

Compartiendo Diseño, Innovación y Tecnología

para la prosperidad de la ciudad

25-27. 10. 2017 | Campus ESNE | Madrid, España

Sharing Design, Innovation and Technology for the City Prosperity

ONU HABITAT
POR UN MEJOR FUTURO URBANO



CAMPUS
DE PENSADORES
URBANOS
LA CIUDAD QUE NECESITAMOS

Organiza
ESNE
ESCUELA UNIVERSITARIA
DE DISEÑO, INNOVACIÓN
Y TECNOLOGÍA

URBAN
THINKERS
CAMPUS

Informe final / *Final report*

INDICE

1. Resumen ejecutivo español	3
2. English summary.....	4
3. Introducción y generalidades del Campus.....	5
4. Resumen de todas las sesiones.....	9
4.1 EMPODERANDO A LOS CIUDADANOS.....	9
4.2 BIG DATA Y SMART CITY	13
4.3 INNOVACIONES EN LA MOVILIDAD DE LOS CIUDADANOS	15
4.4 EL DISEÑO DE LA REGENERACIÓN URBANA.....	17
4.5 MESA REDONDA: LA PROSPERIDAD COMO INSTRUMENTO DE MEDIDA. COMPONENTES DE LA PROSPERIDAD.....	20
5. Resultados claves del Campus	21
5.1 EMPODERANDO A LOS CIUDADANOS.....	21
5.2 BIG DATA Y SMART CITIES	22
5.3 INNOVACIONES EN LA MOVILIDAD DE LOS CIUDADANOS	22
5.4 EL DISEÑO DE LA REGENERACIÓN URBANA.....	23
6. Conclusión final	25
7. Anexos.....	26
7.1 Instituciones participantes.....	26
7.2 Staff	28
7.3 Enlaces a grabaciones en la web	29

1. Resumen ejecutivo español

Lugar y fecha: Madrid, Campus ESNE, 25 a 27 de octubre de 2017

4 ÁREAS TEMÁTICAS:

- . Empoderando a los ciudadanos
- . Big Data & Smart City
- . Innovaciones en la movilidad de los ciudadanos
- . El Diseño de la Regeneración Urbana

4 FORMATOS DE SESIONES:

- . Sesiones de Pensamiento Urbano: ejercicios de reflexión aplicada sobre problemas generales
- . Laboratorios Urbanos: reflexiones aplicadas sobre problemas específicos de la ciudad
- . Sesiones de Debate entre los invitados de cada Área Temática que permitirán un intenso intercambio de información
- . Mesas redondas: diálogo entre invitados a las sesiones de las Áreas Temáticas y los asistentes en general

1 MESA TEMÁTICA:

Mesa redonda sobre “La prosperidad como instrumento de medida/ componentes de la prosperidad”

5 PONENTES INVITADOS:

Caecilia Pieri. Investigadora Asociada. Institut français du Proche-Orient. Paris-Beirut. *Of civil resilience and civic activism: cases studies in Iraq and Lebanon*

Jorge Toledo. Miembro de ECOSISTEMA URBANO. Madrid. *La ciudad no son los edificios*

Sergio Álvarez Leiva. CPO (Chief Product Officer) de CARTO. Madrid. *La ciudad desde el dato*

Salvador Rueda. Director de BCNECOLOGIA. Barcelona. *Modelos de movilidad basados en una nueva célula urbana: “la superilla”*

Silvia Villacañas. Directora General de Estrategia y Regeneración Urbana. Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible. Ayuntamiento de Madrid. *La estrategia de regeneración urbana*



2. English summary

Site and date: Madrid, ESNE Campus, 25-27 October 2017

4 THEMATIC AREAS:

- . Empowering citizens. Coordination: **Jesús Leal**. Ph. D. Sociologist
- . Big Data & Smart City. Coordination: **Iván Lastra** (VECTOR ITC GROUP)
- . Innovations in the mobility of citizens. Coordination: **Rafael Magro**. Ph.D. Civil Engineer.
- . The Design of Urban Regeneration. Coordination: **Francisco Javier González**. Ph.D. Architect and Urbanist

4 FORMATS OF SESSIONS:

Urban Thinking Sessions: applied reflection exercises on general problems

Urban Laboratories: reflections applied on specific problems of the city

Debate sessions among the guests of each Thematic Area that allowed an intense exchange of information

Round tables: dialogue between guests of the sessions of the Thematic Areas and general assistants

1 THEMATIC TABLE:

Round table on "Prosperity as an instrument of measurement / components of prosperity".

5 GUEST SPEAKERS:

Caecilia Pieri Associate Researcher Institut français du Proche-Orient. Paris-Beirut

Jorge Toledo. Member of ECOSISTEMA URBANO. Madrid

Sergio Álvarez Leiva. CPO (Chief Product Officer) of CARTO. Madrid

Salvador Rueda. Director of BCNECOLOGIA. Barcelona

Silvia Villacañas. General Director of Strategy and Urban Regeneration. Government Area of Sustainable Urban Development. City of Madrid



3. Introducción y generalidades del Campus

Los índices comparativos entre ciudades revelan que existe una relación íntima entre la calidad de vida de los ciudadanos y la prosperidad de los mismos. Es por ello que el Campus se ha propuesto explorar el papel de varias ramas del diseño en la mejora de las condiciones de vida de nuestras ciudades, influyendo directamente en la garantía de su prosperidad.

También ha pretendido establecer cuáles deben ser los parámetros cuyo control debe desarrollarse a través de acciones concretas de seguimiento y evaluación del mantenimiento y crecimiento sostenible de la prosperidad urbana.

Las áreas de consideración y propuesta de acciones han estado todas vinculadas a la actividad del diseño avanzado, en sus múltiples vertientes, aplicado a las ciudades. Según ello, estos han sido los objetivos generales del Campus:

- _ Identificar áreas específicas de diseño que puedan vincularse con la prosperidad de nuestras ciudades
- _ Definir acciones que combinen la mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos a través del diseño con la garantía de la prosperidad de nuestras ciudades
- _ Formular programas de "especialización inteligente" como instrumento de transformación de las realidades heredadas, evitando los procesos generalistas
- _ Explorar mecanismos que utilicen el diseño como motor de la innovación social para la generación de sociedades más cohesionadas
- _ Estimular acciones para definir el futuro de las ciudades como ecosistemas que favorezcan la innovación, la concentración y la transmisión del conocimiento, las iniciativas y el emprendimiento.



