



Guía de urbanismo con perspectiva de género



Marta Román · Isabela Velázquez / Gea 21



Guía de urbanismo con perspectiva de género

Marta Román
Isabela Velázquez



*A nuestras compañeras y amigas del
Colectivo de Mujeres urbanistas:
a Trini, Pilar, Pura, Mónica, Begoña, Aurora, Puri,
Elena, María y Carmina,
con quienes comenzamos a debatir y a teorizar
sobre el espacio urbano desde una nueva perspectiva.*

Marta Román
Isabel Velázquez

Diseño Gráfico: Marga G. Blanco

Edita: Consejería de Política Social, Mujer e Inmigración.
Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.
Instituto de la Mujer de la Región de Murcia.

Imprime:  **PRINTICOLOR**

DL: MU-1769-2008

Como directora del Instituto de la Mujer de la Región de Murcia, me siento orgullosa de presentar esta guía con perspectiva de género en el ámbito urbanístico, que nace con el objetivo de evidenciar las diferentes realidades de hombres y mujeres y cómo cada actuación afecta de manera desigual a unos y otras aunque pretendamos una aparente neutralidad.

La actual planificación de las ciudades no facilita a la ciudadanía la conciliación de la vida personal, familiar y laboral. Esta situación afecta principalmente a las mujeres, al ser las que mas tiempo y esfuerzo dedican a las tareas domesticas y de cuidado. La localización de la vivienda, del empleo, de los servicios y las necesidades de los hogares suponen largos desplazamientos, mayor consumo de tiempo, incremento del esfuerzo físico, lo que comporta unos costes económicos significativos y una merma considerable en la calidad de vida.

La Consejería de Política Social, Mujer e Inmigración, a través del Instituto de la Mujer de la Región de Murcia, quiere propiciar la reflexión compartida y la elaboración de propuestas con criterios de género en el planeamiento urbano para garantizar la igualdad de uso de la ciudad, la seguridad y el reparto de responsabilidades personales, familiares y laborales entre mujeres y hombres.

Con los resultados de esta publicación, podremos encontrar y reflexionar sobre la construcción de las ciudades y sus implicaciones en la utilización del tiempo por parte de la ciudadanía, especialmente de las mujeres. Analizar el entorno urbano desde una perspectiva de género. Fomentar la participación activa de las mujeres en la construcción de la ciudad y visualizar buenas prácticas y experiencias positivas en materia de rehabilitación, planeamiento urbanístico y transporte.

Espero y deseo, que sea de su interés y ayuda.

Teresa Moreno Gómez,
Directora del Instituto de la Mujer de la Región de Murcia

ÍNDICE

Capítulo 1: URBANISMO Y GÉNERO 7

- 1.1 Una nueva mirada sobre la disciplina urbanística. 8
- 1.2 Las raíces del urbanismo actual. 8
- 1.3 Los conceptos al uso. 10

Capítulo 2: INCORPORAR A LAS MUJERES 13

- 2.1. La separación de esferas. 14
- 2.2. Las mujeres como grupo desfavorecido. 15
- 2.3. Más responsabilidad social. 16

Capítulo 3: NUEVOS ENFOQUES 17

- 3.1. El espacio como herramienta para la igualdad. 18
- 3.2. Abarcar la diversidad. 19
- 3.3. De un urbanismo de mercado a un urbanismo social. 21
- 3.4. Planteamientos básicos de un nuevo urbanismo desde el género. 22

Capítulo 4: NUEVOS SUJETOS 25

- 4.1. Niños y niñas. 26
- 4.2. Jóvenes. 28
- 4.3. Personas mayores. 30
- 4.4. Personas con discapacidad. 31

Capítulo 5: NUEVOS INSTRUMENTOS Y MÉTODOS 33

- 5.1. Replantear la escala de trabajo. 34
- 5.2. Incorporar nuevos métodos. 35
- 5.3. Incorporar nuevos conceptos y desterrar viejos. 36
- 5.4. Participación de las mujeres en el urbanismo. 39
 - 5.4.1. Las barreras. 39
 - 5.4.2. Abrirse a la creatividad. 40
 - 5.4.3. Principales conclusiones de la participación de las mujeres. 43

Capítulo 6: PLANIFICAR DESDE OTRA ÓPTICA 45

- 6.1. Habitar: vivienda y entorno. 46
- 6.2. Necesidades cotidianas: servicios, equipamientos y espacio público. 49
- 6.3. Accesibilidad y movilidad. 52
- 6.4. Trabajo remunerado y no remunerado. 55
- 6.5. Seguridad y convivencialidad. 56

7. BIBLIOGRAFÍA y REFERENCIAS 59

- 7.1. Bibliografía. 60
- 7.2. Recursos en la WEB. 60
- 7.3. Mujer y Habitat: Documentos internacionales de referencia. 60
- 7.4. Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad. 63
- 7.5. Diez pasos hacia la Igualdad. 64

Capítulo

1

URBANISMO Y GÉNERO

1.1 Una nueva mirada sobre la disciplina urbanística

1.2 Las raíces del urbanismo actual

1.3 Los conceptos al uso



1.1. Una nueva mirada sobre la disciplina urbanística

Para entender nuestras ciudades y el urbanismo que se ha practicado en ellas, es importante hacer un pequeño repaso de los orígenes y desarrollo de esta disciplina que es relativamente reciente en el tiempo.

Una mirada de género no puede centrarse únicamente en los resultados finales, en las propuestas concretas de los planes de ordenación, sino que es necesario indagar previamente en los conceptos básicos y en la metodología que utiliza la planificación urbanística para poder entender el planeamiento desde el punto de vista de las mujeres.

Este cuestionamiento es necesario porque las reglas de este juego ya estaban hechas cuando las mujeres nos hemos incorporado a la práctica urbanística, como técnicas o como políticas, y por lo tanto, es necesario desentrañar y decidir si queremos participar en este juego tal y como está definido o conviene que cambiemos o incorporemos nuevas reglas.

Para empezar, nos enfrentamos a un tema complejo sobre el que debatir: el espacio urbano. Es difícil analizarlo porque hay una aceptación tácita o una resignación generalizada ante el modelo urbano contemporáneo, como si éste fuese el único posible, aunque no resulte cómodo, ni agradable, ni deseable en muchos aspectos. Una especie de determinismo territorial donde el espacio se acepta o se sufre como si fuese un accidente

geográfico, algo a lo que hay que amoldarse.

Una posición que percibe los conflictos que genera este modelo urbano como el coste de un progreso al que no podemos ni debemos renunciar ni frenar. Si las ciudades son ruidosas, contaminadas o feas es algo sobre lo que no es posible intervenir, tal vez podamos minimizar estos problemas, tal vez podamos blindar algunas zonas de la ciudad a esas molestias, pero no sólo no cambiamos la dinámica del modelo, sino que lo más frecuente es que terminemos contribuyendo a alimentar esta máquina escacharrada.

Sin embargo, en muchos centros urbanos hay espacios de mayor calidad, con mejores condiciones de habitabilidad, que merecen una visita de los que llegan o nos hacen sentir orgullo de nuestra ciudad. ¿Cómo es posible que en pleno siglo XXI no consigamos ni siquiera imitar la calidad de la ciudad clásica de tiempos pasados?

Por eso, ante esta cruda percepción de la realidad, es importante que cuando comencemos este análisis del urbanismo desde la perspectiva de género, nos permitamos mirar, analizar e imaginar partiendo de las mínimas certezas y no dando nada por hecho. Una mirada libre y con todas las posibilidades abiertas, permitiéndonos cuestionar y poner todo patas arriba, como las "casas sin cocina" que propugnaban activistas de finales del XIX y que con este planteamiento abrían al debate la separación de esferas pública-privada y el papel de las mujeres en la sociedad.

1.2. Las raíces del urbanismo actual

Desentrañar el origen ideológico del urbanismo y su puesta en práctica nos permite no sólo entender la forma y evolución de nuestras ciudades, sino también iluminar muchos aspectos de nuestra propia vida. Ayuda a entender algunos conflictos con los que la mayoría de las mujeres nos topamos cotidianamente y cuyo origen arranca de la misma forma de concebir y proyectar el espacio urbano.

Es cierto que hoy en día la posición de las mujeres en las sociedades occidentales ha cambiado y que

hay una fuerte presión por introducir nuevas visiones en la forma de hacer ciudad. De hecho, en los puestos técnicos se camina a marchas forzadas hacia la paridad. Sin embargo, la mayor parte de los contenidos que todavía se estudian en las disciplinas que intervienen en el urbanismo, como arquitectura, derecho, geografía, ingeniería o sociología, perviven unos conceptos y unos métodos que perpetúan una forma de hacer ciudad deudora de los conceptos de principios de siglo XX, como cuando había una división sexual férrea de tareas, espacios y tiempos.

Aunque actualmente se van haciendo hueco nuevos términos que tienen que ver con la igualdad de oportunidades, todavía queda un largo camino para que dejen de ser algo más que añadidos y consigan incidir y transformar la misma forma de concebir, analizar e intervenir en nuestras ciudades.

El urbanismo como disciplina surge a finales del XIX ante la expansión de la ciudad industrial y, como explica Françoise Choay ¹: *"se distingue de las artes urbanas anteriores por su carácter reflexivo y crítico y por su pretensión científica"*.

La concepción de urbanismo como ciencia hace que no se reconozca y no se explicita el componente ideológico ni subjetivo de quienes intervienen en la ciudad, aspirando a una universalidad científica o "punto de vista verdadero", como reivindicaba Le Corbusier ².

Más que un afán o una quimera, el tecnicismo imbuje la práctica urbanística y se convierte en una forma de mostrarse a la sociedad. Si quienes están tomando decisiones lo hacen iluminados bajo la luz de la ciencia, las personas que perciben conflictos, terminan por atribuírselos a ellos mismos, por autoculpabilizarse por no encajar en un sistema urbano que se considera neutral.

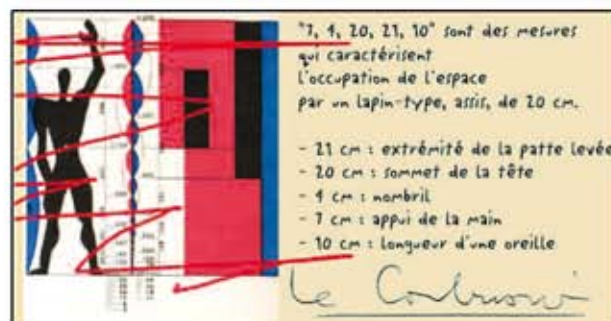
La pretensión científica es clave para comprender, también, la distancia que se ha generado entre la ciudadanía y su propio espacio vital y la dificultad de analizarlo e intervenir. Si el técnico urbanista se percibe como un sujeto que puede estudiar de forma neutral el hecho urbano y sus

dictámenes son "científicos" quién va a osar realizar críticas.

El urbanismo se va convirtiendo así en una más de las que Ivan Illich ³ denomina como "profesiones inhabilitantes" porque detraen el poder a la ciudadanía y se lo entregan a unos técnicos que apoyados en un lenguaje cada vez más críptico, van detentando el poder de decisión sobre cuestiones tan importantes como es el espacio vital, público y privado, de la ciudadanía.

Las mismas metodologías de análisis espacial y las técnicas cartográficas que se utilizan, se han ido cada vez alejando más y más del terreno, aumentando las escalas y favoreciendo que los teóricos y técnicos se sitúen "por encima". Esta distancia física contribuye también a la percepción de asepsia del hecho de analizar la ciudad: trabajando con fotos aéreas, con sistemas de información geográfica, con planos, con datos estadísticos, en vez de estar a diario con el bordillo roto de la acera, la calle intransitable o el bullicio de la salida del colegio, la práctica urbanística se envuelve de neutralidad técnica, de trabajo de gabinete, como si de un laboratorio se tratase y del cual pueden surgir fórmulas magistrales.

Las técnicas habituales del planificador alimentan esa pretendida neutralidad: las encuestas y la estadística, por ejemplo, parecen incuestionables. Pero, ¿qué pasa con los conceptos? ¿qué pasa con la forma de preguntar? ¿qué pasa con lo que queda fuera? ¿cómo se interpreta? Las mujeres tenemos mucho que decir al respecto, las encuestas de actividad, por ejemplo, han reflejado y, a su vez, han contribuido en su medida a la desvalorización de las actividades relacionadas con el mante-



¹ Choay, Françoise. "L'Urbanisme. Utopies et réalités". Paris (1965). Edición en español, Luman (1983).

² Le Corbusier. "Urbanisme", Paris (1925).

³ Illich, Ivan. "La convivencialidad". Editorial Planeta. Méjico (1985).

nimiento y cuidado de los hijos y del hogar al definir como "no trabajo" las actividades realizadas por las amas de casa. Por lo tanto, si se parte de estos conceptos tergiversados que menosprecian una actividad vital para la sociedad, su utilización por parte de cualquier profesión técnica también incidirá en favorecer lo que se denomina trabajo - el remunerado- y minusvalorar el trabajo invisible de las mujeres que ni siquiera se considera como tal.

Otra cuestión que agranda el foso y las distancias entre esta disciplina y la ciudadanía es, como anunciaba Ivan Illich, el lenguaje ilegible. Es cierto que planificar tiene su complejidad técnica y que son necesarios conocimientos y métodos especializados y cualificados, pero si el planificador va a cambiar nuestro entorno físico y en la medida de ello, nuestra vida como ciudadanos y ciudadanas, quienes elaboran y toman esas decisiones, además de hacerse próximos y saber escuchar, deberían hacer un esfuerzo por hacer comprensibles sus propuestas.

En caso contrario, el lenguaje complejo y los planos de colores llenos de códigos cuyo significado es difícil de desentrañar, devienen una herramienta de poder similar a las que emplean médicos, abogados o cualquier otra profesión, colaborando a mantener esa esfera de poder intocada por extraños.

1.3 Los conceptos al uso

Tal vez resulta ilustrativo hablar de Le Corbusier porque sus tratados de la primera mitad del siglo XX, divulgaron las ideas de principios de siglo que aún permanecen como las bases teóricas de la disciplina urbanística actual. Es cierto que ha habido muchos otros autores que han alimentado esas tesis y también es cierto que este urbanista ha sido contestado y contrastado posteriormente, pero no se puede negar que sus publicaciones condensaron perfectamente una forma de concebir las ciudades que sintonizó perfectamente con la sociedad del momento. La idea de progreso encontró en este estudioso con una enorme capacidad de divulgación una traslación perfecta al hecho urbano con la clasificación de las funciones,

la definición de prototipos y una racionalización del hábitat colectivo. El urbanismo más innovador actualmente va por otras vías pero todavía podemos reconocer múltiples aspectos de la práctica actual que siguen sus planteamientos y escritos.

Él teorizó y defendió que las necesidades humanas son iguales para todo el mundo, pudiendo plantear un modelo único que responde a las diversas funciones. Concibe a este sujeto como un ser libre que se mueve por el espacio con división de tiempos y funciones: trabajar, dormir, comprar, divertirse, circular. Eso permite imaginar un espacio fragmentado y ordenado en actividades, lo que será el origen de la zonificación.

Esta manera de entender el espacio y la vida de la persona subdividida en tareas y momentos sigue prevaleciendo en la planificación que concibe el espacio como una suma de polígonos con usos especializados: residencial, industrial, comercial, educativo, etc. Los polígonos industriales, necesarios para alejar la contaminación de las zonas residenciales, se han replicado en los parques tecnológicos o ciudades laborales, destinadas a trabajo en servicios, pero que se siguen situando a decenas de kilómetros de las ciudades existentes.

Esto se materializa en una gestión administrativa de las necesidades, un modo de intervenir que hace corresponder a cada necesidad un servicio, emparejando tipologías con poblaciones: jóvenes con centros sociales, ancianos con residencias, niños con colegios y guarderías. Un planteamiento que no recoge la complejidad de la vida cotidiana de los distintos grupos sociales al no abarcar sus actividades, deseos y necesidades reales, más complejas que los binomios anteriores. Tanto en temas de trabajo como en equipamientos se termina abocando a diseñar la ciudad para un uso excesivamente simplista, que no corresponde a la complejidad de la vida de sus habitantes.

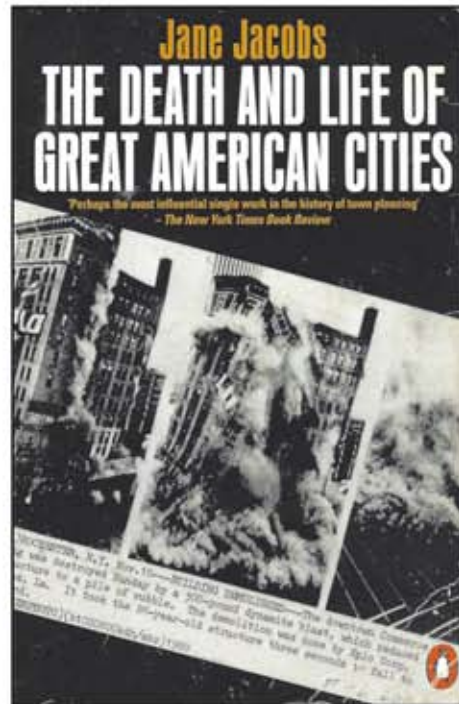
El esquematismo de Le Corbusier: habitar, trabajar, dormir...olvida demasiadas cosas y pudo ser eficaz en el periodo de reconstrucción europea, para solucionar a toda velocidad un problema de falta de alojamientos, pero no puede servir en ningún caso para dar solución a una sociedad absolutamente diferente en la que la igualdad de

oportunidades, el cambio climático, el envejecimiento, la exclusión o la sociedad de la información son nuestros nuevos retos.

Con relación al reto de conseguir una sociedad más igualitaria, un pequeño repaso a la situación actual de cualquier colectivo vulnerable muestra cómo se les va arrinconando; situándoles como amenaza -en el caso de la juventud, a quienes se les atribuye conductas antisociales- o bien en aras de su propia seguridad -personas adultas y la infancia- se les desposee de su espacio vital.

Además de esta asignación limitada y limitante de espacios, la zonificación conlleva una separación de funciones que presupone una división de tiempos y momentos. Lo que proponen muchos teóricos del urbanismo va más allá de una forma de hacer ciudad para convertirse en utopías sociales. Estas utopías funcionan para quienes realmente cumplen las condiciones sobre las que fueron creadas e imaginadas, pero para muchos individuos que no quieren o no pueden permitirse esa segmentación vital y tienen que compatibilizar funciones y momentos, la zonificación creará siempre un entorno complicado de gestionar y de vivir.

Jane Jacobs⁴ planteaba ya en los años 60 que uno de los males de los urbanistas modernos, tanto conservadores como progresistas, es su incompreensión por la complejidad urbana: odian a las ciudades. Se enfrentan a la ciudad como si de un problema se tratase y la operación que realizan es siempre la misma: definen el espacio urbano como un caos y lo ordenan según sus principios de estética, higiene, densidad y separación de funciones. Para ello tienen que simplificar la realidad, hacerla legible y romper interconexiones. Uno de los aspectos que más daño ha hecho a las ciudades ha sido este interés y este empeño por normalizar, crear modelos estándar y uniformizar. Como manifiesta Françoise Choay: *"La idea de la ciudad sustituye a su presencia. Y, después de haber calificado de desorden el orden urbano existente, se produce un esfuerzo para oponer a él unos órdenes ideales, unos modelos que son, en la práctica, proyecciones racionalizadas de algo imaginario, ya colectivo ya individual"*.



Parece inherente a la teoría urbanística del siglo XX ese desdén por las ciudades heredadas. Françoise Choay en su tratado de urbanismo extrae algunas de estas visiones de algunos de los "padres" del urbanismo moderno, como Walter Gropius, quien describe perfectamente en este pequeño texto la función reformadora que se arroga el urbanismo:

*"La ciudad de mañana llevará sus fronteras mucho más lejos de lo que hoy están y hará desaparecer a la vez los conglomerados anárquicos, de funciones incoherentes, y el hacinamiento de sus inmuebles..."*⁵

Pero es precisamente en el desorden aparente, en la mezcla de usos, en la yuxtaposición, en la proximidad, en la interrelación de actividades, donde las mujeres pueden encontrar un lugar adecuado para desarrollar su vida, justo en los espacios que muchos teóricos detestan. Espacios complejos que comenzaron a reivindicar mujeres urbanistas como la mencionada Jane Jacobs o Dolores Hayden.

El hecho de que la mayor parte de las mujeres

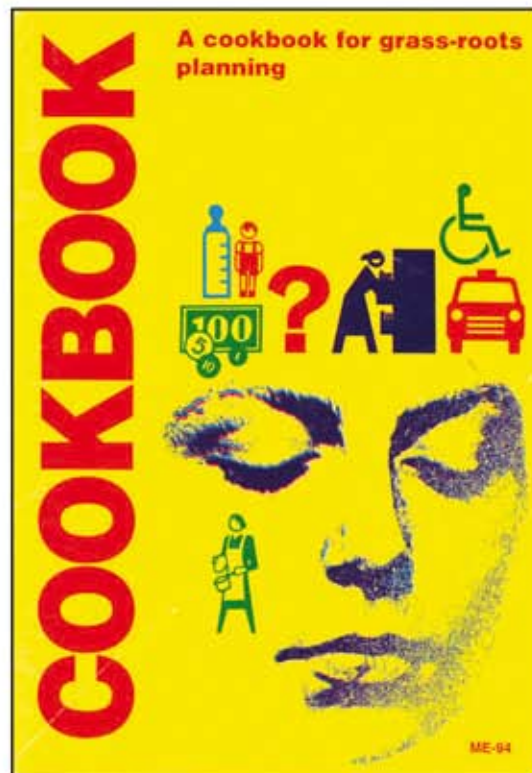
⁴ Jane Jacobs "Muerte y vida de las grandes ciudades americanas". Random House, New York (1967). Edición en español, Ed. Península, Barcelona (1967)

⁵ Walter Gropius "Building our Communities". Chicago 1945. Citado por Françoise Choay (1965). Op. Cit.

tenga una vida y unas necesidades muy diferentes de quienes han planificado y construido las ciudades, ha sido ignorado históricamente e, incluso, hoy es obviado en nombre de una igualdad inexistente.

La llegada de mujeres a las esferas técnicas y a los ámbitos políticos de decisión no ha sido suficiente para garantizar nuevas formas de intervención en los temas territoriales y urbanos. El coste que supone a las mujeres alcanzar esas cotas de poder en un entorno masculino hace que se puedan ver cuestionadas en su valía profesional si no reproducen lo que aparentemente es lo técnico y lo neutral. Claramente es un paso necesario y decisivo para conseguir la igualdad el que las mujeres estén en esas esferas de poder, integrándolo a su vez, con un cuestionamiento de la forma en que se ha establecido el mundo de lo público, el mundo del trabajo y el mundo de la política.

Incorporar nuevas visiones parece, por lo tanto, no sólo interesante sino totalmente necesario: nuevas ideas, nuevas formas de entender, de sentir y de intervenir en la ciudad. Está claro que algo tan importante como el espacio urbano, nuestro territorio, el lugar donde desarrollamos nuestra vida, donde establecemos afectos y desarrollamos sentimientos de pertenencia y arraigo, no lo podemos dejar únicamente en manos de los urbanistas. Se perfila un nuevo planteamiento en



el que los técnicos debieran trabajar conjuntamente con la ciudadanía en la definición de nuevos modelos que faciliten la vida en lugar de complicarla. Un nuevo papel para el cuerpo de técnicos e investigadores que tiene que acompañarse de un nuevo papel muchos más proactivo de los ciudadanos y ciudadanas.

