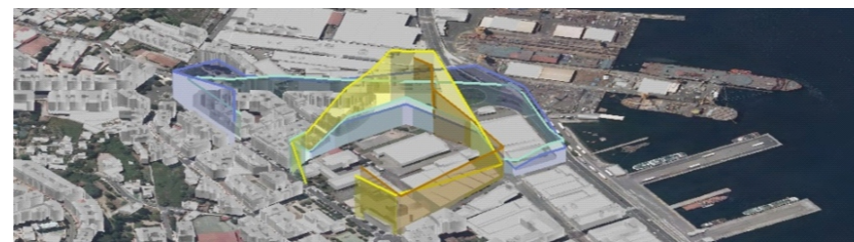


Figura 147. Imagen de los recorridos realizados en las inmediaciones del mar.

Fuente: Autor, 2014.

.-El segundo grupo decidió desplazarse hacia espacios situados más al Sur como López Mora y Camelias, pero situados a una cota muy superior a la del Instituto.



Figura 148. Imagen de los recorridos realizados en cotas elevadas del terreno, es decir, con recorridos fundamentalmente realizados en ascenso.

Fuente: Autor, 2014.

.-El tercero de los grupos realizó pequeños anillos, a ambos lados del centro de enseñanza, con recorrido aproximado de más o menos 500 m.

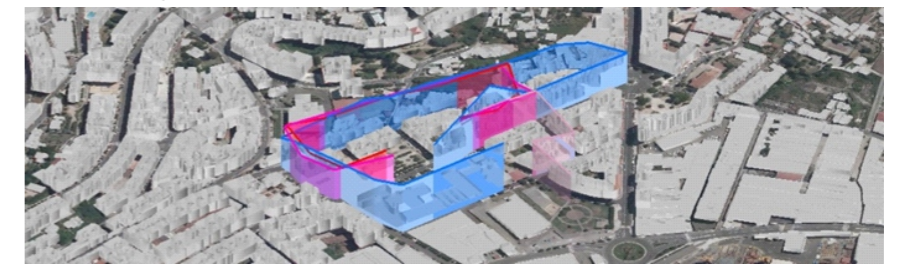


Figura 149 Imagen de los recorridos realizados en modo de pequeños anillos de circunvalación.

Fuente: Autor, 2014.

.-El cuarto grupo está formado por un solo trayecto que decidió distanciarse del resto de tendencias incluyendo en su trayecto el Camino de O Chouzo.



Figura 150. Imagen de los recorridos realizados por el Camino del Chouzo.

Fuente: Autor, 2014.



Figura 146. Imagen general en 3D en la que se observan los recorridos realizados.

Fuente: Autor, 2014.

La existencia de cuatro tendencias de movimiento espacial es interesante y resultaría en cierto modo atractivo su estudio, pero el hecho fundamental de esta experiencia es la combinación de emociones y sensaciones por parte de sus participantes en un período de tiempo de entre 10 y 15 minutos en un espacio más o menos reducido.

Como se puede observar en la imagen general de esta página, el hecho de captar la simultaneidad y las sensaciones temporales son el verdadero fenómeno que da importancia a la actividad realizada, tratando de plasmar una instantánea de un corto espacio de tiempo en un lugar de la ciudad determinado.



Figura 151. Imagen del recorrido del participante 1.
Fuente: Autor, 2014.

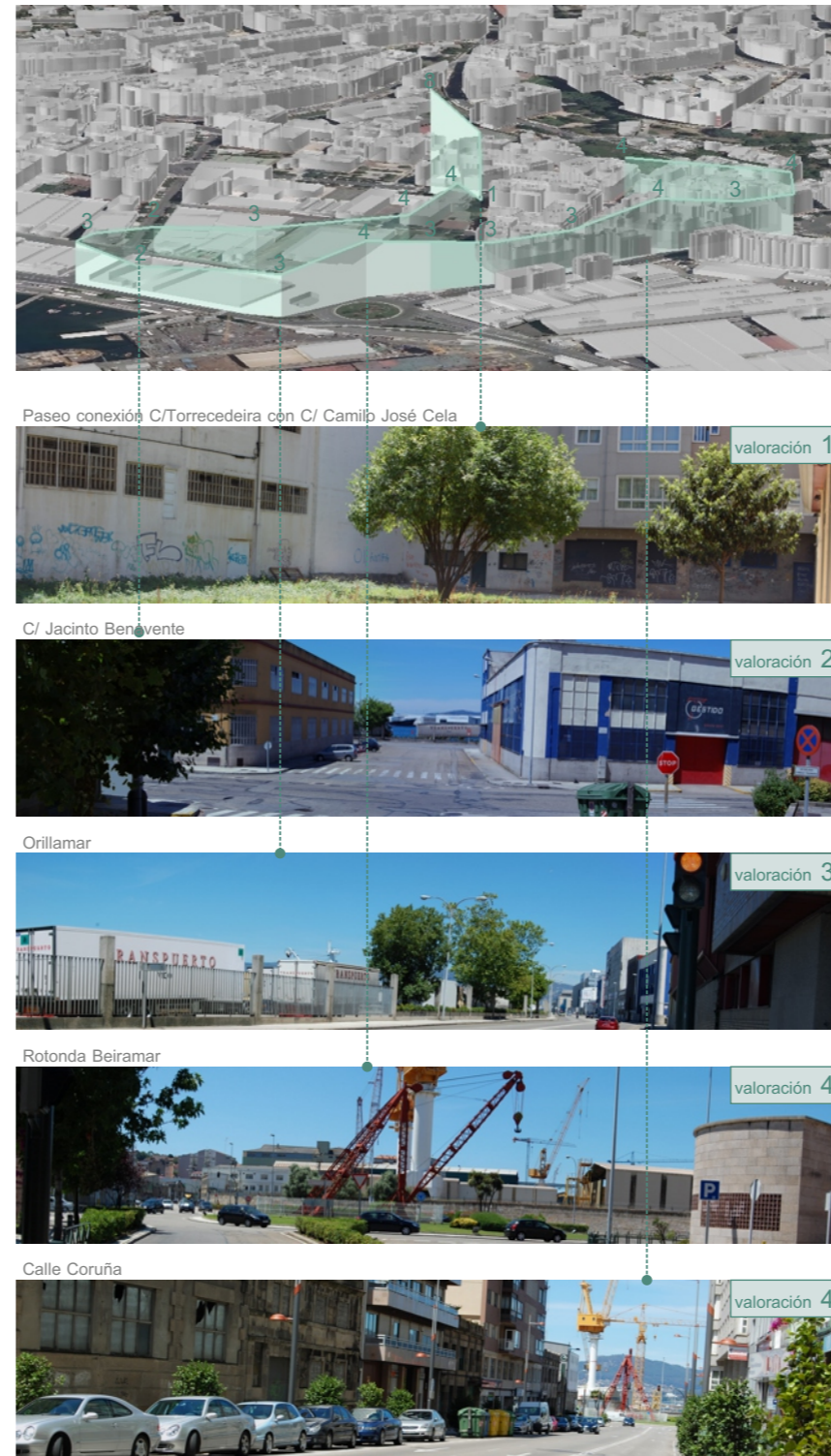
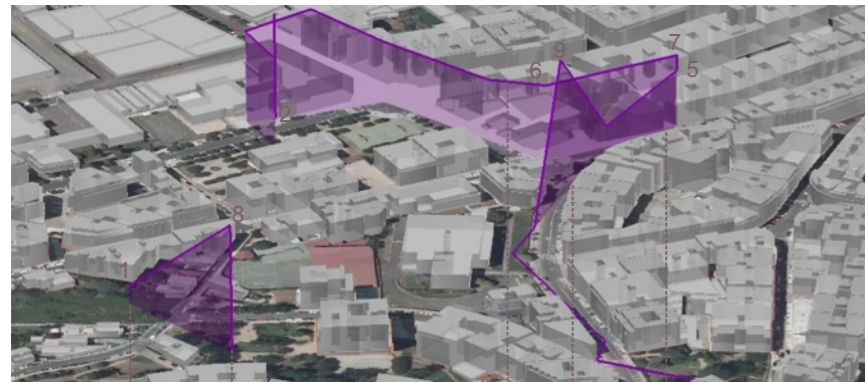


Figura 152. Imagen del recorrido del participante 2.
Fuente: Autor, 2014.



Figura 153. Imagen del recorrido del participante 3.
Fuente: Autor, 2014.



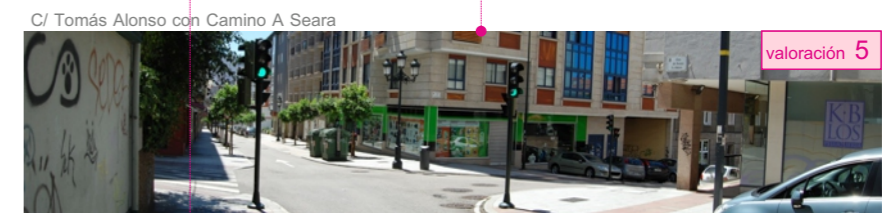
LONGITUD RUTA: 971 m

Figura 154. Imagen del recorrido del participante 4.
Fuente: Autor, 2014.