_Caracterizar todas las acciones con un perfil de “abajo-arriba” común para asegurar el empoderamiento de los ciudadanos

Junto a estos enfoques generales, se ha pretendido trabajar en el desarrollo específico de acciones, tanto en las áreas de diseño más comprometidas establecidas en el primer análisis sobre lo que puede significar la prosperidad, como también sobre temas que previamente podemos asegurar como directamente vinculados a él:

_Cambios en el diseño de planificación que garanticen una regeneración ambiental urbana

_Diseño de procesos que garanticen la resiliencia de nuestras ciudades

_Propuestas para la optimización de la movilidad urbana

_Nuevas herramientas que promuevan ciudades seguras y saludables, donde el bienestar es el objetivo principal

_Crear nuevos canales para hacer nuestras ciudades más asequibles, accesibles y equitativas

Y finalmente:

_Explorar nuevos instrumentos de seguimiento y evaluación de las acciones para medir el nivel y las tendencias de la prosperidad

PROGRAMA

El encuentro se ha desarrollado en las instalaciones de ESNE en Madrid.

El debate se organizó en torno a 4 Áreas Temáticas:

- . Empoderando a los ciudadanos. Coordinación: **Jesús Leal**. Doctor en Sociología
- . Big Data y Smart City. Coordinación: **Iván Lastra** (VECTOR ITC GROUP)
- . Innovaciones en la movilidad de los ciudadanos. Coordinación: **Rafael Magro**. Doctor Ingeniero de Caminos, C. y P.
- . El Diseño de la regeneración Urbana. Coordinación: **Francisco Javier González**. Doctor Arquitecto y Urbanista



Se organizaron 3 tipos de sesiones de reflexión y debate en cada Área Temática:

En las *Sesiones de Pensamiento Urbano* los invitados han presentado libremente sus propuestas. Estas sesiones han planteado soluciones, marcos, procesos e innovaciones que pudieran apoyar el resultado final, orientado a la acción, del Campus.

El método seguido consistió en el envío previo de las cuestiones a debatir a los participantes en las mencionadas sesiones. Posteriormente se recibieron y redistribuyeron, a la totalidad de los citados participantes, las respuestas enviadas. Con ello se evitaban, por una parte, solapamientos y, por la otra, se orientaba el debate. Al mismo tiempo, el material así obtenido se prestaba a una distribución temática que agilizaba todo el proceso, ya que facilitaba la organización de la sesión en la que se presentaba.

En segundo lugar, en un espíritu de aprendizaje, el Campus incluyó *Laboratorios Urbanos* o “Urban Labs” para experimentar nuevas prácticas y modelos que puedan inspirar a los participantes en sus propuestas. Los laboratorios se han centrado en nuevas ideas e innovación cuestionando, simultáneamente, la viabilidad de que los nuevos modelos se implementen a una escala significativa. Los participantes persiguieron siempre la factibilidad, comprobación e implementación de nuevos modelos.

En tercer lugar, el Campus incluyó *Sesiones de Debate* de los invitados de cada Área Temática que permitieron un intenso intercambio de información entre los grupos más relevantes y significativos de la ciudad. Estas sesiones han estado dedicadas a debates específicos y discusiones sobre los planteamientos y soluciones presentados o elaborados en las dos sesiones anteriores, buscando la implementación de acciones concretas, alimentando las mesas redondas generales.

Todas estas sesiones se organizaron en grupos limitados, con un número de participantes lo suficientemente pequeño para permitir una discusión orientada a resultados precisos.

Todos los resultados de las sesiones de pensamiento urbano, laboratorios urbanos, sesiones de grupos de participantes y mesas redondas fueron reportados en sesiones plenarias, al menos diariamente, dependiendo de las áreas de acción y grupos involucrados.

También se incluyó una mesa redonda sobre el tema “*La prosperidad como instrumento de medida/ componentes de la prosperidad*”. En el mismo participaron:

José Luis Curbelo. Doctor en economía y planeamiento urbano y regional por la universidad de California-Berkeley.

Jesús Leal Maldonado: Catedrático de Sociología urbana de la UCM.

Juan Salcedo: Ex director del CIS. Catedrático de estructura social en UVA y UCM. Ex Rector de la Universidad Europea de Madrid. Ex Director del CIS. Especialista en temas de población y desarrollo regional y urbano.

Pierluigi Cattermole: Creador y Director durante 30 años de la Revista de diseño “Experimenta”. Especialista en innovación social tema sobre el que ha pronunciado varias conferencias. Editor de varios libros sobre innovación social y diseño. Profesor de ESNE

Juan Angel Terrón: Dr. Ingeniero Industrial. Director Adjunto de la EMpreas Municipal de Transportes de Madrid (EMT)

Alberto López Rosado: Moderador de la mesa. Dr. Ingeniero Industrial (UPM). Profesor Titular de Universidad por la UCIIM. Especialista en Seguridad del Transporte. Profesor de ESNE

Diariamente las sesiones estuvieron precedidas por intervenciones de ponentes invitados que introdujeron la actividad de cada área temática. Estos ponentes fueron:

Caecilia Pieri. Investigadora Asociada. Institut français du Proche-Orient. Paris-Beirut. *Of civil resilience and civic activism: cases studies in Iraq and Lebanon*

Jorge Toledo. Miembro de ECOSISTEMA URBANO. Madrid. *La ciudad no son los edificios*

Sergio Álvarez Leiva. CPO (Chief Product Officer) de CARTO. Madrid. *La ciudad desde el dato*

Salvador Rueda. Director de BCNECOLOGIA. Barcelona. *Modelos de movilidad basados en una nueva célula urbana: “la superilla”*

Silvia Villacañas. Directora General de Estrategia y Regeneración Urbana. Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible. Ayuntamiento de Madrid. *La estrategia de regeneración urbana*

El Campus fue inaugurado por el Subdirector de Planificación Regional de la Comunidad de Madrid, don **Alberto Leboeiro**, contando con la presencia también de la directora de ONU-Habitat España, doña Carmen Sánchez-Miranda, de la portavoz del Grupo Municipal de Ciudadanos en el Ayuntamiento de Madrid, doña **Begoña Villacís**, del concejal del Grupo Municipal Socialista en el Ayuntamiento de Madrid, don **José Manuel Dávila** y del Director General de ESNE, don **Rafael Díaz**.