Capítulo

2

INCORPORAR A LAS MUJERES

- 2.1. La separación de esferas
- 2.2. Las mujeres como grupo desfavorecido
- 2.3. Más responsabilidad social

2.1. La separación de esferas

El derecho a la ciudad por parte de las mujeres es una conquista todavía por realizar. Esta afirmación puede sonar extraña o fuera de lugar en un momento en el que prácticamente todos los derechos están reconocidos por Ley y donde no existen, como en otras sociedades, prohibiciones expresas para el uso de los espacios por parte de las mujeres. No obstante, el imaginario de nuestras sociedades se ha construido sobre la división sexual del trabajo y todavía pervive la escisión espacial de las esferas pública y privada que ha tenido y sigue teniendo un significado totalmente distinto para hombres y para mujeres.

Como escribe la historiadora Begoña Pernas ⁶ *"La sociedad burguesa, desde el siglo XIX, diferencia el mundo profesional, exterior, a través del cual el individuo interviene en lo social: producir y participar. Y el mundo interior, de la reproducción, en que se cumplen las obligaciones con la especie y con la comunidad: tener hijos, mantenerlos, cubrir las necesidades biológicas, cuidar de los ancianos, enterrar a los muertos, ocuparse de todo aquello que el mercado no puede realizar al tratarse de actividades que no son divisibles, cuantificables ni rentables. La ciudad es el espacio en que se hace posible diferenciar esas esferas que en el mundo rural están confundidas"*.

En las últimas décadas esta división espacial y funcional se ha ido difuminando y también su significado social, ya que lo público ha penetrado de lleno en lo privado - a través, entre otras cosas, de los medios de comunicación - y el mundo público se ha ido privatizando a marchas forzadas. Sin embargo todavía pervive la división simbólica de esferas que atribuye a las mujeres una mayor responsabilidad sobre el mundo privado y mantiene las formas y los valores masculinos en el espacio público.

El lenguaje común muestra cómo el uso libre del espacio público por parte de las mujeres se ha percibido como algo fuera de lugar; mientras que "hombre de la calle" u "hombre público" hace referencia al ciudadano de a pie y a quien detenta responsabilidades en la vida política, "mujer de la

calle" o "mujer pública" en ambos casos tiene un significado peyorativo. Estas revelaciones del lenguaje puede resultarles lejanas a las jóvenes e, incluso, les cueste entender la dificultad de algunas mujeres mayores a la hora de entrar en un bar repleto de hombres, tal como lo muestra el personaje de María Galiana en la película "Solas" ⁷. Por el contrario, pueden reconocer, frente a sus compañeros varones, la mayor intranquilidad o el menor uso que todas, mayores y jóvenes, suelen hacer de la calle o de los transportes públicos a altas horas de la noche.

No hay una prohibición que desautorice a las mujeres a salir solas de noche o impida transitar por algunos lugares de la ciudad, pero, en la práctica, muchas mujeres se muestran incapaces de salir o utilizar esos lugares y "optan" por no hacerlo, asumiéndolo como una decisión personal, antes que como una limitación al ejercicio de un derecho ¿Es realmente una opción libre?

Construir un espacio de igualdad supone transformar radicalmente esta división de espacios y tareas y construir un mundo de responsabilidades compartidas donde tanto en casa como en la calle, todas y todos puedan sentir que están en su lugar. Caminar hacia ese objetivo conlleva realizar cambios drásticos en el territorio ¿Cómo van a ser iguales las casas o los barrios en un mundo de familias nucleares con amas de casa con dedicación exclusiva, a las de una sociedad donde más de la mitad de las mujeres casadas y con hijos tiene un empleo fuera del hogar?

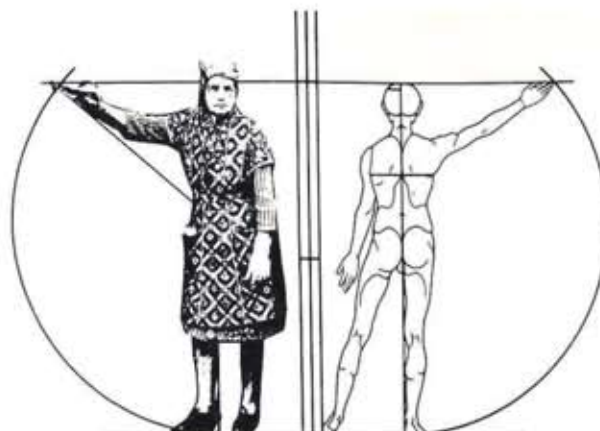
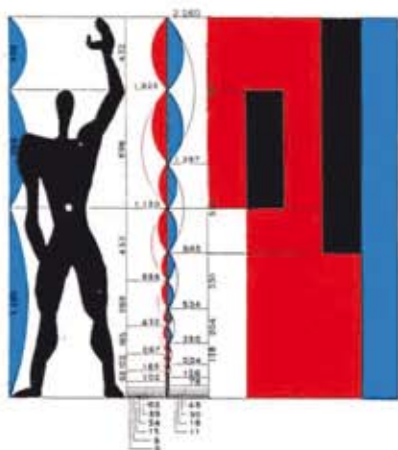
Está claro que la revolución llevada a cabo por las mujeres tendría que haber transformado el espacio y la forma de construir nuestras ciudades, pero hasta ahora, esos cambios no se están produciendo de forma acompasada. Es más, las mujeres están pagando elevados costes por su libertad y autonomía, tal como muestra que trabajen más horas al día ⁸, o que tengan de media una salud más debilitada ⁹.

El urbanismo es una herramienta más para contribuir al cambio social y donde utilizar el papel regulador que tienen las distintas administraciones públicas, a través del planeamiento urbanísti-

⁶ Begoña Pernas: "Reinventando el espacio". Revista 8 de Marzo. Nº 30. D.G. de la Mujer de la Comunidad Autónoma de Madrid (1998)

⁷ Emilio Zambrano "Solas" (1999).

⁸ Encuesta de Usos del Tiempo (2001) Instituto de la Mujer. Según esta fuente, las mujeres dedican de media 2,36 horas diarias más que los hombres al trabajo, englobando tanto el remunerado como el no remunerado.



co y la planificación territorial, para luchar contra la discriminación y la desigualdad que todavía pervive entre hombres y mujeres.

¿Por qué se justifican políticas de ciudad y de vivienda dirigidas a mejorar las condiciones de las mujeres? En primer lugar, tal como se ha apuntado anteriormente, por el menor poder social y económico que todavía detentan las mujeres, lo que las convierte en un grupo desfavorecido y, en segundo lugar, por las mayores responsabilidades sociales que tienen las mujeres con respecto a los grupos más vulnerables.

Responsabilidades sociales, complementarias a la actividad laboral, que debería verse recompensada tanto por su entorno, como por la sociedad en su conjunto.

2.2. Las mujeres como grupo desfavorecido⁹

Las mujeres tienen más dificultades que los hombres para acceder al mercado de trabajo. En España las mujeres tienen una baja tasa de actividad (41,2%) y de ocupación (39,4%). Aún así, las mujeres representan más de la mitad de los trabajadores en paro (56,9%) y casi dos de cada tres personas que buscan su primer empleo son mujeres (62%). Efectivamente, el paro de las mujeres menores de 25 años es muy elevado y se consolida un perfil de mujeres paradas de larga duración y que no han trabajado nunca.

Es un dato a destacar que la actividad y la ocupa-

ción de las mujeres dependa más del estado civil que del nivel de estudios, mostrando que la vida personal y la vida laboral de las mujeres están profundamente imbricadas. Hay 15 puntos de diferencia entre la tasa de actividad de las mujeres solteras y las casadas (60,2% frente a 45,0%), mientras que entre los varones esta diferencia es de sólo dos puntos.

Las mujeres acceden al mercado de trabajo en condiciones desiguales y a menudo segregadas. El 80% lo hace en el sector servicios, con predominio de varias ramas (comercio, hostelería, sanidad, educación) y en algunas ocupaciones (administrativas, personales, ventas, restauración, limpieza etc.). Además, las mujeres están infra-representadas en sectores dinámicos, tecnológicos y con demanda de empleo.

El salario de las mujeres es del 70% al equivalente de los varones y los contratos confirman la tendencia desigual del mercado: la conversión de contratos temporales en indefinidos ha afectado el doble a trabajadores varones que a mujeres y éstas celebran el 64% de los contratos a tiempo parcial.

Por lo tanto, entre los grupos destaca no sólo la dificultad de encontrar empleo y hacerlo compatible con la vida personal y familiar, sino la mala calidad del mismo: se repiten bajos salarios (que afectan sobre todo a mujeres de baja cualificación y jóvenes), precariedad y temporalidad del empleo; empleos por debajo de la cualificación personal (subempleo típico de las mujeres inmigrantes, entre otras).

⁹ Panel de los Hogares de la Unión Europea (2001). Pese a la mayor esperanza de vida, la salud de las mujeres es peor que la de los hombres. El 68,3% de hombres españoles consideran su salud como buena, frente al 62,8% de españolas.

¹⁰ Los datos que se adjuntan a continuación son del año 2004 y están extraídos de la información proporcionada por el Instituto de la Mujer que los elabora a partir de la Encuesta de Población Activa del INE.

Todo lo anterior se refleja en el sistema de seguridad social. Con la situación actual y la actual regulación, crece el colectivo de mujeres que quedará fuera del ámbito de cobertura de las prestaciones. La discontinuidad de la vida laboral femenina, la temporalidad del empleo y el tiempo parcial que genera menos protección; la incorporación a la economía sumergida; el desempleo de larga duración, la inadecuación del régimen de autónomos para ciertas situaciones, etc. Todo ello supone una menor protección presente y futura y exige reformas en los mecanismos de la seguridad social, contributivos y no contributivos.

Esta mayor dificultad para la obtención de un empleo seguro, estable y adecuadamente retribuido, se refleja en la mayor dificultad de acceso a los bienes de la ciudad. Para empezar, la vivienda donde las jóvenes que quieren independizarse autónomamente de su núcleo familiar de origen van a encontrar muchos más obstáculos que los varones de su misma edad. Asimismo, la debilidad económica repercute en la menor capacidad de adquirir otros bienes como el automóvil.

La privatización de servicios y espacios públicos, que se viene produciendo en las últimas décadas también afecta con mayor intensidad a las economías femeninas. El número creciente de hogares con un solo adulto y niños, o familias monoparentales, que en su mayoría están gestionadas por una mujer acrecienta esta tendencia que se ha denominado 'feminización de la pobreza'.

2.3. Más responsabilidad social

El segundo aspecto que plantea la necesidad de acometer acciones positivas en favor de las mujeres, tiene que ver con su mayor dedicación y responsabilidad en relación a los colectivos más vulnerables y dependientes: la infancia, las personas mayores, con enfermedades, o las personas con minusvalías, etc. La sociedad tiende a responsabilizar a su parte femenina de temas que tienen cada vez más importancia en una sociedad envejecida: la crianza, los cuidados a personas vulnerables, la dependencia o la discapacidad.

Son mujeres en su mayoría las que tienen que hacer frente al problema de las tristemente llamadas "cargas familiares". La atención de hijos y otros miembros de la familia, maridos, padres, la respuesta a la enfermedad, la gestión del hogar y del tiempo libre, todo lo que engloba la "reproducción" se ha monetarizado en parte, pero también se ha vuelto más exigente y complejo. Una inmensa tarea sin reconocimiento que es la que hace la vida posible y agradable para todos.

La automatización de diversas tareas o incluso su solución fuera del ámbito del hogar no ha hecho disminuir el tiempo que estas tareas de compra, limpieza, comida y apoyo a los demás miembros de la familia suponen. El tiempo que dedican las nuevas amas de casa a estas actividades no ha disminuido en los últimos años. Y el reparto y la corresponsabilidad de tareas entre los miembros de un hogar no se ha producido a tenor de los resultados de las estadísticas sobre uso del tiempo.

A menudo las mujeres, vistas las dificultades que encuentran para trabajar fuera de casa, dependen económicamente de sus maridos. Esto lleva a situaciones de dependencia económico afectiva que son un rasgo muy importante de la "feminización" de la pobreza. Sobre todo en caso de separación, divorcio o viudedad, las mujeres se encuentran desprotegidas.

En general, puede decirse que la autonomía femenina es menor. La autonomía no significa individualismo ni competencia a ultranza, sino medios que hagan posible elegir la forma de vida sin ser por ello discriminado; implica una organización del trabajo y de la vida social diferente; implica un sentido de la seguridad física y moral diferente, y un respeto al tiempo y a las necesidades de participación de todas.

Capítulo

3

NUEVOS ENFOQUES

3.1. El espacio como herramienta para la igualdad

3.2. Abarcar la diversidad

3.3. De un urbanismo de mercado a un urbanismo social

3.4. Planteamientos básicos de un nuevo urbanismo desde el género



3.1. El espacio como herramienta para la igualdad

El espacio refleja las relaciones de poder: la mayor o menor disponibilidad de espacio, su localización con respecto a los centros de interés, o la calidad ambiental del mismo son claves que muestran la jerarquía social sobre el territorio. Mientras que está asumido el poder de clase, no se reconocen tan fácilmente las diferencias de género y su impronta espacial. El género o la generación no son conceptos asociados a las características del espacio construido. Sin embargo, la división sexual del trabajo ha estado presente en la forma de pensar y planificar nuestras ciudades y, como explica Dolores Hayden ¹¹ ante el fenómeno de los suburbios americanos de la posguerra, el género ha sido un factor más importante que la clase a la hora de organizar el desarrollo de las nuevas ciudades.

El espacio urbano no es un mero soporte que muestre esas relaciones de poder, no es simplemente un espejo que refleje lo que ya existe. El espacio es un elemento dinámico y activo que puede contribuir a acrecentar la desigualdad, levantando barreras, o puede favorecer la integración social. Un buen barrio, una ciudad bien pensada puede facilitar mucho la vida de cada día y los cientos de tareas que la componen.

Las intervenciones espaciales transforman no sólo el paisaje sino el clima urbano: las relaciones de convivencia, la pertenencia, la sensación de seguridad o de identidad son aspectos que se pueden fomentar desde el urbanismo y el diseño urbano.

Un simple banco en una acera, un elemento aparentemente nimio, contribuye a transformar el clima urbano: permite que alguien se siente, que la calle esté habitada y sea así más segura, que pueda ir otra persona y empezar a conocerse y establecer relaciones vecinales... un sin fin de posibilidades que no sucederían si en su lugar hubiera una plaza de aparcamiento.

Hay distintos estudios que muestran esta relación entre el espacio construido y el clima urbano. Uno

de los pioneros, Appleyard ¹², realizó un análisis sobre la vida de las calles de San Francisco en función de la intensidad de tráfico. Llegando a la conclusión de que a partir de ciertos umbrales de tráfico se deteriora la vida comunitaria porque la calle se vuelve inhóspita para cualquier otra actividad que no sea la circulatoria y la gente encuentra dificultades para poder simplemente pararse a hablar. Este hecho destruye o dificulta que se



creen relaciones de vecindad, contribuyendo a una percepción negativa de los propios habitantes sobre su entorno.

Aún sin plantearse de forma explícita, algunas intervenciones realizadas en la ciudad pueden contribuir a la igualdad entre hombres y mujeres o, por el contrario, pueden socavarla. Por ello, si queremos construir ciudades para todos y todas, si se quiere trabajar a favor de la igualdad, se tendrá que tener en cuenta la capacidad que tiene el espacio de convertirse en una auténtica herramienta de igualdad.

De qué forma puede el espacio actuar a favor de las mujeres:

1. Teniendo en cuenta a las mujeres. Conociendo la distinta forma de habitar y de utilizar la ciudad en función del género. Es importante tener todos los datos desagregados por sexo para poder hacer políticas que eliminen las desigualdades.

2. Contando con las mujeres. Asegurando la presencia de mujeres en todos los ámbitos sociales y políticos y favoreciendo que su voz sea escuchada y tenida en cuenta.

¹¹ Hayden, Dolores. "Redesigning the American Dream". W.W. Norton. New York (1984).
¹² Appleyard, David. "Livable Streets". University of California Press. (1981)

3. Valorando y dando espacio a las actividades que tradicionalmente han realizado las mujeres.

Entendiendo y dando valor a las tareas vinculadas con el mantenimiento del hogar y al cuidado de personas dependientes y favoreciendo que se compartan.

4. Incorporando como un asunto público las nuevas necesidades de las mujeres.

La conciliación deja de ser un asunto privado de cada familia o mujer y se convierte en un asunto público el hecho de que las mujeres trabajen fuera del hogar y haya que resolver en común lo que antes hacía el ama de casa.

3.2. Abarcar la diversidad

El momento en el que se establecen las bases del urbanismo coincide con el triunfo del modelo de familia nuclear, asumiéndose la idea de que lo que conviene al cabeza de familia beneficia al conjunto del grupo familiar. Los impresos de los censos de población no hacen más que reflejar esta jerarquía socialmente asumida donde la "persona principal" o el "cabeza de familia" es la referencia a partir del que se define la constelación familiar.

El afán del urbanismo de convertir en ciencia el habitar, contribuyó también a idear prototipos para establecer modelos universales. Así se establece el concepto de "ciudadano-tipo" con la pretensión de que un sujeto abstracto puede llegar a abarcar el conjunto de necesidades humanas. Le Corbusier¹³ planteaba que la estructura física de todos los hombres era igual y, por lo tanto, tenían todos las mismas necesidades:

"Los hombres están hechos con el mismo molde desde las épocas más lejanas que conocemos [...] toda la máquina tiene por base el esqueleto, el sistema nervioso y el sistema circulatorio; y así es para cualquiera de nosotros, exactamente y sin excepción. Estas necesidades son tipo, es decir que todos tenemos las mismas."

Seguramente uno de los aspectos cruciales que se ha heredado del urbanismo progresista sea esta idea normalizada de ciudadanía. Esto no significa que no exista un interés por gestionar y planificar para la diversidad de habitantes ya que, de

hecho, los modelos entrañan ese afán de universalidad, pero lo cierto es que lo que inicialmente se plantea para representar a la totalidad, al no reconocer y explicitar las necesidades de la diversidad, la termina discriminando. Como escribe Carlos Hernández Pezzi¹⁴ *"La indiferencia es la forma más sutil de discriminación. La negación de la diferencia es una forma de opresión"*

El espacio a la medida de un modelo único, no sólo entorpece la vida de quienes no responden a esas características originales, sino que conlleva no visibilizar y no reconocer otras formas de vida y otras necesidades. Con lo que éstas terminan por hacerse imposibles en un espacio que no las ha tenido en cuenta, tendiendo a ocultarse o a desaparecer. Así se crea un círculo vicioso asociado a una forma hegemónica de utilizar, comportarse y vivir la ciudad.

El modelo de ciudadanía que ha servido de patrón representa a un ser en edad productiva, esto es, una persona adulta, con trabajo remunerado, que se mueve libremente y tiene acceso a todos los recursos de la ciudad, que no tiene responsabilidades domésticas y carece de problemas de movilidad. Un ciudadano que, en definitiva, solo se ajusta a un porcentaje pequeño de la población, pero que coincide bastante ajustadamente con la descripción de quienes planifican, construyen y teorizan sobre la ciudad, quienes dominan en los medios de comunicación y quienes detentan el poder político y económico, pudiendo definir qué es lo importante, cuáles son los valores comunitarios que deben imperar y quienes materializan esa imagen.

El resto de los ciudadanos, cuanto más se ajustan a ese modelo, mejor les va, pero según se alejan por edad, sexo, condición física, dedicación o recursos económicos, empiezan a encontrar trabas y dificultades en una ciudad donde sus características y necesidades reales no han sido consideradas.

Este concepto de ciudadanía que inspira el modelo de ciudadanía que inspira el modelo de ciudad, que sienta las bases y la estructura del habitar colectivo, ha incorporado necesidades concretas de distintos grupos sociales en la planificación urbanística.

¹³ Le Corbusier. Op.Cit.

¹⁴ Hernández Pezzi, Carlos "La ciudad Compartida. El género de la arquitectura" Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España. (1998)

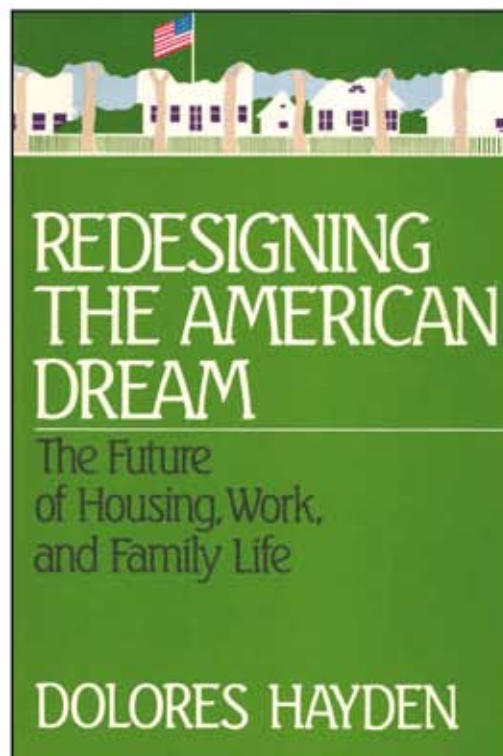
Básicamente, aquellas que van saliendo del ámbito doméstico y a las que hay que dotar de suelo en el ámbito público: educación, sanidad, deporte o cuidado de niños o mayores, en cierto grado.

Para realizar esta operación, se lleva a cabo un análisis de estos colectivos con el fin de sopesar la demanda. Pero esta valoración supone una concepción limitada de lo son esos colectivos y también de sus necesidades espaciales. Esto es, los niños se les vincula con los equipamientos educativos o con espacios puntuales de juego, pero no se atienden sus necesidades globales que aseguran su socialización, una movilidad segura o condiciones adecuadas para crecer en un entorno saludable. A los mayores se les relaciona con recursos asistenciales, pero no se tienen en cuenta las características del espacio público o las condiciones de la vivienda para que puedan ser autónomos durante el mayor tiempo posible.

La respuesta que se ofrece no supone incorporar a estos colectivos, sino dar una salida parcial a sus necesidades, en el mejor de los casos. El esquema que se mantiene es el mismo; las demandas que se atienden son aquellas que no ponen en cuestión el modelo urbano sino que se adaptan a él o que pueden segregarse fácilmente. El resultado es un espacio no sólo distribuido por actividades sino también por edades.

Pero esta forma de ordenar no satisface a la mayoría, porque arranca de una visión muy parcial de sus necesidades y gran parte de éstas quedan desatendidas. Así, todas las actividades que quedan fuera del mercado, que no son integradas en equipamientos concretos públicos o privados, que no pueden ser ordenadas en espacios segregados, se olvidan, se omiten y se desatienden.

Un simple apunte sobre la situación de numerosos colectivos, pone de manifiesto que esta forma de hacer ciudad ha situado en los márgenes a la mayoría de los grupos sociales ¿Dónde están los niños y las niñas? ¿Cómo puede ser que nuestras ciudades e, incluso, pueblos se hayan convertido en espacios peligrosos para la infancia y que no puedan hacer un uso autónomo del espacio público?



Tampoco la juventud ha salido bien parada y, aunque ya no se les puede retener en casa como cuando eran pequeños, su presencia colectiva en la calle se percibe como molesta y amenazadora ¿no deberíamos preguntarnos por qué sobrevuela ese estigma negativo sobre la juventud?

Las personas con discapacidad parece inexistentes en nuestra sociedad y eso favorece que no se conozca la diversidad de situaciones y necesidades que este amplio colectivo engloba. Tal vez las personas invidentes hayan conseguido algunas mayores cotas de presencia social en nuestro país, pero el conjunto de personas con minusvalías permanece ajeno a la vida y a los bienes de la ciudad. La legislación de accesibilidad universal ha mejorado las cosas, pero no podemos considerar que sus demandas hayan sido respondidas, a pesar de los primeros pasos dados.