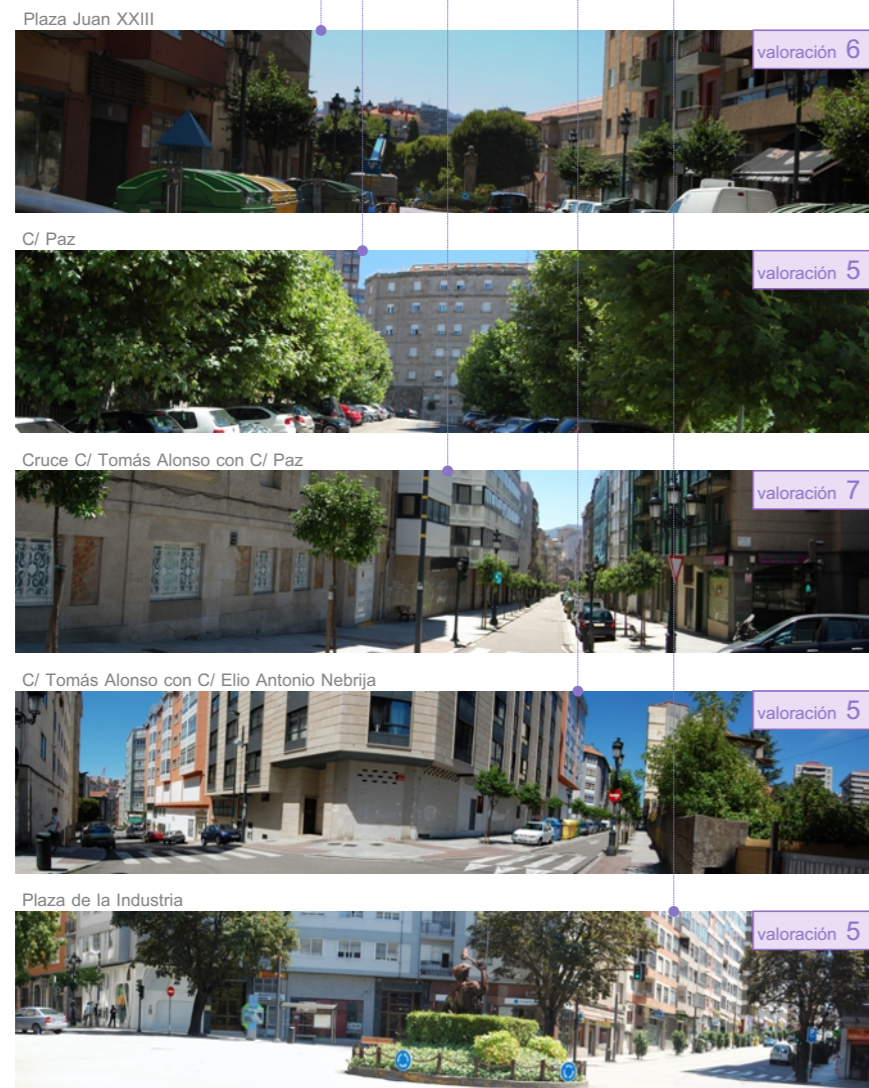
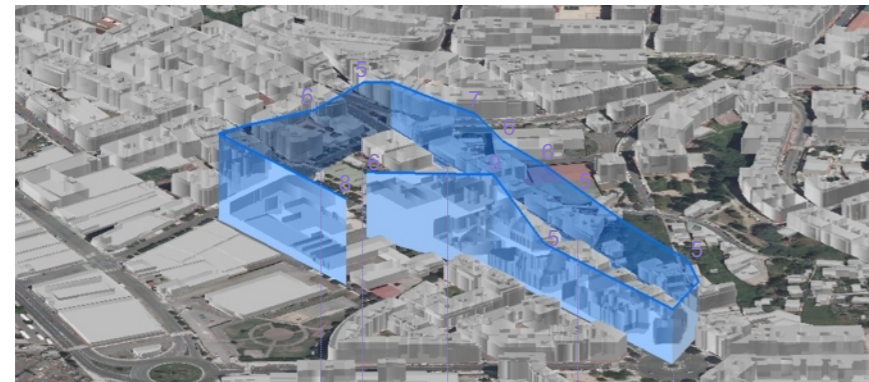
LONGITUD RUTA: 971 m

Figura 155. Imagen del recorrido del participante 5.
Fuente: Autor, 2014.



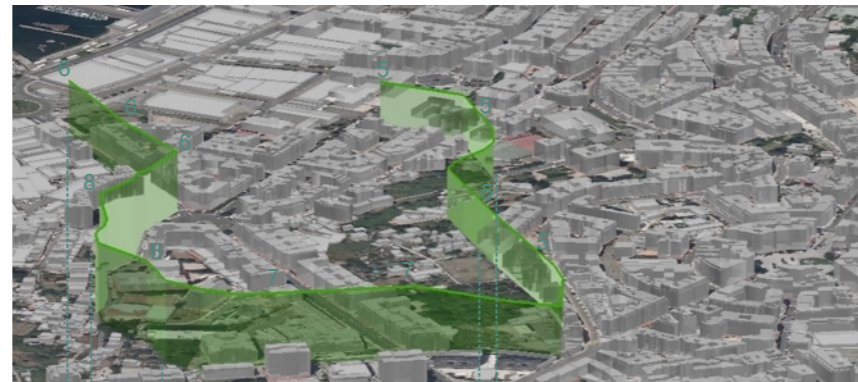
LONGITUD RUTA: 625 m

Figura 156. Imagen del recorrido del participante 6.
Fuente: Autor, 2014.



LONGITUD RUTA: 1081 m

Figura 157. Imagen del recorrido del participante 7.
Fuente: Autor, 2014.



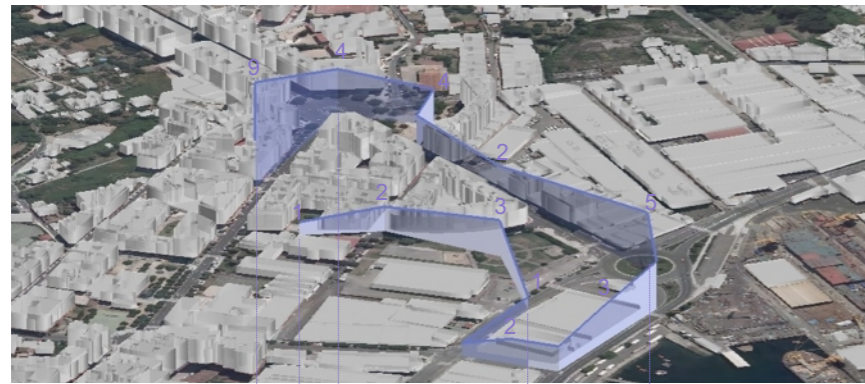
LONGITUD RUTA: 1537 m

Figura 158. Imagen del recorrido del participante 8.
Fuente: Autor, 2014.



LONGITUD RUTA: 696 m

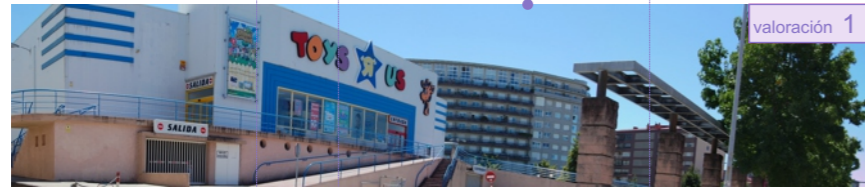
Figura 159. Imagen del recorrido del participante 9.
Fuente: Autor, 2014.



Paseo conexión C/Torrecedeira con C/ Camilo José Cela



TOYS R US



Rotonda Beiramar



Plaza Eugenio Fadrique

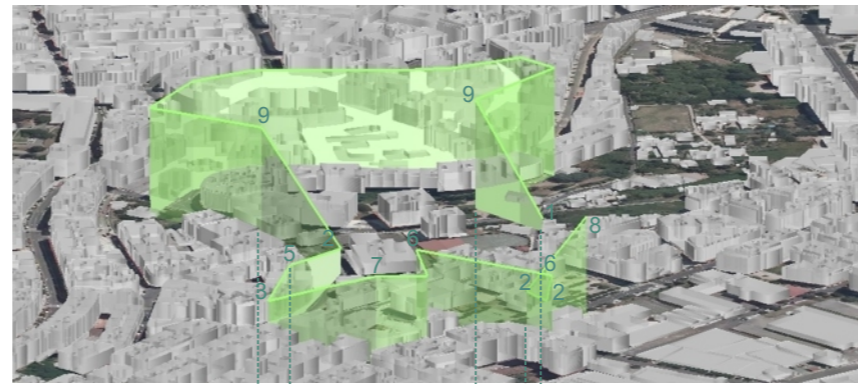


Plaza de la Industria



LONGITUD RUTA: 1069 m

Figura 160. Imagen del recorrido del participante 10.
Fuente: Autor, 2014.



Parque C/ Torrecedeira



Casa antigua en C/ López Mora



C/ López Mora



Parque en C/ Arquitecto Pérez Bellas

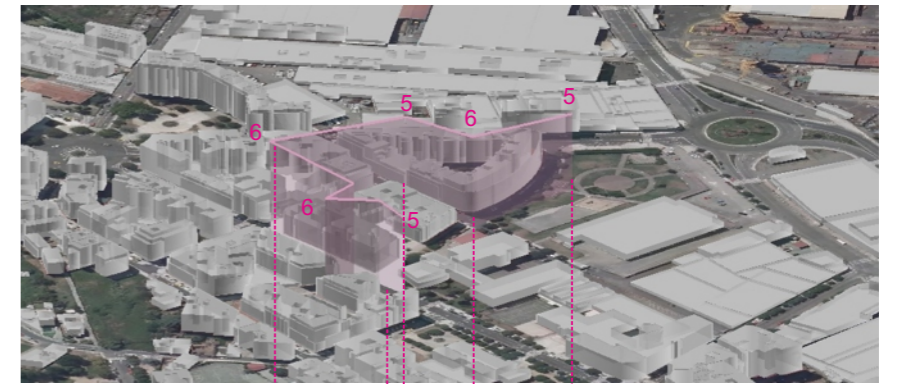


Camino de A Seara



LONGITUD RUTA: 1186 m

Figura 161. Imagen del recorrido del participante 11.
Fuente: Autor, 2014.



Parque G. Picher



Paseo conexión C/Torrecedeira con C/ Camilo José Cela



C/Eiio Antonio de Nebrija



C/ Torrecedeira



C/ Torrecedeira (zona IES Vigo)



LONGITUD RUTA: 349 m

Figura 162. Imagen del recorrido del participante 12.
Fuente: Autor, 2014.

CONCLUSIONES DE LA TERCERA EXPERIENCIA.

Resulta interesante entender la diferencia entre las valoraciones de la primera experiencia y de la actual. En este sentido, en la primera actividad se solicitaba al participante una valoración de un lugar bajo el amparo de su memoria, de lo que ésta mantiene en el recuerdo de un espacio; en cambio en esta experiencia las valoraciones son mucho más volátiles, puesto que dependen de un instante, un olor, una imagen, un ruido o un color los cuales pueden variar, en gran modo, la valoración de ese espacio en ese momento, por lo tanto, hace que la comparación de valoración entre los participantes no sea demasiado válida puesto que la variable del tiempo genera una gran dispersión en la valoración.

Es importante observar lo que pasó en esos 15 minutos, como probablemente ocuparon espacios del territorio en períodos de tiempo casi idénticos, y pudimos captar por un momento el fuerte dinamismo existente dentro de un espacio. Todo ello muestra que el estudio de lo urbano pasa por el dinamismo, pasa por poder conseguir plasmar e identificar las sensaciones, percepciones, inquietudes, necesidades etc, de la población en instantes, en períodos de tiempo pequeños y entender cómo pueden variar dependiendo de leves modificaciones.

