

4

# URBANISMO con Perspectiva de Género



u Unidad de igualdad y género G





**URBANISMO**  
**con Perspectiva**  
**de Género**



URBANISMO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

**EDITA**

**INSTITUTO ANDALUZ DE LA MUJER**



INSTITUTO ANDALUZ DE LA MUJER  
CONSEJERÍA PARA LA IGUALDAD Y BIENESTAR SOCIAL  
CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA



Elaborado por Likadi

Autora:  
Inés Sánchez de Madariaga

Ilustraciones:  
Beatriz Fernández Águeda  
Carolina Jiménez Santos

Maquetación:  
BPS aldiseño S.L.L.

Imprime:  
Escandón Impresores

ISBN: 847921-101-6  
Depósito legal:



# URBANISMO con Perspectiva de Género





## ÍNDICE

<b>PRESENTACIÓN</b>	7
<b>0. INTRODUCCIÓN</b>	8
<b>1. ¿POR QUÉ ES IMPORTANTE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL URBANISMO?</b>	12
<b>2. EL IMPACTO DIFERENCIAL DE LA PLANIFICACIÓN CONVENCIONAL ENTRE MUJERES Y HOMBRES</b>	23
2.1. <i>El contenido sustantivo (o temas sectoriales) del urbanismo</i>	28
2.2. <i>El proceso de planificación</i>	53
<b>3. PAUTAS PARA INTEGRAR LA DIMENSIÓN DE GÉNERO EN EL URBANISMO</b>	64
3.1. <i>Las infraestructuras para la vida cotidiana</i>	64
3.2. <i>Recomendaciones: cuestiones sustantivas</i>	69
3.3. <i>Recomendaciones: cuestiones relativas al proceso</i>	79
<b>4. ALGUNAS RECOMENDACIONES EN DETALLE</b>	85
4.1. <i>Criterios de diseño para la unidad residencial</i>	85
4.2. <i>Principios de ordenación urbana para una ciudad segura</i>	88
<b>5. CASOS PRÁCTICOS</b>	92
5.1. <i>¿Qué hacer a escala regional? El ejemplo de Berna</i>	92
5.2. <i>¿Qué evitar a escala intermedia? Espacios monofuncionales y segregados en el territorio</i>	94
<b>6. BIBLIOGRAFÍA</b>	96

URBANISMO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO



## PRESENTACIÓN

*El Mainstreaming de Género y la Igualdad de Oportunidades entre hombres y mujeres ha pasado a ser una de las prioridades de la agenda europea. Muchos son los hechos que han puesto de manifiesto una mayor sensibilidad pero sin duda uno de ellos ha sido la importancia que se ha concedido a la integración de la perspectiva de género en la programación de los Fondos Estructurales 2000-2006, al establecer que las acciones cofinanciadas por los Fondos deberán tener en cuenta la dimensión de género.*

*Esta inclusión, significa, un cambio de modelo en las políticas de Igualdad de Oportunidades, con la asunción de un doble enfoque de actuación y de gestión; que conjuga la integración de la perspectiva de género en las políticas generales con las medidas específicas destinadas a mujeres.*

*El Instituto Andaluz de la Mujer, como organismo que impulsa las políticas de Igualdad de Oportunidades en Andalucía y la Consejería de Economía y Hacienda, a través de la Dirección General de Fondos Europeos con la creación de la Unidad de Igualdad y Género, han querido dotar a la Administración, de una estructura de apoyo estable, para iniciar y consolidar el proceso de implantación del Mainstreaming de Género en Andalucía.*

*Ésta supone una primera experiencia para aportar a los equipos gestores de las políticas públicas los conocimientos y las herramientas para favorecer la integración de la dimensión de género en sus decisiones y actividades, dando así una respuesta eficaz a las recomendaciones de la Comunidad Europea.*

*En este contexto se enmarca el material que se presenta a continuación. Se trata de un material de apoyo dirigido a los equipos técnicos y que complementa a los ya editados por la Unidad de Igualdad y Género y enfocado, como los anteriores, a integrar la perspectiva de género, en este caso en el planeamiento urbanístico, para avanzar hacia una Administración Pública más igualitaria.*

A. Soledad Ruiz Seguí

Directora del Instituto Andaluz de la Mujer

## INTRODUCCIÓN

El urbanismo es una actividad que tiene como objetivo la intervención sobre la realidad urbana para orientar su transformación. Los objetivos precisos de esa intervención y los instrumentos utilizados para su puesta en práctica han sido muy variados históricamente. Por ejemplo, durante la década de 1950-60 el urbanismo europeo se centró en cubrir objetivos espaciales relacionados con la eficiencia del sistema industrial y con la satisfacción de ciertos mínimos vitales para la población: en promover el desarrollo económico, a través de la construcción de las infraestructuras e instalaciones necesarias para la actividad industrial, y en satisfacer unas necesidades de vivienda acuciantes derivadas de unas condiciones ínfimas de alojamiento para la mayoría, en contextos de gran crecimiento de la población urbana. Se trataba de un urbanismo expansivo, de crecimiento sobre nuevos terrenos, con poca consideración hacia el medioambiente y que daba una respuesta fundamentalmente cuantitativa a las necesidades sociales de vivienda y equipamiento.

Hoy en día los principales problemas del urbanismo son otros: controlar un crecimiento disperso que consume recursos naturales escasos, genera polución y tiene grandes costes económicos de mantenimiento y extensión de sus infraestructuras; promover la calidad de vida, respondiendo a nuevas necesidades sociales de poblaciones diversas (por género, edad, etnia, etc.) y en rápida transformación (envejecimiento, inmigración, nuevas estructuras familiares, nuevas formas de exclusión); facilitar la creación de las infraestructuras espaciales necesarias para sustituir las antiguas bases económicas industriales por nuevas actividades productivas, dando prioridad a la reurbanización de los espacios urbanos obsoletos frente a la ocupación de nuevos territorios; potenciar la participación de la ciudadanía para acercar la administración a las necesidades de las personas y fortalecer los procesos democráticos.

Así el objetivo central del urbanismo actual se presenta en términos de *sostenibilidad*, entendida ésta como un equilibrio entre objetivos de eficiencia económica, equidad o justicia social, y conservación o protección del medioambiente.

En esa ecuación, se trataría de reequilibrar las tendencias imbuidas en los procesos de crecimiento urbano, en los que tiende a predominar el factor económico, en favor de los objetivos sociales y medioambientales, que tienden a ser relegados frente a la fuerza de los procesos económicos. Sin embargo, así como en los últimos años se ha avanzado relativamente en la cuestión del medioambiente en España y en Europa, aunque de manera desigual y con altibajos, en parte bajo el impulso de la Comisión Europea, en parte por la creciente sensibilización de la opinión pública,



la dimensión social de la sostenibilidad ha recibido hasta ahora una atención relativamente menor en los medios profesionales españoles, quizás porque las nuevas divisiones que definen la desigualdad social son menos familiares que las tradicionales de clase, traducidas en nivel económico o nivel de renta. Estas nuevas divisiones –género, etnia, edad—se suman con, y a menudo refuerzan a las divisiones tradicionales de clase o nivel económico.

La noción de *sostenibilidad* aparece estrechamente vinculada a la noción de *calidad de vida*, que también reúne aspectos económicos, sociales y ambientales. La calidad de vida se refiere al bienestar de las personas, es decir, al grado en que las personas o grupos que componen una población pueden satisfacer sus necesidades y aspiraciones. Es un concepto que se puede considerar de modo subjetivo, si lo examinamos a través de las propias percepciones de la población sobre su propio bienestar, pero también se puede medir a través de indicadores. En la calidad de vida confluyen aspectos como la renta, la salud, la educación, el alojamiento, las condiciones de trabajo, la seguridad, el ocio, la estética del entorno, el uso del tiempo, las condiciones ambientales, etc., factores todos ellos que tienen una dimensión espacial.

Por su parte, la *participación* aparece como una exigencia frente a dos factores cada vez más relevantes, uno de orden político y otro de orden técnico: la insuficiencia y limitaciones de la democracia representativa, y las limitaciones del conocimiento técnico-profesional, incluyendo el reconocimiento de que la técnica no es neutra en cuestiones de valores. En sociedades complejas como la actual, mientras las administraciones públicas toman miles de decisiones todos los días que afectan a la vida de las personas, las posibilidades que éstas tienen para influir en esas decisiones se limitan a las consultas electorales. Las administraciones deciden según objetivos políticos y a menudo según criterios técnicos definidos por personas que desempeñan su actividad de acuerdo con una cultura profesional que es a su vez una construcción social, reflejo de formas de vida y maneras de entender el mundo que no incluyen necesariamente las visiones y prioridades de toda la sociedad. Por ello establecer mecanismos de participación ciudadana es fundamental si se quiere contrarrestar la creciente desafección de la población ante las instituciones democráticas y si se quiere responder mejor a sus aspiraciones y deseos, en especial a los de aquellas personas que tienen menos voz en los procesos de toma de decisiones.

Los objetivos de la *calidad de vida*, el *desarrollo sostenible*, la *participación ciudadana* y la *promoción de la igualdad entre mujeres y hombres*, *grupos desfavorecidos* y *excluidos* aparecen repetidamente en los textos legales y en las memorias justificativas de los planes de urbanismo. Sin embargo, con frecuencia aparecen más como una declaración retórica de intenciones que como un objetivo traducido en acciones, planes, programas y proyectos concretos.