Las personas mayores son otro de los grupos sociales desfavorecidos en este modelo urbano acelerado. También representan un grupo amplio que engloba una gran diversidad de situaciones, pero lo cierto es que la edad es un factor que con-

lleva una mayor vulnerabilidad física y social y precisa cuidados y atenciones específicas que deben ser atendidas, teniendo en cuenta que se van a acrecentar en la sociedad envejecida hacia la que nos encaminamos.

El colectivo de personas inmigrantes también incorpora nuevas pautas y formas de estar y vivir en la ciudad. Se trata de un colectivo diverso tanto por la cultura de procedencia así como porque es una característica transversal que está atravesada por variables como la edad o el sexo. Sucede algo parecido a la percepción del colectivo de jóvenes, su presencia colectiva en espacios públicos inquieta.

¿Qué supone integrar a nuevos sujetos en la planificación urbanística?

Reconocer nuevos sujetos supone que la ciudad de la producción y la movilidad motorizada deje paso a un nuevo espacio donde los derechos básicos de las personas, de todas las personas, independientemente de su sexo, edad, raza o condición física estén garantizados.

Empezar a nombrar los derechos básicos y ver cómo nuestras ciudades no los garantizan para los grupos sociales desfavorecidos, esto es, para la mayor parte de la población, puede parecer contradictorio con el mismo concepto de ciudad. Precisamente la ciudad y todos los modelos urbanos que se han ido definiendo a lo largo de la historia del urbanismo, han perseguido la utopía de crear un espacio de seres libres e iguales.

Garantizar algo en apariencia conseguido en nuestras sociedades democráticas, como es la libertad de movimientos, implica cambios mayores en la planificación de las ciudades. Si se quiere realmente hacer extensible a los distintos grupos sociales que componen la ciudadanía, hay que dar un giro radical en la forma de entender y construir la ciudad. Cuando se empieza a analizar este aspecto concreto, la movilidad, uno de los valores sacralizados de nuestra sociedad, se ve cómo ésta se está facilitando enormemente a unos grupos sociales concretos, a costa de restar autonomía y movilidad a la mayoría de la población. La

ciudad de la movilidad motorizada y las grandes infraestructuras de transporte han generado unas condiciones en el espacio urbano negativas para los grupos sociales que no pueden o no quieren hacer uso del automóvil de forma autónoma y que por regla general, coincide con quienes tienen unas características físicas que no les permite enfrentarse al tráfico rodado con seguridad.

Pero el análisis de la movilidad es sólo una parte de este complejo sistema urbano que ha sido construido a espaldas de muchos colectivos sociales. Empezar a desmenuzar las necesidades de estos grupos y poner el foco en lo que supone una ciudad a su medida, es el primer eslabón para iniciar el cambio.

3.3. De un urbanismo de mercado a un urbanismo social

El urbanismo actual está constreñido por los condicionantes económicos y todo lo demás parece subsidiario o superfluo. La normativa que intenta moderar esta tendencia no consigue transformar esta lógica economicista.

La normativa establece unos estándares y unas cifras que hay que cumplir: suelo para equipamientos, espacios verdes, viario, aparcamiento. Los diferentes planteamientos sectoriales intentan optimizar el diseño desde su punto de vista. Esta suma de condiciones es el equivalente a la relación que existe entre una lista de la compra y una comida. Se pueden tener todos los ingredientes, pero por sí solos no son digeribles. Podríamos decir que estamos cada vez más ante un urbanismo de ingredientes sueltos, frente a un urbanismo cocinado.

El urbanismo en los últimos años se basa en unos errores que, a pesar de ser reconocidos en los círculos técnicos y políticos, no han dejado de ser los ejes de diseño urbano en la actualidad, por mera inercia y porque responden muy bien a las expectativas económicas de la máquina productiva.

Objetivos del urbanismo:

- La producción inmobiliaria acelerada con el objetivo de ajustarse a los ciclos alcistas

económicos.

- La producción de las infraestructuras de transporte necesarias para que los nuevos crecimientos sean accesibles.
- El reparto equitativo de beneficios de la urbanización entre los propietarios del suelo.

En el caso del urbanismo progresista, la tendencia es concebir su función a modo de dique de contención de una tendencia irreprimible a la especulación que, a menudo deriva en prácticas que podrían enmarcarse en la corrupción delictiva.

Además, tal como se ha comentado anteriormente, el urbanismo, como planteamiento teórico, persigue esa idea de alcanzar un estatus científico: abrazando la posibilidad de controlar el hecho urbano. El espacio urbano que aparece en los documentos de planeamiento se disfraza de "espacio objetivo y espacio neutral", que cumple una serie de estándares y cifras que cubren las demandas sociales.

Este espejismo de pensar que la complejidad del hecho urbano se puede simplificar y modelizar sigue vigente en nuestros días y dificulta que exista un mayor control colectivo sobre la planificación y desincentiva la participación social. La participación reglada en los procesos urbanísticos, sugerencias y alegaciones al planeamiento, en realidad corresponde a una consulta a proceso iniciado, donde el objetivo principal es obtener la reacción de los afectados directamente por el plan consultado.

¿Cuáles son algunos de los parámetros sobre los que se asienta el urbanismo actual?

- **Suelo como recurso económico**, no como bien escaso y, menos, como derecho social.
- **Ciudad como espacio para la producción**. Los aspectos económicos son los que establecen las líneas directrices de la planificación, el resto de valores quedan como algo secundario y marginal.
- **Una sobrevaloración de las infraestructuras**, sobre todo viarias, que son las que estructuran y establecen el modelo básico de ciudad.
- **Una escasa participación ciudadana**. Los agentes que intervienen: básicamente promoto-

res y propietarios. La ciudadanía debe estar conforme a grandes rasgos con las propuestas diseñadas, pero en la realidad queda al margen del proceso.

- **Un modelo de ciudadano**. Implícitamente se asume hay un modelo, un ciudadano-tipo sobre el que se mide y se cose este traje.

El resultado no hay más que verlo y vivirlo para comprobar que la forma actual de hacer urbanismo admite grandes mejoras:

- Ciudades que no dan solución a los problemas básicos de vivienda, aunque se esté construyendo más que nunca en la historia.
- Ciudades con grandes problemas ambientales, aunque hayamos "deslocalizando" la mayoría de las actividades contaminantes a países del sur.
- Ciudades que no dan cabida y no tienen espacio para la mayor parte de los grupos sociales: no caben niños/as, no caben jóvenes, tampoco los mayores encuentran mucho espacio y no digamos las personas con problemas de movilidad o discapacidad, o los excluidos por temas económicos.
- Ciudades donde el hecho de ser mujer "grava".

3.4. Planteamientos básicos de un nuevo urbanismo desde el género

Estos son un conjunto de criterios que ayudan a promover nuevas miradas sobre el hecho urbano.

1. El urbanismo se concibe como una herramienta de intervención pública para corregir desigualdades y velar por la calidad y mantenimiento de los recursos naturales. Deja de ser un urbanismo centrado en los intereses del mercado y pasa a convertirse en un urbanismo volcado en los ciudadanos y ciudadanas. El entorno ambiental y los recursos son una parte irrenunciable de ese bienestar colectivo y una forma de garantizar los derechos de las generaciones futuras.
2. Se reconocen las raíces ideológicas y políticas de la intervención en la ciudad. Quienes toman las decisiones no son neutrales, sino que aportan su propia visión y proyectan su propia imagen sobre la ciudad. Este reconocimiento de la subjetividad no es un problema, sino que interesa desvelarlo para poder matizarlo o corregirlo.

3. Incorporación de nuevos planteamientos, nuevas formas de pensar, de concebir y de intervenir en la ciudad. Creatividad y nuevas experiencias que abren oportunidades a los grupos emergentes. Frente a los cambios sociales de relevancia, como la igualdad de derechos de las mujeres o la sociedad mestiza de la inmigración, el espacio tiene también que contribuir a acoger y promover la transformación social.

4. En la forma de aproximarse a la ciudad, la ciudad es percibida como un espacio de oportunidad donde los procesos que intervienen son de naturaleza muy diversa. La intervención no consiste, por lo tanto, en imponer un orden externo sino en partir de esa complejidad y, contando con esa realidad, intentar reforzar los aspectos positivos que favorecen la habitabilidad y vitalidad urbana e intervenir para frenar los procesos negativos de degradación o exclusión.

5. Aproximación de abajo a arriba. Refuerzo de las técnicas que tienen que ver con la observación de la realidad y el análisis de la vida cotidiana. Sin perder de vista las técnicas que tratan el conjunto de la ciudad y el funcionamiento de este sistema global, lo pequeño toma protagonismo.

6. La escala de barrio. En la era de la globalización y la hipermovilidad, lo sostenible es siempre lo más próximo y accesible y garantiza la calidad de vida. Además, hay grandes grupos sociales cuyo ámbito vital se enmarca en el barrio: niños y niñas, ancianos/as, discapacitados/as y quienes les cuidan. Por ello, se cuida y trata de llenar el funcionamiento de estos espacios para conseguir la autonomía dentro de los mismos.

7. Los estándares son orientativos, pero no son ni el único objetivo ni la base de la programación de actuaciones. Son susceptibles de una revisión para adecuar a la nueva realidad social. Enlazando con una nueva forma de aproximación a la realidad, interesa más conocer qué aspectos funcionan y dónde, cómo y de qué manera se interviene. No existen fórmulas únicas y, por lo tanto, habrá que adaptarse a cada situación para elegir entre las posibilidades a aquella que se adecue mejor.

8. La participación se convierte en una herramienta básica del proceso de planificación, integrándose en el desarrollo del trabajo técnico. Precisamente para sacar a la luz y abarcar las necesidades y puntos de vista de la diversidad y que formen parte de la definición del modelo de ciudad que se quiere.

9. Reconocimiento de la diversidad que engloba la palabra ciudadanía y la diversidad de necesidades. La ciudad es un prisma multicolor que se puede ver a través de distintas ópticas, como la del origen, la raza, el género o la edad.

10. Se incorpora la variable de impacto social a las políticas urbanísticas, para conocer y evaluar cómo afectan las distintas intervenciones sobre el entramado social y sobre los distintos grupos que lo forman.

11. Se produce un cambio drástico en el orden de valores. Los aspectos económicos son importantes pero no son los únicos. Se reconoce y valora todo lo que tiene que ver con el trabajo no remunerado y se crean las condiciones para que éste se desarrolle en igualdad de condiciones, incluso se favorece por el bienestar social que genera y porque no puede competir en igualdad con las actividades económicas.

12. Los aspectos ambientales y de salud se sitúan también en un puesto privilegiado de la escala a la hora de tomar decisiones. El planteamiento no consiste en qué hacemos para minimizar los impactos que hemos generado, sino en ir a la raíz de las fuentes para evitar que se produzcan y consensuar límites, por ejemplo, hasta dónde queremos que crezca la ciudad y qué espacios son significativos y debemos proteger y conservar.

13. La autonomía de las personas más débiles es un bien irrenunciable. Los niños y niñas pueden ser un buen indicador para saber si se va por el buen camino. Crear las condiciones de seguridad, calidad y habitabilidad para que las personas más vulnerables puedan hacer un uso autónomo del espacio público es algo que el nuevo urbanismo debe incorporar. Este aspecto es esencial a la hora de plantear una ciudad equitativa socialmente.

Capítulo

4

NUEVOS SUJETOS

- 4.1. Niños y niñas
- 4.2. Jóvenes
- 4.3. Personas mayores
- 4.4. Personas con discapacidad



4.1. Niños y niñas

La falta de libertad de movimientos de niños y niñas es un hecho reciente en la historia. Hasta hace treinta o cuarenta años, hasta que los vehículos a motor irrumpieron de forma masiva en las ciudades, los niños y las niñas hacían un uso autónomo del espacio público desde edades muy tempranas. Las calles y plazas eran también un espacio de juego y socialización y la crianza y educación de la infancia tenía un carácter mucho más colectivo que tiene ahora: cualquiera podía reprender a un niño si éste se comportaba de forma incorrecta o acudir a socorrerle si necesitaba ayuda, aunque no le conociera directamente.

El peligro motorizado ha hecho desaparecer a los niños y a las niñas de las calles de la ciudad y ya sólo se les ve si van acompañados o están férreamente vigilados por personas adultas. Los escasos niños de nuestras viejas ciudades pasan una gran parte de su tiempo reclusos en el hogar, atados a juegos pasivos o realizando actividades bajo la supervisión de las personas adultas. Ya no tienen la posibilidad de decidir sobre su tiempo, sobre sus relaciones próximas de amistad o vecindad, ya que no pueden ir y venir solos para encontrarse con los de su talla y son los adultos los que estructuran y establecen las pautas de comportamiento del uso del espacio y del tiempo.

Los efectos del sedentarismo no se han hecho esperar y ya se alerta sobre los efectos de la obesidad infantil en problemas cardiovasculares, diabetes, etc. Mientras las críticas se centran en las

nuevas pautas de alimentación, pocos establecen la conexión entre la inadecuación del entorno vital y las necesidades espaciales de la infancia para moverse y hacer ejercicio físico.

También la soledad, el aislamiento y la falta de relaciones de estos niños urbanos tiene efectos sobre su bienestar afectivo y psíquico. Está comprobado que los niños que tienen menos oportunidades de autonomía, de mayores son más dependientes y tienen menor autoestima. Los nuevos modelos familiares con pocos hijos por hogar hace que los niños tengan un entorno eminentemente adulto y que cuenten con limitadas oportunidades para interrelacionarse con iguales.

Las diferencias de género están presentes en todas las etapas de la vida y la infancia tampoco está exenta. Todos los estudios que tratan el tema de la autonomía infantil coinciden que este recorte de libertad es todavía mayor en las niñas que en los niños. Hay una mayor permisividad hacia los chicos para hacer un uso autónomo de la calle, a pesar de que el comportamiento de éstos suele ser más arriesgado y que al igual que las niñas pueden ser víctimas de abusos por parte de adultos. Los padres tienen una percepción exacerbada de este riesgo social sobre las niñas que les coarta aún más su libertad y autonomía.

Para conseguir ciudades equitativas socialmente, hace falta situar a la infancia en el centro del debate urbano y cuestionarse cómo deben ser las ciudades para que ellos puedan tener un uso de los bienes y servicios que brinda la ciudad. Para conseguir "reintroducir" a la infancia en la ciudad habría que lograr:

- **Una ciudad segura.**

Hay que reducir el peligro, atendiendo a todos los medios disponibles de calmado de tráfico, para reducir el número de vehículos circulando y reducir su velocidad. El diseño del viario en las áreas residenciales y barrios de la ciudad debería asegurar que niños y niñas pudieran moverse con libertad y con total seguridad a partir de edades tempranas. El itinerario al colegio es un buen arranque para empezar a ensayar fórmulas de domesticación del tráfico, pero no debe ser el único obje-

tivo ya que los niños no sólo van al colegio, sino que tienen que poder encontrarse con otros, hacer recados, vagar libremente o jugar.

- Espacios intermedios.

La permeabilidad entre las casas y la calle es un aspecto esencial para garantizar la seguridad de niños y niñas y para ejercer un control social sano sobre lo que sucede en el espacio público. Todo lo que son espacios intermedios entre la vivienda y el viario debería ser tratado con muchísimo cuidado: espacio amplio que permita la estancia, arbolado, bancos, iluminación y cualquier otro elemento que contribuya a crear lugares agradables en el entorno de las viviendas.

- Espacio de socialización y juego.

El juego debe ser entendido como una actividad básica de la infancia y no como algo subsidiario que se puede acotar a momentos precisos. Como indica la Asociación Internacional por el Derecho del Niño a Jugar: "El juego debe ser entendido como una forma de vida del niño, no como una actividad, un equipamiento o un servicio más de la Administración. No debería distinguirse entre espacios de vida y espacios de juego."

Los espacios comunes, calles y plazas deberían ser los espacios adecuados para el juego y la socialización de los niños/as. Cuanto más compartimentado y más alejados los espacios de juego de la vida diaria de la ciudad, peor para todos y todas. La ciudad es un lugar fascinante para los niños y las niñas y no debemos arrebatárselas la posibilidad de interacción con la vida urbana: un obrero trabajando, el olor de la panadería, o una grúa llevándose a un coche mal aparcado ayudan a entender la ciudad y favorecen la creación de vínculos con el entorno.

Igual no hay que intervenir tanto en crear espacios de juego atendiendo a la visión de los adultos: que no se hagan daño, que no se ensucien, que no se mojen... Los espacios pensados para el juego deberían permitir la creatividad, el desarrollo de habilidades, el encuentro, la privacidad de los niños y niñas, que se puedan esconder, que puedan trepar, que puedan asumir riesgos para crecer.

Y sobre todo, deberían reunir las condiciones de habitabilidad necesarias para ser disfrutados durante muchas horas. Encontramos demasiados parques sin sombra, sin drenaje, sin las mínimas condiciones ambientales que reclamamos por ejemplo, para equipamientos menos sensibles como los aparcamientos.

- Encuentro con otros niños y niñas.

Con familias reducidas, la necesidad de encontrarse con otros de su misma talla para poder jugar es más acuciante. Ahora mismo las resuelve quien puede costearlo con espacios privados colectivos donde niños y niñas pueden jugar sin los riesgos del tráfico urbano. Esta modalidad que soluciona este problema concreto, tiene múltiples desventajas, empezando porque su ubicación suele alejarles de los núcleos urbanos ya que precisan espacio verde y, por lo tanto, se acrecientan las necesidades de movilidad del núcleo familiar para realizar las actividades cotidianas de trabajo, compra, etc. Asimismo, estos espacios son homogéneos socialmente y, aunque resuelven el problema de espacio en las edades más tempranas, según van cumpliendo años, resultan poco estimulantes para alimentar la curiosidad de los niños/as y para desarrollar sus capacidades espaciales.

Entender que los niños necesitan algo más que parques infantiles y colegios es un aspecto fundamental a la hora de plantear un nuevo urbanismo. Formaría parte de un todo que integraría la vivienda, los espacios intermedios entre la casa y la calle, el ámbito del barrio para permitir un acceso autónomo a las calles, los equipamientos y los servicios del barrio y que vaya abriendo a la infancia, de forma paulatina, las puertas de la ciudad.

4.2. Juventud

Retraso en la emancipación

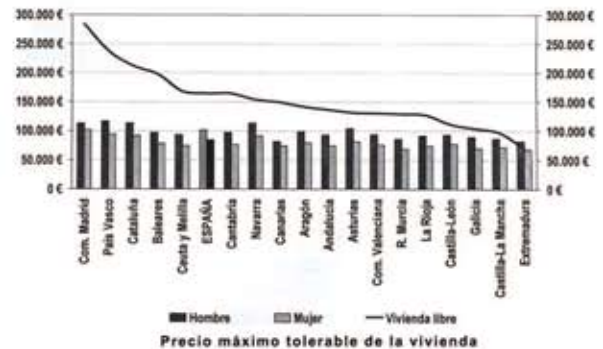
El tema crucial para la juventud es la emancipación. En nuestro país, cuatro de cada cinco jóvenes siguen residiendo en el domicilio paterno y cada vez la dependencia se aproxima más y más a la edad adulta; todavía entre los 25 y los 29 años algo más de la mitad de los jóvenes sigue conviviendo con su familia de origen y la edad de emancipación de algunos se acerca a los 35 años ¹⁶.

Este retraso en emprender vuelo no se debe tanto a un cambio de actitud y al comportamiento de estas nuevas generaciones que se apoltronan cómodamente en la casa familiar, sino a la imposibilidad material de conseguir la ansiada autonomía. En la encuesta del INJUVE del año 2000 en donde se les pregunta dónde les gustaría vivir, las tres cuartas partes de los jóvenes respondían que desearían vivir en una casa independiente a la de sus padres. A la juventud de ahora, igual que sucedía antes, no les faltan ganas para emprender una vida fuera del hogar familiar. La mayoría de los jóvenes, hombres y mujeres, a partir de los 21 años vivirían en otro espacio ajeno a la familia y si no lo hacen es porque no pueden o lo tienen extremadamente difícil.

La precariedad del empleo, el elevado precio de la vivienda y el escaso mercado de alquiler ayudan a explicar este retraso en la emancipación de la juventud española.

Aunque en el último periodo ha mejorado un poco la cifra de empleo juvenil, todavía el ingreso en el mundo laboral resulta dificultoso, especialmente para las mujeres que tienen una tasa de paro del 18% frente al 11% de la tasa de los varones jóvenes. Una vez que ingresan, la precariedad continúa y los contratos temporales suponen casi la mitad de los contratos que se celebran [45,4% en el caso de las mujeres y 42,7% en el de los hombres].

En los salarios también queda patente la discriminación y de media las mujeres jóvenes perciben un salario un 30% inferior al de sus compañeros



por realizar tareas similares. No obstante, tampoco los varones jóvenes podrán con su sueldo costearse una vivienda que, como es lógico, resultará todavía más inalcanzable para las mujeres. El gráfico adjunto obtenido en un informe del Consejo de la Juventud sobre la Vivienda en España muestra de forma rotunda la enorme distancia entre el precio de vivienda libre y el precio máximo tolerable que puede asumir una persona joven ¹⁷.

La realidad es que se ha sobrepasado el límite "tolerable" y que los y las jóvenes españoles que quieren acceder a una vivienda se están hipotecando de por vida. En el mismo informe citado, se estima que un joven español tiene que invertir el equivalente a diez años de salario para adquirir una vivienda y trece si es mujer. En el caso de los madrileños ellos tendrán que invertir el equivalente a dieciséis años de salario y ellas dieciocho.

La obtención de un trabajo no es garantía de autonomía ya que no hay una correlación entre trabajo y constitución de hogares cuyo titular sea un joven. Como plantean Requena y Díez de Revenga ¹⁸ "[los jóvenes] al contar con trabajo se sitúan en una posición de dependencia mitigada con relación a los que carecen de empleo. Dependencia mitigada, pero dependencia al cabo, pues no controlar un territorio doméstico propio es carecer de uno de los atributos distintivos de la condición adulta".

Este tremendo desajuste entre el mercado de vivienda y el mercado laboral no estalla porque hay familias que sustentan y mantienen a la juventud, evitando situaciones de marginación y exclusión

¹⁶ INJUVE (2000) "Informe de la juventud en España". Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

¹⁷ Cálculo del Consejo de la Juventud que pone en relación el precio máximo que debería tener una vivienda de 100 m² construidos para que el coste de amortización de un préstamo hipotecario (80% de su valor) resultara equivalente al 30% de los ingresos de una persona joven o de un hogar joven. Fuente: OBJOVI, Observatorio Joven de la Vivienda en España. Anuario 2004. Consejo de la Juventud de España (www.cje.org)

¹⁸ Requena y Díez Revenga, Miguel. (1996) "Formas de Familia en la España Contemporánea". Estrategias Familiares. Alianza Editorial, Madrid.

social. Los jóvenes son los nuevos pobres de nuestra sociedad, que no caen en la marginalidad gracias al colchón familiar. Esto supone un sobreesfuerzo a las familias, no sólo económico sino también de relaciones de convivencia. Mantener a una auténtica persona adulta en casa, aunque se le siga denominando joven, genera nuevos problemas de convivencia y alarga el periodo de dependencia de una forma indeseada tanto para quien tiene que mantener a estas personas como para quien es mantenido. De nuevo, un problema social queda absorbido por el ámbito familiar.