Un nuevo modelo de movilidad y espacio público en Barcelona, basado en Supermanzanas

Salvador Rueda
Director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona

**B
E
C
O
L
O
G
I
A
N** Agència
d'Ecologia Urbana
de Barcelona



4. Resumen de todas las sesiones

4.1 EMPODERANDO A LOS CIUDADANOS

Sesiones día 25

El primer día el tema que se planteaba era “*Participando colectivamente en la mejora de las condiciones de vida local*”, en el que se partía de tres cuestiones que trataban de canalizar las intervenciones de los participantes:

- 1.- ¿Cómo impulsar el asociacionismo local?
2. ¿Cómo se mejora el espacio local (barrio) desde las asociaciones locales?
3. ¿Cómo se evalúa el éxito de la participación colectiva

Desarrollo

Los asistentes concluyeron las siguientes reflexiones:

Composición de los movimientos

Respecto a cómo impulsar el asociacionismo local se planteó que existen muchas variables que influyen en el fortalecimiento del asociacionismo local. Se parte de que la administración local debe jugar un papel importante, pero también debe considerarse que la demanda de participación debe surgir de los propios individuos y asociaciones locales que se constituyen en vehículos de las inquietudes y deseos de mejora de la calidad de vida local de los vecinos de un territorio o barrio determinado.

Para que la gente desee participar del proyecto asociativo suelen ser necesarias tres condiciones básicas: *querer, saber y poder*, para lo que hace falta *motivación, formación y medios materiales*.

No es posible la participación si no hay una cierta delegación de poder. Las propias asociaciones, en la medida en que se adecúan a las normativas establecidas, pueden constituirse como un elemento de poder por la capacidad de influencia sobre las administraciones.

La información y la transparencia en las decisiones es un requisito básico para la participación, ya que, de no existir, se genera una desconfianza que impide que la gente intervenga. La disposición de documentación suficiente, que supone la accesibilidad al conocimiento de la situación en la que se encuentra, también es importante.

Es conveniente juntar a personas con especialidades y grados diferentes, vinculándolos a los procesos de participación.

En el caso de grupos específicos hay que considerar sus formas de asociación y la existencia de instituciones que recogen sus problemas y sus planteamientos, como sería el caso de los gitanos o de los inmigrantes. Para ello es importante resaltar los elementos de identidad de estos grupos.

Los instrumentos

Esto supone que la metodología de los procesos participativos debe ser sensible y adecuarse a las circunstancias de los participantes, en relación con su formación, con su lenguaje y con sus intereses.

Los técnicos juegan un papel imprescindible como mediadores en los procesos participativos pero su acción puede ser contradictoria ya que a veces desvían sus acciones y no defienden lo que es necesario.

El empoderamiento de los ciudadanos viene de ellos mismos. La gente se empodera porque tiene capacidad de actuar. En ese sentido la ciudadanía tiene derechos que debería conocer. Esos derechos son la base de su propio empoderamiento. La conciencia de esa capacidad de detentar un cierto poder es una de las bases de la participación.

Hay que generar la cultura de la participación en el día a día, ya que existe una carencia de base para su ejercicio.

La participación se plantea también en el diagnóstico, en las propuestas y en la gestión de su desarrollo.

Pero cuidado con la legitimación que puede dar la participación, porque se puede utilizar por las administraciones para justificar intervenciones ya determinadas previamente.

La financiación

¿Condiciona la financiación pública el desarrollo del programa de las asociaciones? ¿Es necesaria esa financiación? La financiación de las asociaciones es una cuestión importante, existiendo un debate a propósito de la financiación pública de las instituciones por los condicionantes que puede tener en las reivindicaciones, ya que a veces se da una relación entre las instituciones y las entidades financieras que dificulta las soluciones.

El capital humano de los propios ciudadanos y sus conocimientos hacen que no en todas las ocasiones se necesite financiación exterior, siempre que aporten sus recursos para solucionar los problemas que se presentan.

Se propone como recurso el intercambio entre asociaciones para compartir el conocimiento experto de cada una y un apoyo desde las administraciones públicas para que no pongan en peligro su existencia. Aunque las características de su densidad y eficacia dependen de cada barrio.

Las instituciones públicas deber ser capaces de tomar ciertos riesgos para permitir la autogestión ciudadana de algunos proyectos.

La evaluación

Para la evaluación se hace conveniente la existencia de una red con voluntad de permanencia que facilite su desarrollo, pero hay que ver quien encarga esa evaluación porque con frecuencia quien paga manda



Sesiones día 26

El segundo día el tema central se planteaba con el título de “*La intervención de las instituciones en la participación local*”, partiendo de tres cuestiones que trataban de canalizar las intervenciones de los participantes:

1. ¿Empoderar a la ciudadanía conlleva una subordinación de éstos en términos de fiscalización por parte de las Instituciones? ¿Genera resistencias?
2. ¿Son efectivos los canales de participación? ¿Qué cambios hay que realizar desde las Instituciones para que la participación sea más efectiva?
3. ¿Es factible una gestión compartida entre las Instituciones y los Movimientos Sociales de los recursos públicos? ¿Es posible la corresponsabilidad en la toma de decisiones?

Desarrollo

Actores, medios y objetivos

Se acepta la existencia de tres componentes básicos que nos ayudan a comprender los procesos participativos. Estos serían: *los actores, los medios y los objetivos*.

En las intervenciones apareció un consenso sobre quienes tienen que ser los actores, aunque hay divergencias en cuanto a los medios y a los objetivos.

Respecto los actores uno de los grandes problemas es involucrar a la gente en los procesos participativos, ya que una intervención repetitiva en una zona determinada puede llevar a respuestas tales como el “déjanos en paz” manifestada en ciertas ocasiones como rechazo por parte de los ciudadanos ante la falta de un programa que recupere a la gente.

Sin embargo, no hay un total consenso con respecto a la difusión o la organización de los procesos participativos y, con frecuencia, o no hay unos objetivos precisos o no están claros. En ese sentido se plantea si algunas experiencias recientes de participación carecían de una conexión con las estrategias municipales. Pero la participación debe tener en cuenta esa estrategia, así como el tipo de ciudad de que se trate, ya sea por su tamaño o por su capital físico.

Por otra parte la participación no sólo debe recoger las inquietudes desde los ciudadanos sino también debe posibilitar el diseño de las alternativas por parte de los mismos.

En cuanto a los objetivos, estos deben tener en cuenta de forma prioritaria el espacio público, que es un soporte importante para la interacción social. Pero hay que tener cuidado en esa actuación sobre el espacio público, porque es el lugar de encuentro con personas de diferentes culturas e intereses. Por otra parte la actuación sobre la vivienda nos lleva a una consideración de la existencia de culturas provenientes de diferentes lugares.

Por otro lado es necesario que en los procesos participativos se juegue dentro de un marco de seguridad jurídica.

Metodología

Es importante tener en cuenta que el proceso participativo es a modo de “prueba y error”, no es infalible ni perfecto. Tiene un carácter cambiante.

Hay que trabajar la “*cultura de la participación*” con la ciudadanía y trabajar los instrumentos de participación en términos de:

- Fijar reglas claras con un lenguaje común
- Que exista transparencia en el proceso
- Que las decisiones conjuntas tengan un carácter vinculante

Para que funcione la participación tiene que haber voluntad por las dos partes de trabajar conjuntamente a través de la *corresponsabilidad* y de la *cogestión*.