En algunos casos, incluso, aparecen en abierta contradicción con los resultados esperables, por conocidos, de las disposiciones concretas de tales textos, como es el caso de ciertas legislaciones liberalizadoras que convierten cualquier terreno en potencialmente urbanizable, impidiendo con ello cualquier conservación juiciosa del medio ambiente o una distribución razonable y equitativa de infraestructuras y equipamientos en el territorio.

En una sociedad dada, la calidad de vida no es la misma para todos: distintos grupos sociales, sea por su nivel de renta, edad, sexo, raza, o lugar de residencia (el campo frente a la ciudad), tienen distintas necesidades y distintas posibilidades de acceso a los recursos y a los bienes sociales, ambientales y económicos que posibilitan el bienestar personal. No todas las personas tienen la misma voz en los procesos de toma de decisiones ni la misma capacidad de hacer ver y valorar sus necesidades. Por ello, hablar de calidad de vida para todas las personas exige primero conocer las necesidades y aspiraciones diferenciales de la población según el género, la edad, la etnia y el nivel de renta; en segundo lugar, exige definir las políticas adecuadas para generar una distribución más equitativa de bienes y recursos; y, por último, diseñar las herramientas o instrumentos que permitan poner en práctica esas políticas.

La experiencia proveniente de una visión del *urbanismo desde el punto de vista del género* es una de las vías que puede contribuir a dotar de contenido específico a la noción de calidad de vida, a trasladar el concepto de sostenibilidad desde el ámbito del lenguaje político al ámbito de la instrumentación técnica propia del urbanismo, y a introducir en los procesos de toma de decisiones voces hasta ahora poco escuchadas: las de las mujeres.

El género es una categoría sociológica que se refiere al conjunto de atributos socio-culturales construidos históricamente que son asignados a las personas a partir de su sexo. Es un concepto que permite poner de manifiesto las relaciones desiguales entre mujeres y hombres, entendidos no como seres biológicos, sino como sujetos sociales.



En el trío eficiencia, equidad y medioambiente, la visión desde el género responde básicamente a los objetivos del segundo grupo, los de tipo social, pues incide directamente en cuestiones de igualdad, cohesión social, provisión de servicios, seguridad, inclusión/exclusión. Pero también responde a objetivos de eficiencia económica, apoyando la plena incorporación, al ámbito laboral, de los recursos humanos que representan las mujeres; facilitando que las mujeres puedan tener la descendencia que desean, contribuyendo así a reducir el actual envejecimiento (insostenible) de la población española; y contribuyendo a incorporar a la actividad productiva un gran número de trabajos que ahora no forman parte del sector productivo de un país.

Por último, parece evidente la existencia de coincidencias con los objetivos de tipo ambiental en la medida en que, como veremos, el modelo de ciudad que mejor satisfaría las necesidades de género es al mismo tiempo el modelo más sostenible en términos ambientales.

## 1. ¿POR QUÉ ES IMPORTANTE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL URBANISMO?

La práctica urbanística consiste en tomar decisiones sobre la localización de las actividades en el espacio, sobre la forma del espacio público, del espacio privado y de los edificios, sobre las características de los sistemas de transporte. El urbanismo influye directamente en el acceso que las personas y los grupos sociales tienen a lugares de empleo, equipamientos y servicios; en la comodidad de uso de éstos, y en la necesidad de transporte para acceder a ellos. Sin embargo estas posibilidades de acceso y por tanto las oportunidades vitales no son iguales.

Las mujeres y los hombres tienen distintas necesidades y aspiraciones en el espacio urbano y distintas posibilidades de acceder a los bienes y recursos de la ciudad. La principal razón de este hecho universal es una consecuencia de la llamada *división sexual del trabajo*, de los papeles diferentes que ambos realizan en la esfera privada y en la esfera pública, en el ámbito del trabajo reproductivo no remunerado, y en el ámbito del trabajo productivo por cuya realización se percibe una compensación económica.

12

Básicamente, la división sexual del trabajo significa que mientras las mujeres se hacen cargo del trabajo doméstico no remunerado, los hombres se ocupan del trabajo remunerado en la esfera pública. Pero esta afirmación general debe ser matizada desde una perspectiva histórica y transcultural. Más que una separación estricta entre esferas, lo que ha habido es una esfera separada, la de la reproducción, de la que los hombres apenas se han ocupado. Mientras las mujeres han trabajado casi siempre en el ámbito propiamente económico, los hombres raramente se han hecho cargo de las tareas reproductivas.

De hecho, una división sexual estricta del trabajo sólo se ha dado históricamente, para un número significativo de la población, en un período y lugar concreto y para un grupo social determinado: en las sociedades desarrolladas industriales y para las mujeres de las clases medias. La reclusión al ámbito doméstico de las mujeres de clase media que se generaliza tras la Revolución Industrial es una situación excepcional histórica y geográficamente. A lo largo del siglo XX las mujeres de clases populares han trabajado para complementar los ingresos de sus maridos. En períodos anteriores, las mujeres de clase media llevaban la contabilidad del negocio familiar y participaban en las labores de producción artesana o agrícola. El incremento de la participación femenina en el trabajo remunerado que tiene lugar en occidente desde la segunda guerra mundial debe ser por tanto entendido en el contexto de esta perspectiva histórica.



## 1.1. LAS MUJERES DESEMPEÑAN UNA DOBLE CARGA DE TRABAJO

El rasgo característico de la división sexual del trabajo sería más bien el hecho de que los hombres sólo trabajan en la esfera pública y prácticamente no asumen tareas en el ámbito privado, mientras las mujeres se hacen cargo de las tareas en la esfera reproductiva, y además con frecuencia trabajan también a cambio de un salario en el ámbito laboral. Esta es la situación actual en los países desarrollados para la mayor parte de la población. En los países nórdicos las mujeres tienen ya una tasa de participación en el mercado laboral cercana a la de los hombres. En España, aunque todavía tenemos, junto con Italia, la tasa de participación más baja de Europa, la población activa femenina crece rápidamente y podemos esperar alcanzar en pocos años el objetivo del 60% recientemente establecido en Lisboa por la Unión Europea.

Resultado de esta situación es la llamada *doble carga de trabajo* que realizan las mujeres dentro y fuera del hogar. Con el incremento de la participación femenina en la fuerza laboral, y hasta ahora sin una entrada paralela o simétrica de los hombres en el ámbito del trabajo reproductivo, ni tampoco una creación de infraestructuras y servicios urbanos que contribuyan a reducir la carga del trabajo doméstico, cada vez son más las que sufren esta doble carga.

La Comisión Europea ha reconocido que la realización de las tareas de la vida cotidiana supone un gran obstáculo para la incorporación de las mujeres al mercado laboral en condiciones de igualdad con los hombres. También ha reconocido que la realización de esas tareas se ve afectada por la estructura de las ciudades contemporáneas. Dado que la igualdad de oportunidades en el empleo es un derecho establecido en el Tratado de Amsterdam, las actuales directrices comunitarias en materia de igualdad de género incluyen, entre los objetivos relacionados con la conciliación de vida laboral y vida familiar, aspectos referentes a los servicios urbanos que puedan facilitar el desempeño de esas tareas, como por ejemplo el transporte. Es decir, la Comisión Europea ha establecido el vínculo fundamental entre igualdad en la esfera pública, las limitaciones a esa igualdad que impone el trabajo en la esfera doméstica, y la posibilidad de reducir esas limitaciones a través de un espacio urbano que facilite la realización del trabajo reproductivo.



## 1.2. EL TRABAJO NO REMUNERADO ES INVISIBLE PERO TIENE LUGAR EN LA CIUDAD

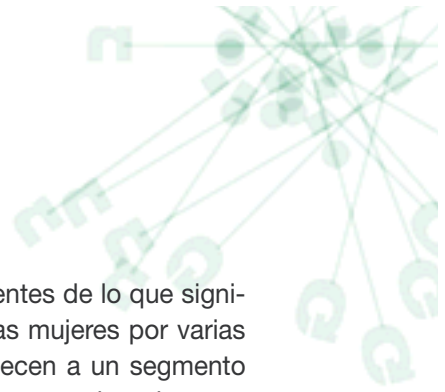
Con todo, a pesar de este reconocimiento por parte de la Comisión Europea, la escasa valoración que se sigue dando al trabajo asociado a la reproducción continúa siendo una de las causas principales de que las personas que trabajan en el campo del urbanismo, independientemente de su sexo, no sean conscientes de cuáles son las necesidades específicas de las mujeres en las ciudades. Sin embargo, el trabajo vinculado a la reproducción social que realizan las mujeres es un trabajo imprescindible para el funcionamiento de la sociedad, que en muchas de sus facetas es un trabajo cualificado, de gran responsabilidad, y que tiene unas demandas espaciales y urbanas específicas.