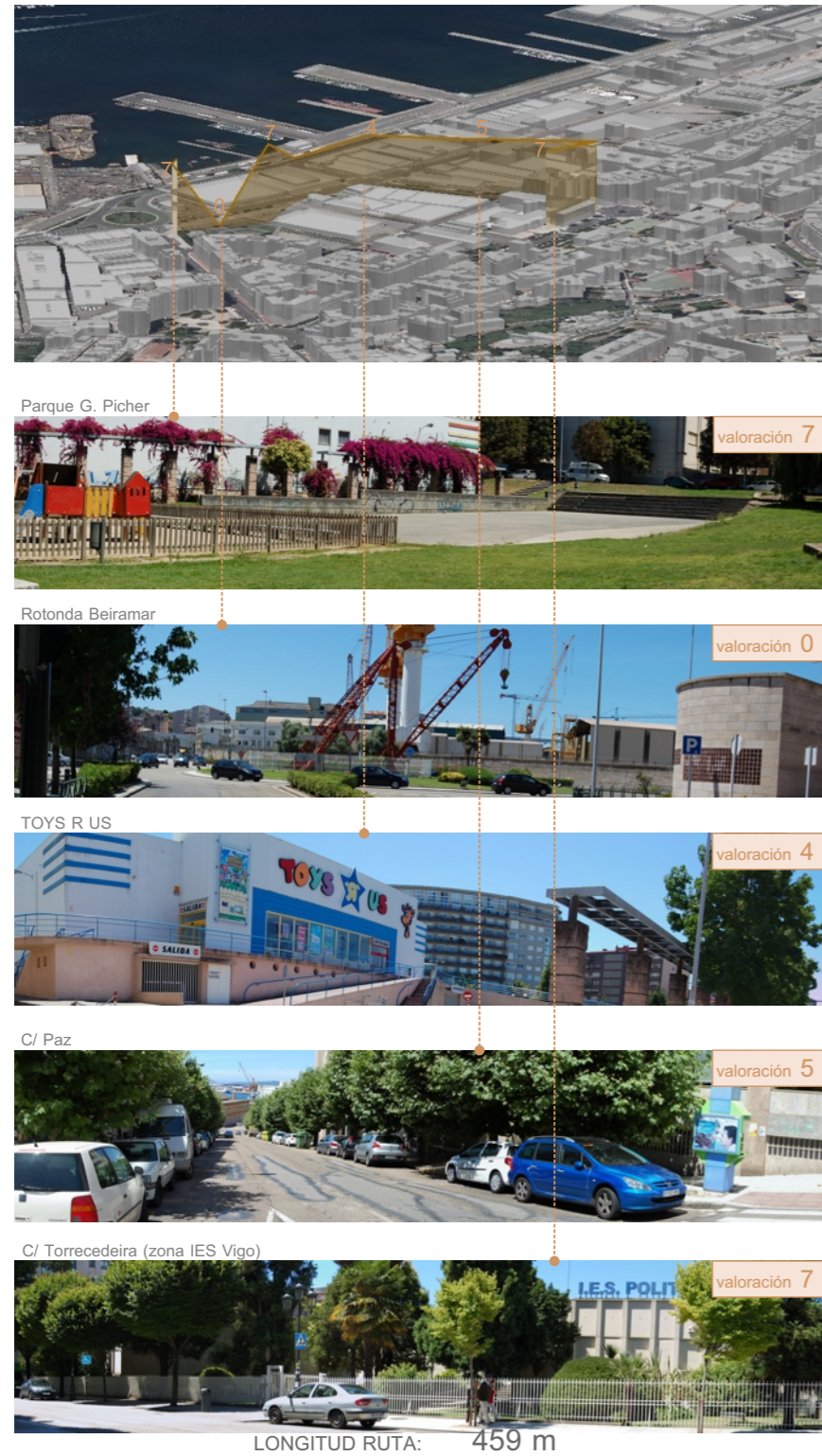


Figura 163. Imagen del recorrido del participante 13.
Fuente: Autor, 2014.

CAPÍTULO 6

CONCLUSIONES

6.1 CONSIDERACIONES GENERALES Y CONCLUSIONES.

Las conclusiones son la parte final de todo estudio con cierto carácter científico y/o de investigación. En este trabajo cabe destacar que, en el capítulo número 4 Encuestas y en el número 5 Actividades en Grupo se han realizado diferentes conclusiones particulares referidas a la temática tratada en esa parte del trabajo.

De hecho en cada cuestión suscitada en las encuestas o en cada actividad propuesta en las actividades en grupo se han desarrollado conclusiones propias, por lo que este último capítulo no es más que una continuación de los anteriormente citados. De este modo las conclusiones finales se articulan basándose en aspectos más generales, si bien en ciertos apartados, será necesario retomar ciertos aspectos y/o situaciones estudiadas con anterioridad.

En este último Capítulo del trabajo se pretenden comentar las conclusiones generales del trabajo argumentando la consecución de los objetivos establecidos en el capítulo 1 Introducción.

De este modo, el presente apartado se estructurará, en primer lugar, incidiendo sobre los objetivos propuestos inicialmente, para posteriormente realizar conclusiones generales sobre el estudio y su incidencia en la Participación Ciudadana.

Este trabajo tiene un carácter ciertamente experimental, la escasa documentación de partida y conocimiento previo existente, hace que una aproximación al área de estudio sea ciertamente difícil.

Además en la ejecución de los trabajos se han empleado técnicas de análisis como las encuestas y las actividades en grupo, las cuales, no son empleadas asiduamente en el mundo de la arquitectura, dificultando sobremanera la realización del trabajo.

Por otra parte, la escasa aportación de conocimiento previo existente en esta área ha hecho que muchas de las conclusiones y aportaciones resulten interesantes y novedosas, aportando un punto de vista diferente al clásico estudio de la ciudad, y por lo tanto, ayudando de algún modo a valorar otras aproximaciones al fenómeno urbano.

6.1.1 CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS INICIALES DEL ESTUDIO

Como ya se había comentado anteriormente, en el Capítulo de Introducción correspondiente a este estudio se encontraban los objetivos prioritarios del mismo. En concreto se trataba de 2 objetivos, los cuales se comentan a continuación.

1º OBJETIVO. Evaluar mediante caso práctico las capacidades y aptitudes de las encuestas a la población y actividades grupales como herramienta válida dentro de las iniciativas de Participación Ciudadana.

Este aspecto ha sido desarrollado principalmente en los Capítulos 4 y 5 de este Estudio, si bien, el concepto de Participación Ciudadana ha sido comentado en el Capítulo 2 Encuadramiento Teórico.

En el capítulo de Encuadramiento Teórico de este estudio se comentó que las encuestas y las actividades en grupo formaban parte de los mecanismos de Gestión de la Participación Ciudadana, incluyéndolos dentro de un grupo denominado indirecto o pasivo, en el que los ciudadanos actuaban de forma indirecta en los procesos de Participación.

La información obtenida mediante las encuestas y las actividades en grupo ha sido en sí misma, la mejor prueba de la validez de este tipo herramientas para su empleo dentro de la participación ciudadana.

Los capítulos correspondientes a cada uno de los apartados referidos a la Participación Ciudadana, en concreto, Encuestas y Actividades contiene gran cantidad de información relevante para el estudio de la ciudad.

En ellos se ha recopilado gran cantidad de información y se ha generado conocimiento a partir de la participación de las personas. Este hecho en sí mismo muestra el cumplimiento del objetivo previsto, aun así, y como complemento existen una serie de ventajas y aspectos de interés sobre este tipo de técnicas que se podrían resumir en:

Conocer de primera mano la opinión de las personas. Al contrario que otras técnicas y herramientas, en este caso, se pregunta directamente al utilizador, este hecho implica información de primera mano sobre aspectos relevantes del territorio.

En otras técnicas la información se adquiere de modo indirecto, normalmente mediante vía oficialista, lo que no siempre significa que sea la óptima, sino más bien, en ciertas ocasiones facilita la consecución de errores al tomar esas premisas iniciales como verdaderas. En este tipo de estudios se trabaja con datos reales y no con hipótesis previas, lo cual tiene sus ventajas y desventajas asociadas.

Método de trabajo relativamente barato. Realizar encuestas y actividades en grupo resulta un método asumible económicamente para ciertos organismos, no son excesivos los costes para su ejecución, y la información obtenida es de calidad. Con otras técnicas, en ocasiones, es necesario invertir importantes cantidades de dinero en equipos capaces de medir y mostrar aspectos referentes a situaciones cotidianas en la vida de las personas, que resultaría más barato preguntándose directamente a la población.

Genera sentimiento de comunidad. Al contrario de lo que se podía pensar inicialmente, las personas están interesadas en su ciudad, su entorno. Colaboran y opinan sobre las cuestiones relativas a la ciudad y en varias ocasiones, durante la campaña de obtención de datos, se han generado pequeños debates referidos a cuestiones suscitadas tanto en los cuestionarios como en las actividades. Además cuando se muestra a las personas que su opinión es importante y va a ser tenida en cuenta por parte de la gobernanza, o que se realicen actividades en grupo con ciudadanos y componentes del gobierno, estas situaciones, inciden de un modo sensiblemente importante en beneficiar la relación entre ciudadanía y el gobierno, que como ya se ha comentado se encuentra en franco deterioro.

El sentimiento de comunidad incide en la pertenencia a un grupo, a una sociedad y a un territorio y puede mejorar sensiblemente aspectos referentes al comportamiento social de las personas y modificar las actitudes de éstas respecto a los aspectos urbanos.

Se emplea poco tiempo en participar. Los participantes en las encuestas o actividades no precisan de grandes cantidades de tiempo para su realización. Este hecho facilita su participación y tener en cuenta su opinión con un consumo de su tiempo razonable.

El tiempo es uno de los valores más importantes existentes en la actualidad, por lo tanto, las técnicas y métodos en las que se necesita y/o invierte poco tiempo para su realización deben ser valorizadas, puesto que serán en las que la población generalmente participe con mayor asiduidad.

El tipo de estudio realizado no sólo tiene ventajas, bien al contrario posee ciertos aspectos negativos que se deben tener en cuenta para evitar un fracaso en los resultados y espíritu de las técnicas empleadas.

Los datos son fácilmente manipulables. Desgraciadamente el conjunto del trabajo es gestionado por un escaso número de personas, este hecho facilita la manipulación de la información. La honradez en el proceso es fundamental y es la pieza básica para evitar manipulaciones que deterioren la credibilidad de las encuestas y actividades.

Se precisa la colaboración ciudadana. Este aspecto no es en sí una desventaja bien al contrario debería encuadrarse dentro del grupo de ventajas pero, en ocasiones, la gente se siente intimidada por las cuestiones suscitadas. Es importante que el encuestador tenga cierta sensibilidad con los encuestados y que aporte confianza a la relación, puesto que en caso contrario incidirá negativamente en la participación. La relación de confianza es extrapolable a la existente entre la ciudadanía y la gobernanza.

2º OBJETIVO. Evaluar la aptitud de la Cartografía Social como herramienta válida en la toma de decisiones concerniente a la ciudad.

Los mecanismos de participación indirecta precisan de técnicos capaces de plasmar el sentir popular sobre una cuestión. Estos técnicos precisan, a su vez, de herramientas capaces de mostrar las inquietudes de la población. Es así como surge la Cartografía Social, es decir la herramienta empleada por los técnicos para relacionar los datos con la población y su sentir mediante mapas.

Este segundo objetivo tiene que ver con el resultado gráfico de los trabajos en encuestas y actividades, por lo tanto, la validez del segundo objetivo estaba supeditada a la validez del primer objetivo.