Intervención

Los técnicos actúan como intermediarios. Forman parte no decisoria del proceso de participación, pero hay que evitar que se conviertan en interlocutores.

Al final hubo un debate sobre la participación en la gestión de los desarrollos urbanos. Hay quien manifiesta que en la gestión de las medidas debe primar la eficacia para la solución del problema o la iniciativa planteada, mientras que otros proponen el desarrollo de la cogestión o, al menos, de una colaboración en la gestión de las actuaciones acordadas. En ese sentido la participación se puede extender a la gestión de los acuerdos, aunque no hay un consenso de cuáles son sus límites: habría que definir en cada caso su pertinencia, su contenido y su intensidad. Para ello hay que tener claro el coste de las soluciones que se plantean en el proceso de participación.

Una sociedad cohesionada se puede destruir con un mal proceso de intervención de los acuerdos establecidos



4.2 BIG DATA Y SMART CITY

Sesiones día 25

La temática general de esta área fue: *“Big Data, Smart Cities y ciudadanos”*. A partir de ella, en la primera Sesión de Pensamiento Urbano se plantearon las siguientes cuestiones:

- 1) Bases y recursos para la formación de bancos de datos
- 2) ¿El fin de la privacidad? La percepción de las nuevas generaciones
- 3) Smart City: empresas y calidad de vida

Desarrollo

Tras la Sesión de Pensamiento Urbano, organizada según la metodología general antes expuesta, el Laboratorio Urbano se planteó sobre el tema *“Aplicaciones del Big Data en las Smart Cities”*. Se organizaron diferentes grupos de trabajo para el desarrollo de propuestas a través de la experiencia interdisciplinar que se genera en el intercambio de ideas. A dichos grupos se les propuso el desarrollo de una acción en la que se planteara el prediseño de una aplicación a desarrollar a través del Big Data en una Smart City, enfocada específicamente a una de las nuevas funcionalidades (seguridad, recogida de basura inteligente, etc.) o a la mejora de procesos actuales (tráfico, eficiencia energética, etc.). Tras la Sesión de Debate se pudo concluir que:

- . Es necesario definir estrategias y objetivos en las ciudades que poseen sistemas de Big Data
- . Resulta imprescindible incorporar la cultura de “open data” en los ayuntamientos y considerar los datos como una infraestructura más
- . Hay que abordar el cambio de percepción sobre el valor de la privacidad en los jóvenes, que minusvaloran su relevancia
- . Se precisa aumentar la protección legal de los ciudadanos en esta materia. Simplificar y hacer comprensibles las cláusulas que acompañan a las cesiones de datos en aplicaciones y programas, indicando el uso futuro de los datos facilitados. Equiparar la facilidad de los procesos de baja a los de alta

Sesiones día 26

Continuando la temática general de *“Big Data, Smart Cities y ciudadanos”*, se plantearon las siguientes cuestiones:

- 1) La gestión de los datos. Normativas y control.
- 2) Aspectos éticos de las actividades lucrativas en la gestión de datos
- 3) Nuevas herramientas para el fomento de la participación ciudadana a través de big data

Desarrollo

Tras la celebración de la misma estructura de sesiones y el desarrollo de un Laboratorio Urbano sobre el tema *“Construyendo la ciudad participada a través del big data”*, se estableció por consenso de los participantes que:

- . Se debe orientar el uso de los datos a la creación de *“smart citizens”* que colaboren y participen de la gestión pública
- . Urge incrementar el intercambio de experiencias de casos de éxito entre ciudades
- . Se debe informar al usuario sobre los datos personales manejados por las empresas empleadoras
- . Se necesita garantizar el uso de los datos obtenidos en fines de utilidad social
- . Simultáneamente, promover la transparencia y la comunicación en su empleo

. Se precisa hacer partícipe al ciudadano del proceso de elaboración de propuestas generadas con los datos aportados, facilitándole el seguimiento del mismo



4.3 INNOVACIONES EN LA MOVILIDAD DE LOS CIUDADANOS

Sesiones día 25

Bajo el tema general de “*El acceso a las grandes ciudades*”, se plantearon los siguientes temas de debate:

- 1) La gestión de los datos. Normativas y control.
- 2) Aspectos éticos de las actividades lucrativas en la gestión de datos
- 3) Nuevas herramientas para el fomento de la participación ciudadana a través de big data

Desarrollo

Tras las sesiones habituales, que incluyeron un Laboratorio Urbano sobre el tema general del día, muy enfocado sobre la problemática madrileña, se pudo concluir que:

Debemos plantear una estrategia global. Existe un problema de salud pública en nuestra ciudad. Es necesario cambiar el modelo de transporte hacia un modelo más sostenible y otro tipo de movilidad, otras formas de organizar el trabajo (en casa, colaborativo, etc.) que supondrían, además de un importante ahorro de desplazamientos, un ahorro de costes a las empresas. El modelo de ciudad debe ser más compacto, como el modelo tradicional mediterráneo, frente al modelo de “*sprawl*” americano -que se ha implantado de modo generalizado en las última décadas- y a la más cruda versión de la ciudad del Movimiento Moderno, cuyas consecuencias podemos ver en los nuevos desarrollos urbanos de Madrid: Las Tablas, Sanchinarro, etc.

Hay que incidir en las medidas a tomar desde el Planeamiento Territorial, y también en la batería de recursos que nos ofrecen los equipamientos ya existentes y los nuevos desarrollos tecnológicos (aparcamientos disuasorios, red de Renfe, coches eléctricos, coche compartido, plazas de aparcamiento con tarifas especiales, etc.), para lo cual resulta necesaria una coordinación institucional transversal. Hay que reducir la movilidad motorizada y la presencia del coche en el espacio público, incorporando el resto de modos de movilidad contemporáneos, ya a nuestra disposición.

Existe una falta de sensibilidad para aceptar la existencia y aprovechar el potencial de otros caminos y redes históricas como las Vías Pecuarias que pueden unir pequeños núcleos de población desde y en el entorno rural, integrando recursos más ecológicos en la ciudad y permitiendo su renaturalización.

Hay que tender hacia una visión más integradora y medir la capacidad de nuestras vías en términos de personas y no de vehículos, evaluando las necesidades reales de movilidad de los ciudadanos y su proximidad a medios de transporte, reduciendo la capacidad de vehículos de las vías y produciendo así el cambio cultural necesario. El ejemplo del Bus-VAO en la A6, se plantea en todos los foros de movilidad como un buen ejemplo, dado que supone una reducción en la presión de vehículos sobre la autovía y un ahorro en 20 min. del recorrido Villalba-Moncloa, que no ha tenido hasta ahora réplica en el resto de la red viaria radial con centro en Madrid.