Algunos especialistas como Manuel Castells hace ya tiempo que han llamado la atención hacia la importancia del trabajo no remunerado de las mujeres como elemento indispensable para el funcionamiento de la vida urbana. En el libro de 1978 *City, class and power* Castells afirma que si las mujeres dejaran de llevarlo a cabo, si dejaran de asegurar las condiciones materiales, psicológicas y emocionales que permiten la reproducción de la mano de obra, cuidando a las personas mayores y a las personas menores acompañándolas en sus desplazamientos en la ciudad, ofreciendo apoyo emocional, cuidando de la alimentación y el vestido de la familia, y del orden y limpieza de las casas, la estructura urbana, social y económica que conocemos no podría funcionar como tal.

Esta carga y las limitaciones que impone al desarrollo de otras actividades laborales o de ocio, al desarrollo personal en general de las mujeres, y a su independencia económica, no suele ser explícitamente reconocida por los hombres, porque forma parte de la vida cotidiana de muy pocos. Tampoco es reconocida por algunas mujeres, porque forma parte de la realidad aceptada de sus vidas cotidianas, que se da por sentada, está interiorizada y no se cuestiona.

Reconocer que esta situación es una situación construida socialmente y no un estado natural de las cosas supone dar la vuelta a concepciones del mundo inconscientes que normalmente no nos planteamos racionalmente, implica un vuelco en formas aceptadas de entender la realidad incluso para aquellas personas perjudicadas por esa realidad. Ahí radica precisamente la gran dificultad cuando se tratan temas de género: para la mayoría supone cuestionar creencias firmemente arraigadas de las que ni siquiera son conscientes. La distinción orteguiana entre ideas y creencias, las primeras más fáciles de modificar que las segundas, es claramente relevante en estos asuntos.





En particular, las mujeres profesionales son raramente conscientes de lo que significan estas tareas en la vida cotidiana de la mayor parte de las mujeres por varias razones: en primer lugar, porque siendo profesionales pertenecen a un segmento privilegiado, pueden permitirse no tener que realizar ellas mismas muchas de estas tareas, al disponer de los recursos necesarios para contratar a otras mujeres de un nivel económico inferior; en segundo lugar, porque su ingreso en la profesión implica lo que se denomina una “aculturación”, es decir, la asimilación de las formas de ver el mundo construidas en la profesión, que no incluye la visión de la mujer que sólo es ama de casa, o de la mujer trabajadora no profesional, que son la mayoría; por último, porque dado el escaso número de mujeres en profesiones técnicas como el urbanismo, las pocas que consiguen atravesar el *techo de cristal* (muchas veces mujeres sin responsabilidades familiares), tienden a pensar que lo han conseguido por méritos exclusivamente personales y que si ellas han podido conseguirlo sin ayuda, las demás también deberían poder hacerlo.

El trabajo vinculado a la reproducción es un trabajo real que tiene lugar en el espacio urbano, que exige un esfuerzo físico y emocional considerable y que es garantía de la calidad de la vida cotidiana y de la reproducción de las personas que trabajan por un sueldo. Es un trabajo sin horario y sin vacaciones, que no puede ser ocultado ni despreciado y que merece ser reconocido en todo su valor, incluido el económico. La invisibilidad y escasa valoración del trabajo reproductivo, hasta hoy mayoritariamente femenino, impide a las personas que trabajan en el campo profesional del urbanismo ver las necesidades específicas de las mujeres en la ciudad.

### 1.3. ¿A QUÉ LLAMAMOS LUGARES DE TRABAJO?

Para la mayor parte de las personas es difícil pensar, a simple vista, en qué consisten las necesidades diferenciales de hombres y mujeres en el espacio urbano porque éstas son consecuencia de un trabajo que no se ve, que hasta ahora prácticamente sólo realizan ellas, que no se valora, y que muchas veces ni siquiera es considerado como un trabajo.

Sin embargo, como toda actividad humana, es un trabajo que tiene lugar en el tiempo y en el espacio, que hoy en día para la mayoría es el espacio urbano, y que según estén organizadas las ciudades se podrá llevar a cabo con mayor o menor dificultad. El lugar de trabajo por excelencia de las mujeres ha sido la vivienda, donde hay que limpiar, cocinar, ordenar, lavar, planchar y cuidar. El espacio de la



vivienda y su entorno inmediato han constituido la esfera privada de las mujeres; hasta hace poco, el espacio público les estaba vedado si no iban acompañadas. Mientras para los hombres la vivienda es un lugar de descanso donde se pueden refugiar después de un día de duro trabajo, para las mujeres la vivienda es un lugar de trabajo del cual no tienen donde refugiarse.

Sin embargo, la vida cotidiana contemporánea es cada vez más complicada y requiere realizar muchas tareas fuera del hogar. El trabajo que las mujeres contemporáneas hacen para el mantenimiento de la vida cotidiana de sus familias no se realiza sólo en el espacio interior de las viviendas, sino también en los lugares donde se llevan a cabo las distintas tareas vinculadas a la reproducción: la educación, la salud, el deporte, el ocio, las compras, los recados y gestiones administrativas, etc. Y para acudir a esos lugares, las mujeres tienen que desplazarse utilizando los sistemas de transporte disponibles.

Exceptuando los viajes que hacen para su cuidado personal, por ejemplo cuando las enfermas son ellas, las mujeres se desplazan a estos lugares para “trabajar”, para realizar las tareas vinculadas a la reproducción social: están allí no por diversión, sino ocupándose de sus familiares dependientes o de las tareas domésticas de la casa. Las que además desempeñan un empleo remunerado, lo que convencionalmente se considera trabajo, tienen que acudir también a los espacios que el urbanismo llama de “actividad”, los lugares de empleo.

Es decir, la distinción convencional que hace el urbanismo entre lugares de residencia, de trabajo, de ocio, educación, salud, o comercio, se vé de otra manera cuando miramos desde la perspectiva de género. Para las personas que tienen responsabilidades domésticas, todos esos otros lugares, además de ser equipamientos, comercios o viviendas, son lugares de trabajo.

Si la visión desde el género implica sacar a la luz el trabajo invisible vinculado a la reproducción, es necesario reconocer los desplazamientos realizados a los lugares de equipamiento como viajes de *trabajo*. Y para las personas que trabajan en esos sectores –comercio, salud, educación, etc.– mayoritariamente mujeres, son lugares de trabajo en sentido estricto. Sin embargo, como veremos, los sistemas de transportes no están diseñados para facilitar el acceso a estos lugares, sino para facilitar los movimientos pendulares vivienda-empleo según el patrón masculino de trabajo en el sector productivo.



#### 1.4. CONCILIAR VIDA LABORAL Y VIDA FAMILIAR: LA CADENA DE TAREAS Y LAS RELACIONES ESPACIO-TEMPORALES

Aquí llegamos a las cuestiones que nos planteábamos: ¿Tienen hombres y mujeres necesidades diferentes en el espacio urbano? Si es así, ¿En qué consisten esas necesidades diferenciadas?. Y, por último, ¿Cómo puede el urbanismo contribuir a reducir las desigualdades que se puedan derivar de una satisfacción desigual de esas necesidades?

El primer requisito para responder a nuestra pregunta es, pues, sacar a la luz, dar visibilidad a las tareas que realizan las mujeres en su vida cotidiana, y ver qué implican desde el punto de vista del espacio de las ciudades. Para ello recurriremos al concepto de *cadena de tareas*, que permite vincular el tiempo con el espacio de la vida cotidiana. Las tareas que realiza una madre que trabaja a lo largo de un día podrían ser las siguientes: llevar a sus hijas e hijos al colegio, acudir al trabajo, aprovechar la hora de la comida para hacer algo de compra o algún recado administrativo del hogar, recoger a las hijas e hijos del colegio y llevarlas/os a algún tipo de actividad extraescolar o deportiva, o a jugar al parque, quizás acompañar a la abuela al médico, quizás hacer alguna compra si no la hizo al mediodía o durante el fin de semana, regresar a casa, preparar la cena y realizar alguna otra tarea doméstica dentro de la casa. Las tareas que no ha podido hacer durante la semana, como la colada, la compra, o la limpieza, las realizará durante el fin de semana.

Cada una de estas tareas se desarrolla en un lugar distinto de la ciudad, o eslabón en la cadena: lugares de residencia, centros educativos, centros sanitarios, lugares de trabajo, centros deportivos, parques, dependencias administrativas, espacios comerciales. A cada uno de estos lugares tendrá que desplazarse con el menor coste, la mayor comodidad y el menor tiempo posible, a las horas en que deban realizarse las tareas (las propias, como el trabajo, o las ajenas, como la educación y el cuidado) o en que los servicios estén abiertos (administración, comercio, sanidad, deporte).