Las ventajas y desventajas suscitadas anteriormente son válidas en este apartado. Lo fundamental de la Cartografía Social es que plasma gráficamente el elemento de muestreo de la población con lo que se pueden evaluar intensidades, agrupaciones, posición geográfica, distancias, etc., es decir, se pueden analizar los resultados obtenidos de primera mano con técnicas gráficas más empleadas en otro tipo de estudios.

La técnica de Cartografía Social ha sido capaz de mostrar gráficamente gran cantidad de las preguntas de los cuestionarios. Este hecho es muy importante puesto que en muchas disciplinas como la Arquitectura es muy importante la representación gráfica; a través de ella el arquitecto es capaz de extraer información, analizar situaciones y crear soluciones, es por esto, que el hecho de poder plasmar los resultados de encuestas y actividades gráficamente ha resultado ser tan importante en este estudio.

Las principales conclusiones de este objetivo se pueden extraer analizando los propios resultados extraídos de los trabajos realizados, es decir, encuestas y actividades grupales. Esta situación ya ha sido abordada con anterioridad en los capítulos correspondientes a ambas cuestiones, pero en este apartado se realizará una nueva aproximación tocando aspectos o escalas diferentes a las anteriormente evaluadas. Asimismo podremos recuperar y listar las principales cuestiones suscitadas en los anteriores apartados. De este modo podríamos comenzar por comentar aspectos referidos a la movilidad. La movilidad se ha convertido en uno de los aspectos más importantes de las ciudades actuales, saber cómo se desplaza la gente por la ciudad, cuáles son los lugares preferentes de aglomeración, y otras cuestiones referidas a este fenómeno están teniendo una creciente importancia dentro del mundo de planificación de la ciudad. Atendiendo a esta situación, en el estudio se han tocado varios aspectos referidos a este tema llegando a diferentes conclusiones las cuales se enumeran a continuación.

ENCUESTAS A LA POBLACIÓN

La importancia del vehículo en la ciudad de Vigo. En la ciudad de Vigo, este medio de transporte, se trata del predilecto por parte de la ciudadanía, incluso con mayor relevancia que el mero hecho de caminar. Esta situación implica un modo de vida y de ocupar el territorio especial, agravándose al constatar que en torno al 80% de la población conduce habitualmente. Por lo tanto, Vigo es una ciudad en la que impera el automóvil sobre otros medios de transporte.

Se han intentado mostrar las preferencias de la ciudadanía en diferentes escalas o momentos, en concreto el día y la noche. Las ciudades, por lo general, son elementos rígidos y estáticos, pero a su vez, deben poseer la virtud de adaptar sus capacidades y habilidades a diferentes situaciones espacio-temporales en las que se le requieren muy diferentes aptitudes. Los ciudadanos tienen hábitos muy diferentes en cuanto al día y la noche se refiere, así en el caso de Vigo, durante el día se demuestran preferencias por los espacios naturales de la ciudad como Castrelos, O Castro y las playas como O Vao y Samil; y también por importantes elementos del espacio público Bouzas o Plaza de Compostela. En cambio por la noche las situaciones y necesidades cambian, por lo que los espacios más relevantes también lo hacen; de este modo, lugares como Churruca o Arenal cobran protagonismo como referentes de espacios de ocio nocturno; también la zonas de playas mantiene su relevancia gracias a los espacios de ocio próximos al frente de playa.

Con todo esto se constata la versatilidad de la ciudad, y la importancia del espacio temporal en la misma. También cobra relevancia el buscar formas de adaptar los espacios para que tenga la capacidad de ser aptos a los ambientes del día y la noche.

Vigo se ha convertido en una ciudad policéntrica. Más de un 40% de las personas encuestadas sólo pasa una vez o menos de una vez al mes por la Puerta del Sol, centro tradicional de la ciudad de Vigo.

Los análisis de densidades realizados muestran agrupaciones de preferencias en varias zonas de la ciudad como zona de Plaza América y Castrelos, O Castro, Bouzas y zona centro.

Los lugares a los que acude más asiduamente la población se distribuyen por la ciudad, y por lo general, se asocian a espacios comerciales de relevancia, construidos en los últimos años, lo que puede indicar que la descentralización está siendo inducida desde la propia planificación de la ciudad. Espacios como Centro Comercial Gran Vía, o Centro Comercial Camelias se han convertido en lugares de afluencia asidua y común de la ciudadanía convirtiéndose en hitos dentro de la ciudad, como lo han sido tradicionalmente espacios como Puerta del Sol o Calle Príncipe.

Ciudad peatonal o ciudad para vehículos. En este sentido se podría hacer referencia al Capítulo 2 de este estudio en el que se comentaron aspectos referentes a la ciudad actual, y en concreto, a la ciudad ciudadana contra la ciudad global, en el que se hizo referencia al pulso entre estas dos formas de afrontar y entender el espacio urbano, y fundamentalmente el espacio público.

En la ciudad de Vigo se abordó este aspecto a través de la cuestión sobre la preferencia de mayor número de plazas de aparcamiento o aceras más anchas. Es evidente que con esta simple cuestión no se va a ratificar una u otra preferencia o estilo de ciudad, pero sí que se pueden observar tendencias de comportamiento, asimilación y/o gusto. Así en el caso de la ciudad de Vigo, la ciudadanía se encuentra totalmente dividida, prácticamente al 50% por cada una de las posibilidades.

Esta cuestión es muy relevante, porque se trata de un referente para el desarrollo futuro de la ciudad, y en estos momentos Vigo se encuentra completamente dividida, por lo que cualquier decisión que se realice al respecto por los órganos de gobierno tendrá una importante relevancia y repercusión en la ciudad.

El optar por una u otra tendencia implicará la adopción de uno u otro modelo de ciudad, uno u otro modelo de edificar, y uno u otro modelo de entender el espacio público. Por lo tanto, la relevancia de este aspecto es fundamental para definir el futuro de la ciudad.

ACTIVIDADES SEN GRUPO

En las actividades en grupo se pretendieron realizar prácticas más elaboradas. En concreto, como ya se ha comentado en el Capítulo 5 Actividades de este documento, se realizaron tres actividades con el fin de indagar sobre aspectos fundamentalmente perceptivos de la ciudad.

Gracias a los trabajos realizados se pudieron extraer una serie de conclusiones las cuales se enumeran a continuación.

La creación de un mapa de percepción de la ciudad gracias a la valoración individual de una gran cantidad de espacios de la ciudad supone una herramienta de gran valor para la ciudad. De este modo, se puede obtener una visión de percepción de media y macro escala de la ciudad gracias a la percepción individual de los habitantes. Este hecho puede ser de gran utilidad para la Planificación de la ciudad, puesto que muestra las áreas de las que la población tiene una buena percepción y también indica las zonas en las que se debe actuar al poseer una baja calificación.

Además al poseer una valoración se pueden buscar las causas que han llevado a esta situación, bien sean positivas o negativas, otorgando a los técnicos de la ciudad la posibilidad de tener un cierto *feeling* con el sentir de los habitantes de una población.

La siguiente de las actividades realizada, denominada rutas, indagaba nuevamente sobre aspectos de la movilidad, elemento ya estudiado en las encuestas. En este caso la representación y los resultados gráficos son de mayor detalle.

La conclusión fundamental de esta experiencia es su buena capacidad para ser utilizada como herramienta de control de tráfico o de personas en espacios de gran afluencia. Se trata de una técnica que permite conocer el lugar de origen y de llegada así como el trayecto realizado, de este modo se pueden analizar situaciones de tráfico de vehículos en operaciones de salida de elementos de gran afluencia como campos de fútbol, centros comerciales etc, ayudando a dimensionar las vías para su buena función o para reestructurar circulaciones existentes con el fin de mejorarlas.

La última de las actividades denominada sensaciones es la más experiencial de todas las actividades realizadas. Los resultados obtenidos muestran el sentir de un grupo de personas en un momento determinado en la ciudad; se trata de una fotografía o instantánea de un cierto espacio en un momento determinado. Evidentemente, se muestra un acto muy subjetivo y particular, puesto que cada persona siente y percibe su entorno de un modo diferente. Si bien las tendencias de toda la población pueden ayudar a comprender ciertos aspectos de la ciudad.

6.2 OTRAS CONCLUSIONES

Además de las conclusiones de los objetivos generales, a posteriori, se pueden tomar otra serie de conclusiones que en un inicio no se habían tenido en cuenta, debido fundamentalmente al desconocimiento sobre el área de estudio a tratar.

Cuando se comenzaron los trabajos correspondientes a la presente disertación se establecieron una serie de objetivos básicos a alcanzar; en ese momento, no se sabía realmente el alcance de los trabajos; resultaba una incógnita saber si la gente participaría, si realizaría sus tareas adecuadamente, si sería sencillo poder gestionar, manipular y mostrar la información generada, no se sabía si la propia información resultaría interesante o no; en definitiva, existían demasiadas incógnitas iniciales derivadas, como ya se ha comentado, de la escasa cantidad de conocimiento previo existente. Po lo tanto, se trataba de un pequeño reto a resolver en un período de tiempo ciertamente escaso.

Finalmente, tras el inicio de los trabajos ciertos aspectos comenzaron a tomar rostro; por ejemplo, la gente comenzó a participar, no resultaba demasiado complicado que las personas entendiesen las tareas que se le solicitaban, se encontró un modo de gestionar la información, manipularla y mostrarla, y sobre todo, y lo más importante, es que gran parte de la información resultaba interesante.

Cabe reseñar, que en todo trabajo siempre se tienen expectativas previas, basadas a veces en la intuición, en el potencial o en el conocimiento. En el caso de este estudio las expectativas se basaban en la cantidad de información que se podría sustraer de ciertas preguntas y de

ciertas actividades. Se debe comentar que las expectativas iniciales eran en su gran mayoría erróneas, las preguntas y actividades que inicialmente resultaban más interesante resultaron ser, por lo general, de las que menos información se pudo obtener, por el contrario otras cuestiones y/o actividades de las que no se esperaba obtener demasiada información resultaron ser, en muchos casos, sorprendentes fuentes de interesante información dotando al presente trabajo de nuevas expectativas no previstas inicialmente.

Así se pueden indicar otros aspectos de interés que resultaron finalmente relevantes aunque en un inicio no se hubiese previsto su importancia. De este modo, se podría decir que el trabajo realizado está enfocado fundamentalmente para su empelo en meso y macro escala; por lo tanto, se trata de una herramienta más propia de la planificación que de una técnica de estudio urbano a nivel micro.

La escala se relaciona directamente con la precisión y exactitud de la repuesta, así el hecho de evitar que el encuestado indicase el número de portal o vivienda, sólo haciendo indicación de la calle, avenida o zona, hace que la escala del trabajo empeore, pero a su vez, favorece y protege la intimidad del encuestado.