Los aparcamientos disuasorios, suponen una inversión excesiva que solamente funciona cuando se sitúan cerca del origen de los desplazamientos, en un ámbito territorial y apoyados con una red de transporte de personas de alta capacidad —Metro, tren o BRT—. La sola promoción de este tipo de “contenedores” de vehículos no es eficaz por si sola. Un verdadero Plan de Movilidad sólo se puede realizar relacionando *Densidad, Diversidad y Diseño*.

La gran dificultad radica en superar los intereses partidistas. La verdadera alternativa al coche sería una auténtica democratización del espacio, lo cual no requeriría de grandes inversiones. No podemos movernos ya según la ecuación “*una persona-un coche*”. Estrategias paralelas como la racionalización de los horarios tienen mucha incidencia en este sentido. Entre una

derivada de esta estrategia y la racionalización de la capacidad de vehículos de las vías, la DGT trabaja ya en el impulso del “coche compartido”.

Surgen ya modelos concretos de aplicaciones que superan los viejos modelos. En las sesiones, una participante muestra una APP para compartir trayectos entre trabajadores de la misma empresa a su puesto de trabajo. La aplicación se plantea para organizaciones, suponiendo una plataforma de innovación sociotécnica para “mover personas” que reduce el volumen de movimiento de vehículos.

Sesiones día 26

El tema general del día era “*Planes de movilidad urbana sostenibles*” y, para su desarrollo, se plantearon los siguientes temas de debate:

- 1) Las restricciones de tráfico en el interior de la ciudad
- 2) Prioridad peatón-ciclista
- 3) El derecho a la movilidad

Desarrollo

Los debates, laboratorio y presentaciones del día condujeron a las siguientes reflexiones:

Hasta ahora la ciudad estaba diseñada para el automóvil. Reconfigurar el espacio para que todos podamos utilizarlo sería una prioridad. Ello requiere un cambio de mentalidad, una labor pedagógica y un cambio de modelo estructural.

Un cambio de hábitos en movilidad pasaría por un uso racional de los medios de transporte y su entendimiento como servicio. No debiera ya ser necesario “poseer” un coche, sino disfrutar del uso de vehículos es decir, del servicio que nos proporcionan.

Usar la ciudad de forma diferente, democratizando el uso del espacio público para hacerlo más habitable, valorando la eficiencia en el uso de los recursos. Como ciudadanos, el espacio público debe estar orientado más al desarrollo de actividades sociales que al movimiento de vehículos u objetos. Y es que la movilidad no es función sólo del espacio público. Para su solución y eficacia son importantes otros factores como la proximidad al usuario y la autonomía en sus desplazamientos.

¿Por qué podemos entender el medio natural sin coches pero nos cuesta más trasladarlo al espacio urbano? Favorecer la multimodalidad facilitaría el tránsito a ese nuevo paradigma.

Por otra parte regular el movimiento recordando escalas olvidadas como la del niño en la ciudad, mejorando la movilidad para personas con discapacidad y movilidad reducida, creando espacios de convivencia, requiere restricciones necesarias al tráfico y una mirada desde el punto de vista de los colectivos vulnerables.

Pero no existe un proyecto de movilidad con validez universal. Aunque la bicicleta se presenta como el vehículo del s. XXI, debe coexistir con otros modos de transporte. Hace falta una visión integrada de todos los recursos disponibles y una combinatoria adecuada y variable de los mismos. Según grupos de expertos consultados, sobran en la ciudad de Madrid un 30% de los vehículos que diariamente la atraviesan. En todo caso, algunos grupos políticos apoyan, por encima de las restricciones, actuaciones como los aparcamientos disuasorios, la implantación de más “carriles 30” para bicicletas y un mayor desarrollo de los transportes públicos como el metro.

4.4 EL DISEÑO DE LA REGENERACIÓN URBANA

Sesiones día 25

Como cuestión general del día se planteó *“Estrategias para la regeneración urbana. El papel de la administración local”*, y las preguntas específicas trasladadas a los intervinientes fueron:

- 1) ¿Qué instrumentos (legales, financieros de planificación estrategia, diseño, etc.) son necesarios para poner en marcha los procesos de regeneración urbana y dentro de ellos los de rehabilitación de vivienda? ¿Cómo priorizarlos?
- 2) ¿Qué se puede hacer para implicar a los vecinos?
- 3) ¿Cómo ha de ser la colaboración público-privada e interadministrativa? ¿Qué ha de ser prioritario en estos tipos de colaboración?

Desarrollo

Además de los temas planteados a los participantes, el gran argumento de reflexión y debate fue el presentado por el Laboratorio Urbano: *“Estrategias viables para regenerar un barrio”*. Tomando como caso de estudio el Barrio del Aeropuerto en Madrid, se propuso trabajar y discutir una estrategia de intervención, poniendo en contacto los enfoques de agentes y expertos con vecinos y habitantes del mismo. En este primer laboratorio se desarrolló un “diagnóstico participado” y una exploración de la situación del barrio.

Respecto de la pregunta *¿cuáles son los instrumentos clave a aplicar en la regeneración urbana?*, se concluyó que:

- . La propia “Regeneración Urbana” es un instrumento de desarrollo para otras políticas más amplias como la lucha contra el cambio climático
- . Es necesario desarrollar una visión estratégica vinculante para las administraciones, con objetivos claros sobre rehabilitación de barrios en nuestras ciudades, alineados con los objetivos internacionales en materias como eficiencia energética, movilidad sostenible, dotaciones de servicios, etc. y otras políticas urbanas
- . También es necesario complementar lo anterior con el desarrollo de instrumentos fiscales y financieros. La subvención pública directa de estos procesos no parece suficiente

Respecto a *¿Qué se puede hacer para implicar a los ciudadanos?*, el debate definió que:

- . La expresión clave es *“generar confianza”*. Las administraciones públicas y su compromiso e interlocución con los vecinos es un elemento fundamental. La labor de liderazgo en este sentido, junto con la naturaleza del perfil de los interlocutores, ha de propiciar cercanía y acompañamiento ante situaciones complejas. La figura de la ventanilla única, que simplifique la gestión, es un instrumento ya ensayado
- . La participación y la transparencia de los procesos es otro de los elementos fundamentales en la generación de confianza

Y sobre *¿Cómo ha de ser la participación público-privada en los procesos de regeneración urbana e interadministrativa?*:

- . Hay consenso sobre que en el contexto español es un problema serio la relación y coordinación entre diferentes niveles de la administración, de lo estatal a lo local
- . La colaboración público-privada ha de apoyar el tejido económico local
- . Ha de ser una plataforma para las iniciativas ciudadanas, canalizandolas desde proyectos-piloto o procesos de participación e involucración diseñados específicamente
- . Ha de mantener las garantías de los administrados, agilizando procesos con transparencia, sencillez y claridad

En el estudio de caso (Barrio del Aeropuerto de Madrid), el diagnóstico del caso estudiado coincide con el habitual realizado sobre barrios de otras periferias urbanas de la ciudad. Los

problemas habituales son el estado de la edificación con situaciones de mal estado de su envolvente y de falta de ascensores como estándar básico inexistente. El espacio público es un lugar ocupado por el aparcamiento de vehículos. No existen espacios para el encuentro.