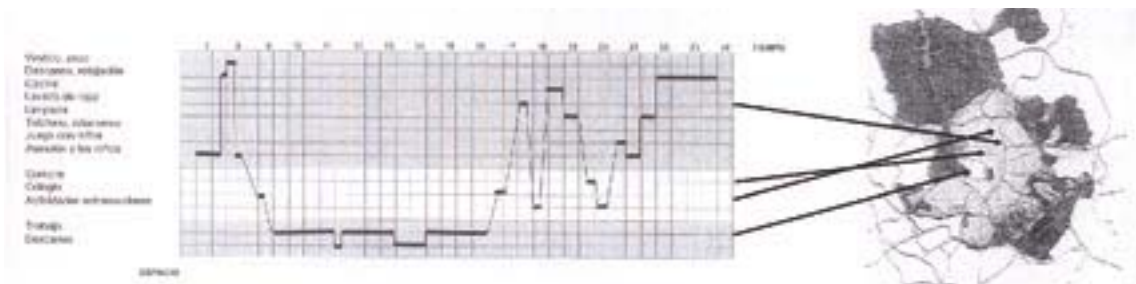
En las ciudades extensas contemporáneas, donde las actividades están separadas en el espacio como consecuencia de la práctica zonificadora que segrega los usos, y segmentadas en el tiempo por los horarios comerciales y de atención al público, realizar todas estas tareas en un sólo día puede convertirse en una carrera contra reloj. A veces puede incluso ser imposible: dependerá de la posibilidad de cubrir las distancias entre lugares, con los medios de transporte existentes o asequibles, en



el tiempo disponible. Por ello las políticas del tiempo en las ciudades, que buscan ajustar los horarios de los servicios públicos y comerciales a las necesidades de la vida cotidiana de las personas, se están extendiendo por muchos países europeos siguiendo el modelo italiano. Estas políticas del tiempo son complementarias a un planeamiento urbanístico sensible al género.

Las cadenas de tareas varían entre personas y también de un día a otro. Para una misma persona varían también a lo largo de la vida porque los ciclos vitales son cada vez más diversos. La cadena será más complicada para las mujeres que trabajan y tienen niñas y niños de corta edad que para aquéllas que no tienen, o son ya independientes, pero, en cualquier caso, son diferentes y tienen más eslabones que las realizadas por los hombres, que estadísticamente hasta ahora no compaginan las tareas de la vida laboral con las de la vida familiar. Estadísticamente, las mujeres que tienen un empleo remunerado y también tienen familia, hacen un uso del espacio urbano y del tiempo muy distinto del que hacen sus compañeros, porque éstos sólo trabajan fuera.

Las restricciones que impone la estructura espacio-temporal de las ciudades a la vida cotidiana pueden llegar a limitar seriamente las opciones vitales de las mujeres: si no existen los equipamientos necesarios para el cuidado de las personas dependientes, o un transporte público eficaz, las mujeres tendrán limitadas sus posibilidades de empleo remunerado, especialmente aquéllas con poca capacidad económica y bajo nivel educativo. Si el espacio público que separa la vivienda de la estación de transporte público es inseguro, las mujeres, sobre todo las de más edad, verán seriamente restringida su libertad de movimientos, especialmente al anochecer, y por tanto sus posibilidades de acceso al empleo y al ocio.



### LA CADENA DE TAREAS

Concepto que permite comprender las vinculaciones espacio-temporales en la vida cotidiana. Ejemplo aplicado a la jornada cotidiana de una persona que trabaja con horario continuo y tiene responsabilidades familiares, en Madrid



## 1.5. DISTINTOS GRUPOS DE MUJERES TIENEN DISTINTAS NECESIDADES EN LA CIUDAD

Las mujeres no son un grupo homogéneo. Los ejemplos anteriores ilustran la diversidad de necesidades de las mujeres, porque las mujeres no son una minoría, son la mitad de la población. El hecho de ser hombre o mujer atraviesa a todas las demás categorías sociales –edad, raza, clase– y a todos los estados –estado de salud, y, particularmente, estado civil. Por ello no se puede hablar de una experiencia vital única de ser mujer, sino de una diversidad de experiencias. Las principales necesidades diferenciadas entre las mujeres obedecen a las distintas combinaciones del género con la edad, la raza, la clase, el estado civil, y el tener personas dependientes a cargo, de manera que las necesidades son mayores para las mujeres con personas dependientes, para las mujeres cabeza de familia, para las ancianas, y para las inmigrantes, y se refuerzan en caso de coincidir en una misma persona más de una de estas características.

Más arriba se ha hecho mención a la cadena de tareas que desempeñan las mujeres que trabajan: la doble carga de trabajo que realizan suma a la jornada laboral normal el tiempo necesario para desempeñar las labores domésticas, que es mayor para las que tienen hijos e hijas, y mayor aún mientras estos y estas son de corta edad. Las mujeres con personas dependientes a su cargo, sea cual sea su estado civil, dependen de la existencia de equipamientos en proximidad de guardería y de cuidado de personas mayores.

Aquellas con un alto nivel económico podrán comprar esos servicios y otras ayudas domésticas en el mercado a alto precio. Pero para una gran mayoría, los servicios de guardería a precio de mercado son inaccesibles, y, en cualquier caso, es necesario que exista oferta y que esta sea asequible.

Las madres solas con cargas familiares son uno de los grupos sociales más vulnerables porque se encuentran en un círculo vicioso: si cuidan de sus hijos e hijas no pueden trabajar, y para trabajar necesitan pagar a una persona que las sustituya en las tareas domésticas y de cuidado. Estas mujeres tienen una gran debilidad económica y son completamente dependientes de la existencia de servicios urbanos de proximidad, incluyendo equipamientos, transporte público y vivienda asequible. El incremento de los divorcios entre las clases populares, en un contexto de desmantelamiento parcial del estado del bienestar que incluye en España la práctica desaparición de las políticas de vivienda y la reticencia a crear equipamientos de guardería, es en occidente una de las causas de algunas de las nuevas formas de exclusión social que empiezan ya a ser visibles en nuestro país: la feminización de la pobreza y la pobreza infantil.



Entre las clases medias, las mujeres que se separan ven reducido considerablemente su nivel de vida y el de sus hijos e hijas, con frecuencia se ven obligadas a cambiar de vivienda y, aunque de manera menos extrema, son también altamente dependientes de la existencia de servicios urbanos de proximidad.

Un factor decisivo que incide en las necesidades espaciales de las mujeres es su nivel de renta. Como consecuencia de su escasa integración en el mercado laboral, el nivel de renta de las mujeres es muy inferior al de los hombres. Además, como consecuencia de la persistencia de prácticas discriminatorias en el mercado laboral, las mujeres se concentran en empleos típicamente femeninos (segregación horizontal), poco remunerados, y en los puestos más bajos en cualquier profesión (segregación vertical).

Por ello, las mujeres sin pareja tienen ingresos muy inferiores a los de los hombres también sin pareja de su misma clase social en origen: de ahí la dificultad de cómo asignar “clase social” a las mujeres. Las mujeres que se divorcian corren el riesgo de desclasarse o caer en la pobreza; y las mujeres mayores, al haber cotizado poco o nada durante su vida activa (por haber cuidado de otras personas), tienen pensiones mucho más bajas que las de los hombres. La cuestión del nivel de renta es fundamental para los hogares en los que el trabajo de la mujer es el principal sustento.

Es decir, para muchas mujeres, el nivel económico es todavía muy dependiente de su estado civil y del nivel económico de sus maridos. El nivel de renta afecta a cuestiones fundamentales como es la accesibilidad a la vivienda (las mujeres poseen un menor porcentaje del parque inmobiliario); la accesibilidad al transporte, y por tanto a su vez al empleo; o la accesibilidad a los servicios, especialmente a los servicios de cuidado a personas dependientes, sin los cuales el acceso al empleo se ve también seriamente afectado. Las mujeres con pocos recursos tienen graves limitaciones en todos estos aspectos. Además, son ellas las que se hacen cargo del trabajo doméstico cuando éste es remunerado –poco y sin derechos—lo cual conduce a la pregunta de quién realiza el trabajo doméstico en el hogar de las empleadas domésticas.

Por último, las mujeres de más edad tienen mayor fragilidad física que los hombres de su misma edad, y, ya se ha dicho, mucha menor capacidad económica. Además, como su esperanza de vida es mayor –tres de cada cuatro personas ancianas son mujeres--, tienen un período de viudedad más largo, con menos recursos económicos y con peores condiciones físicas. Por ello, hablar de las necesidades de la vejez equivale en gran medida a hablar de las necesidades de las mujeres mayores. Las ancianas tienen necesidades específicas de cuidados, accesibilidad, movilidad, alojamiento, y calidad y seguridad en el espacio público.



## 1.6. EL URBANISMO NO ES NEUTRO DESDE LA PERSPECTIVA DEL GÉNERO

En suma, el urbanismo no es neutro desde el punto de vista del género. El urbanismo puede mejorar o por el contrario perjudicar el modo en que las mujeres llevan a cabo sus múltiples responsabilidades en la esfera pública y en la esfera privada. Si las personas que redactan los planes urbanísticos y toman las decisiones no consideran la variable del género desde un principio en sus análisis y en sus propuestas, es muy probable que las opciones de desarrollo urbanístico perjudiquen desproporcionadamente a las mujeres.

Ello es particularmente probable en contextos desreguladores y liberalizadores como el actual, en los cuales las necesidades sociales en general tienden a ser relegadas frente a los factores de eficiencia económica. Las mujeres, junto con los grupos sociales de menor renta, son los segmentos de la sociedad más perjudicados por los recortes en el estado del bienestar efectuados en las últimas décadas, en cuyo contexto deben ser entendidas las actuales tendencias desreguladoras del urbanismo.

Esto se debe a que las mujeres son las principales usuarias de los equipamientos urbanos y del transporte público como consecuencia de su papel garante de la reproducción social; y también porque de momento son económicamente más débiles que los hombres y por tanto dependen más de los servicios públicos, y, por último a que tienen más años de vida en peores condiciones físicas, con la dependencia que se deriva de la reducción progresiva de la autonomía personal.