La juventud como amenaza

En el espacio público los jóvenes no corren mejor suerte que en el privado, ya que la ciudad tampoco les pertenece. Socialmente predomina una imagen negativa de la juventud urbana y eso se refleja en el espacio público que se les niega o se "blinda" a su presencia. La juventud es vista como incívica, como desorden o como amenaza. La construcción de la imagen pública de la juventud se ha hecho eco de las noticias que hablan de las pandillas urbanas, del "botellón", de la delincuencia juvenil, o del fracaso escolar y no ha contrarrestado esa información con la que habla de las condiciones de trabajo y vida de la mayor parte de los jóvenes y de la falta de expectativas y oportunidades.

Como plantea Jordi Borja, el problema no es de los jóvenes sino de la sociedad en su conjunto que les excluye: *"No se trata de una crisis de la juventud. No nos enfrentamos a un problema de inadaptación de un colectivo social particular. Se trata de una crisis de sociedad, que excluye a una parte de los que representan su futuro. La cuestión es cómo hacer de esta población excluida una fuerza transformadora"*¹⁹.

Integrar a los jóvenes supone, antes de nada, reintroducir a la infancia en la vida urbana y favorecer la creación de vínculos tempranos con el entorno físico y social. Por muchas clases escolares de civismo, si los niños perciben en su piel un entorno urbano agresivo -no hablamos de pandillas sino de atascos de tráfico, incumplimiento sistemático de normas y el predominio del fuerte sobre el

débil-, es incluso lógico que la irrupción de los chavales y chavalas en la ciudad sea difícil porque aprenden lo que ven, no lo que se les cuenta. No hay más que comprobar los años de seguridad vial a la que se les ha sometido mientras eran escolares y las cifras de accidentabilidad juvenil cuando toman el volante y demuestran tras años de contención que "ahora es su turno".

Todo aquel espacio que no les es dado, lo toman o se lo inventan, ya que la juventud tiene que satisfacer sus necesidades espaciales y, si no les facilitamos vivienda, el coche se convertirá en un salón rodante y, quien no tenga acceso al vehículo, levantará una fortaleza en su dormitorio para intentar mantener su privacidad.

Los jóvenes sin espacios adecuados han conquistado la noche como respuesta a esa falta de espacio vital y toda la ciudad será de ellos mientras el resto duerme y ese cambio de horario hará más llevadera la convivencia forzada en el ámbito familiar.

Por ello, la integración de la juventud conlleva un replanteamiento colectivo sobre su papel social y una reconstrucción positiva de su imagen pública. Reconocer sus necesidades espaciales significa dotar de espacios adecuados a esta población, tanto en el espacio público para el encuentro, la relación, el esparcimiento, el deporte y la expresión creativa, así como atender con urgencia la necesidad de autonomía. Hay que inventarse nuevas soluciones para proporcionar distintas modalidades de vivienda que sean accesibles a sus economías y que permitan distintas formas de convivencia más allá de la familia nuclear.

Como ejemplo, al igual que en otros proyectos de nueva construcción, en el Avance del nuevo Plan General de San Sebastián se propone la creación de viviendas sociales destinadas a jóvenes y a colectivos con problemas de vivienda considerándolas como equipamiento. Reservar suelo y recursos para los grupos desfavorecidos urbanos es un requisito indispensable para garantizar su integración temprana en la vida colectiva.

¹⁹ Borja, Jordi (2003) "La ciudad Conquistada". Alianza Editorial, Madrid.

4.3. Personas mayores

La prolongación de la esperanza de vida hasta edades muy avanzadas, que ha alcanzado en España una media de 76 años en los hombres y de 82 en las mujeres, ha supuesto un incremento importante de población de más de 65 años.

Actualmente este grupo de edad supone el 16% de la población total española y se estima que para el 2020 represente el 20% del total²⁰. Los mayores de 85 años empiezan constituir un grupo numeroso, frente a las contadas excepciones de personas longevas en tiempo pasado.

Hay una correlación entre discapacidad y edad y conforme ésta aumenta el porcentaje de personas con discapacidad crece también. De hecho, casi una de cada tres personas mayores es discapacitada²¹. Por ello, es uno de los grupos sociales más afectados por las barreras del entorno y más dependiente de la calidad de su espacio próximo.

El sistema de pensiones ha favorecido que este colectivo mantenga un cierto poder adquisitivo, aunque en muchos casos y sobre todo entre las mujeres que perciben las pensiones no contributivas, sea de pura subsistencia. Pero este apoyo, aunque sea exiguo, ha mitigado el riesgo de pobreza y exclusión social de las capas sociales más vulnerables. No obstante, los ingresos limitados de las pensiones reducen el poder adquisitivo de la mayor parte de las personas de edad avanzada y les hacen más dependientes de todos los sistemas y servicios públicos.

Uno de los mayores riesgos sociales de las personas de edad avanzada es la soledad. La muerte del cónyuge o de otras personas próximas y la dispersión de los hijos u otros familiares, unido a la pérdida de espacios de encuentro y socialización, van reduciendo las oportunidades de relación social y abocando a muchas personas mayores a la más absoluta soledad. A esto se suma que una de las principales características de este grupo sea el predominio de hogares unipersonales, que acrecienta el riesgo de aislamiento. En España en el año 2000 había 3,9 millones de personas de más de 64 años viviendo solas, lo que supone más de la mitad (60%) de este colectivo.

La forma en que nuestras ciudades han evolucionado no favorece la vida de las personas mayores. Al igual que sucede con otros grupos vulnerables, las condiciones del entorno próximo se tornan en esenciales para garantizar la autonomía personal, la accesibilidad a los bienes y servicios de la ciudad y favorecer su integración social. Si la ciudad se concibe como un todo y no se atiende la pequeña escala, este modelo de ciudad dispersa no da respuesta a las necesidades de quienes precisan proximidad.

Aunque la mayor parte de la población mayor vive en áreas urbanas consolidadas y barrios céntricos, también se han visto afectados por los grandes cambios que transforman la ciudad. Los procesos que más les afectan son: la degradación de viviendas e inaccesibilidad de edificios antiguos, la terciarización de los centros históricos con la pérdida de comercio cotidiano y servicios de barrio a favor de bancos, oficinas o comercio especializado; la brecha digital y la incomunicación que puede generar; la peligrosidad de la calle y la dificultad de autonomía en un espacio con barreras arquitectónicas y tráfico intenso.

El peligro del tráfico se ceba en este colectivo que como peatones integran el grupo de mayor riesgo de mortalidad. Aunque este grupo de edad representa el 16% de la población total, el 46% de peatones muertos en zona urbana tienen más de 65 años²². Mientras que los niños/as no tienen todavía desarrolladas las capacidades sensoriales para manejarse de forma segura en el tráfico, las personas mayores van perdiendo esas capacidades y pueden dudar del color de los semáforos, pueden no percibir bien el origen de los sonidos o calcular mal la velocidad de un móvil.

Los ancianos y ancianas son eminentemente peatones y las condiciones del espacio público para caminar van a marcar sus condiciones de movilidad y autonomía. Así lo atestigua una encuesta sobre seguridad vial en la que la gran mayoría mostraban su rechazo ante la invasión de los vehículos de las aceras (86%), el ruido (68%) y apreciaban las vías bien alumbradas (92%), el buen estado del pavimento y las aceras anchas (77%). Para las personas ancianas, temas como la acce-

²⁰ INE (2001)

²¹ Instituto Universitario de Estudios Europeos (Universidad Autónoma de Barcelona) (2002): La accesibilidad en España. Diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

²² Dirección General de Tráfico (2000).

sibilidad universal, por ejemplo en los vehículos de transporte público, en equipamientos y en viviendas son fundamentales y urgentes. También es importante que se generalicen las medidas de llamado de tráfico y reducción de la velocidad en las zonas urbanas.

4.5. Personas con discapacidad

El planeamiento urbano debe tener en cuenta no sólo a las personas con discapacidad permanente sino también a las personas que por circunstancias transitorias tienen dificultades de movilidad o de otro tipo que les dificulta su autonomía.

Se considera que hay tres grandes colectivos beneficiarios de la supresión de barreras arquitectónicas ²³:

- Personas con discapacidad permanente derivadas de deficiencias físicas, sensoriales y mentales, de edad inferior a los 64 años.
- Personas afectadas por factores cronológicos (edad avanzada), entre las que se incluyen las personas mayores con discapacidad y las no discapacitadas.
- Personas afectadas por circunstancias transitorias derivadas de actividades o situaciones coyunturales que resultan discapacitantes: personas con discapacidad transitoria física, mujeres embarazadas y resto de población (llevando a niños pequeños en brazos o en cochecito, o transportando bultos pesados).

Según el cálculo del informe citado, cerca de dieciséis millones de personas en España puede considerarse como beneficiaria de la supresión de barreras, el 40% de la población total.

A partir de la ley estatal de Accesibilidad, las diferentes Comunidades Autónomas han promulgado leyes de accesibilidad y, en su mayor parte, se han aprobado sus respectivos reglamentos de desarrollo. Las leyes de accesibilidad contienen normativa sobre urbanismo, edificación, transporte y comunicación sensorial.

En el urbanismo, las normas de accesibilidad son de obligado cumplimiento y afectan a las obras de nueva construcción así como las obras de refor-

ma y rehabilitación. En cuanto a la edificación, las leyes clasifican los edificios en función de su finalidad, distinguiendo entre edificios de uso público y privados de concurrencia pública, y los edificios privados de viviendas. En este caso y, en función de la financiación pública o privada de la vivienda, la ley obliga a las promociones públicas a reservar un porcentaje para personas con discapacidad, mientras que las viviendas de promoción libre no tienen que cumplir esta exigencia.

A pesar de quedar recogido en el campo normativo, la supresión de barreras es más lenta y menos eficaz de lo esperado. Además, soluciones puntuales en un espacio concreto no son útiles si el entorno está cuajado de barreras. Es necesaria una cierta masa crítica de medidas en un barrio para que sus efectos sean positivos. A menudo, incluso las intervenciones a favor de la accesibilidad son fallidas porque las barreras pueden ser un bordillo mal rebajado, un escalón, un ascensor con frecuentes averías o un coche aparcado en mitad de la acera.

Mejorar las condiciones de las personas con movilidad reducida redundan en toda la población, no son medidas excluyentes sino todo lo contrario, son acciones integradoras. Hemos visto que un 40% de la población tiene problemas de movilidad, bien de forma permanente o transitoria. Tratándose de un porcentaje tan elevado y variable a lo largo del tiempo, parece obvio empezar a considerar las soluciones universales en el diseño de todos los espacios residenciales o laborales, frente al planteamiento de reservas espaciales para personas con discapacidad.

²³ Instituto Universitario de Estudios Europeos. Universidad Autónoma de Barcelona (2002): La Accesibilidad en España. Diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.



Capítulo

5

NUEVOS INSTRUMENTOS Y MÉTODOS

- 5.1. Replantear la escala de trabajo
- 5.2. Incorporar nuevos métodos
- 5.3. Incorporar nuevos conceptos y desterrar viejos
- 5.4. Participación de las mujeres en el urbanismo
 - 5.4.1. Las barreras
 - 5.4.2. Abrirse a la creatividad
 - 5.4.3. Principales conclusiones de la participación de las mujeres.



La perspectiva de género sobre el urbanismo supone dar un giro radical a las premisas sobre las que se asienta esta disciplina. No es sólo definir un nuevo objeto e incorporar nuevos sujetos, sino que se traduce también en una ampliación de los métodos de análisis. Parece obvio que si se ha ampliado el objeto de análisis y se han reconocido nuevos sujetos, se van a requerir nuevos instrumentos para el trabajo de planeamiento

Nuevos métodos y nuevos indicadores que, con frecuencia, van a chocar con el aparato conceptual existente de la planificación del urbanismo, y que recogen conocimientos vinculados a disciplinas que han sido menos protagonistas, como la psicología o la sociología.

Otro aspecto que se modifica es el de los procedimientos de intervención, es decir, las herramientas de que disponen los equipos para establecer políticas urbanísticas. Frente al monocultivo de las soluciones basadas en urbanizar nuevo suelo, construir más infraestructuras y crear más equipamientos, el instrumental necesario para este nuevo urbanismo se dirige hacia el campo de la regeneración urbana, de las micropolíticas, del fomento de la convivencia social. Todo un conjunto de aspectos que tienen más que ver con la gestión que con la urbanización.

Los instrumentos que habitualmente se emplean en el urbanismo han demostrado ser muy pobres frente a temas como el crecimiento especulativo o la destrucción de espacios naturales o patrimoniales. Es difícil llegar a soluciones matizadas mediante la aplicación de dos o tres indicadores

como la edificabilidad o la densidad, las leves determinaciones de planes y ordenanzas y los umbrales definidos en los estándares urbanísticos.

5.1.Replantear la escala de trabajo

Cada vez más la aproximación a los temas urbanos se realiza desde escalas mayores. Se habla de conurbaciones, metrópolis, ejes de desarrollo, sistemas urbanos, redes de ciudades. Las grandes urbes que absorben información, capitales, materiales, energía y mano de obra, sustentan su crecimiento en una dinámica que les lleva a competir entre sí. Esta carrera que parece no tener fin, es muy voraz con el territorio y con los recursos naturales y también con el tiempo y la energía de la ciudadanía. Parece que una gran ciudad va asociada irremediabilmente con su expansión y con la creación de grandes obras e infraestructuras.

Los planificadores, partícipes de esta carrera, van asumiendo la escala macro para intervenir en la ciudad apoyados por técnicas que les permiten manejar esa dimensión, como las fotografías aéreas y las imágenes de satélite. Lo que es una magnífica herramienta para la planificación, precisamente por su capacidad de abarcar al conjunto del territorio con información actualizada, puede ser contraproducente si su uso excluye otras aproximaciones y otros análisis.

Siempre será necesario trabajar a distintas escalas, conocer este complejo sistema urbano, pero no por ello desatender la escala micro. Porque la vida de una gran parte de los habitantes urbanos se desarrolla en la escala del barrio y no atenderla correctamente, afecta especialmente a los grupos más vulnerables, esto es, a todas aquellas personas que tienen menos recursos, o menor accesibilidad para hacer uso de los bienes y servicios metropolitanos.

Por eso, el barrio debe seguir siendo el elemento básico de organización, gestión y planificación urbana. Se deben analizar estos espacios, tanto integrados en la escala de ciudad, como de forma independiente para ver si dan respuesta a las necesidades múltiples de la población que vive y trabaja allí.

De hecho, se deberían poder solucionar las necesidades básicas, las de uso cotidiano, sin tener que hacer uso de transporte privado y moderando la necesidad del transporte público. Estas necesidades primarias son:

- Compra de productos básicos.
- Servicios de proximidad: guarderías, colegios, centros de día.
- Servicios de salud primaria.

Una propuesta que se está planteando para luchar contra el desabastecimiento de productos básicos en los barrios, es considerar el comercio básico como un equipamiento y hacer una reserva de suelo para este fin. De esta forma, se evita que los pobladores de los nuevos barrios experimenten la sensación de "conquista del oeste" o que la presión sobre el centro genere congestión e inhabitabilidad para los habitantes de esas zonas centrales. O, en caso contrario, que la ciudad pierda su función comercial a favor de los centros comerciales extramuros, produciendo una ciudad eviscerada como nombran los urbanistas italianos, desprovista de los usos más generadores de vitalidad y actividad. Ciudad de la que tenemos numerosos ejemplos en los territorios anglosajones.

5.2. Incorporar nuevos métodos

Como elemento de partida, es importante conseguir que no haya o no predomine un punto de vista único. Eso significa mitigar los sesgos del equipo de trabajo. Por ejemplo, si todas las personas que van a decidir sobre una actuación urbanística son conductores, atender especialmente los temas de accesibilidad peatonal, dado que tenderán a conocer y a tener más experiencia sobre las necesidades de quienes conducen. Si todos son adultos, será más difícil imaginar las necesidades de los jóvenes o de la infancia y reservar espacios más allá de las recetas conocidas. Por ello, es importante incorporar en el debate de partida distintas visiones y formas de vida posible y hacer explícito y tener en cuenta desde dónde se está hablando y cuáles son los aspectos sobre los que habrá que volcar más atención, por esa falta de información o de empatía previa.

La participación y el diagnóstico en profundidad atendiendo temas de vida cotidiana además de los relacionados con la residencia o la producción son herramientas para compensar esta forma de trabajar demasiado intuitiva y basada en la experiencia personal. Es necesario integrar criterios objetivos a la planificación que reflejen la diversidad de intereses y demandas de todos los grupos de la ciudadanía.

Los planificadores tienen que saber convertir los planos en información tridimensional. Ya no es sólo cómo encajan o cómo se ven los distintos polígonos sobre el plano, ya que el papel todo lo admite, sino cómo se traslada al territorio y cómo se materializa esa actuación en el día a día de la población que reside o que va a vivir allí.

El trabajo de calle, la toma de datos directa, el contacto con la gente, es una cuestión fundamental a la hora de realizar intervenciones urbanas.

Plantear recorridos urbanos para los planificadores y para los políticos, no en coche oficial, sino caminando, en bicicleta o, por qué no, en silla de ruedas o portando carritos, puede resultar extremadamente útil para tener nuevas visiones de la ciudad. Visiones totalmente distintas de las que se obtienen tras el cristal de un coche, circulando a 20, 40 o 60 km/hora.

Hay metodologías cualitativas interesantes para conocer a fondo el funcionamiento de los barrios que tienen su origen en el análisis antropológico y que el urbanismo puede aprender e incorporar, adaptándolo a sus nuevos objetivos. Los cuadernos de campo con anotaciones sobre el uso del espacio público o de algunos equipamientos, son enormemente útiles para recoger muchos aspectos que no vienen reflejados en encuestas o en datos estadísticos y que tienen que ver con las formas de vida, con las percepciones sobre un lugar o con cómo interactúa la población con el entorno construido.

La participación ciudadana puede ser incorpo-

rada como una herramienta del proceso de planificación. Hay metodologías muy útiles para esta finalidad, como los talleres de futuro EASW, las mesas de planos o cualquier otra metodología de creación de espacios de diálogo sobre el espacio urbano que, en un tiempo reducido y con unos recursos muy ajustados, consiguen obtener resultados interesantes que incorporan la visión de un amplio espectro social. Uno de los aspectos básicos de esta herramienta es la selección cuidadosa de participantes para garantizar la presencia de personas de diversos ámbitos que pueden aportar distintas maneras de vivir y de ver la ciudad. De hecho, lo más importante es integrar a las personas que menos voz tienen en la sociedad actual y que no consiguen hacerse visibles en otros canales de influencia como pueden ser los medios de comunicación. Entre estos grupos se encuentran la mayoría de las mujeres o los otros grupos mencionados anteriormente como personas mayores y jubiladas, jóvenes y niños.

La participación, desde esta nueva óptica, se convierte en un elemento clave del proceso y no en una mera consulta ciudadana que se lleva a cabo como un trámite a medio término o al final de la elaboración del plan, cuando la solución técnica y los criterios políticos están prácticamente definidos. Esto es, cuando los aspectos esenciales como el modelo de ciudad, los objetivos de la planificación o las grandes líneas que guían el proceso de construcción urbana están planteados.

Son estas líneas definitorias y estas decisiones estratégicas las que deberían surgir del consenso social. Por tanto la propuesta desde la perspectiva de género o de generación, o simplemente desde un urbanismo en que las personas sean protagonistas sobre los flujos financieros e inmobiliarios es sustituir las consultas de sugerencias y alegaciones en el planeamiento por un proceso participativo bien diseñado y dotado que acompañe todo el proceso y, sobre todo, se incorpore desde el momento inicial, al diagnóstico y a la definición de los objetivos estratégicos.

5.3. Incorporar nuevos conceptos y desterrar viejos.

Muchos de los conceptos que se utilizan en la práctica urbanística tienen que ser revisados a la luz del género. Uno de los temas básicos sobre los que se construye la identidad y el valor social y que ha tenido y tiene graves consecuencias para la igualdad, tanto en urbanismo como en otras disciplinas, es el concepto utilizado de trabajo.

Las fachadas separan dos mundos: lo que se hace dentro del hogar no es considerado como trabajo. Las mismas tareas, según quién y dónde se realicen tiene un valor totalmente distinto: limpiar, cocinar, curar o educar serán profesiones en la calle y "sus labores" si se realizan en el ámbito del hogar por el ama de casa.

La economía y la sociedad han establecido una distinción férrea entre el trabajo de los hombres y el de las mujeres y en cualquier sociedad, en cualquier época o lugar del planeta la división sexual del trabajo marca la vida de unos y otras.

Esta división no responde sólo a una cuestión de organización de funciones sino a una segregación entre el mundo masculino y femenino que marca el distinto poder económico, social y político. Así, el trabajo de las mujeres se caracteriza por su ínfimo reconocimiento social y el mundo del trabajo remunerado, el mundo masculino, sustentará las estructuras de poder que se distanciarán en sus formas, métodos y lenguaje de ese mundo desvalorizado de la llamada reproducción.

Lo que no tiene valor social no tiene nombre, ni se le reserva espacio, ni se atiende a sus condiciones, la ciudad olvida y desatiende todo lo que tiene que ver con esta esfera: escaleras empinadas en los mercados donde las mujeres portan cargas pesadas, prohibiciones para subir en autobús portando un carrito abierto de bebé, ciudades antiniños que redoblan la dependencia infantil, cuartos de baño en los que difícilmente se llega a bañar a un bebé...

Nuestras ciudades, nuestras viviendas, el concepto mismo de trabajo se forjaron en una época en

donde las tareas de hombres y mujeres estaban totalmente segregadas. Las condiciones han cambiado drásticamente, pero todavía seguimos arrastrando esas estructuras y esos conceptos trasnochados.

Reconocer el valor del trabajo que tradicionalmente han realizado las mujeres se puede expresar de muchas maneras. Hay estudios recientes, sobre todo de investigadoras feministas como María Ángeles Durán, que desvelan y cuantifican esta dedicación invisible e infravalorada al bienestar colectivo ²⁴.

Desterrar los efectos "colaterales" de esta segregación sexual, exige estar alerta y poner luz sobre

otros conceptos de uso habitual en el urbanismo y en la planificación territorial.

El geógrafo urbanista Alfonso Sanz ²⁵, en un artículo sobre la terminología utilizada en movilidad, explica cómo no son inocuos algunos conceptos y algunos métodos que se utilizan para medir la realidad.

El viaje de las palabras o las palabras del viaje

En la jerga profesional del transporte se utiliza frecuentemente el concepto de "Viaje obligado" que designa al conjunto de desplazamientos motivados por el trabajo o el estudio y realizados en una ciudad o en cualquier otro ámbito espacial.

Podría argumentarse que es un término instrumental, útil para describir fenómenos y problemas particulares de la movilidad. Sin embargo, su empleo no es neutral o inocente como pudiera parecer. La movilidad "obligada" es poco coherente con su propio contenido semántico y, como después se comprobará, da protagonismo a una parte minoritaria de los viajes diarios.

Tan "obligados" son los desplazamientos al trabajo o al colegio como los motivados para hacer las compras, visitar al médico o acompañar a los niños al colegio. Además, si lo que se quiere indicar es que se trata de desplazamientos recurrentes, que se realizan sistemáticamente todos los días laborables de la semana, tampoco el universo reflejado estadísticamente con los viajes de trabajo y estudio resulta ser unívoco: ni son todos los que están, ni están todos los que son. Ni todos los viajes al trabajo y de estudios se realizan concentradamente en el tiempo o son recurrentes,

ni todos generados por otros motivos son esporádicos y ajenos a la hora punta.