Sesiones día 26

La cuestión general era *“Estrategias para la regeneración urbana. Resiliencia: metabolismo urbano y cohesión social”*. Y las preguntas concretas:

- 1) La energía en los barrios: Producción y Rehabilitación energética. ¿Qué ventajas tiene? ¿Cómo atajar la pobreza energética?
- 2) ¿Qué papel tiene el espacio público desde el punto de vista ambiental y social? ¿Qué le falta a nuestras calles y parques?
- 3) Se puede incorporar la innovación social a la Regeneración Urbana? ¿Cómo? ¿Cómo se han de tratar los problemas energéticos en la regeneración de barrios?

Desarrollo

Continuando con las cuestiones del día relativas al tema general de la Regeneración Urbana, se obtuvieron los siguientes puntos de vista:

Respecto a *¿cómo se ha de tratar los problemas energéticos en la regeneración de barrios?*:

. Existe una oportunidad grande de que la Regeneración Urbana sea un instrumento para la necesaria transición energética

. La lucha contra la pobreza energética de nuestros barrios no pasa por subvencionar a las personas que lo necesiten sino por conseguir viviendas dignas, que no perturben a sus habitantes, que los cobijen. De ahí que la rehabilitación energética de los edificios es un vector fundamental de la regeneración de los barrios

. La producción local de energías renovables es una práctica democratizadora, generadora de empleo local y que puede permitir abordar problemas de financiación de la recuperación del conjunto de los barrios mediante los adecuados mecanismos de distribución de plusvalías procedentes de los ahorros generados.

Sobre ¿cuál es el papel del espacio público desde el punto de vista ambiental y social? ¿qué le falta a nuestras calles?:

. Que las calles se parezcan más a los parques, lo que nos lleva al concepto más amplio de infraestructura verde. Ello convierte a la Regeneración Urbana en una herramienta de resiliencia

. El espacio público ha de convertirse en un espacio de encuentro de la diversidad social, no sólo un espacio dedicado a la movilidad, aunque sea peatonal

Y en relación con ¿cómo se incorpora la innovación social a estos procesos de regeneración urbana?:

. La innovación se identifica en buena medida, dentro del campo de la participación, como medio de empoderar a los vecinos en los procesos de Regeneración Urbana.

. También se entiende que hay un campo para desarrollar de forma abierta técnicas de gestión de los procesos, desde el punto de vista legal y económico, con el telón de fondo de la transparencia hacia los vecinos

. Se señala el interés, en el momento actual, de los proyectos-piloto como medio de movilizar modelos institucionales con gran inercia al cambio

Por último, el Laboratorio Urbano del día, sobre el estudio del Barrio del Aeropuerto de Madrid, se centró en *“Estrategias y oportunidades”*, confirmándose que las propuestas de Regeneración Urbana planteadas en el laboratorio muestran la posibilidad de establecer

sinergias entre acciones de mejora del metabolismo urbano del barrio (p.ej. la intervención sobre el ciclo del agua es acorde con la recuperación de espacio estancial en infraestructuras verdes, que posibilitan liberar espacio de aparcamiento y organizar huertos urbanos como parte de esas infraestructuras verdes, y que potencian la cohesión social de los vecinos).



4.5 MESA REDONDA: LA PROSPERIDAD COMO INSTRUMENTO DE MEDIDA. COMPONENTES DE LA PROSPERIDAD

Se revisó en primer lugar el planteamiento y definición de “*prosperidad de la ciudad*” conforme a las dimensiones establecidas por el Índice de Ciudad Próspera (UN-Habitat 2012).

A continuación se abordó el análisis de los aspectos económicos, enmarcándolos en la transformación digital que se vive actualmente y que afecta a la población de las ciudades, la formación y las oportunidades económicas. La que brinda el manejo eficiente de las herramientas digitales, así como las acciones de las administraciones tendentes a crear un entorno innovador en la ciudad que puedan favorecer la reducción de la brecha digital y por ende económica, así como la marginación entre zonas y estratos sociales diversos de la ciudad. No dejar fuera a “*los perdedores*” de la transformación digital.

También se analizaron los factores emergentes de seguridad y marginalidad en barrios de concentración de personas migrantes. Factores adicionales como un buen transporte público y espacios públicos de calidad se identificaron igualmente como herramientas de integración.

Finalmente se puso de manifiesto la importancia del planeamiento y el diseño urbano para reducir los espacios de marginalidad. El cumplimiento de la normativa urbanística y el rigor en la transparencia de ese cumplimiento se identificaron también como factores importantes.



5. Resultados claves del Campus

5.1 EMPODERANDO A LOS CIUDADANOS

- . En la participación ciudadana las administraciones locales deben jugar un papel importante, pero también debe considerarse que la demanda de participación debe surgir de los propios individuos y asociaciones
- . Para que la gente desee participar del proyecto asociativo suelen ser necesarias tres condiciones básicas: *querer, saber y poder*. Para lo que hace falta *motivación, formación y medios materiales*. Estas tres acciones deben provenir de las asociaciones y de la administración pública
- . No es posible la participación si no hay una cierta delegación de poder. Las propias asociaciones en la medida en que se adecúan a las normativas establecidas pueden constituirse como un elemento de poder por la capacidad de influencia sobre las administraciones
- . El empoderamiento de los ciudadanos viene de ellos mismos. La gente se empodera porque tiene capacidad de actuar. En ese sentido, la ciudadanía tiene derechos que debería conocer. Esos derechos son la base de su propio empoderamiento. La conciencia de esa capacidad de detentar un cierto poder es una de las bases de la participación
- . La información y la transparencia en las decisiones son un requisito básico para la participación
- . Es conveniente juntar a personas con especialidades y grados formativos diferentes, vinculándolos a los procesos de participación
- . En el caso de determinados grupos, como población gitana o inmigrantes, hay que considerar formas diferentes de asociación y la existencia de instituciones que recojan sus problemas y planteamientos específicos
- . La metodología de los procesos participativos debe ser sensible y adecuarse a las circunstancias de los participantes en relación con su formación, con su lenguaje y con sus intereses
- . Los técnicos juegan un papel imprescindible como mediadores en los procesos participativos y hay que evitar que se conviertan en interlocutores. Pero su acción puede ser contradictoria, ya que a veces desvían sus acciones y no defienden lo que sería necesario
- . Hay que generar la cultura de la participación en el día a día, ya que existe una carencia de base para su ejercicio
- . La participación se plantea también en el diagnóstico, en las propuestas y en la gestión de su desarrollo
- . Se propone como recurso el intercambio entre asociaciones para compartir el conocimiento experto de cada una y un apoyo desde las administraciones públicas para que no pongan en peligro su existencia. Aunque depende de los barrios la características de su densidad y eficacia
- . Las instituciones públicas deben ser capaces de tomar ciertos riesgos para permitir la autogestión ciudadana
- . Para la evaluación se hace conveniente la existencia de una red con voluntad de permanencia que facilite su desarrollo, pero hay que ver quien encarga esa evaluación porque, con frecuencia, quien paga manda
- . Existen tres componentes básicos que nos ayudan a comprender los procesos participativos: los actores, los medios y los objetivos