Este hecho pone de manifiesto la relación directa entre calidad de datos e intromisión en la intimidad de las personas. Se trata de una frontera muy sensible, y que debe ser respetada, puesto que en caso de no hacerlo se expone uno a que la gente deje de participar en los trabajos y/o que mienta sobre muchos aspectos al sentirse agredida.

Si se quisiese realizar el trabajo para micro escala debería plantearse un modo diferente que prevenga la intimidad de las persona, por ejemplo evitando la indicación de direcciones, pero en este caso, se perdería uno de los principales valores del presente estudio, la geolocalización, y por lo tanto, la posibilidad de representación gráfica.

En un segundo término, y en relación con el anterior aspecto expuesto, se debe tener en cuenta la sensibilidad de los datos manejados.

En la actualidad se está tomando consciencia de la cantidad de información que ciertos portales web poseen de cada individuo. De un modo inocente las personas han incluido sus datos personales, vida social y profesional (Facebook, LinkedIn), o han dado información acerca de sus preferencias, lo que le gusta o disgusta etc, mediante una simple búsqueda en portales como Google, Yahoo etc. Los datos de las encuestas y actividades podrían ser empleados para buenos y malos fines, esta frontera entre el bien y el mal es la parte ética de este trabajo. El enfoque socio-espacial del estudio de la ciudad precisa de una ética y profesionalidad por parte de los técnicos que desarrollen sus actividades; de este aspecto depende en gran manera el éxito de esta disciplina.

Un aspecto interesante de este estudio es el de haber tenido en cuenta aspectos subjetivos de las personas; en el momento en el que se les preguntó por colores, olores etc, se accedió a una parte poco explorada en los trabajos sobre la ciudad; la percepción es un campo de

estudio sumamente interesante y a la vez poco conocido en los estudios sobre la ciudad.

Se recuerda del estudio realizado la masa de color gris con las que la población relaciona las áreas de crecimiento periurbano próximo a la zona centro de la ciudad. Este aspecto subjetivo de ver una zona de la ciudad de color gris demuestra que ciertos elementos perceptivos pueden resultar muy interesantes una vez los agrupamos en comunidad puesto que pueden dar lugar a nuevas apreciaciones que bajo otras premisas y/o técnicas resultaría imposible observar.

Otro aspecto destacable de los trabajos realizados es la gran cantidad de otros estudios que se pueden adivinar tras el análisis de encuestas y actividades. Analizar los modos y formas de cómo se mueve por la ciudad la gente, analizar aspectos referentes a la diferencia entre el día y la noche en la ciudad, analizar los espacios preferentes de las personas, analizar los espacios que desagradan a las gentes, analizar los espacios en los que se concentran los gustos de las personas. Todos y cada una de estas referencias podrían dar lugar a un estudio en profundidad, y son junto con otros elementos analizados en este estudio parte del presente trabajo. Este hecho no hace más que demostrar que se trata de una herramienta válida para la planificación.

La gran cantidad de aspectos tocados en este estudio proviene de la falta de conocimiento inicial por parte del autor, y por la escasa información y conocimiento existente a este respecto en este tipo de estudios. Este hecho ha incidido en la existencia de una gran cantidad y variedad de aspectos tratados, dotando al trabajo de gran cantidad de contenidos y dinamismo, pero a su vez, en ciertas ocasiones se necesitaría tener la posibilidad de acrecentar la información sobre ciertos aspectos.

Como ya se ha comentado, se trataba de un estudio con un alto grado de incertidumbre inicial, este hecho, incidió en buscar muchos campos o áreas de trabajo a tocar en las preguntas y actividades realizadas para paliar posibles problemas en la obtención de datos en alguna de las áreas de estudio del presente trabajo. Afortunadamente, la mayor parte de los aspectos incluidos en el presente trabajo han dado lugar a buena información, por lo que se ha tenido que realizar un cierto esfuerzo de síntesis en algunas de las preguntas y actividades realizadas con el fin de suavizar la información suministrada al lector.

En definitiva las Encuestas y Actividades en Grupo forman parte de la Participación Ciudadana, aunque en la actualidad, su uso es muy reducido en el ámbito de la toma de decisiones sobre aspectos referidos a la ciudad. Estas técnicas dan la posibilidad de obtener información desde nuevos puntos de vista, y asimismo contribuyen a mejorar la relación entre ciudadanía y gobierno. Es cierto que existen otras técnicas de Participación Ciudadana, muchas de ellas citadas en el estudio, posiblemente más efectivas o con mayores posibilidades que las desarrolladas en la presente disertación, pero lo más importante es que el desarrollo y fomento de la Participación Ciudadana es, en definitiva, uno de los principales retos para la ciudad del SXXI.

La ciudad es parte fundamental del estudio, de hecho, es su verdadera motivación; en la actualidad se están revisando las formas de estudiar este fenómeno, quizás provocado porque se trata de un elemento inacabado; si la ciudad está por acabar, por terminar, por convertirse en un conglomerado de elementos en equilibrio capaces de dar respuesta a las necesidades de sus habitantes. Este hecho de tratarse de algo incompleto demuestra la naturaleza imperfecta de la ciudad, su continuo ir y venir en busca de un consenso unánime.

Otro aspecto a reseñar de este estudio, es que el otro aspecto fundamental del mismo es la Participación Ciudadana. La sociedad y su capacidad de conformarse en un ente activo es uno de los principales retos de la ciudad actual; la participación de la sociedad en los temas referidos a la ciudad es fundamental en estos momentos, puesto que como ya se ha comentado en otros apartados de este texto, la ciudadanía está cambiando sus estructuras, formas organizativas y fuentes de conocimiento. Este hecho implica, por un lado, que algo está pasando, algo está cambiando; no se sabe en estos momentos cuál será el futuro pero se

empieza a entrever que la ciudad, su organización, estudio y desarrollo deben cambiar y buscar otras formas de equidad y entendimiento referidas a poder y ciudadanía.

Por otro lado, la Participación Ciudadana, que muchos podrían entender como un aspecto integrado en la comunidad y la ciudad, está realmente en sus inicios. Son pocas y poco relevantes las acciones de carácter participativo. Las acciones de los poderes suelen tener una acción top down, es decir de arriba a abajo, en cambio las participativas tienen una acción primordialmente bottom up, es decir de abajo hacia arriba; además las iniciativas participativas suelen formarse a partir de pequeñas agrupaciones para ir sumando hasta formar un conjunto más grande. Esta forma tan diferente de actuar sobre el espacio debe tener un punto de encuentro para así facilitar las relaciones entre los poderes y su ciudadanía tratando de hacer convivir las tendencias top down y bottom up.

Este estudio se basa en el derecho a la ciudad, el cual ha sido comentado en el Capítulo 2 del presente documento, denominado Encuadramiento Teórico; en este apartado se refería al derecho a la ciudad como un conjunto de elementos, situaciones etc..., necesarios para el individuo, así como una serie de obligaciones a cumplir por el bien comunitario. El derecho a la ciudad podría encuadrarse inicialmente como un elemento de estudio perteneciente al urbanismo pero muy al contrario, no sólo engloba aspectos sobre lo urbano; la arquitectura está muy presente en este derecho, sobre todo en estos momentos, en los que se vuelve a suscitar el derecho a la vivienda como un bien necesario y a cumplir por las sociedades actuales.

Finalmente parece lógico finalizar este trabajo de disertación, comentando su contribución, tanto al mundo de la Arquitectura y estudio de la ciudad, como a la propia urbe de Vigo.

En este sentido se podría comenzar por valorar la singularidad de este documento; en la



Figura 164. Imagen urbana de la ciudad de Vigo mediante Ortofoto sobre relieve.

Fuente: Ortofotomapa del IGN PNOA 2010, y MDT SITGA 10m.

años, incluso algunas de las cuestiones suscitadas en los cuestionarios pertenecientes a este trabajo ya habían sido formuladas con anterioridad, pero el empleo de la Cartografía Social como elemento de análisis y muestra de resultados, y el empleo de los sistemas de información geográfica como elemento de gestión han provocado un nuevo enfoque, una nueva forma de visualizar y entender técnicas básicas del mundo social haciendo que éstas se acerquen a áreas de conocimiento más próximas a la Arquitectura gracias al empleo de mapas geoposicionados. Como ya se ha comentado con anterioridad la representación gráfica y, en concreto el dibujo, es una de las áreas en las que la Arquitectura se encuentra más desarrollada respecto a otras áreas de conocimiento.

Otro aspecto al que ha contribuido este trabajo es al de mostrar un enfoque, que aunque ya existente, apenas es utilizado. En la contextualización de este trabajo perteneciente al Capítulo 1 Introducción se hizo hincapié en una serie de cambios sociales que se están produciendo en la actualidad, en los que las personas por diferentes motivos están comenzando a tener una mayor necesidad de poseer una más importante relevancia en lo concerniente a la ciudad. Esta situación precisa de una respuesta efectiva por parte de los gestores de la ciudad, de este modo, el enfoque empleado en la realización de este trabajo, basado en la colaboración entre ciudadanía y gobierno puede contribuir a mejorar las relaciones actuales entre estos dos poderes y favorecer el desarrollo de una sociedad más democrática partiendo de un urbanismo y planificación más abierta y colaborativa.

Asimismo la Arquitectura necesita de diferentes técnicas para enriquecer sus estudios, pero sobre todo, para mejorar la adquisición de datos; en este sentido, el presente trabajo muestra un modo de obtención de información muy poco empleado en el mundo de la Arquitectura, el cual puede ser utilizado por ésta, bien sea como fuente principal, o como elemento de apoyo respecto a enfoques más clásicos empleados por la Arquitectura en el estudio de la ciudad.

Todo esto muestra una contribución a aspectos tradicionales de trabajos de índole técnico/científica, pero es necesario ser realistas; esta disertación se trata de un estudio de segundo ciclo y con mucha probabilidad el presente trabajo no será leído, siendo optimistas, por más de una o unas decenas de personas, lo que hace que su influencia y, sobre todo, su contribución real sea poco relevante. Este escenario mostrado es en cierto modo, un poco desalentador, puesto que todo hace indicar que el esfuerzo y trabajo desarrollado para la realización de esta disertación no será apreciado, o apenas lo será.

Por este motivo, he creído relevante, y espero me sea permitido la licencia de dirigirme al lector en primera persona, buscar aspectos en los que creo que ha contribuido este trabajo. Así me he dado cuenta de que esta disertación se ha basado desde sus orígenes en la aportación de pequeñas cosas, pequeñas contribuciones individuales que unidas a otras muchas forman algo más grande, bien sea mediante el rellenado de encuestas o gracias a la participación en grupos de actividades.

Por lo general, las cuestiones suscitadas y actividades realizadas se han ceñido a pequeños aspectos que suceden en la urbe de Vigo, pero que resultan relevantes para la ciudad. La ciudadanía está buscando nuevas formas de hacer ciudad, se están abandonando vías oficiales para mejorar las condiciones de las ciudades; así nace el denominado urbanismo emergente, basado, como no, en pequeñas actuaciones que modifican la calidad de vida de comunidades.