Para demostrar cuál es el verdadero peso de los viajes motivados por el trabajo y por el estudio hace falta, previamente, señalar cómo la metodología de la recogida de datos es habitualmente sesgada hacia dichos desplazamientos. Entre los viajeros sigue habiendo clases; unos son de primera y otros ejercen de polizones, no existen en el registro estadístico de los viajes. De hecho, en el esquema metodológico de muchos estudios y encuestas de movilidad hay viajes que no se reconocen y viajeros que no existen.

Por ejemplo, los niños menores de 12, de 6, de 4 o de cualquier otro número arbitrario de años no se incluyen en los recuentos de muchas encuestas ²⁶. No sólo se pierde así una buena parte de la coherencia comparativa entre encuestas sino una rica fuente de información.

Para tener una idea de su importancia se puede indicar que, según una encuesta domiciliaria realizada en Menorca durante 2004, los menores de 12 años, que fueron excluidos de una encuesta anterior de 2000, realizan más de un 13% del total de viajes diarios de la isla. Además, su tasa de desplazamientos por

²⁴ Durán, María Ángeles (dirección). "La cuenta satélite del trabajo no remunerado en la Comunidad de Madrid". Consejería de Empleo y Mujer. (2005).

²⁵ Sanz Aludán, Alfonso. "El viaje de las palabras" Revista SAM nº 13. Servei de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona (2005).

²⁶ De cinco años en las encuestas francesas según el modelo normalizado por el CERTU.

persona y día es incluso superior a la media de todos los grupos de edad ²⁷.

Porque no sólo se excluyen en muchas de las encuestas los viajes infantiles, sino también una buena parte de los realizados a pie, con el criterio también arbitrario de durar menos de cinco o diez minutos y no tener como propósito llegar al trabajo o a la escuela ²⁸. Esta exclusión supone erradicar de la "fotografía" de la movilidad a una parte muy considerable de los desplazamientos, precisamente los que generan la agitación local de los barrios, los protagonizados principalmente por mujeres y que son los que establecen el pulso del espacio público.

Con todos estos sesgos metodológicos se refuerza la preponderancia de un tipo de desplazamientos en detrimento de la visión conjunta de la movilidad, hasta el punto de que en ocasiones se hacen visibles únicamente dicho viajes. Este es el caso de los datos de los Censos de Población y Viviendas del Instituto

Nacional de Estadística, que sólo recogen los desplazamientos al trabajo y de estudios de los mayores de 16 años ²⁹.

Sin embargo, como ya se ha apuntado más arriba, si se contabilizan exhaustivamente los desplazamientos diarios, las proporciones de viajes con motivo escolar o laboral se sitúan entre el 25 y el 40% del total, dependiendo obviamente de factores como la ocupación y la estructura por edades de la población ³⁰.

En definitiva, emplear "movilidad obligada" como categoría analítica supone desaprovechar las virtudes del concepto de "movilidad", retornando a la estrechez de miras del "tráfico": reduce el objeto de estudio, minusvalora a determinados sujetos de la movilidad, aplica métodos de análisis que sobrevaloran determinados viajes y prepara soluciones dirigidas en exclusiva a ciertos usuarios o modos de transporte.

²⁷ Realizan una media de 3,81 viajes/día frente a una media de 3,63 viajes/día de toda la población. "Movilidad en Menorca: datos para la reflexión. Explotación primaria de los datos de la Encuesta de Movilidad Menorca 2004". OBSAM. Institut Menorquí d'Estudis. 2005.

²⁸ La única encuesta nacional realizada en España excluye los viajes a pie de menos de diez minutos. "Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España. MOVILIA 2000". D.G. de Programación Económica. Ministerio de Fomento. Madrid, 2004.

²⁹ En las encuestas de la Región metropolitana de Barcelona la consideración de la movilidad se extiende a los viajes laborales, de compras y los de ocio. "Mobilitat laboral, per compres i lleure". Carme Miralles i Àngel Cebollada Encuesta de la Regió De Barcelona 2000 Condicions de vida i hàbits de la població. Informe General. Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

³⁰ La cifra inferior se refleja en las encuestas nacionales británicas en donde los "compulsory trips" (work, bussiness and education) representan una cuarta parte del total según se menciona en la página 24 de "Focus on personal travel. 2005 Edition". Department of Transport. Reino Unido. 2005. En las encuestas de las aglomeraciones francesas los viajes motivados por el trabajo y los estudios varían en el rango de 30-40%: 31,6% en Burdeos, 38,9% en Toulouse (Fuente: "Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations?". CERTU, Lyon, 2004). En la encuesta domiciliaria de Menorca, la suma de viajes por motivo laboral (26,60%) y los de estudios (13,65) es aproximadamente el 40% del total (Fuente: "Movilidad en Menorca: datos para la reflexión. Explotación primaria de los datos de la Encuesta de Movilidad Menorca 2004". OBSAM. Institut Menorquí d'Estudis. 2005).

5.4. Participación de las mujeres en el urbanismo

Ya se ha planteado la necesidad de incorporar la participación social en el proceso de planificación como una herramienta básica que permite contar con un amplio espectro de visiones sobre la ciudad y, yendo más allá, que puede favorecer el consenso sobre aspectos esenciales del desarrollo urbano.

En este sentido, es necesario fomentar y crear nuevos cauces de participación para facilitar el debate ciudadano para aquellos colectivos que tienen más dificultades de hacer oír su voz, como niñas y niños, personas inmigrantes, jóvenes o personas mayores. Las mujeres, sobre todo las de mayor edad o las más jóvenes o aquellas que no tienen empleo, pueden percibir barreras que es necesario derribar a la hora de plantear su participación.

5.4.1. Las barreras

El espacio, un tema ajeno

La primera barrera que muchas veces hay que vencer es cómo introducir este tema entre los grupos de mujeres. La ciudad ha sido un asunto poco tratado en la agenda de las asociaciones de mujeres y por ello, resulta a veces difícil plantear una reflexión crítica sobre un tema que no despierta interés a priori. Las asociaciones de vecinos sí han mantenido una larga tradición reivindicativa sobre la calidad del espacio urbano y, si bien, son mujeres muchas de sus activistas, como en otras estructuras sociales, pocas de ellas llegan a los puestos de poder asociativos. Y desde una tradición que permite a las asociaciones negociar más que tomar parte de los procesos, la perspectiva de género vuelve a quedar capitivada en su influencia sobre el diseño de la ciudad.

Esto no significa que no haya maestras o pioneras que nos hayan mostrado este camino, ni tampoco que las mujeres no hayan participado de forma muy activa en los movimientos asociativos de barrio y que hayan reivindicado y luchado por conseguir mejoras en la ciudad. Pero lo que general-

mente no se ha hecho es relacionar esas intervenciones en el espacio del barrio con la lucha de las mujeres por la igualdad. Podríamos decir que se ha vivido más como una lucha de clase que como una reivindicación feminista. Y lo que está claro es que no siempre coinciden los intereses de los movimientos vecinales con las aspiraciones de las mujeres.

En países como Estados Unidos donde la investigación sociológica ha desentrañado la relación de las mujeres con la ciudad, investigadoras como Daphne Spain o Dolores Hayden han sacado a la luz las numerosas acciones individuales y colectivas en las que mujeres de barrios, activistas, mujeres religiosas o políticas han colaborado a 'domesticar la ciudad en los momentos de crisis, por ejemplo, cuando el crecimiento o la llegada masiva de personas foráneas ponía a prueba las estructuras espaciales y dotacionales de una ciudad.

Por otra parte, hablar sobre el espacio urbano, prestar atención a su forma, a su configuración, analizar los proyectos que se ciernen sobre él no resulta tampoco una tarea sencilla. Paradójicamente su enorme importancia, su preeminencia permanente, su carácter envolvente, hace que no reparemos en él. Utilizamos el espacio de la ciudad y terminamos apreciándolo más como un accidente geográfico -algo sobre lo que no podemos intervenir y a lo que tenemos que amoldarnos- que como una construcción humana que se puede cambiar.

En general, prima la idea de que hay un modelo único urbano al cual no podemos escapar. Así que nos "resignamos" a vivir en un espacio cada vez más hostil y ajeno a nuestras necesidades porque entendemos que es el único camino posible: "que los niños se queden en casa y yo con ellos porque la calle es peligrosa", "cambio de itinerario para no caminar por un subterráneo", "si el parque es invivible en verano porque no hay un árbol pues no voy", "a partir de las diez ya no voy sola en metro"... Así una y mil renuncias cotidianas a poder vivir y disfrutar de un espacio público porque claramente no se han tenido en cuenta un conjunto amplio de necesidades o porque se han favorecido unas a costa de otras.

La subjetiva objetividad

La siguiente barrera que hay que salvar es despojar de tecnicismos nuestra relación con la ciudad. Tal como se comentaba anteriormente, la pretensión científica del urbanismo es clave para comprender la distancia que se ha generado entre la ciudadanía y su propio espacio vital y la dificultad que eso crea para analizarlo e intervenir.

Si muchos de los conflictos de la ciudad son vistos como problemas exclusivamente técnicos, y no sociales o políticos, la búsqueda de soluciones recaerá en ese ámbito. El mundo técnico, lejos de devolver a la ciudadanía lo que le pertenece, elaborará toda una serie de códigos y lenguajes crípticos que serán difíciles de entender y que retroalimentarán esta alienación del territorio por parte de sus población.

Por eso, es importante romper esa barrera de asepsia y permitir a la ciudadanía dialogar cara a cara con su ciudad y llegar al fondo de las decisiones, esto es, a definir qué ciudad queremos. La participación tiene que hacerse con el lenguaje común, no con el técnico, un lenguaje y unas representaciones que resulten legibles a la población y no sólo a personas expertas o introducidas en la materia.

Una voz legitimada

La siguiente barrera es mostrar a las mujeres que no sólo saben mucho sino que son expertas en esta materia. Efectivamente, las mujeres por sus actividades tienen una forma muy intensiva de utilizar la ciudad: caminan más, son las usuarias principales de los transportes colectivos, utilizan más los comercios y los equipamientos educativos, sanitarios, asistenciales, ya que se encargan de todo el enjambre de personas dependientes. Esto hace que tengan una percepción y una información muy rica del funcionamiento de los barrios y de las ciudades, que es necesario poner en valor. Deberían ser interlocutoras preferentes en cualquier diagnóstico o decisión sobre el espacio, aprovechando su conocimiento local. En países como Finlandia está establecido que las comisiones que tienen que tomar decisiones

sobre aspectos de la ciudad tienen que ser obligatoriamente paritarias.

Aunque cada vez hay una mayor presencia de mujeres en la vida pública, en la asignación tradicional de espacios, a las mujeres se les ha vinculado con el espacio privado y todavía algunas mujeres, sobre todo las de mayor edad, se sienten extrañas o reticentes a opinar sobre los temas que afectan al espacio colectivo y a defender una visión distinta a la hegemónica. Por ello, es importante dar pie a que se expresen estas voces y legitimarlas.

5.4.2. Abrirse a la creatividad

Una vez salvados estos obstáculos, una vez que las mujeres admiten otra forma de aproximarse a su realidad cotidiana y comienzan a mirar su entorno con una visión crítica, se despierta un enorme interés y un alto nivel de implicación.

El espacio, elemento articulador y soporte físico donde se desarrollan las acciones humanas, tiene esa capacidad de ayudar a entender la realidad en la que discurre el día a día. Así, las mujeres cuando analizan su espacio desde la óptica feminista, empiezan a entender muchos aspectos de su vida cotidiana y a tener nuevas claves sobre la construcción del entorno donde se desarrolla su cotidianidad.

Este "despertar" se puede realizar de múltiples maneras, no hay una receta única o un tema básico sobre el que se deba tratar. Se puede empezar a analizar la ciudad desde aproximaciones generales, que abarquen un ámbito amplio o un tema global, hasta aproximaciones sencillas centradas en un aspecto concreto de la realidad. La compleja relación de las mujeres y la ciudad se puede descubrir a través del análisis de un Plan General de Ordenación Urbana o a través de la observación directa de lo que sucede un día cualquiera, una tarde cualquiera, en una plaza de la ciudad.

Para ilustrar las distintas aproximaciones, se comentan cuatro ejemplos que abarcan distintas escalas de trabajo y distintos métodos, en ciudades dispares y con diversos grupos de mujeres.

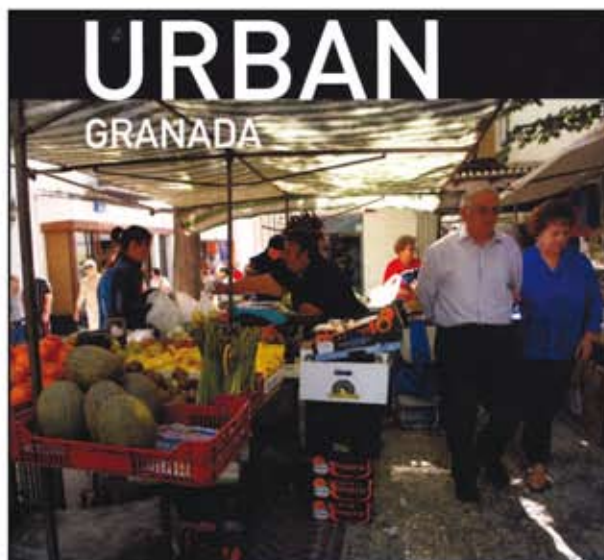
1. La asociación María Zambrano de Tetuán (Madrid) y el análisis de los mercados.
2. La asociación de mujeres vecinales de la Rondilla (Valladolid) y sus propuestas de mejora del barrio.
3. La realización del Mapa de la Ciudad Prohibida en Basauri (Vizcaya).
4. Los procesos de participación en el planeamiento urbanístico municipal (Pamplona, Getafe, Avilés, Lorca, Olvera...entre otras)

1. El análisis de los mercados por la Asociación de Mujeres María Zambrano de Tetuán (Madrid)

Esta iniciativa se desarrolló en 1995 años en el marco de un proyecto promovido por el Lobby Europeo de Mujeres y financiado por la Comisión Europea. Este proyecto es un "pariente lejano" de la *Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad*³¹, ya que a través de ese decálogo, se favoreció que el Lobby se interesara por el tema y financiara el proyecto. El objetivo de esta iniciativa era promover la participación con mujeres de los barrios para introducir el punto de vista de género en la ciudad y tratar aquellos temas que pudieran tener interés en su vida cotidiana de las mujeres. Junto a esta asociación de Tetuán estuvieron implicadas otras tres asociaciones de otros municipios de la Comunidad de Madrid que abordaron el análisis de sus entornos urbanos: Valdemoro, Bustarviejo y Alcobendas.

Hubo que "captar" asociaciones para desarrollar este proyecto, cosa que no fue fácil inicialmente, aunque una vez vencido esta primera dificultad, las asociaciones trabajaron con mucho interés. El tema de los mercados fue sugerido por las propias mujeres de esta asociación que, cargadas con unas máquinas de fotos, en vez de con carritos de la compra, se dedicaron a fotografiar tanto el mercado por dentro como los itinerarios principales y los accesos. Querían ver cómo trata la ciudad a estos espacios básicos de abastecimiento y a las personas que normalmente los utilizan.

El objetivo de "aprender a mirar" con nuevos ojos se consiguió con creces y también se extrajeron interesantes conclusiones sobre lo observado. De todo el análisis que ellas realizaron, tal vez un aspecto que se puede destacar es la percepción



clara del agravio comparativo que la ciudad aplica a todas las actividades consideradas como 'reproductivas', frente a las actividades "productivas". Las mujeres mayores de un barrio envejecido como Tetuán, cargadas con varios kilos de peso tras la compras, tenían que salvar rampas imposibles para acceder a los mercados. Para facilitar el abastecimiento de los puestos se había instalado un magnífico montacargas. El hecho de que ellas no pudieran subirse al transporte público con sus carros de compra, mientras que los carteros y carteras sí que podían, volvía a poner de manifiesto que el mantenimiento del mundo doméstico es considerado una cuestión secundaria a la que no se presta atención.

2. La asociación de mujeres de la Rondilla (Valladolid)

Este proyecto surge en 1996 de un grupo de mujeres vinculadas a la Asociación de Vecinos del barrio. Ellas se plantearon el tema del urbanismo y obtuvieron una subvención municipal para organizar unas jornadas. A raíz de este encuentro, se decidieron a realizar un proyecto sobre los desplazamientos en el barrio y con cuadernos de campo, análisis de datos del Ayuntamiento e imágenes, hicieron un acertado trabajo de observación. Así, descubrieron que las mujeres se mueven de forma distinta a los hombres en el barrio, que ellos realizan básicamente movimientos pendulares en automóvil privado o en otros modos motorizados, mientras que las mujeres caminan más,

³¹ Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad. Proyecto de investigación de la Comisión Europea (1994-95).

sus desplazamientos son más complejos y gran parte se desarrollan en el ámbito del barrio.

Ante esta constatación decidieron proponer una serie de mejoras en el barrio y, a partir de este punto, entraron en discusión porque estas ideas se contradecían con las propuestas de su propia Asociación de Vecinos. Ellas proponían básicamente una mejora de las condiciones peatonales - ampliación de aceras, arbolado, peatonalización del entorno de los colegios, eliminación de plazas de aparcamiento en superficie- que chocaba frontalmente con el interés prioritario de muchos vecinos de tener aparcamiento a la puerta de casa. Finalmente, fueron escuchadas por el



Ayuntamiento y se realizó un proyecto en el barrio que recogió una parte importante de las demandas.

3. El mapa de la Ciudad prohibida - Basauri

Este proyecto surge del área de igualdad del Ayuntamiento de Basauri que ideó y gestionó todo el proyecto. Tenía varios objetivos combinados: por un lado, tratar el tema de la seguridad, hacer una "auditoría" de la ciudad desde las mujeres; por otro, favorecer la participación de las jóvenes en la ciudad y fomentar el asociacionismo en estas edades; también, introducir el feminismo en las jóvenes a partir de una experiencia de desigualdad, como es la percepción del riesgo; y por

último, mostrar a la opinión pública la inadecuación del espacio urbano para ciertos colectivos, como las mujeres jóvenes. Se integró en este análisis también a los adolescentes masculinos a través de espacios de debate organizados en los institutos, manteniendo siempre el protagonismo de las muchachas en todo el proceso.

Comenzó con una sesión inicial para plantear el tema y proponer una metodología de análisis. Este grupo de mujeres, algunas entre 15 y 18 años, asumieron la realización de un proyecto en torno a los "puntos negros" de la ciudad. Inicialmente, se organizó un primer taller participativo de donde surgió un listado de puntos que podían considerarse inseguros desde su punto de vista. Las jóvenes hicieron recorridos en pequeños grupos, cargadas con cámaras y con un plano de la ciudad y fueron detectando y cartografiando aquellos lugares en los que sentían miedo. Así, descifraban qué aspectos eran los que generaban esta sensación de peligro que inhibía su uso: lugares solitarios donde no es fácil ser oídas ni vistas, falta de iluminación, espacios degradados... Todo ello lo iban reflejando en un mapa que luego presentaron públicamente. También les ayudaron a adquirir cualidades para comunicarse con los medios y hablar en público para que pudieran ser ellas mismas las que tomaran la palabra en este tema.

Tuvieron un enorme éxito mediático y hubo compromiso por parte del Ayuntamiento de revisar estos lugares y adecuarlos bajo esta nueva óptica. La mejora de algunos fue relativamente sencilla - como aumentar la iluminación-, pero muchos otros cuyo problema tenía que ver con su localización alejada de la ciudad o con constituir un espacio monofuncional que se vacía y llena según el horario, tiene más complicada su resolución.

4. La participación en procesos abiertos de planeamiento urbanístico (Lorca, Pamplona, Getafe, San Sebastián, Olvera...)

En distintas ciudades de España se han realizado talleres de participación vinculados a los procesos de exposición pública de las figuras de planeamiento. En estos talleres, se convoca a mujeres de distinto perfil -edad, actividad, situación familiar o profesión- para tener un amplio abanico de visio-

nes sobre la ciudad. El método habitual que se ha utilizado consiste en una adaptación del método de escenarios de futuro conocido como EASW [European Awareness Scenario Workshop]. Explicado muy brevemente, se trata de elaborar una serie de escenarios de futuro, consensuados por grupos de entre 6-12 personas, para definir la ciudad deseada y ponerlos en común. En una segunda sesión, los grupos elaboran propuestas sobre aspectos sectoriales (movilidad, vivienda, espacio público, etc.) dirigidas a alcanzar los escenarios consensuados. Es un método que permite en una jornada completa de trabajo debatir y poner en común distintos temas y elaborar unos resultados bien estructurados a partir del consenso. Combina trabajo personal, debate en pequeños grupos y puesta en común en asamblea organizada para llegar a un documento que resume el consenso obtenido sobre el tema del taller.

Un aspecto esencial es quién promueve este proceso. Claramente, cuando están involucradas las concejalías de urbanismo hay una mayor garantía de que se va a escuchar la voz de las mujeres y se van a tener en cuenta los resultados de esta consulta [Pamplona, Olvera, San Sebastián, Avilés o Lorca]. En otros casos, cuando las concejalías de la mujer son las únicas impulsoras, hay un menor compromiso sobre el destino de esta consulta. No obstante, estos encuentros son una buena herramienta para empoderar a las mujeres en un tema que les podía resultar ajeno y colectivamente sirve para elaborar unas propuestas coherentes que aglutinan las demandas y reivindicaciones de ese grupo de mujeres.

5.4.3. Principales conclusiones de la participación de las mujeres.

- **Simplemente aplicando una nueva "óptica", se descubre una nueva ciudad.** La ciudad vista desde la mujer aparece como un escenario muy distinto al que la visión dominante plantea. Poniendo un pequeño ejemplo, los problemas de tráfico dejan de ser vistos desde "dentro", desde el coche, y aparecen los problemas que este medio de transporte genera a los de "fuera".
- **Se aprecia la inadecuación de la ciudad a las**



necesidades básicas de la mujer de hoy. La vida de muchas mujeres consiste en ir salvando obstáculos tras obstáculos para hacer frente a sus actividades cotidianas debido en gran parte a la forma y diseño de la ciudad. Tareas en apariencia tan sencillas como acudir al trabajo, o ir a la compra, se han complicado enormemente por la falta de atención a las condiciones en las que se desarrollan. La combinación de todas ellas introduce un nuevo factor de complejidad que las tendencias actuales a la dispersión y desagregación de la ciudad no contribuyen a ofrecer solución.

- **La configuración actual de la ciudad afecta negativamente a las mujeres de manera directa e indirecta.**

Directamente, en relación a aspectos básicos como son, entre otros:

La movilidad de las mujeres se caracteriza por el predominio de la movilidad peatonal y los transportes públicos. El menor acceso al automóvil privado, unido a la degradación de las condiciones peatonales y la dependencia de unos servicios públicos orientados a otro tipo de movilidad, hace que la mujer tenga más dificultades de acceso a los bienes de la ciudad.

Las condiciones en las que se desarrollan las actividades de la mujer también se han degradado. Al realizar gran parte de las labores consideradas como "no productivas", se menosprecia todo lo que estas actividades requieren. Lugares ocupados mayoritariamente por mujeres se descuidan -parques, jardines, mercados, etc-. La sociedad no agradece las labores de apoyo

gratuito realizadas por las mujeres sino que las ignora o considera invisibles.

La tendencia al alejamiento de equipamientos y servicios. Este hecho, relacionado con las condiciones de menor acceso a los modos motorizados, hace que las mujeres tenga más difícil el acceso a nuevos servicios e incluso pierda autonomía al depender de terceros para poder llegar a los mismos.