- . Uno de los grandes problemas es involucrar a la gente en los procesos participativos. Una intervención repetitiva en un área determinada puede llevar a un rechazo de los ciudadanos ante la falta de un programa que recupere a la gente
- . La participación debe depender de una estrategia de conexión con su entorno, así como con el tipo de ciudad que se trate, ya sea por su tamaño o por su capital físico
- . La participación no sólo debe recoger las inquietudes de los ciudadanos, sino que también debe posibilitar el diseño de las alternativas por parte de los mismos
- . El espacio público es un soporte importante para la interacción social porque es el lugar de encuentro con personas de diferentes culturas e intereses
- . Es necesario que los procesos participativos se desarrollen dentro de un marco de seguridad jurídica
- . Para que funcione la participación tienen que haber voluntad por las dos partes de trabajar conjuntamente a través de la *corresponsabilidad* y de la cogestión
- . Hay que trabajar la “*cultura de la participación*” con la ciudadanía y trabajar los instrumentos de participación en términos de:
 - _Fijar reglas claras con un lenguaje común
 - _Que exista transparencia en el proceso
 - _Que las decisiones conjuntas tengan un carácter vinculante

5.2 BIG DATA Y SMART CITIES

- . Definir estrategias y objetivos en las ciudades que poseen sistemas de Big Data
- . Incorporar la cultura de “*open data*” en los ayuntamientos y considerar los datos como una infraestructura más
- . Abordar el cambio de percepción sobre el valor de la privacidad en los jóvenes, que minusvaloran su relevancia
- . Aumentar la protección legal de los ciudadanos en esta materia. Simplificar y hacer comprensibles las cláusulas que acompañan a las cesiones de datos en aplicaciones y programas, indicando el uso futuro de los datos facilitados. Equiparar la facilidad de los procesos de baja a los de alta
- . Orientar el uso de los datos a la creación de “*smart citizens*” que colaboren y participen de la gestión pública
- . Incrementar el intercambio de experiencias de casos de éxito entre ciudades
- . Informar al usuario sobre los datos personales manejados por las empresas empleadoras
- . Garantizar el uso de los datos en fines de utilidad social
- . Promover la transparencia y la comunicación en su empleo
- . Hacer partícipe al ciudadano del proceso de elaboración de propuestas generadas con los datos aportados, facilitándole el seguimiento del mismo

5.3 INNOVACIONES EN LA MOVILIDAD DE LOS CIUDADANOS

- . Debemos plantear una estrategia global. Existe un problema de salud pública en nuestra ciudad. Es necesario cambiar el modelo de transporte hacia un modelo más sostenible y otro tipo de movilidad, otras formas de organizar el trabajo (en casa, colaborativo, etc.) que supondrían, además de un importante ahorro de desplazamientos, un ahorro de costes a las empresas. El modelo de ciudad debe ser más compacto, como el modelo tradicional mediterráneo, frente al modelo de “*sprawl*” americano -que se ha implantado de modo

generalizado en las última décadas- y a la más cruda versión de la ciudad del Movimiento Moderno

- . Hay que incidir en el Planeamiento Territorial: aparcamientos disuasorios, red ferroviaria, coches eléctricos, coches compartidos, plazas de aparcamiento con tarifas especiales, etc. Para lo cual resulta necesaria una coordinación transversal institucional. Existe una falta de sensibilidad para contemplar otros caminos y redes históricas, como las Vías Pecuarias, que pueden unir pequeños núcleos de población en el entorno rural integrando funciones ecológicas en la ciudad que permitan su renaturalización.

- . Hay que tender hacia una visión más integradora y medir la capacidad de nuestras vías en términos de personas y no de vehículos, evaluando las necesidades reales de movilidad de los ciudadanos y su proximidad a medios de transporte, reduciendo la capacidad de vehículos de las vías y produciendo así el cambio cultural necesario

- . La gran dificultad radica en superar los intereses partidistas. La verdadera alternativa al coche sería una auténtica democratización del espacio, lo cual no requeriría de grandes inversiones. No podemos movernos ya según la ecuación *“una persona-un coche”*. Estrategias paralelas como la racionalización de los horarios y de movimiento de colectivos tienen mucha incidencia en este sentido

- . Es preciso regular la movilidad desde el punto de vista de los colectivos vulnerables como los niños o las personas con discapacidad y movilidad reducida, creando espacios de convivencia y estableciendo las restricciones necesarias al tráfico. Aunque por encima de las restricciones deberían primar según algunos grupos políticos, por ejemplo, actuaciones como los aparcamientos disuasorios, carril 30 para bicicletas y los transportes públicos como el metro

- . La bicicleta es el vehículo del s. XXI, pero debe coexistir con otros modos de transporte en el espacio público

5.4 EL DISEÑO DE LA REGENERACIÓN URBANA

- . La propia Regeneración Urbana es un instrumento de desarrollo para otras políticas más amplias como la lucha contra el cambio climático

- . Es necesario desarrollar una visión estratégica vinculante para las administraciones con objetivos claros sobre rehabilitación de barrios en nuestras ciudades, alineados con los objetivos internacionales en materias como eficiencia energética, movilidad sostenible, dotaciones de servicios y otras políticas urbanas

- . También es necesario complementar lo anterior con el desarrollo de instrumentos fiscales y financieros. La subvención pública directa de estos procesos no parece suficiente

- . La expresión clave es *“generar confianza”*. Las administraciones públicas y su compromiso e interlocución con los vecinos es un elemento fundamental. La labor de liderazgo en este sentido, junto con la naturaleza del perfil de los interlocutores, ha de propiciar cercanía y acompañamiento ante situaciones complejas. La figura de la ventanilla única que simplifique la gestión es un instrumento útil ya ensayado.