Todas las pequeñas cosas, por si solas, apenas suelen significar nada, pero una vez se unen pueden tener la capacidad y el poder de cambiar otras cosas; esa es la contribución y espíritu de este trabajo, pequeñas cosas que unidas forman algo más grande.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

ONU (Organización de las Naciones Unidas) (1948). *Declaración Universal de los derechos humanos*. Nueva York.

Albino, S. & Barsky, A. (1997). *El tercer espacio. Ampliando el horizonte de la imaginación geográfica*. Buenos Aires. Geographikós.

Alfaya, L. & Muñiz, P. (2009). *Habitares, los lugares de los ciudadanos*. La Coruña: Andar Cuatro.

Alguacil, J. (2000). *Ciudad, ciudadanía y democracia urbana*. Madrid. Cáritas Editores.

Ascher, F. (2004). *Los nuevos principios del Urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.

Belil, M. Borja, J. & Corti, M. (2012). *Ciudades, una ecuación imposible*. Barcelona. Icaria.

Benjamin, W. (2005). *Libro de los pasajes*. Madrid: Ediciones Akal.

Blanco, I. (2002). *Presupuestos Participativos y Democracia local: Una Comparación entre las experiencias brasileñas y españolas*. Minas de Gerais. Congreso Internacional del CLAD sobre Reforma del Estado y de la Administración Pública, Lisboa. Oct, 2002.

Blanco, J. (2011). *Primavera Árabe. Protestas y revueltas. Análisis de factores*. Madrid Instituto Español de Estudios Estratégicos.

Bohigas, O. (2005). *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Barcelona: Electa.

Borges, J. (1957). *El Aleph*. Buenos Aires. Emecé.

Borja, J. & Muxi, Z. (2003). *El espacio público. Ciudad y Ciudadanía*. Barcelona: Electa.

Borja, J. (2013). *Revolución Urbana y Derechos Ciudadanos*. Madrid. Alianza Editorial.

Camponeschi, C. (2010). *The Enabling City*. Toronto. Creative commons.

Careri, F. (2002). *Walkspaces. EL andar como práctica estética*. Barcelona. Gustavo Gili.

Castells, M. (1995). *Ciudad Informacional. Tecnologías de la información, estructuración económica y el proceso urbano-regional*. Madrid. Alianza Editorial.

Castells, M. Giddens, A. & Tour, A. (2002). *Teorías de una Nueva Sociedad*. Madrid. Ed. Fundación M. Botín.

Castells, M. (2012). *Redes de indignación y esperanza*. Madrid. Alianza Editorial.

Corbetta, P. (2007). *Metodología y Técnicas de Investigación Social*. (Susana y Marta Díaz Ugarte traducción). Madrid: McGraw-Hill.

Echevarria, I. (2013). *Una experiencia colectiva. Colectivos artísticos con y sin espacio*. Disertación. Universidad Politécnica de Valencia.

Espada, L. (2010). *Pobreza y exclusión social. Perspectiva comparada y estudio específico del municipio de Vigo*. Vigo. Valedor do cidadán

Font, J. & Blanco, I. (2006). *Polis, la ciudad participativa*. Diputación de Barcelona.

Foucault, M. (1967). *Of Other Spaces*. Paris: Editorial Routledge.

Gehl, J. (1971). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona. Reverte

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Copenhagen. Ed. Island Press.

Gehl, J. (2012). *Revista Focus Denmark, artículo A place for pedestrians*. Copenague. Focus Denmark.

Groat, L. & Wang, D. (2002). *Architectural Research Methods*. Canada: John Wiley&sons, inc.

Gutierrez, A. & Freire, J. (2013). *Manifiesto Crowd*. Laboratorio de tendencias. Creative commons.

Harnecker, M. (1999). *Delegando poder en la gente*. La Habana. MEPLA.

Hessel, S. (2010). *Indignez vous*. Montpellier. Indigène editions.

Hillier, B. Hanson, J. (1984). *The social and logic of space*. Cambridge. Cambridge University Press.

Hight, C. (2008). *Architectural principles in the age of cybernetics*. Oxon. Routledge.

Jacobs, J. (1961). *The death and life of great american cities*. New York. Vintage books.

Játiva, J. (2013, Diciembre 20). *La calle es para el que la desayuna*. Diario El País.

Recuperado 1 de Enero de 2014.

Koolhaas, R. (1978). *Delirio de Nueva York. Un manifiesto retroactivo para Manhattan*. Barcelona. Gustavo Gili.

Koolhaas, R. (1997). *La ciudad genérica*. Barcelona. Gustavo Gili.

Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. Paris. Anthropos.

Lefebvre, H. (1974). *The Production of Space*. Oxford: Anthropos.

Lerner, J. (2005). *Acupuntura Urbana*. Madrid. Ed. Actar.

Lydon, M. Bartman, D. García, T. Preston, R. & Woudstra, R. (2012). *Tactical Urbanism Volume 2*. Miami y New York. Nextgen.

Lucas, R. & Mair, G. (2008). *Sensory Urbanism Proceedings 2008*. Glasgow. University of Strathclyde

Lydon, M. Bartman, D. & Woudstra, R. (2011). *Tactical Urbanism*. Creative commons.

Lynch, K. (2008). *La Imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.

Lynn, G. (1998). *Folds, bodies&bolbs:collected essays*. Bruxelles. La lettre volée.

Pardo, R. Buceta, L. Candía, S. Escudero, C. Fernández, C. & Sánchez, G. *A Cidade dos Barrios*. La Coruña: Andar Cuatro.

Pindado, F. (sf). *La Participación Ciudadana en el ámbito local*. Centro de Estudios Locales. Ministerio de Administraciones Públicas.

Reynolds, R. (2008). *On Guerrilla Gardening: A Handbook for gardening without boundaries*. London. Bloomsbury.

Rheingold, H. (2004). *Multitudes inteligentes. La próxima revolución social (Smart Mobs)*. Barcelona. Gedisa.

Rossi, A. (1966). *La arquitectura de la ciudad*. Milán. Gustavo Gili.

Solá-Morales, M. (1986). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona. Lotus Internacional.

Santiago y Gómez, J. (2006). *Historia de Vigo y su comarca*. Madrid. Maxtor.

Santos, B. (2002). *Democratizar a democracia: os caminhos da democracia participativa*. Rio de Janeiro. Civilização brasileira.

Sassen, S. (2003). *Contrageografías de la globalización*. Madrid. Traficantes de sueños.

Sennet, R. (2007). *Carne y piedra*. Madrid. Alianza.

Suleng, K. (2013, Noviembre 1). *Los lugares no son solo para pasar, sino para estar*. Diario El País. Recuperado 1 de Enero de 2014.

Sierra, R. (1997). *Técnicas de Investigación Social*. Madrid: Thomson.

Soja, E. (1996). *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Cambridge. Blackwell Publishers.

Soja, E. (2008). *Postmetrópolis*. Creative commons.

Vellert, S. (2009, Mayo 21). *La calle es un lugar de encuentro*. Diario El País. Recuperado 1 de Enero de 2014.

Venturi, R. Scott, D. & Izenour, S. (1972). *Learning Las Vegas: The forgotten symbolism of architectural form*. Cambridge, Massachusetts and London. The Massachusetts Institute of technology.

Villasante, T. Montañés, M. & Martí, J. (2000) *La investigación social participativa*. Madrid. El viejo topo

Yin, R. (2003). *Case Study Research Design and Methods*. California: Sage Publications.

Zanetti, O. (2007). *Guerrilla Gardening geographers and gardeners, actors and networks: reconsidering urban public space*. Dissertation Queen Mary, University of London.

INTERNET

www.acidadesdosbarrios.org. Recuperado 16 de Junio de 2013.

www.aemet.es. Recuperado 22 de Octubre de 2013.

www.bancomundial.org. Recuperado 19 de Septiembre de 2013.

www.bingmpaps.com. Recuperado 9 de Mayo de 2013.

www.blogentrelineas.wordpress.com. Recuperado 22 de Noviembre de 2013.

www.caritas.es. Recuperado 23 de Diciembre de 2013.

www.cotino.net. Recuperado 26 de Diciembre de 2013.

www.democraciarealya.es. Recuperado 16 de Junio de 2013.

www.depave.org. Recuperado 13 de Enero de 2014.

www.djcoregon.com/news. Recuperado 27 de Diciembre de 2013.

www.farodevigo.es. Recuperado 16 de Enero de 2014.

www.googlemaps.com. Recuperado 10 de Mayo de 2013.

www.hoxe.vigo.org. Recuperado 11 de Junio de 2013.

www.ign.es. Recuperado 14 de Junio de 2013.

www.imacitychanger.org. Recuperado 15 de Agosto de 2013.

www.internationalbudget.org. Recuperado 17 de Octubre de 2013.

www.ine.es. Recuperado 15 de Mayo de 2013.

www.medialab-prado.es. Recuperado 19 de Octubre de 2013.

www.movimiento15m.org. Recuperado 16 de Junio de 2013.

www.occupywallst.org. Recuperado 16 de Junio de 2013.

www.oidp.net. Recuperado 22 de Octubre de 2013.

www.op-portugal.org. Recuperado 22 de Octubre de 2013.

www.paisea.com. Recuperado 18 de Junio de 2013.

www.parkingday.org. Recuperado 26 de Octubre de 2013.

www.pifiada.blogspot.com.es. Recuperado 29 de Octubre de 2013.

www.presupuestosparticipativos.com. Recuperado 18 de Octubre de 2013.

www.rebargroup.org. Recuperado 14 de Enero de 2014.

www.vigo.psa-peugeot-citroen.com. Recuperado 14 de Enero de 2014.

www.ted.com. Recuperado 15 de Octubre de 2013.

www.thecity2.org. Recuperado 15 de Octubre de 2013.

www.unceisimonrodriguez.blogspot.com.es. Recuperado 16 de Julio de 2013.

www.unhabitat.org. Recuperado 2 de Octubre de 2013.

www.vdebegona.wordpress.com/411-2/. Recuperado 14 de Junio de 2013.