## 1.7. FACILITAR LA VIDA COTIDIANA ES CALIDAD DE VIDA PARA TODA LA POBLACIÓN

La vida cotidiana hoy para la mayoría de las mujeres, y cada vez para más hombres, significa compatibilizar vida laboral y vida familiar en un marco espacio-temporal determinado. Hasta ahora este es un problema mayoritariamente femenino, pero cada vez será más un problema también para los hombres, que, aunque lentamente, van asumiendo cada vez más tareas en el ámbito privado. Este hecho está reforzado por ciertas tendencias en los mercados laborales y en las políticas públicas como resultado de las cuales las personas ya no tendrán una vida profesional estable y continua en una misma empresa o en un mismo sector de actividad, sino que, además de cambiar de empleo con frecuencia, tendrán que pasar períodos de la vida inactivos o reciclando sus conocimientos y capacidades.



La asunción de las responsabilidades domésticas será cada vez más una asunción negociada en la pareja, que podrá tener soluciones distintas en momentos diferentes de la vida, y en la cual los roles de género se difuminarán. Por eso una gran parte de las necesidades descritas en este epígrafe como necesidades de las mujeres, dentro de poco lo serán también de los hombres. Lo son ya, desde luego, para los hombres en las etapas de sus vidas en que dependen de otros: cuando son niños y ancianos, o cuando están enfermos.

Por ello, un urbanismo que desde el principio considere las actuales necesidades de las mujeres es en realidad un urbanismo cualitativo, que contribuye a crear una ciudad mejor y beneficia directamente a toda la población, no sólo a las mujeres. Un urbanismo que organice las dimensiones espacio-temporales de la ciudad de manera que las personas puedan realizar las tareas cotidianas de cuidado de la familia y de trabajo remunerado con menos esfuerzo, prisas y dificultad con las que se hacen hoy, será un urbanismo de calidad que contribuya a construir ciudades más humanas para todos y todas.

Esto se puede ver de modo práctico en el caso británico. En el Reino Unido los ayuntamientos están ya obligados a incluir la igualdad (por género, edad, etnia y discapacidad) en la formulación de sus planes urbanísticos, siguiendo directrices del gobierno central (*Policy Planning Guidance 12*). También, según directrices del gobierno, tienen que aplicar sistemas de control de la calidad, *best value*, en la formulación y puesta en práctica de los planes. Para aplicar estos dos nuevos requisitos, el de la igualdad y el de la calidad, los ayuntamientos están desarrollando nuevos mecanismos y procesos de planificación y creando nuevas unidades de gestión que son en gran medida coincidentes, pues la traslación a medidas específicas de ambas directrices tiene tantos elementos en común como para permitir este tipo de economía de escala. Es decir, la igualdad se ve como un elemento de la calidad de los planes.

En el siguiente epígrafe veremos con mayor detalle las implicaciones espaciales de estas necesidades diversas de las mujeres y en qué medida las ciudades y las prácticas urbanísticas contemporáneas responden a ellas, para, más adelante, centrarnos en enumerar una serie de recomendaciones para una práctica urbanística más sensible al género. Estas recomendaciones se basan en la noción de *infraestructuras para la vida cotidiana*, un concepto introducido por las mujeres escandinavas en la década de 1970 para referirse al conjunto de infraestructuras físicas, sociales y económicas que se podrían desarrollar en el ámbito local de los barrios para favorecer el desarrollo de una vida cotidiana más plena para mujeres, hombres, niños y niñas y personas mayores.





## 2. EL IMPACTO DIFERENCIAL DE LA PLANIFICACIÓN URBANA CONVENCIONAL ENTRE MUJERES Y HOMBRES

Las ciudades contemporáneas son ciudades que se extienden cada vez más en el territorio apoyándose en las infraestructuras de transporte rodado. Son ciudades que tienen espacios diferenciados, especializados y separados, para la vivienda y para la actividad económica, que se conectan entre sí a través de las infraestructuras de transporte y comunicaciones. Desde una perspectiva histórica, son ciudades que proporcionan un alojamiento decente para la mayoría de la población y que han cubierto, a través de los equipamientos, ciertas necesidades elementales, la salud y la educación básicamente, hoy convertidas en derechos de ciudadanía en todos los países occidentales.

Sin embargo, son ciudades que no responden a las complejidades actuales de la vida cotidiana y en las cuales, a pesar de ciertas mejoras sectoriales como en la vivienda, la calidad de vida en un sentido integral deja mucho que desear para una gran parte de la población. En la experiencia cotidiana de la mayoría de la gente, especialmente de las mujeres, el tiempo desaparece en mil tareas y en ir de un sitio a otro porque todo está lejos. Si la relación tiempo-espacio a nivel territorial y supranacional se ha contraído con los avances tecnológicos, al nivel de la vida cotidiana de las personas en las ciudades sucede exactamente lo contrario: el bien máspreciado y más escaso en la ciudad contemporánea es el tiempo, que ha sido engullido por el espacio.

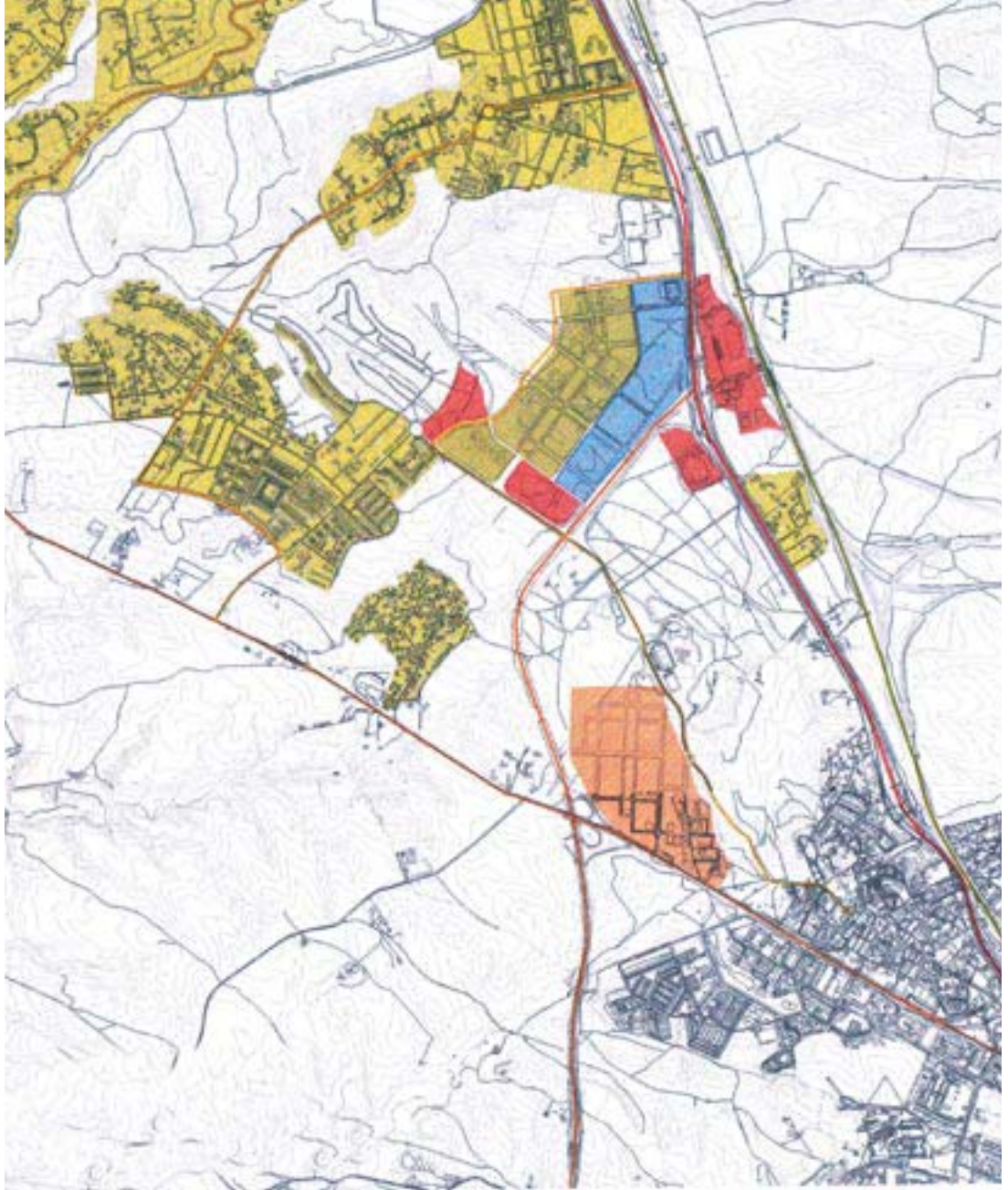
La forma actual de las ciudades es resultado de procesos económicos. Pero es también resultado de acciones públicas, fundamentalmente de la planificación urbanística o de su ausencia y de la inversión pública en infraestructuras. Aunque los procesos económicos tengan la capacidad de imponer ciertos límites a la acción pública, el urbanismo puede dirigir la transformación de las ciudades, reconducir procesos en curso, o ser catalizador de nuevas formas de construcción de la ciudad. De hecho, las ciudades actuales no pueden ser entendidas sin considerar el papel desempeñado en su construcción por las administraciones públicas, a todos los niveles y en todos los campos: no serían posibles sin la acción pública.