- **De forma indirecta, la degradación de la calle ha roto el espacio social y esto ha repercutido en aumentar las cargas familiares** y, por lo tanto, restar libertad a las mujeres. Las necesidades de transporte y vigilancia de los niños se han incrementado enormemente. Ahora la mayoría de los niños, casi hasta que llegan a la adolescencia, hay que acompañarles en sus trayectos cotidianos y vigilarles permanentemente cuando están en el espacio público.

También, la degradación del tejido social, fruto de la falta de espacios para el encuentro y la relación, ha hecho aumentar la dependencia de otros familiares mayores y enfermos. La menor movilidad y autonomía de niños, ancianos y discapacitados recae en un aumento de cargas para la mujer.

- **La voz de las mujeres no se oye en los ámbitos de decisión y planificación urbanística.** Las asociaciones de vecinos y otros órganos de participación ciudadana están en su mayoría liderados por hombres que mantienen un orden de priorida-

des y una concepción de la ciudad ajena a las necesidades de numerosos colectivos, entre los que se encuentran las mujeres. Es necesario un compromiso claro para que la paridad entre en los procesos participativos y, aún más importante, para que las personas en situación de vida más compleja sean incluidas entre los agentes que tomen parte.

- **Es necesario "dar valor" a la forma de vivir la mujer el entorno urbano, a su forma de desplazarse, de utilizar la ciudad y de vincularse con sus espacios.** Las mujeres deben reconocer su derecho a la ciudad, a unos espacios adecuados a sus necesidades, para poder luchar por ello.

- **Hay que introducir en la planificación urbanística la visión de género.** Bajo el velo de la igualdad se esconden graves desequilibrios entre los sexos precisamente por no tener en cuenta esta variable. Es destacable la falta de datos e información sobre este tema en los organismos dedicados a la planificación y gestión de la ciudad.

- **La participación femenina en los foros de planificación y gestión urbanística es una labor necesaria para construir unas ciudades más habitables para todos y todas.** La vinculación de la mujer con otros grupos sociales que dependen de ella -niños/as, ancianos/as y personas con discapacidad- hace que su visión de la ciudad abarque a otros colectivos y por lo tanto, las soluciones planteadas beneficien al conjunto social.

Capítulo

6

PLANIFICAR DESDE OTRA ÓPTICA

6.1. Habitar: vivienda y entorno

6.2 .Necesidades cotidianas: servicios, equipamientos y espacio público

6.3. Accesibilidad y movilidad

6.4. Trabajo remunerado y no remunerado

6.5. Seguridad y convivencialidad



6.1. Habitar: vivienda y entorno

Tras siglos de relacionar a las mujeres con el hogar, la conclusión lógica sería que las ideas de las mujeres fueran una fuerza motriz en todo lo relacionado con la vivienda y el espacio residencial.

La realidad nos aleja rápidamente de esta idea. La vivienda es un sector económico demasiado importante para que se produzca una influencia de los usuarios en su diseño como producto inmobiliario. Las tipologías residenciales vienen determinadas por reglas de facilidad de construcción y gestión de grandes promociones y es sólo en los encargos de viviendas individuales, donde se puede aplicar la creatividad de arquitectos y donde se produce el diálogo con los propietarios, de cuya iniciativa surge el encargo.

Los espacios donde transcurre buena parte de nuestra vida diaria tendrían que cambiar al ritmo de los cambios culturales y sociales que han transformado costumbres, hábitos y patrones de convivencia. Pero no es así, las tipologías de vivienda permanecen incólumes ante los cambios sociales, los cambios personales, los diversos estatus de las personas de la familia e incluso, en menor proporción, el tamaño de las convivencias familiares. Leves variaciones modifican unas tipologías definidas a principios del siglo XX, en el gran momento de debate que casi coincide con el nacimiento del urbanismo como disciplina.

En una economía en que la construcción y la venta de viviendas es un importante motor de la econo-

mía, en una sociedad que nunca ha experimentado una crisis inmobiliaria y en un mercado dominado por el dinero ágil y la demanda intensa de vivienda como inversión, es difícil crear un espacio para reflexionar sobre la idoneidad de la vivienda. En otro momento económico, con el mercado dominado por la oferta, con el consumo demandando calidad y seleccionando entre diversas alternativas, mejorar la idoneidad de la oferta residencial será una necesidad para los promotores inmobiliarios, que son hoy por hoy los auténticos operadores de vivienda

La necesidad de integrar **las demandas y necesidades de las mujeres en el diseño de la vivienda** se justifica desde diversos puntos de vista:

- Tradicionalmente se ha asociado a la mujer con el hogar y, de hecho, las mujeres son responsables de la mayoría de las tareas domésticas. Limpieza, mantenimiento, cuidado de ropa, abastecimiento compra y cocina están entre las actividades que, paulatinamente, se van compartiendo en las nuevas parejas y convivencias. El cambio cultural que tendría que desembocar en la corresponsabilidad se va produciendo muy lentamente: Las encuestas y los estudios en profundidad aún sitúan muy claramente estas responsabilidades en el ámbito del trabajo femenino.

Frente a esta situación deudora del pasado, otras tendencias emergentes también destacan **el peso de las necesidades de las mujeres en la demanda de vivienda:**

- En los últimos años, el enorme crecimiento de familias con un solo adulto por decisión propia o por separación o divorcio, se compone mayoritariamente de hogares a cargo de mujeres con o sin niños. El 84% de los hogares monoparentales están encabezados por mujeres en España.

- El envejecimiento de la sociedad que multiplica las viviendas de mayores y ancianos solos. Esto se traduce en una gran cantidad de mujeres de edad viviendo en soledad. El envejecimiento de nuestra sociedad es también femenino: la mayor longevidad actual de las mujeres determina la amplia presencia de mujeres entre nuestros mayores.

- Por último, y no menos importante, en una situación en que el doble sueldo es necesario para comprar la mayoría de las viviendas, la toma de decisiones de las mujeres en el momento de compra de la vivienda tiene más importancia que nunca.

Los patrones de vida de la mujer en la nueva sociedad han cambiado: algunos están relacionados con la permanencia de su mayor compromiso con lo doméstico, otros con la crianza y con las tareas de cuidado, otros con su situación social y otros con las nuevas pautas de vida y trabajo.

Es importante reflexionar sobre las **diferencias entre la vida diaria** de la mayoría de las mujeres y la mayoría de los hombres, porque son los que van a determinar sus necesidades específicas en los usos del espacio.

- Las mujeres pasan más tiempo en los alrededores de la vivienda. En determinados tiempos de la vida o en determinadas circunstancias, el radio de acción de las mujeres que cuidan o que crían se restringe a la accesibilidad de las personas a su cuidado. En los periodos de crianza o cuidado, tiempos de protagonismo mayoritariamente femenino los paseos y tiempos de ocio se restringen a un radio que no sobrepasa los 200m.

- Las mujeres tienen menor accesibilidad individual o como responsables de familias con hijos, a la vivienda, en razón de su menor poder económico (salarios más bajos, menor proyección laboral).

- Las tareas domésticas siguen siendo su responsabilidad en el mejor de los casos o su tarea a cubrir con trabajo que se suma al trabajo fuera de casa, en los hogares que no comparten tareas. Los contratos de convivencia en otros términos sólo aparecen en un porcentaje limitado de hogares, compartiendo la responsabilidad de la casa y los hijos del mismo modo que se comparte el trabajo exterior.

Las viviendas tendrían que replantearse su espacio y funcionamiento. Las primeras críticas feministas sobre el espacio doméstico se centraban en aspectos higiénicos y de organización del trabajo y el espacio, para evitar esfuerzos innecesarios.

En estos momentos, las condiciones que debería reunir una vivienda tendrían que reflejar la estructura colaborativa de las familias en responsabilizarse del trabajo doméstico. Una cocina en la que sólo puede guisar una sola persona tendría que ser un concepto absolutamente contradictorio con las pautas de convivencia actuales.

La situación jerárquica de los miembros de la familia se ha sustituido por una democracia también en el hogar, en la que niños y mayores comparten derechos y responsabilidades en equidad. Estos valores que se intentan incluir en la enseñanza reglada, chocan con la jerarquía implícita de las distribuciones habituales en las viviendas que se construyen.

Por otra parte, coinciden dos tendencias: la de la casa vacía a lo largo del día, con todos sus habitantes trabajando o estudiando en otros lugares. Y también la progresiva extensión del teletrabajo, que ya no se plantea como un modelo unívoco de trabajo conectado desde un lugar remoto, sino como la posibilidad de alternar tiempos de estancia en el trabajo con tiempos alternativos de trabajo en el hogar o en cualquier otro ámbito conectado. Flexibilidad que puede ayudar a resolver el difícil aspecto de la conciliación del tiempo laboral y el tiempo familiar, por ejemplo en ocasión de cualquier emergencia.

¿Qué implican estos cambios con relación al diseño del espacio para habitar?.

Algunas ideas por donde ir avanzando.

1. La primera es que la vivienda no es únicamente el espacio en el que entramos con llave, a pesar del imaginario que durante años nos ha descrito la vivienda como el castillo aislado en el que somos poderosos.

La vivienda cotidiana necesita de los espacios de proximidad para poder ser. Tan importante como la calidad de la vivienda es el entorno para aquellos que tienen poca movilidad o poco tiempo. Hay que plantear las soluciones residenciales de forma más ambiciosa que la acumulación de espacios habitables iguales alineados o en bloque. Los urbanistas franceses hablan de la residencialización de los barrios franceses como solución a

los graves problemas sociales que se producen en las periferias francesas.

2. La segunda es que la vivienda debe permitir la convivencia y la co-responsabilidad de lo doméstico: los espacios de trabajo de la vivienda deben estar pensados para esta responsabilidad compartida. Las habitaciones deben reflejar la nueva democracia familiar y facilitar posibilidades de combinar las distintas actividades que componen la vida cotidiana de nuestra sociedad.

El mantenimiento y cuidado diario de la vivienda no pueden constituir una carga pesada para quienes viven en ella. Temas como el fácil acceso exterior a infraestructuras generales para facilitar su arreglo simplificarían la vida cotidiana de sus moradores. Los criterios de diseño deben relacionarse con la idea de que no hay ya una persona permanente a cargo de la vivienda, como antiguamente era el caso.

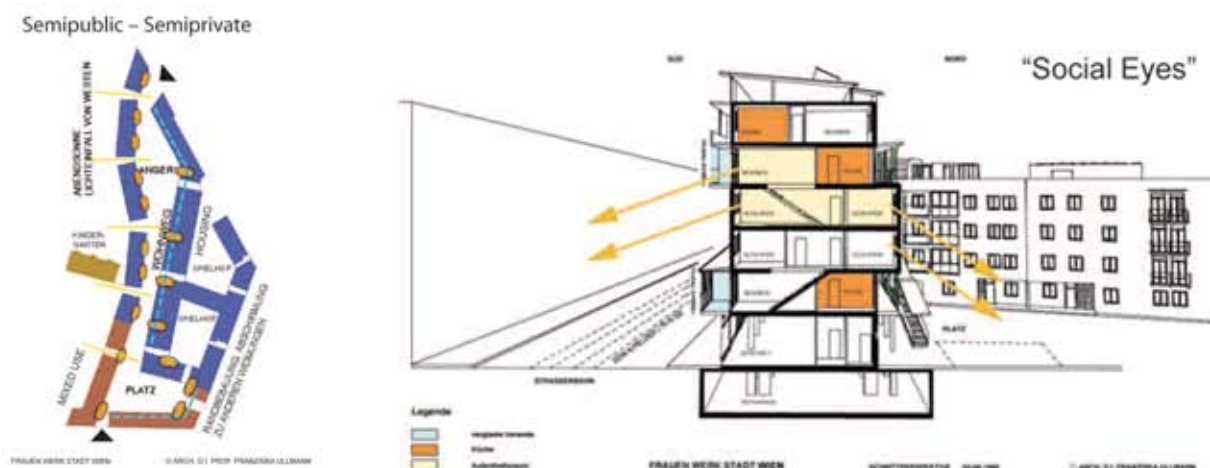
La telemática deberá ayudar a gestionar y organiza todo lo relacionado con la vivienda, del mismo modo que lo hace en el trabajo exterior. Pero de nada sirve poder encargar la compra por ordenador, si luego hay que estar esperando a la furgoneta de reparto para recogerla. Queda mucho por avanzar en el diseño de la vivienda y su entorno para que la sociedad de la información sea realmente útil.

En relación con estos planteamientos, algunas de las ideas concretas que se pueden añadir a la reflexión sobre el diseño y la conservación de la vivienda serían:

- Viviendas flexibles o fácil acceso a todo tipo de vivienda, que permita utilizar en cada momento de la vida o de la convivencia el espacio más adecuado.
- Variedad de tamaños, para abordar la diversidad de convivencias o vida en solitario de nuestra sociedad.
- Diseños pensados para facilitar la mayor autonomía posible de las personas dependientes: accesibilidad universal dentro y fuera de la vivienda.
- Habitaciones de calidad y características similares, sin jerarquías, que permitan diversidad de convivencias y un habitar en buenas condiciones

para todos los que conviven en el hogar.

- Evitar espacios de trabajo para una sola persona en viviendas pensadas para la convivencia de varias personas.
 - Espacios de almacenamiento dentro y fuera de la vivienda: soluciones como las aportadas por las cooperativas nórdicas con trasteros exteriores, zonas de servicios comunitarias, espacios cómodos para carritos y sillas de ruedas o buzones de distintos tipos para la recogida de la compra o los encargos, lugares para el reciclaje y gestión de residuos son elementos complementarios necesarios sobre todo en viviendas de menor tamaño.
 - Elementos de buena convivencia: construcción que evite conflictos entre vecinos por ruidos, humedades, etc.
 - Control exterior de la vivienda para el mantenimiento y emergencias.
 - Soluciones comunitarias de mantenimiento a mayor escala que los porteros tradicionales.
 - Viviendas seguras para niños o para mayores con problemas.
 - Transparencia y claridad en el diseño de los elementos de acceso y garajes. Uso de espejos, buena señalización y amplios campos de vista en todos los espacios comunes para evitar sensación de inseguridad.
 - Diseño de los espacios comunes para favorecer el encuentro y la convivencia: espacios para socializar, espacios de descanso interiores y exteriores, parques de bolsillo en la proximidad de las viviendas. Espacios para animales domésticos.
 - Equipamientos de proximidad: comercio de supervivencia, kiosco, transporte público.
 - Viviendas especiales para necesidades especiales: Personas con deficiencias o mayores dependientes deberían tener acceso a pisos tutelados o apoyados, que, sin salir de su entorno, les permitieran salir del dilema: casa propia o residencia, que es la única alternativa actual.
- Las experiencias desarrolladas en la ciudad de Viena dentro del proyecto Frauen Werk Stadt mediante la participación de equipos de mujeres arquitectas y urbanistas proponen diseños concretos que cumplen con estas premisas. Propuestas residenciales que ponen el énfasis en la calidad de los espacios comunitarios, con



viviendas que se abren a estos espacios amables. Al concurso convocado por la Unidad de Género para un desarrollo residencial sobre 2,3 hectáreas aportaron soluciones más de 400 equipos de arquitectas que diseñaron las 350 viviendas con prioridades bastante distintas de las habituales. La seguridad, los espacios complementarios o la relación vivienda-exterior son algunos de los planteamientos que dieron a Francisca Ullmann el proyecto ganador.

La exposición universal de arquitectura y urbanismo IBA Emscher Park planteó una experiencia similar en 1992 llamada Frauen Planen Wohnungen en un solar de la ciudad de Bergkamen. Las más de 80 propuestas recibidas planteaban soluciones similares a las premiadas en Viena, dando mucha importancia al espacio de proximidad y con diseños de tipologías de viviendas distribuidas equitativamente.

El taller Vivienda sin Género, planteado en la ETSAB en el marco de las jornadas Urbanisme i Genere, llegaba a conceptos para una sociedad del futuro propuestas similares. Partía de reconsiderar el concepto de vivienda que inconscientemente adoptamos como espacio del descanso, en la iconografía que ofrece el mercado como escenografía anecdótica, ornamental y escenográfica, espacio del descanso y de una vida sin obligaciones, reducto de descanso de trabajo exterior, remunerado y público. El habitar se reduce a comer, dormir y descansar, sin reconocer el trabajo ni las elecciones personales.

Se demanda a la 'casa sin género' una versatilidad asociada a la adaptabilidad a las diferentes fases vitales de las personas y que puedan acoger las relaciones entre formas de vida culturalmente diferentes:

- Espacios para la intimidad
- Usos no predeterminados
- Visibilidad: la cocina por ejemplo vinculada a otros espacios.
- División de las funciones del baño
- Aumento de las zonas de almacenamiento.

6.2. Necesidades cotidianas: servicios, equipamientos y espacio público

Si imaginamos por un momento escenas en las que aparecen niños, en las que se cuida a personas enfermas, en las que se hace trabajo de asistencia social a personas vulnerables o se acompaña a ancianos, la mayoría de las veces imaginaremos a mujeres haciéndose cargo de estas tareas.

Incluso en los puestos de contacto con el público, en los lugares en los que la mano izquierda es importante, son voces o presencias femeninas las que se hacen cargo (las cajeras de los supermercados o la información al público de las administraciones). Consideramos natural que sean las mujeres quienes estén a la escucha, al cuidado, disponibles, vigilantes y sensibles ante las necesidades de todos los que nos rodean y puedan necesitar nuestro apoyo.

Este papel de facilitadoras de la vida cotidiana,



de gestoras de emociones y salud de los alrededores se concreta en el espacio en un uso considerablemente más intenso de los equipamientos, de los servicios que la ciudad pone a disposición de los ciudadanos vulnerables o en situaciones especiales.

Es una situación casi universal la de las mujeres como responsables del cuidado y del equilibrio emocional de las familias y de la sociedad.

El estado del bienestar es el nombre que hemos dado al conjunto de equipamientos que ayudan en todas estas tareas feminizadas de hecho. Estado del bienestar que se pone en cuestión, se considera caro o excesivo en los últimos tiempos. Sin embargo, en los países nórdicos, se considera que el estado del bienestar es el mejor amigo de las mujeres. Si bien hay que reconocer las limitaciones de unas instituciones que no pueden cubrir todas las necesidades de la sociedad en una sociedad cada vez más individualista y menos solidaria.

En los países nórdicos, Suecia y Noruega ³², al tiempo que se avanzaba en la incorporación de la mujer al trabajo fuera del hogar, a la vida activa se replantearon como la vida cotidiana iba a cambiar y desarrollaron un Plan de Infraestructuras para la vida cotidiana que revisaba los planteamientos de equipamientos y servicios a la persona.

En Italia, bastantes años más tarde, la lucha de las mujeres, centrada en la reivindicación del tiempo, ha dado lugar a una Ley de Coordinación de Horarios, que intenta incidir en el acceso a estos servicios urbanos.

Algunos proyectos para definir la ciudad desde una perspectiva de género resitúan como responsabilidad de la sociedad todos estos temas. En otros tiempos y en otras sociedades, es toda la comunidad la que se hace cargo de niños, de gente con problemas o de los mayores. La autonomía de los niños africanos o de los abuelos en los pueblos no tiene comparación con la vida bajo vigilancia continua en nuestras ciudades y urbanizaciones. Un espacio público con condiciones de seguridad y habitabilidad facilita mucho las cosas.

Si repasamos la actividad de las redes y asociaciones de mujeres a lo largo del tiempo podemos percibir la constante lucha reivindicando equipamientos, servicios, desde los baños y bibliotecas de las mujeres solidarias con la inmigración de las ciudades industriales de principios del siglo XX hasta las mujeres vecinales del paisaje urbano incompleto de las periferias de nuestras ciudades malcrecidas para albergar a la inmigración en los años 60 y 70. Las escuelas y los centros de salud competían con las zonas de juego en la lista de las demandas para conseguir recualificar los barrios que constituyen buena parte de nuestras ciudades.

Ahora que conseguimos un grado aceptable de habitabilidad en la mayoría de las periferias, entramos en unos tiempos en que la extensión de modelos de ciudad dispersa: las casas unifamiliares o adosadas en las zonas más alejadas de la ciudad invitan a un nuevo modelo en el que los equipamientos se vuelven a situar fuera del continuo urbano, agrupados en macrocentros accesibles sólo en vehículo privado. En las urbanizaciones únicamente residenciales es difícil prever equipamientos, que requieren de una cierta densidad de uso para no disparar sus gastos. Incluso las zonas verdes desaparecen en un modelo en el que las parcelas individuales intentan suplir la necesidad de espacios comunes.

Desde el punto de vista de las mujeres, es fundamental que exista una red de espacios de apoyo a las responsabilidades comunitarias, que agrupa tanto los espacios de encuentro, de descanso o de estancia tan necesarios para diversas edades de la vida, como los equipamientos que ayudan al

³²Noruega se sitúa como primer país en el IDH de Naciones Unidas

cuidado. Por no hablar de los equipamientos clásicos del estado del bienestar: salud y educación asumidos por nuestra sociedad como servicios imprescindibles.

Una asignatura pendiente en nuestras ciudades se sitúa en los equipamientos de cuidado de la infancia y de la vejez. Las instalaciones para ancianos son netamente insuficientes, se sitúan fuera de las ciudades y con planteamientos demasiado drásticos. Faltan centros de día, soluciones intermedias y apoyo a los que permanecen en sus hogares, a pesar del esfuerzo realizado en los últimos años.

La segunda propuesta del proyecto vienés *Fraüen Werk Stadt* está enfocada a diseñar la vivienda asistida y explorar las diferentes posibilidades que, desde la administración pública se pueden ofrecer a las personas mayores en su progresiva pérdida de autonomía. Se trata de un proyecto residencial coordinado con las estructuras de apoyo comunitario y privado existentes en el barrio. La combinación de diversas tipologías adecuadas a las necesidades de varias edades combinadas con teleasistencia en el momento necesario, sirve de eje para el diseño de un modelo residencial para la convivencia Inter.-generaciones que aborda el reto del envejecimiento de nuestra sociedad europea.

En cuanto a los equipamientos de apoyo a la primera infancia, es uno de los temas en los que la sociedad no consigue atrapar al cambio producido. Mientras las mujeres jóvenes se incorporan al trabajo a marchas forzadas, el nivel de equipamiento que apoya el cuidado de los niños pequeños crece con cuentagotas. Afortunadamente, comienza a ser un tema protagonista de los programas electorales y declaraciones políticas, es decir comienza a estar en la agenda. Pero las infraestructuras existentes son tan insuficientes que el indicador 3 del Consejo de Estado europeo sobre escolarización de niños de 0 a 3 años, en los ejemplos más positivos no supera el 20% de los niños, a pesar del rápido crecimiento en los últimos tiempos. Cabe comparar el objetivo de calidad que en España se planteaba para 2006 por parte de la Red de Atención a la Infancia de

contar con un 20% de atención pública a los niños menores de 3 años en jornada completa con la situación actual en Dinamarca en que el 60% de los niños pequeños tienen plaza en servicios públicos.

La situación actual, basada en la sobrededicación de las abuelas sin trabajo remunerado, que han pasado de cuidar a los hijos a hacerlo con los nietos, no tiene futuro. Las próximas generaciones no podrán contar con apoyo familiar, al estar la mayoría de las abuelas ya insertas en el mercado laboral.

En tiempo de cambio, en el que la sociedad se enfrenta a retos multiculturales, es de destacar también la potencialidad de los espacios asociados a los equipamientos, donde la primera integración de los recién llegados se produce. Desde el diseño urbano, los espacios donde la gente pasa tiempo tendrían que ser mimados como verdaderos lugares de la convivencia. Las entradas de los colegios, los centros de salud, los parques públicos tienen un potencial importante como piezas urbanas que reaviven la convivencia.