REFERENCIAS IMÁGENES

CAPITULO 1

Figura 1. Imagen aérea de la ciudad de Vigo.
Fuente: Autor, 2014, a partir de imagen de Google Earth. Página 1

Figura 2. Imagen de la Plaza Tahir en El Cairo tras el estallido de la denominada Primavera Árabe.
Fuente: <http://pifiada.blogspot.com.es> Página 11

Figura 3. Imagen de las manifestaciones de los indignados tras el 15M en La Puerta del Sol de Madrid.
Fuente: <http://blogentrelineas.wordpress.com> Página 11

Figura 4. Imagen de actividad en la que diferentes personas elaboran Cartografía Social.
Fuente: <http://funceisimonrodriguez.blogspot.com.es> Página 11

Figura 5. Imagen de un instante durante una manifestación de la primavera árabe.
Fuente: www.dw.de Página 12

Figura 6. Imagen de un instante durante una manifestación en la Puerta del Sol de Madrid durante el 15M.
Fuente: <http://permisoparaserhumano.wordpress.com/> Página 13

Figura 7. Imagen de un instante durante una manifestación del movimiento Ocupa Wall Street.
Fuente: www.attacmadrid.org Página 13

Figura 8. Tabla en la que se muestra la distribución de la población de la ciudad de Vigo por grupos de edad y sexo.
Fuente: Autor, 2014, mediante datos del IGN (Instituto Geográfico Nacional) Fecha Enero de 2013. Página 16

Figura 9. Pirámide de población de la ciudad de Vigo estratificada por grupos de edad y diferenciada por sexos.
Fuente: Autor, 2014, mediante datos del IGN (Instituto Geográfico Nacional) Fecha Enero de 2013. Página 17

Figura 10. Imagen del geopsocionamiento de los datos de las encuestas en Google Earth.
Fuente: Autor, 2014, sobre el soporte de Google Earth. Página 19

CAPITULO 2

Figura 11. Imagen del cartel anunciante de la onferencia ¿La participación ciudadana como regeneradora de nuestro sistema democrático?
Fuente: www.cotino.net Página 23

Figura 12. Imagen de la página de entrada de la web presupuestosparticipativos.com
Fuente: www.presupuestosparticipativos.com Página 23

Figura 13. Imagen de la página de entrada de la web orçamento participativo, en la que se recoge esta actividad en Protugal.
Fuente: www.op-portugal.org Página 23

Figura 14. Imagen de la página de entrada de la web OI DP (Observatorio Internacional de la Democracia Participativa).
Fuente: www.oidp.net Página 23

Figura 15. Imagen de la página de entrada de la web IBP (International Budget Partnertship).
Fuente: www.internationalbudget.org Página 24

Figura 16. Imagen de una actividad parking day.
Fuente: www.parkingday.org Página 24

Figura 17. Imagen del movimiento guerrilla gardening.
Fuente: <http://www.potting-shed.com> Página 24

Figura 18. Imagen de actividades de desayuno en la calle.
Fuente: <http://aiarqestudio.blogspot.com.es/> Página 25

Figura 19. Imagen de actividad de estonoesunsolar.
Fuente: www.paisea.com Página 25

Figura 20. Imagen de actividad de limpieza de zona degradada.
Fuente: tactical urbanism, p.36 Página 25

Figura 21. Imagen de piscinas móviles en centro urbano.
Fuente: <http://vdebegona.wordpress.com> Página 25

Figura 22. Imagen del movimiento pave levantando suelo artificial para devolver el terreno a su estado natural.
Fuente: <http://djcoregon.com/news> Página 25

Figura 23. Imagen de la página de entrada de la web city 2.0
Fuente: www.thecity2.org Página 25

Figura 24. Imagen de la página de entrada de la web de UN-HABITAT (Oreganismo de las Naciones Unidas que promueve el proyecto YOU ARE A CITY CHANGER).
Fuente: www.unhabitat.org Página 26

Figura 25. Imagen de la página de entrada de la web de de Medialab Prado.
Fuente: www.medialab-prado.es Página 26

CAPITULO 3

Figura 25. Imagen del ámbito de Concello de Vigo y localización dentro de la Comunidad Autónoma de Galicia.
Fuente: Ortofotomapa del IGN PNOA 2010, y MDT SITGA 10m. Página 35

Figura 26. Imagen que representa el relieve de la ciudad de Vigo.
Fuente: Ortofotomapa del IGN PNOA 2010, y MDT SITGA 10m. Página 35

Figura 27. Red Hidrográfica Básica del área de Vigo.
Fuente: Autor, 2014, en base a datos suministrados por Augas de Galicia Página 36

Figura 28. Imagen en la que se pueden observar las parroquias de la ciudad de Vigo.
Fuente: Autor, 2014. Página 36

Figura 29. Imagen en la que se pueden observar los distritos de la ciudad de Vigo.
Fuente: Autor, 2014. Página 36

Figura 30. Imágenes identificativas del distrito 1.
Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN. Página 37

Figura 31. Imágenes identificativas del distrito 2.
Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN. Página 37

Figura 32. Imágenes identificativas del distrito 3.
Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN. Página 38

Figura 33. Imágenes identificativas del distrito 4.
Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN. Página 38

Figura 34. Imagen del Barrio de Coia. Fuente: Autor, 2014.	Página 38	Figura 45. Gráfica en la que se muestran los resultados de la pregunta 10. En la gráfica de la izquierda se muestra el resultado general de la pregunta, y en la gráfica de la derecha se reclasifica la respuesta por grupos. Fuente: Autor, 2014.	Página 48	Figura 57. Gráfica en la que se muestran los porcentajes de utilización de los medios de transporte. Fuente: Autor, 2014.	Página 54
Figura 35. Imágenes identificativas del distrito 5. Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN.	Página 39	Figura 46. Imágenes de los espacios que jamás deberían haberse realizado en la ciudad de Vigo. Fuente: Autor, 2014.	Página 49	Figura 58. Mapa en el que se muestran los recorridos más largos que realizan los encuestados. Fuente: Autor, 2014.	Página 55
Figura 36. Imágenes identificativas del distrito 6. Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN.	Página 39	Figura 47. Gráficas en las que se muestran los resultados de la pregunta número 11. Fuente: Autor, 2014.	Página 50	Figura 59. Mapa en el que se muestran los espacios comerciales a los que se acude con mayor frecuencia. Fuente: Autor, 2014.	Página 56
Figura 37. Imágenes identificativas del distrito 7. Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN.	Página 39	Figura 48. Gráficas en las que se muestran los resultados de la pregunta número 12. Fuente: Autor, 2014.	Página 50	Figura 60. Mapa en el que se muestran los lugares que más gustan a los ciudadanos durante el día. Fuente: Autor, 2014.	Página 57
Figura 38. Imágenes identificativas del distrito 8. Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN.	Página 40	Figura 49. Imagen virtual del futuro nuevo hospital de la ciudad de Vigo. Fuente: www.farodevigo.es.	Página 50	Figura 61. Imágenes de algunos de los espacios que gustan durante el día a los ciudadanos de Vigo.. Fuente: Autor, 2014.	Página 58
Figura 39. Imágenes identificativas del distrito 9. Fuente: Autor, 2014. Base en Bing Maps IGN.	Página 40	Figura 50. Imagen virtual de la nueva estación de ferrocarril de alta velocidad proyectada para la ciudad de Vigo. Fuente: www.farodevigo.es.	Página 50	Figura 62. Mapa en el que se muestran los lugares que menos gustan a los ciudadanos durante el día. Fuente: Autor, 2014.	Página 59
Figura 40. Imagen de la Playa de O Vao. Fuente: Autor, 2014.	Página 40	Figura 51. Imagen de espacio rehabilitado dentro del Casco Vello de Vigo. Fuente: Autor, 2014.	Página 50	Figura 63. Mapa en el que se muestran los lugares que más gustan a los ciudadanos durante la noche. Fuente: Autor, 2014.	Página 60
CAPITULO 5					
Figura 41. Imagen de la primera página del cuestionario realizado para la realización de este estudio en el que se encuentran las primeras 13 preguntas del mismo. Fuente: Autor, 2014.	Página 45	Figura 52. Mapa en el que se muestra la frecuencia de paso de los encuestados en la Puerta del Sol. Fuente: Autor, 2014.	Página 51	Figura 64. Mapa en el que se muestran los lugares que menos gustan a los ciudadanos durante la noche. Fuente: Autor, 2014.	Página 61
Figura 42. Imagen de la segunda página del cuestionario realizado para la realización de este estudio en el que se encuentran las preguntas de la 14 a la 26 y última. Fuente: Autor, 2014.	Página 45	Figura 53. Mapa en el que se muestra la frecuencia de paso de los encuestados por la Puerta del Sol subdivida por cada posible respuesta suscitada. Fuente: Autor, 2014.	Página 52	Figura 65. Mapa en el que se muestran los lugares en los que las personas pasan más tiempo de ocio en la ciudad de Vigo. Fuente: Autor, 2014.	Página 62
Figura 43. Gráficas en la que se muestran los resultados de las preguntas genéricas realizadas en los cuestionarios, en concreto las 6 primera preguntas. Fuente: Autor, 2014.	Página 46	Figura 54. Imágenes de la Puerta del Sol en la ciudad de Vigo. Fuente: Autor, 2014.	Página 52	Figura 66. Mapa en el que se muestra en que barrio de la ciudad le gustaría vivir a los ciudadanos de Vigo. Fuente: Autor, 2014.	Página 63
Figura 44. Figura en la que se muestra la posición de la residencia de los encuestados clasificada por urbana/rural. Fuente: Autor, 2014.	Página 47	Figura 55. Mapa en el que se muestran los medios de transporte que utilizan los encuestados, geoposicionados en su lugar de residencia. Fuente: Autor, 2014.	Página 53	Figura 67. Mapa en el que se muestra las líneas de autobús urbano que más se emplean en la ciudad de Vigo. Fuente: Autor, 2014.	Página 64
		Figura 56. Mapa en el que se muestran los medios de transporte que utilizan los encuestados, geoposicionados en su lugar de residencia subdividida por cada posible respuesta suscitada. Fuente: Autor, 2014.	Página 54		