### LA IMPORTACIÓN EN ESPAÑA DEL MODELO DISPERSO NORTEAMERICANO

Evolución de las periferias metropolitanas españolas: estado real en 1991, estado en la actualidad, y simulación a medio plazo si continúan las tendencias actuales de construcción de la ciudad, con aplicación del planeamiento vigente.





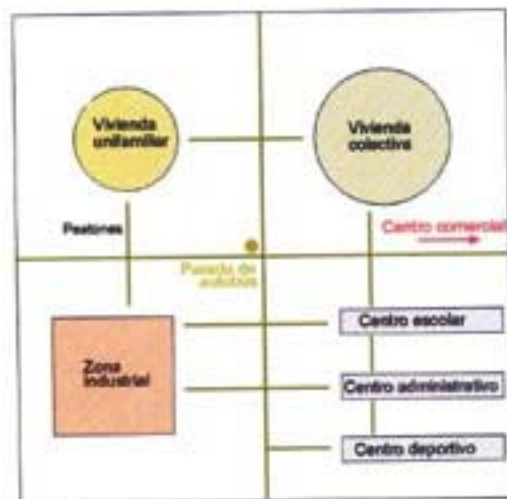
Dispersión de usos  
Escala: 1/25000

Uso: actividad productiva:

- terciario comercial
- terciario de oficinas
- terciario comercial e industrial

Uso residencial:

- unifamiliar
- colectivo



### EL TERRITORIO DISPERSO CONTEMPORÁNEO

Consecuencias adversas para la vida cotidiana: segregación de usos, dependencia del transporte privado, pérdida de la continuidad y carácter del espacio público, primacía del espacio destinado al coche, incremento de las distancias.



La dispersión de las ciudades en el territorio es posible porque los nuevos crecimientos se apoyan en infraestructuras de carreteras, de conducción de aguas y de saneamiento. Todas estas infraestructuras son construidas por el sector público con dinero de los y las contribuyentes, y no podrían serlo por el sector privado porque no tienen una rentabilidad económica a corto plazo, condición necesaria de la inversión privada. Además, los crecimientos que, viendo un territorio metropolitano en su globalidad aparecen como crecimientos a saltos, están amparados por la legalidad, aunque ocasionalmente sea espuria, de los planes generales de una multiplicidad de pequeños o no tan pequeños municipios que ordenan su territorio sin considerar el conjunto y con criterios generalmente expansionistas. La segregación de usos en el espacio es el resultado de la aplicación rígida de una técnica urbanística concreta, la zonificación, y de unas formas de gestionar el espacio que replican la organización sectorial de la administración pública.

La consecuencia de las formas actuales de construcción de la ciudad, considerando tanto las acciones públicas como las privadas, es una ciudad con espacios monofuncionales, especializados, y distantes. La experiencia de la vida cotidiana de las personas es por el contrario una unidad compleja que no se puede compartimentalizar. Pero en la medida en que las ciudades son resultado de acciones públicas, un cambio en esas acciones puede modificar las implicaciones de la forma urbana para la vida cotidiana: en otras palabras, es posible un urbanismo para la vida cotidiana que prime los valores de proximidad.

## 2.1. EL CONTENIDO SUSTANTIVO (O TEMAS SECTORIALES) DEL URBANISMO

Por razones de claridad expositiva, veremos los efectos diferenciales de las formas actuales de construcción de la ciudad para hombres y mujeres siguiendo la organización convencional de cualquier plan, es decir, por temas sectoriales. Esta organización es además coincidente con la organización interna de los organismos y departamentos de las administraciones públicas que tienen la responsabilidad inversora.

La aproximación por temas sectoriales facilita el análisis porque es la manera en que normalmente se definen los problemas, los objetivos y las políticas, aunque una formulación más acorde con las necesidades de la vida cotidiana plantearía las grandes cuestiones con otra lógica interna. En el siguiente epígrafe, las pautas para



un urbanismo con perspectiva de género se presentarán con una ligera variación con respecto a esta organización sectorial para reflejar mejor las implicaciones del enfoque de género sobre la práctica urbanística.

Muchos temas o problemas van a aparecer en más de un apartado precisamente porque uno de los principales problemas de la vida cotidiana en la ciudad actual es que los espacios están separados por usos, mientras la vida cotidiana necesita una interrelación y una proximidad mucho mayor entre esos espacios. Las necesidades en un ámbito determinado del planeamiento son a menudo resultado de las carencias en otro: por ejemplo, el aislamiento en la casa de las mujeres que cuidan a personas dependientes, exacerbado en los nuevos barrios de tipología unifamiliar, genera la necesidad de equipamientos para interacción social en el barrio; el transporte está presente en todos los demás campos porque la hipertrofia del transporte privado y las carencias del público dificultan la realización de las complejas cadenas de tareas que exige la vida cotidiana contemporánea.

Evitar este tipo de repeticiones en esta parte analítica hubiera supuesto no poner en evidencia las multiplicidad de formas en que los modos contemporáneos de planificación urbana dificultan la compatibilización de trabajo remunerado y atención a otras personas. Ya que poner de manifiesto esas dificultades es precisamente nuestro objetivo, no hemos obviado ciertas repeticiones. Ello permite además una lectura de varias entradas.

## A) *TRANSPORTE*

Como resultado de la multiplicidad de tareas que las mujeres realizan en su doble papel en la esfera pública y en la esfera privada, sus pautas de movilidad difieren de las de los hombres. Existe un cierto número de estudios empíricos sobre movilidad desde el punto de vista del género, realizados en países como Estados Unidos, Reino Unido, España o Alemania, entre otros. A pesar de ciertas variaciones en los datos entre países y entre regiones urbanas o partes de la ciudad, las conclusiones de los estudios son consistentes. La evidencia empírica en todos los países muestra diferencias importantes de género y perjuicios sistemáticos hacia las mujeres en los siguientes aspectos más visibles, que no constituyen una lista cerrada:

- *motivo de los desplazamientos*: las mujeres viajan por más motivos diferenciados.

- *pautas espaciales de los viajes*: las mujeres realizan desplazamientos de tipo poligonal.
- *número de viajes encadenados*: las mujeres encadenan más viajes.
- *distancia recorrida*: las mujeres recorren distancias menores en cada viaje y un menor número total de kilómetros a lo largo del día.
- *modo de transporte*: las mujeres utilizan más el transporte público.
- *restricciones temporales y horarias*: las mujeres dependen más de los horarios de funcionamiento del transporte y de apertura de los servicios públicos.
- *seguridad*: las mujeres se autolimitan en sus desplazamientos por sensación de inseguridad.
- *comodidad, ergonomía y accesibilidad*: las mujeres no tienen las dimensiones corporales para las cuales se diseñan los vehículos y las estaciones (varón de estatura mediana, sin acompañantes dependientes ni con discapacidad, que no carga con bolsas de la compra).

### **Motivo de los desplazamientos.**

Los datos estadísticos sobre motivo de desplazamiento muestran que las mujeres viajan por un mayor número de motivos que los hombres. Mientras en los hombres predominan de forma abrumadora los motivos relacionados con el empleo, seguidos del ocio y el deporte, en las mujeres aparece un mayor abanico de motivos. A los desplazamientos laborales se suman la mayor parte de los desplazamientos relacionados con la compra cotidiana de alimentos, el acompañamiento de personas dependientes, las gestiones administrativas, y otras tareas domésticas y de cuidado.

### **Pautas espaciales de los desplazamientos y número de viajes.**

Estos desplazamientos corresponden a la cadena de tareas descrita más arriba y generan pautas espaciales de desplazamiento *poligonales* entre los lugares donde se realiza cada una de esas tareas. En contraste, las pautas de desplazamiento de





los hombres tienden a ser de tipo *pendular*, es decir, de ida y vuelta, entre el empleo y la vivienda. Los viajes que realizan las mujeres siguen unas pautas espaciales de tipo poligonal porque encadenan varios desplazamientos entre distintos lugares del espacio urbano uno detrás de otro para poder cumplir con todas las tareas relacionadas con la vida familiar y el empleo. Estos desplazamientos poligonales suponen que las mujeres hacen un número mayor de viajes cada día hacia lugares diferentes del espacio urbano.

### **Distancias recorridas**

Las datos sobre origen-destino de los desplazamientos muestran que la mayor parte de los desplazamientos que hacen las mujeres tienen lugar dentro del barrio o entre barrios próximos, mientras los desplazamientos realizados por los hombres son en mucha mayor medida entre zonas residenciales y zonas de empleo, independientemente de dónde se encuentren éstas en el área metropolitana. Los hombres recorren cada día un número de kilómetros mayor que las mujeres. Esas distancias corresponden a los desplazamientos entre la vivienda y el empleo y son un indicador de las mayores opciones de acceso al empleo que tienen los hombres. También indican el mayor acceso de éstos a instalaciones y equipamientos que no son de ámbito local, como los grandes centros de ocio, los centros comerciales y las instalaciones deportivas.