Se presentan a continuación algunos ejemplos de iniciativas muy interesantes en este sentido.

Red Mothercentres

Ante la falta de soluciones colectivas o sociales para los tiempos de crianza, varias iniciativas se han puesto en marcha desde la base. Una de las más reconocidas es la creación de 'Centros para madres', locales vecinales de encuentro y apoyo mutuo creados en Alemania y que, con bastante rapidez, se han extendido por Europa del Este y otros 15 países, entre los que se encuentran realidades tan distintas como la de Filipinas o la de Kenia. Actualmente hay más de 750 MCs funcionando en los que las madres juntan fuerzas para abordar los problemas de su vida cotidiana, mejorar la situación de su familia y su vecindario, intercambiarse servicios y conocimientos y participar en la gobernanza local. Sus resultados, galardonados por el premio Dubai de Buenas Prácticas de Naciones Unidas, se cifran en la reconstrucción de las relaciones sociales y familiares en comunidades afectadas por los súbitos cambios políticos

y la modernización social, las consecuencias de la guerra, la pobreza y el SIDA o la inmigración.

Mujeres Vecinales: La Red de Mujeres del Zaidin

Otros ejemplos de iniciativas para el reequipamiento y la creación de lugares donde los servicios comunitarios sean posibles los encontramos en numerosas trayectorias vecinales: La experiencia de la Red de Mujeres de Zaidín en Granada, en su constante lucha por la mejora de un barrio, se replica en muchas otras experiencias en la mayoría de las ciudades. Las mujeres de este barrio granadino han conseguido a través de años de lucha que se prolongan desde los años 70 reivindicaciones que van desde la urbanización de las calles a la construcción de una plaza, desde la lucha para que se instalase una biblioteca en su barrio, para que se abriera un centro de salud, para conseguir una casa de la cultura o un conservatorio de música. Estas mujeres han conseguido una clara mejora de su entorno empleando métodos imaginativos y pacíficos como adecentar y limpiar un solar y llenarlo de libros y sillas para explicar a las instituciones municipales lo necesario que era para que sus hijos estudiaran que hubiera una biblioteca en ese descampado.

Similares trayectorias se puede rastrear en otras asociaciones vecinales o de mujeres en toda la geografía española. Desafortunadamente, hay poco tiempo para documentar y difundir estas experiencias que, a menudo se pierden en el olvido.

El Plan Territorial de Coordinación de Horarios en Italia

Como consecuencia del debate creado por el movimiento feminista sobre el uso de los tiempos en la ciudad, en Italia se ha conseguido aprobar una ley que pretende reconocer los derechos de ciudadanía de mujeres y hombres, reorganizando y coordinando los tiempos de funcionamiento de la ciudad y la promoción del tiempo para fines de solidaridad social.

Este ambicioso objetivo se traduce en la realización en las ciudades de los Planes Territoriales de Coordinación de los Horarios. La nueva ley prevé financiación para abordar este replanteamiento de la vida urbana desde un concepto de ciudad de

igualdad de oportunidades para toda la ciudadanía.



6.3. Accesibilidad y movilidad

A la escala de nuestras ciudades y urbanizaciones, el modelo de movilidad determina si la mayoría de la población, y en concreto las personas mayores y gran parte de las mujeres pueden acceder o no al empleo, a los servicios, a los equipamientos, a comprar e incluso si pueden realizar la vida cultural y social que tienen a su alcance. Nuestro planteamiento de vida no tiene nada que ver con el apego permanente al lugar de nacimiento, que era común hace unas generaciones. Actualmente, el desplazamiento es uno de los vectores fundamentales de nuestra vida cotidiana.

Optar por un modelo de movilidad basada en el uso del coche o hacerlo en un modelo que se centre en el acceso a través del transporte público presenta unas características muy diferentes para toda la ciudadanía, y en especial para las mujeres y los grupos de personas que por su edad o circunstancias, no tienen posibilidad de conducir un vehículo. Diseñar estructuras que permitan el acceso andando a la mayoría de los servicios cotidianos implica que se puede llevar una vida muy diferente a la que propician estructuras urbanas en las que caminar o andar en bicicleta es prácticamente imposible.

Las ciudades clásicas se basaban en desplazamientos mayoritarios a pie o en transporte público, combinados con algunos privilegiados minoritarios que utilizaban coches privados, que fueron

evolucionando a lo largo del tiempo. Los modelos que desarrollamos en el siglo XX tienen el planteamiento contrario: parece que todo desplazamiento ha de hacerse a costa de quemar combustible, por todo aquel que pueda permitírselo y se considera totalmente residual el hecho de que parte de la población no tenga o pueda usar un coche para desplazarse. Hasta hace poco tiempo, los planes urbanísticos se planteaban en primer término resolver las infraestructuras viarias para el tráfico, y subsidiariamente el resto de infraestructuras peatonales o de transporte público.

Este planteamiento es profundamente injusto con la mayoría de la población. Y da lugar a problemas demasiado conocidos por todos para extenderse en su descripción: congestión y contaminación se extienden no ya por el centro de nuestras ciudades sino por cualquiera de nuestras zonas urbanas. El coche ocupa abusivamente el espacio público que debería ser el corazón de la actividad urbana. Dedicamos a la conducción buena parte de nuestra vida: en el caso de las mujeres y de los hombres responsables con las tareas familiares, a las múltiples tareas diarias se suma la de hacer de chófer de los niños y mayores, ya que el acceso a determinados servicios está planteado básicamente en coche. El estilo de vida basado en el coche no sólo es caro y margina a las capas con menos recursos de la sociedad, sino que es cronófago, consume tiempo y energía para todas las clases sociales. La dependencia universal del coche socialmente aísla y margina a muchos grupos sociales. Por no entrar en las consecuencias globales de un modelo de movilidad basado en el consumo de combustible derivado del petróleo, que no es eterno y colabora a uno de nuestros mayores problemas globales, el cambio climático.

El nuevo urbanismo se ha replanteado estas premisas inviables, recuperando un planteamiento que enlaza con la ciudad clásica. Es necesario crear una 'ciudad de distancias cortas', en la que empleo, servicios y demás posibilidades de vida urbana, sean accesibles a pie o en bicicleta. Muchas ciudades europeas usan este medio de transporte cotidianamente, aunque en España

sea aún considerada aún por la mayoría de la población la bicicleta como un instrumento sólo deportivo. En estos últimos años ciudades como Barcelona, San Sebastián, Vitoria, Córdoba o Sevilla van incorporando la bicicleta como modo de desplazamiento habitual, ofreciendo itinerarios seguros y aparcamientos frecuentes para hacer posible su uso cotidiano.

Esta ciudad accesible se combina con una buena red de transporte público y colectivo que cubra las distancias largas: intermodalidad entre modos de transporte, combinando varios modos de forma que cada uno de ellos se use de la manera más inteligente.

Reducir las necesidades de transporte motorizado se basa en dos planteamientos complementarios: facilidades para desplazarse de otro modo y un diseño adecuado de la ciudad de forma que la adecuada mezcla de usos haga posible reducir los desplazamientos obligados o innecesarios. El planeamiento, con su distribución de usos en el espacio determina que una ciudad de la proximidad sea posible: los servicios y equipamientos deben estar distribuidos de forma equilibrada en el territorio y situados en puntos accesibles por transporte público. La mezcla de usos y actividades y una densidad adecuada es la otra condición necesaria para empezar a abordar una accesibilidad fácil a temas como el empleo o la educación. El urbanismo de los polígonos, con piezas de la ciudad segregadas por usos, en las que el trabajo, la compra o la vuelta a casa implican enormes itinerarios se sitúa en las antípodas de este planteamiento. Las decisiones del planeamiento son importantes a la hora de determinar las posibilidades de acceso de la mayoría de la población. Atendiendo a este problema, la Comisión Europea viene desarrollando una línea de trabajo de Usos del Suelo y Transporte Urbano (LUTR) para avanzar en soluciones que integren las nuevas políticas de movilidad sostenible y los ejes de la planificación urbanística de manera que otras formas de vida más sostenibles sean posibles.

Si no fuera tan común, debería chocarnos que piezas urbanas, a las que se tienen que despla-

zar cada día gran cantidad de personas, no estén servidas por transporte público. Imaginar un hospital, un gran centro de trabajo o una universidad situadas lejos de una estación de transporte se aleja del sentido común y garantiza congestión y disfuncionalidad.

Dar la posibilidad de acceder a todo lo urbano sin tener que utilizar el coche supondría un gran avance en el urbanismo con perspectiva de género: las mujeres, en su conjunto, tienen menos acceso al coche. Con sueldos más bajos, es difícil abordar los gastos que supone un vehículo privado. En el caso del coche familiar, hay una costumbre afianzada de acaparar el vehículo común para los desplazamientos al trabajo del hombre. Además, la cadena de actividades que normalmente es responsabilidad de la mujer no encaja bien con los desplazamientos en coche; aparcar sucesivamente en tres o cuatro puntos para realizar compras o servicios conlleva un plus de tiempo excesivo para la realización de tareas cotidianas. Una de las causas de la atracción de los macro centros comerciales, responsables de la desaparición de la vida urbana en nuestro entorno, es la facilidad de aparcamiento en un punto desde el que se realizan las actividades de avituallamiento, compras, ocio o incluso servicios de salud que se deseen. Pero esto es a costa del mayor uso de las mujeres de las redes de transporte público dan fe estadística todas las encuestas: las mujeres, solas o acompañadas, constituyen la inmensa mayoría de los usuarios del transporte colectivo, compartiendo con los jóvenes los autobuses y metro. Este es un fenómeno que se repite de forma casi universal. Por tanto, uno de los temas que se debería considerar es el hecho de que la participación de las mujeres es fundamental en el diseño de todas las redes de transporte público. Máxime cuando, hasta el momento, la ingeniería de transporte es un ámbito de trabajo mayoritariamente masculino, y los objetivos principales de la planificación del transporte estaban asociados a los desplazamientos masivos (masculinos) al trabajo o al transporte de mercancías

La falta de participación de las personas usuarias en los sistemas de transporte impide que muchas de sus necesidades sean consideradas

a la hora de planificar. Reconocer las necesidades específicas de las mujeres actuales, asociadas a su mayor responsabilidad social en temas importantes como la crianza, el mantenimiento de los hogares o el cuidado, es un primer paso necesario para que un nuevo marco de oportunidades económicas y sociales sea creado en nuestra sociedad. Considerar que los patrones de desplazamiento de hombres y mujeres actualmente no son iguales, en función de la vida más compleja y cargada de responsabilidades de las mujeres en este momento de transición, ayudaría a diseñar un sistema de transporte más equitativo.

El transporte es asimismo uno de los espacios en los que es necesario vigilar y cuidar las características de los espacios, para que ofrezcan seguridad a sus usuarios. El trabajo actual de las mujeres, con mucho peso de los servicios y, en concreto, de actividades como la limpieza o el comercio, con horarios muy tempranos o prolongados, hace que las mujeres trabajadoras se desplacen a horas tempranas o tardías. Garantizar que los espacios del transporte no sean causa de sensación de inseguridad en desplazamientos obligados es otra de las asignaturas pendientes.

Por tanto el urbanismo y la gestión de la movilidad desde la perspectiva de género deberían recoger los siguientes **objetivos**:

- Garantizar un buen sistema de transporte público, que combine los modos más adecuados desde un diseño intermodal, que facilite la combinación de las diferentes maneras de desplazamiento de la forma más cómoda y eficiente.
- Diseñar la ciudad y sus partes de forma que desplazarse a pie o en bicicleta, las formas de moverse más ecológicas y saludables, sea fácil y cubra la mayor parte de las necesidades cotidianas.
- Avanzar en un urbanismo que consiga la mezcla de usos y el planteamiento equilibrado de los equipamientos, para hacer posible la proximidad en el uso de la ciudad.
- Situar en el entorno de las estaciones las actividades de mayor intensidad en uso por

parte de la gente.

- Participar en el diseño de las redes de transporte desde la ciudadanía, integrando entre sus objetivos temas como la seguridad o la accesibilidad universal.
- Reconocer las necesidades desconocidas de transporte o desplazamiento de los grupos menos considerados: falta de transporte público adecuado en determinadas zonas, itinerarios peatonales residuales sin condiciones para el paseo con carritos o sillas de ruedas, accesibilidad universal de personas mayores o con discapacidad,
- Crear alternativas de desplazamiento, evitando el uso obligado del coche para la mayoría de las actividades de la vida diaria. Que sea posible trabajar, comprar o divertirse en el entorno próximo, sin perjuicio de que estén accesibles ofertas más lejanas a ser posible accesibles mediante transporte público o vehículo privado, en su uso más eficiente.
- Soluciones para el vehículo privado, en los usos en que puede ser eficiente: aparcamientos disuasorios a la entrada de la ciudad, acceso de recogida, car pooling,...

Como ejemplo de **planteamientos alternativos**, que pueden servir de ejemplo a las nuevas estrategias:

- Participación de las asociaciones de mujeres en el Plan de Transporte Comarcal de Pamplona.
- Alternativas de transporte público en pedanías o urbanizaciones: sistemas de 'bus a la carta' o 'parada entre paradas'.
- Estrategia para peatones y bicicletas en San Sebastián y Barcelona.
- Paseos llamados del colesterol, itinerarios diseñados para el paseo diario de las personas en su ejercicio cotidiano.
- Iniciativas de calmado de tráfico y peatonalizaciones en muchas ciudades medias y en los centros históricos de las grandes ciudades españolas.

6.4. Trabajo remunerado y no remunerado.

Todos somos conscientes de que se ha producido un cambio estructural profundo en nuestra socie-

dad en las últimas décadas: la tradicional división de roles entre hombres y mujeres se ha puesto totalmente en cuestión, como consecuencia de la presión de los movimientos feministas y progresistas, en lo que se ha dado en llamar la 'revolución silenciosa de las mujeres'. Se ha conseguido la legitimación de la igualdad, aunque queda mucho por avanzar hacia la construcción de la equiparación de derechos y oportunidades. Las aspiraciones de la mitad de la sociedad aún siguen lastradas por inercias culturales que atribuyen prácticamente en exclusiva las responsabilidades de lo doméstico o de los cuidados a los sectores vulnerables de la sociedad a las personas del sexo femenino.

El pensador Ivan Illich llama a esta ingente tarea atribuida a las mujeres el 'trabajo fantasma' o el trabajo-sombra de la sociedad. Trabajo que actualmente la mayoría de las mujeres deben compaginar en solitario con el esfuerzo de abrirse paso en el espacio público o en el mundo laboral convencional. Este trabajo fantasma se caracteriza por ser imprescindible para la existencia de nuestra sociedad y continuo a lo largo de toda la vida. También se define por el insuficiente reconocimiento social, económico o incluso personal que la sociedad le atribuye. Representa un esfuerzo enorme muy poco valorado socialmente.

Las responsabilidades sociales de las mujeres en los campos de trabajo doméstico y de cuidado, lo que llamamos trabajos de reproducción frente al trabajo de producción se suman a la salida masiva de las mujeres al trabajo remunerado fuera del hogar. Las mujeres siempre han trabajado dentro y fuera de casa. Pero es importante hacer visible la cantidad de trabajo no pagado ni reconocido que todavía recae sobre los hombros de las mujeres.

La independencia económica de las mujeres es un factor fundamental de integración social y de acceso a otras posibilidades como la vivienda, la educación, el transporte, las ayudas para cuidar a los niños o dependientes, los viajes o el ocio.

Las políticas urbanas y el planeamiento tienen un gran impacto en la localización y el tipo de emple-

os que se generan en una ciudad. Los planes urbanísticos tienen siempre como objetivo la creación de empleo y el desarrollo económico local. En este aspecto como en otros, los objetivos cuantitativos deberían completarse con estudios más concretos sobre qué calidad de empleo se está creando y su impacto en los patrones de vida para hombres y mujeres, de modo que la calidad de empleo genere oportunidades reales para las mujeres de esa localidad.

Crear empleo para mujeres en riesgo de pobreza, o mujeres discapacitadas es un ejemplo límite de lo que estamos hablando.

De cara a los planes urbanísticos, es indispensable que se integren en todas las zonas de nuevo desarrollo infraestructuras para el empleo, que permitan buscar soluciones para conciliar la vida personal, familiar y laboral. Como ejemplo de buenas prácticas en este sentido:

- Operaciones de rehabilitación urbana con especial atención a la rehabilitación económica de zonas degradadas o periféricas. Por ejemplo, mediante creación de estructuras comerciales apoyadas
- Prever un plan de dinamización económica de las nuevas áreas a desarrollar para conseguir que la diversidad de usos y la posibilidad de crear empleos de proximidad sea un objetivo a cumplir en el desarrollo urbanístico.
- Asegurar que los grandes focos de empleo que atraen a muchos trabajadores se sitúen en zonas urbanas, no suburbanas, y con buena accesibilidad en modos no motorizados y transporte público.

6.5. Seguridad y convivencialidad. Vivir la ciudad sin miedo

La sensación de inseguridad es un factor que debilita o llega a impedir la presencia de las mujeres en la calle. No es objeto de este documento hablar de la violencia que se produce dentro del propio hogar o en el trabajo, que tendría un efecto sobre las mujeres aún más demoledor. Y que tiene más impacto real: estadísticamente, el hogar es más peligroso que la calle.

La percepción de inseguridad en la ciudad y las agresiones en el espacio público es algo que sufren cotidianamente una gran mayoría de mujeres en sus recorridos diarios dentro de su ciudad. Y son muchas las mujeres que, por miedo, evitan ciertos lugares a ciertas horas, como si tuvieran vedado el acceso a determinadas zonas de su entorno.

En muchas ciudades, se han comenzado a dibujar mapas de los puntos negros o zonas peligrosas de la ciudad: A veces desde la perspectiva del visitante o del turista, a veces desde el punto de vista de los niños y en otros casos desde la visión de las mujeres.

Entre los casos a destacar, tenemos la experiencia de la ciudad de San Sebastián, donde el Foro Las Mujeres y La Ciudad ha trabajado en buscar alternativas a espacios que producen sensación de miedo como el pasadizo de Eguía, mujeres vecinales de Bilbao que lucharon por alternativas a la pasarela del Arenal. En Vigo, la experiencia de 'Mujeres a la Calle' retomó las iniciativas de las feministas de los años 70 reivindicando la noche como espacio para la mujer.

Destacamos el proyecto del 'Mapa de la Ciudad Prohibida' de Basauri que se cita como caso en esta misma publicación. En este caso, se confió a los grupos de chicas muy jóvenes de esta ciudad industrial la definición de los lugares que les producían inseguridad. A través de su diagnóstico se realizó un primer mapa, que incluía desde pasos subterráneos mal diseñados a accesos a espacios para hacer deporte o itinerarios peatonales que comunican el centro con los barrios. Los puntos negros fueron analizados en visitas nocturnas colectivas, de cara a proponer soluciones, y las posibles mejoras se discutieron en amplios debates en los institutos con sus compañeros de edad, en un interesante proceso de sensibilización sobre el tema de la violencia y la inseguridad. El Mapa fue presentado a la ciudad y a sus responsables políticos por el grupo de adolescentes que lo había elaborado, consiguiendo el compromiso municipal de dar solución en los próximos años a los espacios urbanos detectados como problemas.

Lo cierto es que la mayoría de las mujeres no suelen utilizar la violencia como clave de su comportamiento social, por diversas causas y que, en ambientes violentos, las mujeres tenemos mucho que perder.

Por el contrario, crear espacios seguros en los que la forma de relación entre la gente impida o dificulte los asaltos o situaciones violentas es un excelente caldo de cultivo para que mujeres, niños, ancianos o personas no violentas en general usen y disfruten la ciudad con tranquilidad.

Cuando las mujeres tienen voz y parte en el diseño de la ciudad, siempre surge una preocupación especial por conseguir una ciudad en la que el sentimiento de seguridad sea uno de los factores importantes en la definición de calidad. En el planeamiento convencional, la creación de espacios seguros no suele ser uno de los valores explícitamente incorporados como base del diseño.

Uno de los planteamientos más lúcidos para abordar el tema de la seguridad dentro de la ciudad se explica en el libro de referencia del planeamiento comunitario 'La vida y muerte de las grandes ciudades' de Jane Jacobs. Explica esta pensadora del urbanismo:

'Lo primero que se ha de comprender, y bien, es que la paz pública -la paz en las calles y en las aceras- de las ciudades no tiene por qué ser garantizada de manera esencial por la policía, por muy necesaria que ésta sea en otros aspectos. Esa paz ha de garantizarla principalmente una densa y casi inconsciente red de controles y reflejos de voluntariedad y buena disposición inscrita en el ánimo de las personas y alimentada constantemente por ellas mismas. En algunas áreas urbanas el mantenimiento de la ley y el orden en las aceras corre enteramente por cuenta de la policía y guardias especiales. Estos lugares son auténticas junglas. Ningún contingente de policía puede llevar una pizca de civilización allí donde se ha quebrado la estructura de base que la hace posible en sus formas más elementales y normales.'

Frente a enfoques en los que la seguridad se

garantiza mediante la delegación de la seguridad a personas mercenarias: más policía, más guardias de seguridad, espacios exclusivos protegidos por policía, barrios o pseudo-centros urbanos a los que sólo tienen acceso los residentes o los compradores, confiar en el control social de la propia comunidad a través de la vida vibrante en la calle es una mejor opción. Las soluciones tecnológicas como cámaras de vigilancia permanente o alarmas disponibles pueden evitar los delitos más graves por prevención, pero no cambian el carácter de un lugar. Más bien colaboran a crear un clima de inquietud y peligro permanente.

Por tanto, las medidas a incorporar al proceso de diseño y mejora urbana estarían enfocadas a conseguir dos objetivos:

- 1) Incorporar la seguridad en el espacio público y comunitario, en equipamientos y transporte como uno de los objetivos irrenunciables en cualquier proceso de planeamiento.
- 2) Recurrir a las mujeres, niños y niñas y mayores como grupos de ciudadanos más sensibles a este tema como agentes urbanos preferentes a la hora de diagnosticar, enfocar proyectos o proponer iniciativas en este aspecto de la realidad urbana.

Las soluciones en profundidad a los problemas de seguridad en la ciudad están asociadas a la creación de espacios con vida a lo largo del día, controlables por los propios vecinos, no acaparados por la circulación, bien señalizados y de clara lectura. Por tanto, la ciudad que dibujan estas condiciones es una ciudad con mezcla de usos, diversidad de gentes, favorable al peatón y a la convivencia, que puede tener como ejemplo inspirador el dinamismo y la vitalidad de muchos de los centros históricos con comercio, viviendas y actividades de todo tipo, de nuestras ciudades. El trabajo de grupos de mujeres en Canadá a lo largo de estos años, a partir de la lucha de muchas activistas contra las agresiones sexuales en la calle desde los años 70, ha dado fruto en la definición de un método de trabajo contrastado en numerosos proyectos urbanos. La metodología METRAC es un instrumento muy útil y bien

planteado para abordar los planteamientos de la seguridad de los espacios urbanos.

Ideas para incorporar al planeamiento:

a) Hacer un chequeo de los espacios de la ciudad, valorando su calidad en términos de seguridad o inseguridad. Lo más coherente es contar con las redes de mujeres u otras organizaciones de grupos muy sensibles a este tema, para discutir con ellos, tanto el diagnóstico como las soluciones.

b) Diseñar un Plan de Mejora de la Seguridad Urbana: actuaciones inmediatas sobre los puntos negros, planes a medio plazo de revitalización de zonas grises o en peligro de desertización,....

c) Plantear el modelo urbano para los nuevos desarrollos de modo que todos los espacios estén diseñados de forma que se consiga una sensación de seguridad.