Figura 68. Imagen en la que se muestran los espacios ocupados por los ciudadanos en sus desplazamientos más asiduos. Fuente: Autor, 2014.	Página 65	Figura 79. Imagen en la que se indican los lugares a los que va la gente y los motivos por lo que lo hace. Fuente: Autor, 2014.	Página 74	Figura 88. Gráfica en la que se muestra una clasificación de los 60 espacios elegidos para realizar la actividad, clasificados por grado de similitud. Fuente: Autor, 2014.	Página 83
Figura 69. Imagen en la que se muestran los espacios ocupados por las mujeres en sus desplazamientos más asiduos. Fuente: Autor, 2014.	Página 66	Figura 80. Imagen en la que se muestra un análisis de densidad por Kernel con los datos de los gustos de los ciudadanos durante el día Fuente: Autor, 2014.	Página 75	Figura 89. Zona de desarrollo residencial plurifamiliar. Fuente: Autor, 2014.	Página 83
Figura 70. Imagen en la que se muestran los espacios ocupados por los hombres en sus desplazamientos más asiduos. Fuente: Autor, 2014.	Página 66	Figura 81. Imagen en la que se comparan los resultados de densidades obtenidos por el día y por la noche. Fuente: Autor, 2014.	Página 76	Figura 90. Imagen de la zona de A Miñooca. Fuente: Autor, 2014.	Página 83
Figura 71. Imagen con los colores asociados por las personas respecto a las zonas en las que viven. Fuente: Autor, 2014.	Página 67	Figura 82. Imagen en la que se muestra un análisis de densidad por Kernel con los datos de los gustos de los ciudadanos durante la noche. Fuente: Autor, 2014.	Página 76	Figura 91. Espacios incluidos en el grupo denominado plazas. Fuente: Autor, 2014.	Página 84
Figura 72. Diferentes imágenes con los colores más representativos Fuente: Autor, 2014.	Página 68	Figura 83. Gráfica en la que se comparan los elementos a partir de los cuales se ha realizado el análisis. Fuente: Autor, 2014.	Página 77	Figura 92. Imagen de la Plaza América. Fuente: Autor, 2014.	Página 84
Figura 73. Imagen con los olores asociados por las personas respecto a las zonas en las que viven. Fuente: Autor, 2014.	Página 69			Figura 93. Lugares incluidos dentro del grupo denominado zona histórica. Fuente: Autor, 2014.	Página 84
Figura 74. Imagen en las que se indican los elementos que las personas echan en falta en la zona en la que viven. Fuente: Autor, 2014.	Página 70			Figura 94. Imagen de la Plaza do Peñasco. Casco Vello. Fuente: Autor, 2014.	Página 84
Figura 75. Gráficas de resultados del sentimiento de orgullo en la ciudad de Vigo Fuente: Autor, 2014.	Página 71			Figura 95. Imagen de los lugares denominados como espacios residenciales próximos a la costa. Fuente: Autor, 2014.	Página 84
Figura 76. Imagen en la que se indican los lugares que gustan y no gustan a la genta durante el día. Fuente: Autor, 2014.	Página 72			Figura 96. Imagen de urbanización en el Puerto de Canido. Fuente: Autor, 2014.	Página 84
Figura 77. Imagen en la que se indican los lugares que gustan y no gustan a la genta durante la noche. Fuente: Autor, 2014.	Página 73			Figura 97. Imagen de los lugares incluidos dentro del grupo de espacios comerciales. Fuente: Autor, 2014.	
Figura 78. Imágenes del frente litoral de la zona urbana de Vigo. Espacios menos valorados por los ciudadanos. Fuente: Autor, 2014.	Página 73			Figura 98. Imagen del Centro Comercial Travesía. Fuente: Autor, 2014.	Página 85
				Figura 99. Imagen del Centro Comercial Gran Vía. Fuente: Autor, 2014.	Página 85
				Figura 100. Imagen de los lugares denominados como playa. Fuente: Autor, 2014.	Página 85

CAPITULO 5

Figura 84. Imagen en la que se muestran parte de las actividades realizada en el IES Vigo N°1.
Fuente: Autor, 2014.

Figura 85. Imagen en la que se muestra la ficha a cumplimentar entregada a los participantes correspondiente a la actividad 1.
Fuente: Autor, 2014.

Figura 86. Ejemplos de diapositivas mostradas a los participantes para valorar los espacios correspondientes a la actividad 1.
Fuente: Autor, 2014.

Figura 87. Imagen en la que se muestran los 60 espacios a valorar en la actividad 1.
Fuente: Autor, 2014.

Figura 101. Imagen del paseo de la playa de Samil. Fuente: Autor, 2014.	Página 85	Figura 115. Imagen de la Plaza de la Independencia. Fuente: Autor, 2014.	Página 87	Figura 128. Gráfica en la que se muestran los porcentajes de encuestados que realizan los recorridos a pie y/o con vehículo. Fuente: Autor, 2014.	Página 93
Figura 102. Lugares incluidos en el grupo vías urbanas de media-alta densidad de entrada a la ciudad. Fuente: Autor, 2014.	Página 85	Figura 116. Imagen de la plaza de la Alameda (Plaza de Compostela). Fuente: Autor, 2014.	Página 87	Figura 129. Imagen en la que se muestran las rutas a pie realizadas por los participantes en la actividad. Fuente: Autor, 2014.	Página 93
Figura 103. Imagen de la Avda de Madrid. Fuente: Autor, 2014.	Página 85	Figura 117. Gráfica que muestra la valoración de los espacios clasificados por grupos. Fuente: Autor, 2014.	Página 87	Figura 130. Imagen en la que se muestran las rutas realizadas con vehículo por parte de los participantes en la actividad. Fuente: Autor, 2014.	Página 93
Figura 104. Imagen de los espacios denominados como industriales. Fuente: Autor, 2014.	Página 86	Figura 118. Imagen de los cinco espacios mejor valorados por los encuestados en la ciudad de Vigo. Fuente: Autor, 2014.	Página 88	Figura 131. Imagen en detalle de los espacios próximos al Instituto Politécnico. Fuente: Autor, 2014.	Página 93
Figura 105. Imagen de la zona de Guixar. Fuente: Autor, 2014.	Página 86	Figura 119. Gráfica en la se muestran los resultados de los 60 lugares objeto de estudio. Fuente: Autor, 2014.	Página 89	Figura 132. Imagen de las rutas realizadas por el participante 1. Fuente: Autor, 2014.	Página 93
Figura 106. Imagen de grúas en la zona de Guixar. Fuente: Autor, 2014.	Página 86	Figura 120. Imagen de los cinco espacios peor valorados por los encuestados en la ciudad de Vigo. Fuente: Autor, 2014.	Página 90	Figura 133. Imagen de las rutas realizadas por el participante 2. Fuente: Autor, 2014.	Página 93
Figura 107. Imagen de los espacios incluidos en el grupos de zonas verdes. Fuente: Autor, 2014.	Página 86	Figura 121. Imagen de las zonas con valoración inferior a 5 puntos. Fuente: Autor, 2014.	Página 91	Figura 134. Imagen de las rutas realizadas por el participante 3. Fuente: Autor, 2014.	Página 93
Figura 108. Imagen del Parque de Castrelos. Fuente: Autor, 2014.	Página 86	Figura 122. Imagen de las zonas con valoración comprendida entre 5 y 6 puntos. Fuente: Autor, 2014.	Página 91	Figura 135. Imagen de las rutas realizadas por el participante 4. Fuente: Autor, 2014.	Página 94
Figura 109. Imagen del Monte de O Castro. Fuente: Autor, 2014.	Página 86	Figura 123. Imagen de las zonas con valoración comprendida entre 6 y 7 puntos. Fuente: Autor, 2014.	Página 91	Figura 136. Imagen de las rutas realizadas por el participante 5. Fuente: Autor, 2014.	Página 94
Figura 110. Imagen de la calle Aragón. Fuente: Autor, 2014.	Página 86	Figura 124. Imagen de las zonas con valoración superior a 7 puntos. Fuente: Autor, 2014.	Página 91	Figura 137. Imagen de las rutas realizadas por el participante 7. Fuente: Autor, 2014.	Página 94
Figura 111. Imagen de los lugares incluidos dentro del grupo denominado zona centro. Fuente: Autor, 2014.	Página 86	Figura 125. Mapa de Sensaciones de la ciudad de Vigo. Fuente: Instituto Geográfico Nacional. Ortofotomapa PNOA 2010.	Página 91	Figura 138. Imagen de las rutas realizadas por el participante 8. Fuente: Autor, 2014.	Página 94
Figura 112. Imagen de los lugares incluidos dentro del grupo denominado zona centro. Fuente: Autor, 2014.	Página 87	Figura 126. Imagen entregada en formato digital a los participantes para la realización de la actividad número 2. Fuente: Instituto Geográfico Nacional. Ortofotomapa PNOA 2010.	Página 92	Figura 139. Imagen de las rutas realizadas por el participante 9. Fuente: Autor, 2014.	Página 94
Figura 113. Imagen de la Avenida García Barbón, al fondo se puede observar el edificio denominado Rascacielos. Fuente: Autor, 2014.	Página 87	Figura 127. Gráfica en la que se recogen los resultados de los recorridos indicados por cada participante. Fuente: Autor, 2014.	Página 92	Figura 140. Imagen de las rutas realizadas por el participante 10. Fuente: Autor, 2014.	Página 94
Figura 114. Imagen de los lugares denominados zonas peatonales. Fuente: Autor, 2014.	Página 87				

Figura 141. Imagen de las rutas realizadas por el participante 11. Fuente: Autor, 2014.	Página 94	Figura 155. Imagen del recorrido del participante 5. Fuente: Autor, 2014.	Página 98
Figura 142. Imagen de las rutas realizadas por el participante 12. Fuente: Autor, 2014.	Página 94	Figura 156. Imagen del recorrido del participante 6. Fuente: Autor, 2014.	Página 98
Figura 143. Imagen de las rutas realizadas por el participante 13. Fuente: Autor, 2014.	Página 94	Figura 157. Imagen del recorrido del participante 7. Fuente: Autor, 2014.	Página 99
Figura 144. Imagen de las rutas realizadas por el participante 14. Fuente: Autor, 2014.	Página 95	Figura 158. Imagen del recorrido del participante 8. Fuente: Autor, 2014.	Página 99
Figura 145. Imagen en la que se pueden apreciar todas las rutas realizadas. Fuente: Autor, 2014.	Página 95	Figura 159. Imagen del recorrido del participante 9. Fuente: Autor, 2014.	Página 99
Figura 146. Imagen general en 3D en la que se observan los recorridos realizados Fuente: Autor, 2014.	Página 96	Figura 160. Imagen del recorrido del participante 10. Fuente: Autor, 2014.	Página 100
Figura 147. Imagen de los recorridos realizados en las inmediaciones del mar Fuente: Autor, 2014.	Página 96	Figura 161. Imagen del recorrido del participante 11. Fuente: Autor, 2014.	Página 100
Figura 148. Imagen de los recorridos realizados en cotas elevadas del terreno, es decir, con recorridos fundamentalmente realizados en ascenso. Fuente: Autor, 2014.	Página 96	Figura 162. Imagen del recorrido del participante 12. Fuente: Autor, 2014.	Página 100
Figura 149. Imagen de los recorridos realizados en modo de pequeños anillos de circunvalación. Fuente: Autor, 2014.	Página 96	Figura 163. Imagen del recorrido del participante 13. Fuente: Autor, 2014.	Página 101
Figura 150. Imagen de los recorridos realizados por el Camino del Chouzo. Fuente: Autor, 2014.	Página 96		
Figura 151. Imagen del recorrido del participante 1. Fuente: Autor, 2014.	Página 97		
Figura 152. Imagen del recorrido del participante 2. Fuente: Autor, 2014.	Página 97		
Figura 153. Imagen del recorrido del participante 3. Fuente: Autor, 2014.	Página 97		
Figura 154. Imagen del recorrido del participante 4. Fuente: Autor, 2014.	Página 98		
		Figura 164. Imagen urbana de la ciudad de Vigo mediante Ortofoto sobre relieve. Fuente: Ortofotomapa del IGN PNOA 2010, y MDT SITGA 10m.	Página 108

CAPITULO 6