- . La participación y la transparencia de los procesos es otro de los elementos fundamentales en la generación de confianza

- . Hay consenso sobre que, en el contexto español, es un problema serio la relación y coordinación entre diferentes niveles de la administración, de lo estatal a lo local

- . La colaboración público-privada ha de apoyar el tejido económico local

- . Ha de ser una plataforma para las iniciativas ciudadanas, canalizando desde proyectos piloto o procesos de participación e involucración diseñados específicamente.

- . Ha de mantener las garantías de los administrados, agilizando procesos con transparencia, sencillez y claridad

- . Existe una gran oportunidad de que la Regeneración Urbana sea un instrumento para la necesaria transición energética
- . La lucha contra la pobreza energética de nuestros barrios no pasa por subvencionar a las personas que lo necesiten sino por conseguir viviendas dignas que no agredan a los habitantes, que los cobijen. De ahí que la rehabilitación energética de los edificios es un vector fundamental de la regeneración de los barrios
- . La producción local de energías renovables es una práctica democratizadora, generadora de empleo local y que puede permitir abordar problemas de financiación de la recuperación del conjunto de los barrios mediante los adecuados mecanismos de distribución de plusvalías procedentes de los ahorros generados
- . Que las calles sean más como parques, lo que nos lleva al concepto más amplio de infraestructura verde, lo que convierte a la Regeneración Urbana en una herramienta de resiliencia
- . El espacio público ha de potenciar ser un espacio de encuentro de la diversidad social, no sólo un espacio dedicado a la movilidad, aunque sea peatonal
- . La innovación se identifica en buena medida, dentro del campo de la participación, como medio de empoderar a los vecinos en los procesos de Regeneración Urbana
- . También se entiende que hay un campo para desarrollar de forma abierta técnicas de gestión de los procesos, desde el punto de vista legal y económico, con el telón de fondo de la transparencia hacia los vecinos
- . Se señala el interés en el momento actual de los proyectos-piloto para movilizar modelos institucionales con gran inercia al cambio



6. Conclusión final

La necesidad de conseguir una participación más activa de los ciudadanos en la gestión y toma de decisiones de su ciudad se extiende a todas las áreas de acción de la realidad urbana. Esta participación solicita de los poderes públicos una ciudad más sostenible y equilibrada socialmente que aproveche para ello los avances e instrumentos que la tecnología contemporánea ofrece y las nuevas formas de relación social que han modificado la vida de los ciudadanos.



7. Anexos

7.1 Instituciones participantes

AYUNTAMIENTO DE MADRID:

Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible

Área de Gobierno de Coordinación Territorial y Cooperación Público-Social

Área de Gobierno de Participación Ciudadana, Transparencia y Gobierno Abierto

Empresa Municipal de Vivienda y Suelo (EMVS)

Medialab Prado.

Empresa Municipal de Transportes (EMT)

Junta Municipal del Distrito de Hortaleza

Junta Municipal del Distrito de Barajas

Junta Municipal del Distrito de Usera

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID:

Dirección General de Urbanismo. Subdirección General de Planificación Regional

Asamblea de Madrid

MINISTERIO DE FOMENTO: Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y M. A: Oficina Española del Cambio Climático

AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA: Zaragoza Vivienda. Área de Rehabilitación Urbana y Proyectos de Innovación Residencial

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA: BCNECOLOGIA

Institut Français du Proche Orient

Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio (DUyOT) Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid. Universidad Politécnica de Madrid

Departamento de Sociología Aplicada. Facultad de Ciencias Políticas y Sociología. Universidad Complutense de Madrid

Universidad de Girona

Escuela de Arquitectura y Tecnología. Universidad Camilo José Cela

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)

Confederación Estatal de Consumidores y Usuarios (CECU)

Asociación de Ciencias Ambientales (ACA)

Grupo de trabajo en Rehabilitación (GTR)

Proyecto Europeo MARES

APIE

Green Building Council (GBC) España

Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP)

Asociación Nacional de Empresas de Rehabilitación y Reforma (ANERR)

Plataforma para un Nuevo Modelo Energético

ECCOO

Plataforma de afectados por la hipoteca (PAH)

Asociación de Vecinos de Ciudad de los Ángeles.

Asociación de Vecinos de San Fermín

Asociación de Vecinos de Poblado Dirigido de Orcasitas

Asociación de Vecinos del Barrio del Aeropuerto

Ecosistema Urbano

CARTO

VECTOR ITC GROUP

Paisaje Transversal

Fundacion Mujeres Week

Asociación de Promotores Inmobiliarios de Madrid (ASPRIMA)

FIARE. Banca Ética

Fundación Montemadrid
Fundación Tomillo
Fundación Benéfico Social Hogar del Empleado (FUHEM)
Fundación CONAMA
World Wildlife Fund (WWF)
Grupo de Estudios y Alternativas 21, S.L. (GEA21)
Asociación para la Sostenibilidad y Desarrollo Territorial (SODESTE)
Cooperativa Germinando
Fundación Secretariado Gitano
Radio Nacional de España
Telemadrid
Grupo Tecma-Red
Matia Instituto
Federación de asociaciones de personas con discapacidad física y orgánica de la Comunidad de Madrid (FAMMA)
Centro de Referencia Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas (CEAPAT)
KEEDIO
EMEA LOGTRUST
KHORA
CYBERWEEK



7.2 Staff

Director General de ESNE: Rafael Díaz

Secretario General de ESNE: Alberto López Rosado

Este Campus ha sido organizado desde el Centro de Investigación en Diseño Urbano de ESNE.

Director: Ángel Luis Fernández

Equipo ESNE:

- Carlos Sagastibelza
- Damián Pasero
- Pablo de la Cueva
- María José García
- Adela Acitores
- Ana Mayor
- Estefanía González
- Eduardo Fernández
- Carlos Delgado
- Susana Redondo
- Celia Fuentes
- José Antonio Ríos
- María de Miguel
- Eduardo Cueto
- Celia Fuentes



7.3 Enlaces a grabaciones en la web

Resumen:

https://youtu.be/4xA_Z25Qu8Q

Conferencia Silvia Villacañas, "La estrategia de regeneración urbana":

<https://youtu.be/uZsYTLteBMM>

Conferencia Salvador Rueda, "Modelos de movilidad basados en una nueva célula urbana: 'la superilla'":

<https://youtu.be/AVOIGZtWm0M>

Conferencia Caecilia Pieri, "Of civil resilience and civic activism":

<https://youtu.be/Ao8UvX3RgoI>

Sesión de Conclusiones:

<https://youtu.be/7QA-KkZa84A>