Incorporación de la seguridad a los objetivos, medidas...pliegos de condiciones de cada proyecto en desarrollo del PGOU.

d) Prever mecanismos de control de la calidad urbana para reforzar estos aspectos una vez construidos los nuevos barrios o puestos en marcha los planes de mejora y renovación urbana.

Comités de seguimiento del plan, grupos de mujeres a cargo de la evaluación del plan en su puesta en marcha, indicadores de realización de objetivos del planeamiento....

7

BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS

7.1. Bibliografía

7.2. Recursos en la WEB

7.3. Mujer y Habitat: Documentos internacionales de referencia

7.4. Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad

7.5. Diez pasos hacia la igualdad

7.1. Bibliografía

- Appleyard, Donald [1981] **Livable Streets**. Berkeley. University of California Press. Berkeley.
- Bofill Levi, Anna, Rosa Maria Dumenjó Martí i Isabel Segura Soriano [1988]: **Las Mujeres y la ciudad manual de recomendaciones para una concepción del entorno habitado desde el punto de vista del género**. Barcelona. Fundació Maria Aurelia Capmany.
- Borja, Jordi [2003]: **La ciudad conquistada**. Madrid. Alianza Editorial.
- Cevedio, Mónica [2003]: **Arquitectura y género: espacio público**. Barcelona. Icaria.
- Choay, Françoise [1970]: **Urbanismo. Utopías y realidades**. Barcelona. Editorial Lumen.
- Durán, María Ángeles [1998]: **Conocimiento, afecto y uso. La Ciudad Compartida [S.I.]**: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España.
- Durán, María Ángeles [2006]: **La Cuenta Satélite del trabajo no remunerado en la Comunidad de Madrid**. Consejería de Empleo y Mujer. Comunidad de Madrid.
- Greed, Clara [2000]: **Introducing Planning**. Londres, Athlone Press.
- Hayden, Dolores [1984]: **Redisining the American dream: A history of feminist design for American houses**. Nueva York. W.W. Norton.
- Hernández Pezzi, Carlos [1998]: **El Género de la arquitectura. La Ciudad Compartida**. Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España [etc.].
- Illich, Iván [2000]: **El género vernáculo**. Planeta
- Jacobs, Jane [1973]: **Muerte y vida en las grandes ciudades**. Madrid. Península.
- Justo A., Vega P. y Velázquez I. [2003]: **Urbanismo, vivienda y medio ambiente desde la perspectiva de género**. Vitoria-Gasteiz. Emakunde.
- MacDowell, Linda. [2009]: **Género, identidad y lugar**. Madrid: Ediciones Cátedra. Universidad de Valencia.
- Sanchez Madariaga, I. [2004]: **Urbanismo con perspectiva de género**. Unidad de Igualdad y Género. Junta de Andalucía.
- Sanchez Madariaga, I., Bruquetas, M. y Ruiz-Sánchez, J. [2004]: **Ciudades para las personas: Género y Urbanismo: estado de la cuestión**. Col. Estudios. Instituto de la Mujer, Madrid.
- Tobío, Constanza y Denche, Concha [1995]: **El espacio según género ¿un uso diferencial?** Universidad Carlos III de Madrid.
- Valle, Teresa del. [1997]: **Andamios para una nueva ciudad: lecturas desde la antropología**. Madrid: Cátedra: Instituto de la Mujer, València: Universitat de València.
- Booth, C [coord.](1998): **La Vida de las mujeres en las ciudades: la ciudad, un espacio para el cambio**. Madrid. Narcea,

7.2. Recursos en la WEB

- Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad:**
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n7/acarta.html>
- Colectivo de Mujeres Urbanistas:**
<http://nodo50.org/mujeresurbanistas>
- Ciudades para un futuro más sostenible:**
<http://habitat.aq.upm.es>
- Mujer y ciudad. Una visión de género sobre la vida cotidiana en la ciudad**
 Biblioteca de Ciudades para un Futuro más Sostenible. Boletín nº 7. Octubre de 1998.
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n7/lista.html>



Urbanismo y género: una visión necesaria 2005

<http://www.urbanismeigenere.net/>

Generourban-Género y Urbanismo

<http://www.generourban.org/>

La mujer construye:

<http://www.lamujerconstruye.org>

Red Internacional de Mujeres y ciudades:

<http://femmesetvilles.org>

Eurofem:

<http://www.eurofem.net/>

Fundació Maria Aurèlia Capmany:

<http://www.fmac.org/index.htm>

The Metropolis Observed. Ideas that matter:

http://www.metropolismag.com/html/content_0498/ap98idea.htm

Red Mujer y Habitat de América Latina:

<http://www.redmujer.org.ar>

Women in Urban Governance - World Habitat Day 2000:

<http://www.unchs.org>

OECD: Conferencia Women in the City (1994):

http://www1.oecd.org/subject/gender_mainstreaming/

United Nations Development Fund for Women:

<http://www.unifem.org>

UR BAL red 12_ Diputación de Barcelona:

<http://www.diba.es/urbal12/>

The International Archive of Women in Architecture (IAWA):

<http://spec.lib.vt.edu/IAWA/>

7.3. Mujer y Habitat: Documentos internacionales de referencia

Todos los grandes eventos internacionales relacionados con la ciudad y el hábitat, que se han desarrollado en las últimas décadas, recogen la necesidad de incorporar la perspectiva de las mujeres a los planes y programas urbanísticos.

La **Declaración del Foro Mundial Habitat de Vancouver de 1976**, reconoce la necesidad de crear condiciones para la plena integración de las mujeres y de los jóvenes en las actividades políticas, económicas y sociales, particularmente en el planeamiento y de la realización de los proyectos de asentamientos humanos y actividades relacionadas con ellos, sobre la base de la igualdad de derechos, con el fin de conseguir una utilización plena y eficiente de los recursos humanos disponibles, teniendo en mente que las mujeres constituyen la mitad de la población mundial.

En 1979 se promulga la **Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer**, a la que España se adhiere en 1983.

La **Carta de Río (1992)**, que define el proceso de Agenda 21 hace explícito en su artículo 28 el objetivo de que mujeres y jóvenes queden representados en la toma de decisiones, la planificación y la implementación de los procesos.

La **Estrategia Global para el Cobijo del 2000 (1993)** recoge los progresos hechos desde Vancouver en la sensibilización hacia las consideraciones de género y su potencial para contribuir al desarrollo ambientalmente sostenible.

La Declaración de la Conferencia de Naciones Unidas de Viena sobre Derechos Humanos (1993) recomienda a las instituciones responsables del Plan de Acción la inclusión del estatus de las mujeres y el estado de sus derechos en sus deliberaciones y análisis, haciendo uso de los datos segregados por sexos. Esta recomendación se viene haciendo efectiva desde 1993 por la Comisión de Derechos Humanos de Naciones Unidas.

La Conferencia sobre Población y Desarrollo de El Cairo de 1994 dedica el capítulo 4º de sus conclusiones a la igualdad y equidad de género, y al empoderamiento o acceso al poder de las mujeres, haciendo explícito que se debe conseguir su participación activa y plena en la vida civil, cultural, económica y social en todos los niveles y la erradicación de todas las formas de discriminación basadas en el sexo.

La Cumbre Mundial para el Desarrollo Social de Copenhague de 1995 reconoce que el desarrollo social y económico no puede conseguirse sin la plena participación de las mujeres, y que la igualdad y la equidad entre hombres y mujeres es una prioridad para la comunidad internacional y como tal debe situarse en el centro del desarrollo social y económico.

La Cumbre de las Ciudades, Habitat II, celebrada en **1996 en Estambul**, recoge en su Declaración final el papel de primer orden que la mujer debe desempeñar en el logro de asentamientos humanos sostenibles. Reconoce la persistente y creciente carga de la pobreza para las mujeres y la discriminación en razón del género, como obstáculos para la mujer cuando trata de obtener una vivienda adecuada y de participar plenamente en la adopción de decisiones relativas a los asentamientos humanos sostenibles. Por tanto considera la emancipación de la mujer y su participación plena y en condiciones de igualdad en la vida política, social y económica como condición indispensable para lograr la sostenibilidad de los asentamientos humanos.

En el entorno europeo, el **Marco de Actuación para un Desarrollo Urbano Sostenible** que determina las políticas urbanas comunitarias desde

1998, considera como uno de sus objetivos principales fomentar la igualdad y la integración social.

Las políticas de Igualdad de Oportunidades se han desarrollado en la Unión Europea, mediante varias Directivas y Resoluciones del Consejo, a partir de un primer principio de Igualdad de trato y derechos para hombres y mujeres, centrado en la igualdad de retribución en el trabajo y condiciones laborales que se incluyó en el **Tratado de Roma (1957)**

El compromiso con la igualdad de oportunidades para hombre y mujeres se configura como uno de los principios rectores de la actividad comunitaria en el **Tratado de Amsterdam (1997)**. En la Comunicación "**Hacia una estrategia marco comunitaria sobre la igualdad entre hombres y mujeres (2000-2005)**", la Comisión define una estrategia marco para dar contenido a esta prioridad política en la realidad social europea.

Como ejemplo, los Fondos Estructurales se han comprometido decididamente desde 1993 a favor de la igualdad de oportunidades, lo cual se manifiesta claramente en el Reglamento que constituye la base del trabajo a realizar en el periodo de programación 2000-2006. El principio de igualdad de oportunidades se convierte en un principio transversal que ha de impregnar todas las intervenciones que se cofinancian con Fondos Estructurales y que afecta a todas las Instituciones, organismos y agentes sociales, que pretendan transformar el sistema social actual en una sociedad más igualitaria.

7.4. Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad

La "**Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad (1994-95)**" es una Declaración elaborada por algunos grupos de investigación en urbanismo que pretende concebir una nueva filosofía en el planeamiento urbano, contribuyendo a un debate democrático real que tenga en cuenta la necesidades y las diferentes expectativas de la ciudadanía, tanto de las mujeres como de los hombres. Los esfuerzos por revitalizar las ciudades deben converger para crear nuevas prioridades políticas

y económicas que apunten hacia el aumento de la armonía social. La cuestión del momento es recrear espacios y crear lazos sociales que aumenten la igualdad de oportunidades para las mujeres y los hombres en la vida rural y urbana. La Carta se ha constituido en un documento de referencia que ha servido para dinamizar un movimiento en toda Europa, realizando las funciones de red de intercambio y comunicación de mensajes comunes entre las personas interesadas en este tema. Sus planteamientos siguen vigentes después de 10 años de difusión.

Los 12 Puntos de la Declaración

1. Las mujeres en la ciudad y la ciudadanía activa

Se debe lograr una ciudadanía activa a través de la consideración cuidadosa de la influencia de la situación de la vivienda por un lado, y por otro, de cómo trabajan las autoridades y los mecanismos políticos y económicos en la ciudad, eliminando las limitaciones al acceso completo de las mujeres a la vida en la ciudad..

2. Las mujeres en la ciudad y la toma de decisiones e igualdad en la democracia

Las mujeres deben participar en todo momento a todos los niveles de los procesos de toma de decisiones relacionados con el planeamiento, el espacio urbano, la vivienda, el transporte y la calidad ambiental.

3. Las mujeres en la ciudad y la igualdad de oportunidades

Se debe promover la igualdad de oportunidades en la educación y la investigación, en los lugares de trabajo y en todas las profesiones relacionadas con el planeamiento urbano y regional, con el espacio urbano, la vivienda, la movilidad y la seguridad en las ciudades.

4. Las mujeres en la ciudad y la participación

Se deben establecer procesos de participación equitativos para las mujeres que favorezcan renovadas redes de solidaridad.

5. Las mujeres en la ciudad y la vida diaria

La vida diaria vista a través de los ojos de las mujeres debe llegar a ser un tema político.

6. Las mujeres en la ciudad y el desarrollo sostenible

Las mujeres deben estar completamente implicadas en las políticas para el mantenimiento del

equilibrio ecológico de nuestro planeta.

7. Las mujeres en la ciudad y seguridad y movilidad

Cada mujer, y particularmente las mujeres discriminadas y aisladas, deben tener un fácil acceso al transporte público para circular libremente y participar plenamente en la vida económica, social y cultural de la ciudad.

8. Las mujeres en la ciudad y el derecho al hábitat y la vivienda

Las mujeres tienen derecho a una vivienda y un hábitat adecuados.

9. Las mujeres en la ciudad y los temas de género

Promover la educación relacionada con el género y una nueva filosofía democrática.

>> Los temas de género en la ciudad deben ser reconocidos como la fuente para renovada cultura compartida y deben participar en el establecimiento de una nueva filosofía de planificación de la ciudad y el campo.

10. Las mujeres en la ciudad, la educación y la aplicación práctica a nivel local.

Los temas de género en las ciudades deben ser enseñados en las escuelas, las Escuelas de Arquitectura y Planeamiento urbano y en las universidades.

Se necesita urgentemente una aplicación práctica en las ciudades si se desea que tengan lugar cambios.

11. Las mujeres en la ciudad y el papel de los medios de comunicación y la transmisión de la experiencia.

Los medios de comunicación deben establecer la difusión de mensajes que contrarresten los estereotipos y muestren a las mujeres en papeles que reflejen su propio desarrollo y emancipación.

12. Las mujeres en la ciudad y las redes de acción

El intercambio de información a través de una red europea promocionará la carta y la puesta en práctica de sus 12 puntos.

7.5. Diez pasos hacia la igualdad

Este texto corresponde a la formulación del camino hacia una ciudad más igualitaria elaborado por asociaciones de mujeres pertenecientes al Consejo de las Mujeres del municipio de Madrid,

con la asesoría técnica de Gea21. Es un paso más en la idea de tener un mapa claro para ir avanzando en la aplicación de una perspectiva de género al urbanismo, en este caso fruto de un proceso participativo de las asociaciones de mujeres y vecinales.

HACER CIUDAD, CONSTRUIR IGUALDAD: Diez pasos para hacer de Madrid una ciudad más igualitaria. Consejo de las Mujeres del Municipio de Madrid.

Antes de emprender el camino...

Saber de dónde partimos

Las mujeres y los hombres tenemos distintas formas de vivir y de percibir nuestra ciudad. El menor poder social, económico y político de las mujeres y la división tradicional de roles se manifiesta en las distintas formas de utilizar los espacios y los servicios. Las pautas de movilidad, el uso de los equipamientos, la capacidad de adquisición de vivienda o la percepción de peligro en las calles, varían según se trate de mujeres o de hombres.

Es un paso previo conocer y reconocer estas diferencias y carencias para poder realizar políticas que mitiguen las desigualdades. No hablamos de planificar o diseñar Madrid para las mujeres separadamente; lo que se busca es un cambio de actitudes para incorporar una nueva manera de mirar y de intervenir en el espacio urbano. Hará falta desagregar todos los datos municipales por sexos y realizar estudios específicos con perspectiva de género que visibilicen esta realidad.

Contar con las mujeres

Tradicionalmente las mujeres hemos permanecido al margen del diseño y no se ha contado con nuestras opiniones en el proceso de ir creando ciudad. La participación de las mujeres no sólo es un derecho irrenunciable como ciudadanas, sino que nuestra aportación es necesaria para conseguir la diversidad de opiniones y puntos de vista que se precisan en la construcción de una ciudad plural. Es importante fomentar y reforzar los canales de participación ciudadana y, a su vez, promover el interés y la participación activa de las asociaciones y los grupos de mujeres en el diseño y organización de Madrid.

Primer paso: Crear espacios de calidad para las actividades que tradicionalmente realizan las mujeres.

Dar visibilidad al trabajo no remunerado, realizado tradicionalmente por mujeres, es una tarea imprescindible para facilitararlo, reconocerlo, valorarlo y compartirlo. Al hablar de ciudad, debe resituarse a las mujeres en posición de centralidad, no sólo por ser mayoría numérica sino por todo el saber acumulado que les otorga el uso intensivo que realizan de los servicios y equipamientos urbanos.

- Dotar de calidad y accesibilidad a los equipamientos y servicios de uso cotidiano.
- Concebir y regular el comercio de proximidad como equipamiento básico.
- Valorar las labores de acompañamiento creando espacios de espera agradables y cómodos en parques y equipamientos.
- Regular el acceso de carritos de la compra y de bebés a los transportes públicos, garantizando las oportunas medidas de seguridad.

Segundo paso: Promover la autonomía y el derecho a Madrid de los grupos de población más vulnerables

Las personas con discapacidad, mayores e infancia se topan con un espacio inaccesible y peligroso que recorta drásticamente su autonomía y su libertad de movimientos y que genera indeseadas dependencias.

- Promover itinerarios peatonales para el acceso a todos los equipamientos urbanos: colegios, institutos, centros de salud, centros de día, polideportivos, etc.
- Eliminar las barreras arquitectónicas en la calle y en todos los edificios privados y públicos
- Construir una red de carriles-bici para mejorar la autonomía de menores y jóvenes en su acceso al colegio y a otros servicios de la ciudad.
- Construir espacios públicos de calidad para favorecer el encuentro, la socialización y las relaciones intergeneracionales.

Tercer paso: Garantizar servicios de apoyo para las personas dependientes

La vida cotidiana de las personas dependientes y de quienes se ocupan de ellas, fundamentalmente mujeres, no puede seguir siendo una carrera de

obstáculos. La ciudad debe asumir un mayor compromiso en las tareas de atención y cuidado de estos colectivos generando toda una serie de infraestructuras y servicios de apoyo y facilitando sus trámites.

- Escuelas infantiles públicas de 0 a 3 años
- Centros de día y residencias públicas para mayores dentro de su entorno urbano
- Ludotecas públicas
- Espacios y servicios públicos para jóvenes

Cuarto paso: *Hacer de Madrid, una ciudad conciliadora donde sea posible compaginar el trabajo remunerado, la vida familiar y el tiempo propio.*

- Se debe planificar la ciudad teniendo en cuenta la complejidad y diversidad de necesidades de mujeres y hombres, en las distintas edades y etapas vitales, y no organizar toda la vida urbana exclusivamente en torno a las exigencias del trabajo remunerado.
- Poner límites al modelo de ciudad en expansión.
- Evitar la zonificación y los polígonos monofuncionales.
- Reducir el protagonismo de la movilidad motorizada en la planificación urbana, favoreciendo los desplazamientos peatonales
- Plantear los barrios como las células básicas de la ciudad.
- Garantizar en los barrios la mezcla de usos y de servicios básicos.
- Intensificar las zonas verdes y de esparcimiento.

Quinto paso: *Favorecer la emancipación de las personas jóvenes.*

Todos los jóvenes, y especialmente las mujeres, tienen enormes dificultades para encontrar vivienda a un precio acorde a sus precarios e inseguros ingresos y, por lo tanto, poder emanciparse, siendo las familias de origen el colchón que amortigua este grave problema colectivo.

- Promover el alquiler del parque privado de viviendas a través de políticas fiscales.
- Impulsar la vivienda pública de alquiler.
- Elevar los porcentajes de vivienda de protección oficial.
- Crear nuevas tipologías de vivienda -estudios o apartamentos con servicios comunitarios - que

permitan el primer salto hacia la emancipación.

Sexto paso: *Crear una ciudad segura.*

Es importante incorporar en el diseño urbano el concepto de seguridad, vinculándolo a la vitalidad urbana y al control social, teniendo en cuenta que las mujeres por el hecho de ser mujeres pueden sufrir una violencia específica que las hace doblemente vulnerables.

- Evitar la privatización y profesionalización de la seguridad, o su restricción al uso de dispositivos y vigilancia policial.
- Favorecer la mezcla de usos para que haya siempre vida y control social en las calles.
- Eliminar los "puntos negros" de Madrid, aquellos lugares cuyas condiciones de diseño los hacen especialmente desagradables e inseguros (pasadizos, túneles, paradas de autobuses desprotegidas, etc.)
- Garantizar la seguridad en los transportes públicos
- Cuidar la iluminación, hasta ahora muy centrada en el tráfico rodado.

Séptimo paso: *Permitir una vida cotidiana saludable.*

La salud está vinculada a las condiciones del espacio inmediato, a la calidad del aire, a la ausencia de ruido y a la posibilidad de hacer ejercicio en las actividades y desplazamientos cotidianos.

- Crear las condiciones para que en todo Madrid y no sólo en espacios privilegiados, resulte sencillo y agradable caminar, correr, jugar o pedalear.
- Reducir la contaminación acústica y atmosférica limitando el uso del automóvil privado.
- Valorar, proteger y cuidar los espacios verdes y especialmente al arbolado que es el elemento esencial de oxigenación, verdor, sombra y color de Madrid.

Octavo paso: *Crear una ciudad a escala humana, que apueste por los bienes colectivos frente a la privatización de servicios y espacios.*

Se debe cuidar el diseño de los espacios próximos, atendiendo especialmente a su capacidad de favorecer la convivencia y la integración social. La tendencia hacia la privatización del espacio y de los servicios públicos va en detrimento de la equidad

social y de la igualdad.

- Garantizar una oferta pública de calidad y de proximidad para los servicios básicos: educación, sanidad, deporte, ocio y cultura.
- Frenar la ocupación de los lugares públicos por negocios o actividades privadas, así como por aparcamientos, que suponen otra forma de privatización del espacio común.
- Favorecer que todas las necesidades básicas se puedan resolver en el propio barrio.
- Diseñar los espacios públicos poniendo el énfasis en su uso práctico y en la habitabilidad, no únicamente en la estética arquitectónica.
- Cuidar el diseño y la localización del mobiliario urbano -bancos, mesas, fuentes de agua potable- para promover su uso y favorecer el encuentro.

Noveno paso: *Una ciudad que favorezca nuevas formas de convivencia*

La vivienda actual está diseñada para una familia tradicional donde se produce una segregación sexual de espacios y tareas. La política de vivienda debe dar respuesta a los nuevos papeles de mujeres y hombres y a las nuevas formas de habitar y convivir. Se debe prestar especial atención al incremento de familias monoparentales y a la tendencia al envejecimiento de la población, con una fuerte presencia de personas mayores viviendo solas.

Flexibilizar las tipologías de vivienda e incorporar el concepto de "vivienda con servicios comunitarios" para dar respuesta a los cambios sociales y a las nuevas formas de convivencia.

Crear vivienda pública para situaciones de emer-

gencia, como mujeres con problemas de violencia de género o personas inmigrantes en las primeras etapas de integración.

Décimo paso: *Construir Madrid con mirada de mujer*

Es necesario reconocer la importancia de que las mujeres, como ciudadanas y como principal colectivo usuario, participen plenamente y sean corresponsables en la planificación, desarrollo y sostenibilidad de la ciudad. Es imprescindible visibilizar y nombrar la aportación que han realizado las mujeres al bienestar colectivo a lo largo de la historia.

- Potenciar el reconocimiento, por parte de las Administraciones Públicas, de la representatividad de los órganos específicos de mujeres, como el Consejo de las Mujeres del Municipio de Madrid.
- Reforzar los canales de participación y promover el interés y la participación activa de las Asociaciones y Grupos de Mujeres en los temas de la ciudad
- Sensibilizar a las personas con responsabilidades técnicas y políticas para hacer posible el trabajo conjunto.
- Dotar a todos los Distritos de Madrid de la Casa de la Mujer, con la participación activa de las asociaciones y grupos de mujeres del mismo.
- Poner nombres de mujeres a plazas, calles, centros culturales, teatros y otros espacios de representación social.
- Crear la Biblioteca de Mujeres, una iniciativa de las asociaciones feministas, que no ha prosperado por el desinterés de las Administraciones.
- Crear la Concejalía de la Mujer.