### **Modo de transporte**

La evidencia empírica muestra en todos los países una tasa de utilización del transporte privado más alta entre los hombres y una tasa de utilización de los desplazamientos a pie y en transporte público más alta entre las mujeres. Esto es en gran parte una consecuencia de la menor capacidad económica de las mujeres, que no les permite disponer de coche propio. Además cuando en una familia hay un solo coche, es el hombre quien lo utiliza normalmente a diario. Al tener que desplazarse mayoritariamente en transporte público y a pie, las mujeres se ven obligadas a cambiar de modo de transporte con más frecuencia y por ello son más dependientes de la localización y la calidad de los intercambiadores de transporte.



Se observa entre las generaciones más jóvenes y con mayor capacidad adquisitiva un acercamiento a la tasa de motorización de los hombres. A pesar de ello, sólo las mujeres norteamericanas menores de 40 años tienen una tasa de motorización similar a la de los hombres, condición indispensable para poder vivir en unas ciudades dispersas en el territorio que carecen de transporte público. Sin embargo, las diferencias por nivel económico y por edad siguen y seguirán reflejando en el futuro un peso abrumador de las mujeres como peatonas y como usuarias del transporte público y de los hombres como usuarios del privado.

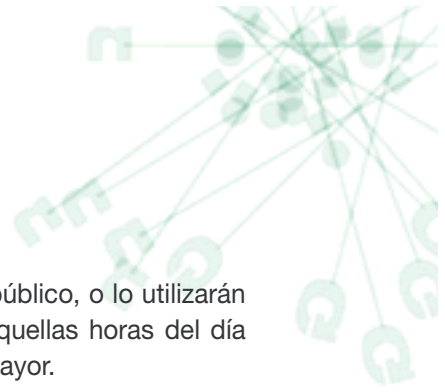
### **Restricciones temporales y horarias**

A pesar de que las mujeres son las principales usuarias del transporte público, junto con las personas mayores, menores e inmigrantes, los horarios de éste están pensados para responder a patrones de desplazamiento propios de los varones, según horarios valle y pico que responden a patrones de movilidad mayoritariamente masculinos. Además las mujeres se ven constreñidas en su movilidad porque tienen que combinar los horarios del transporte y los tiempos de desplazamiento con los horarios de los servicios (colegios, salud, administración, etc.) en relación con el empleo.

Las mujeres detentan un alto porcentaje de empleos a tiempo parcial, que generan unos horarios de desplazamiento diferentes a los de los empleos convencionales. Muchos empleos a tiempo parcial, como los de limpieza, tienen horarios de entrada y salida intempestivos, a altas horas de la noche o de la madrugada. Esto dificulta el acceso porque el transporte público está pensado para los horarios de los empleos a tiempo completo. La restricción temporal se ve además empeorada por el problema de la inseguridad en el acceso al transporte público durante horarios valle de poca afluencia.

### **Seguridad en los desplazamientos**

La percepción o realidad de la *inseguridad* es otro factor altamente restrictivo de la movilidad femenina. La percepción de inseguridad es una variable que presenta grandes diferencias entre hombres y mujeres. Esto tiene que ver con la gravedad, para la integridad física y emocional de la persona, que tienen los delitos de naturaleza sexual, en los cuales la mayoría de los atacantes son hombres y la mayoría de las



víctimas mujeres. Las mujeres dejan de utilizar el transporte público, o lo utilizarán sólo si no tienen más remedio, en aquellos recorridos o a aquellas horas del día poco transitadas en que la percepción de la inseguridad es mayor.

Considerando que el transporte público y peatonal es el principal medio de transporte femenino, las condiciones de seguridad existentes son de primera importancia para garantizar el acceso de las mujeres al transporte. El problema de la inseguridad en el transporte se abordará en el siguiente epígrafe, donde se trata el tema de la inseguridad en el espacio público.

### **Comodidad, ergonomía y accesibilidad**

Las mujeres, como las personas de más edad, tienen necesidades específicas de comodidad, ergonomía y accesibilidad en el transporte público y en la calle. Sus dimensiones corporales no se corresponden con las del varón de estatura media en función de cuyas dimensiones, habilidad y fuerza están diseñados la mayor parte de los espacios públicos, las estaciones y los vehículos. Además, las mujeres a menudo se desplazan con carritos de bebés, con niños y niñas de corta edad de la mano, o cargando con las bolsas de la compra. Mientras la mayoría de las personas que usan el transporte público son mujeres, las estaciones y los vehículos no están pensados para estas condiciones de desplazamiento, sino para una persona en buena forma física y sin cargas materiales o personas con poca movilidad a su cargo. Los desplazamientos con ese tipo de carga o en compañía de personas con poca movilidad exigen elementos específicamente diseñados para facilitar el uso según criterios de diseño que garanticen la accesibilidad de todos y todas, independientemente de su estatura y forma física (*diseño universal*).

La combinación de todos los factores anteriores da como resultado una reducción considerable de la movilidad femenina y por tanto una restricción de sus opciones laborales y de ocio. Al tener que realizar un gran número de viajes en un solo día y al tener que hacerlos a pie o en transporte público, las mujeres consumen un tiempo en transporte comparativamente mayor, en condiciones de mayor incomodidad, que reduce el tiempo disponible para otras actividades. Esta dificultad se ve agravada por los horarios de apertura de los servicios: por ejemplo de los colegios, pero también de los comercios, la sanidad y la administración pública. Por ello las mujeres se ven forzadas con frecuencia a aceptar empleos cerca de sus viviendas, y así poder atender a las necesidades de la casa y de cuidado de las personas

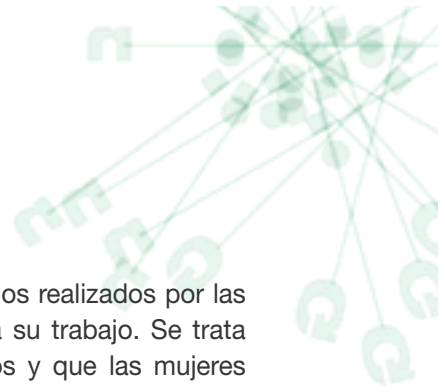
dependientes, en detrimento de sus opciones laborales y de promoción profesional. También ven seriamente restringida su capacidad de acceso a equipamientos deportivos, culturales y de ocio que no estén cerca de la vivienda, por falta de tiempo y de acceso a un transporte eficaz.

Estas limitaciones a la movilidad femenina son reforzadas por las formas actuales de construcción de las ciudades, que fomentan el crecimiento extensivo de baja densidad sobre el territorio, apoyado en infraestructuras de transporte rodado, y que dan primacía al transporte privado sobre el transporte público. Las exigencias de movilidad son cada vez mayores porque se tiene que ir a más sitios más lejos. Para las personas que no tienen coche y que además se tienen que hacer cargo de los desplazamientos de personas con movilidad restringida, estas demandas son cada vez más difíciles de satisfacer.

El resultado de estas políticas urbanas neutras desde el punto de vista del género es que el automóvil se ha convertido en el principal medio de transporte. Pero como hemos visto, no todo el mundo tiene el mismo acceso al automóvil. La dependencia cada vez mayor del automóvil perjudica desproporcionadamente a mujeres, a personas mayores, a personas con discapacidad, y a aquellas con bajo nivel adquisitivo. Se estima que el número de personas que no utiliza este modo de transporte, con variaciones entre países, supone entre un 40 y el 50% de la población. A estas personas se les llama, en lenguaje técnico, *cautivas* del transporte público. Esta cifra incluye a personas con bajo nivel económico, con discapacidad, a más del 60% de las personas mayores y a más de la mitad de las mujeres. Las personas que no pueden acceder al automóvil tienen cada vez más constreñida su movilidad, porque el transporte público no existe, o es inseguro, o es incómodo, o tarda demasiado, o las distancias son demasiado grandes.

En las ciudades modernas dispersas en el territorio la movilidad de las personas dependientes depende cada vez más de las mujeres. En otro tipo de entornos urbanos más densos y por ello menos dependientes del vehículo privado, las personas mayores podían desplazarse por sí solas durante mucho más tiempo y las menores podían desarrollar su autonomía personal mucho antes, reduciendo así la sobrecarga de trabajo femenino.

En Estados Unidos se ha acuñado la expresión *madre-taxi* para referirse a las madres que, a causa de vivir en los suburbios donde no hay otra forma de transporte que el vehículo privado, ocupan su tiempo y fijan sus horarios en función de los viajes que tienen que hacer para llevar y recoger a sus hijos e hijas del colegio, las actividades extra-escolares y deportivas, etc. El peso de estos viajes en el total



de viajes equivale, según una encuesta británica, al peso de los realizados por las personas que trabajan en el sector productivo para acudir a su trabajo. Se trata obviamente de unos servicios de transporte no remunerados y que las mujeres realizan porque no tienen otro remedio.

## *B) ESPACIO PÚBLICO Y SEGURIDAD*

La calidad y la seguridad del espacio público son fundamentales para las mujeres, la población de más edad y la infantil, tres grupos que realizan una gran cantidad de desplazamientos a pie en el espacio próximo, que utilizan el espacio público para desplazarse pero también como lugar de ocio y ejercicio. Para todos estos grupos la calle sirve para algo más que para desplazarse, por ejemplo el juego al aire libre o la charla en la plaza. Estos grupos son, como se ha mencionado, especialmente frágiles ante condiciones de inaccesibilidad y de inseguridad.

Según un estudio inglés realizado en 1995 sobre el uso del espacio público por parte de las personas mayores, el 60% de los hombres de más de 75 años y el 75% de las mujeres no habían salido a la calle el día aleatorio en que se hizo la encuesta. Las razones esgrimidas no se correspondían sin embargo con su forma física, sino con la falta de adecuación del espacio público: 9 de cada 10 dijeron que sus condiciones físicas se lo impedían, cuando en realidad sólo una de cada tres tenía un impedimento físico real. La razón real por la que no salían era porque su entorno urbano no estaba adaptado para personas mayores con buena salud, sino para adultos en plena forma física. El peligro de atropellamiento al atravesar una calle o carretera es 10 veces más alto para este grupo, las aceras son estrechas e incómodas, el ruido, la polución y la congestión molestos.

Un entorno amable, seguro y de calidad fomenta un mayor el uso del espacio público así como las posibilidades de interacción social en el barrio. En el caso de las mujeres un entorno urbano que no permita transitar con un coche de bebé hace la vida muy difícil; un entorno inseguro inhibe sus movimientos en el espacio urbano. En el caso de las personas mayores un entorno de calidad alarga el tiempo de autonomía física y de salud mental. Durante la infancia y la adolescencia el entorno físico es un aspecto fundamental para el desarrollo y la adquisición progresiva de autonomía de las personas. La mejora de las condiciones de autonomía de las personas mayores y menores redundan en beneficio de las mujeres, que son quienes en caso contrario se ocupan de ellas.

El espacio público inmediato del barrio cumple en el caso de las mujeres y de las personas mayores otro papel esencial, que es el de la posibilidad de la interacción social espontánea, base para el desarrollo de una red de relaciones sociales de ayuda y de apoyo. Una red de vecindad, amistades o familiares en el barrio permite disponer de ayuda práctica y de apoyo emocional en momentos determinados. Permite por ejemplo organizar y compartir el cuidado de las personas dependientes. De ahí se deriva la grandísima importancia de disponer de lugares de encuentro ocasional y regular, donde poder entablar conocimiento y amistad: por ejemplo tiendas de barrio, plazas, calles, lugares de encuentro formal o informal, clubs, cafés, etc. Estos lugares deben encontrarse en proximidad de la vivienda y ser de fácil acceso tanto física como económicamente.

Sin embargo, el urbanismo actual no facilita ninguna de estas actividades, por razones de inseguridad, de inaccesibilidad o por inexistencia de servicios y equipamientos de proximidad. Las soluciones, como la moderación del tráfico, una mejor ordenación de cruces y aceras, el cuidado por la visibilidad y la iluminación, y una reducción del transporte privado en favor del público, son bien conocidas pero poco aplicadas.

Los espacios de juego al aire libre merecen una consideración detallada de las necesidades diferentes de las niñas y los niños, y también de las necesidades diferenciadas en función de la edad. Estos espacios de juego son además lugares apropiados para el desarrollo de relaciones sociales espontáneas entre las personas que se ocupan del cuidado: sirven para desarrollar redes de apoyo entre madres y padres del barrio.

*La seguridad* es una condición básica de la calidad de vida porque es una necesidad corporal elemental. La seguridad incluye la protección frente a la agresión física, el mantenimiento de la privacidad y la posibilidad de reducir las amenazas psíquicas de otras personas. Se trata de una necesidad elemental sobre la que se sustentan otras necesidades, casi tan básica como la de alimento y cobijo, y sin la cual no es posible pensar en satisfacer las otras necesidades más prescindibles, como las sociales o de autorrealización, que conducen a la calidad de vida.

En el tema de la seguridad existe una clara diferenciación de género que se ha hecho más evidente en los últimos años, a medida que las mujeres han ido progresivamente integrándose a la vida pública y por tanto utilizando los espacios públicos. Según datos de Montreal, el 60% de las mujeres, frente al 17% de los hombres, tiene miedo a salir de noche en su propio barrio; el 90% de las mujeres frente al 14% de los hombres tiene miedo en los aparcamientos. Estas cifras dan idea de la gravedad y la extensión del problema.



Pero además, en este asunto hay que considerar que, por un lado, las estadísticas de comisión de delitos son poco fiables, y, por otro, que lo más grave no es la posibilidad real de ser objeto de un ataque, sino el miedo a ser atacada. Las estadísticas de agresiones son poco fiables por el modo en que son recogidos los datos y por la gran cantidad de delitos que no se denuncian, especialmente los más agresivos para las mujeres, que son los de naturaleza sexual. La percepción del miedo a ser agredida es tan importante o más que la posibilidad real estadística de serlo, porque es el miedo el que impide a las mujeres salir de casa y moverse en el espacio urbano, coartando así su libertad y sus posibilidades de desarrollo personal, de acceso al empleo y a los servicios.

El incremento de la inseguridad en las ciudades está relacionado con la transformación de las relaciones de vecindad en los barrios. La dispersión de las actividades en el territorio, la separación cada vez mayor entre usos y la necesidad que tienen las personas de desplazarse a esos lugares distantes, en coche o en transporte público, ha reducido la intensidad de uso del espacio público, que antes acogía un número mucho mayor de desplazamientos a pie y de actividades no relacionadas con el transporte.

En las ciudades tradicionales, cuanto más importante era una calle, más diversidad de usos tenía y más tráfico. Ahora es al revés, cuanto más tráfico, menos diversidad de usos; los edificios se concentran en agrupaciones separadas entre sí por carreteras. En estos lugares, independientemente de su distancia respecto a los centros urbanos, se necesita el coche para el menor desplazamiento (comprar pan, periódico) porque casi no hay equipamientos y porque los recorridos que hay que hacer para llegar a las paradas de transporte público son largos, monótonos, ruidosos y peligrosos. Este uso diferente, mucho menos intenso, del espacio local, contribuye a transformar, reduciéndolas, las relaciones de sociabilidad y las formas de vigilancia informal del espacio público, lo cual, a su vez, contribuye a aumentar el sentimiento de inseguridad.

Los primeros estudios que vinculan la forma de la ciudad con el comportamiento criminal datan de la década de 1970, con los trabajos pioneros de Oscar Newman en Estados Unidos. Estos primeros trabajos tenían una visión quizás excesivamente determinista que hoy ha sido sucedida por otros enfoques que, atribuyendo causas complejas a problemas complejos como el de la inseguridad, reconocen el papel que la forma de la ciudad tiene entre un conjunto de razones más amplio, tanto en la generación de sentimientos de miedo entre las mujeres y otros grupos, como en la posibilidad real de ser víctima de actos agresivos.



## Las experiencias de Toronto y Montreal

Los nuevos enfoques analizan las relaciones existentes entre las formas urbanas y la seguridad. La forma del espacio público puede propiciar las agresiones a las personas o puede, por el contrario, contribuir a su prevención. Las experiencias prácticas de Toronto y Quebec son las más importantes desarrolladas a nivel mundial en este campo y han sido reconocidas por el programa Habitat de Naciones Unidas. Estas experiencias vinculan el enfoque de prevención del crimen a través de la ordenación urbana con la experiencia de las mujeres como expertas en materia de seguridad.

El enfoque de prevención del crimen a través de la ordenación urbana se basa en la idea de *territorialidad*: se trata de reducir el crimen a través de la ordenación urbana y a través del control social informal de las personas residentes sobre su entorno físico inmediato. Tiene dos objetivos generales:

1. Reducir la accesibilidad de personas no residentes a los espacios donde se aplica, a fin de reducir las ocasiones de realizar actos agresivos por parte de estas personas.
2. Reducir la criminalidad y el miedo al crimen a través de ordenaciones que modifican las percepciones y los comportamientos de la población. Se basa en la vigilancia informal de los espacios públicos, la delimitación clara de los espacios públicos y privados, la ordenación de ciertos espacios públicos para favorecer la interacción social, la accesibilidad restringida a los lugares de vecindad, la eliminación de escondrijos, la iluminación y el mantenimiento.

La experiencia de las mujeres como expertas en seguridad es el segundo elemento de las experiencias de Toronto y Montreal. La participación de las mujeres sirve para identificar los lugares y las razones espaciales que provocan inseguridad. Sirve también para fomentar su seguridad y autonomía personal, frente a otros enfoques que previenen el crimen animando a las mujeres a no salir de sus casas o a ser dependientes de la protección de un hombre.

El método de participación de las mujeres se denomina marchas exploratorias (en francés, Montreal) o auditorías de seguridad (en inglés, Toronto). La participación de las mujeres en el estadio inicial de identificación de los problemas se basa en la idea





de que las mujeres son expertas naturales en seguridad, porque han desarrollado una capacidad especial de vigilancia respecto a su seguridad y a la de sus hijos e hijas, derivada tanto de su condición de posibles víctimas de crímenes sexuales, como de su mayor vulnerabilidad relacionada con sus condiciones socioeconómicas más precarias.

En las marchas, grupos de mujeres acompañadas por animadores y animadoras profesionales y por algunos hombres observadores, recorren todos los tipos de espacios públicos y semipúblicos identificando las causas de la inseguridad y aplicando los principios de *ordenación segura*: señalización, visibilidad, capacidad de ser oídas, de huir y de pedir socorro, mantenimiento y ordenación general del lugar. Los resultados se sistematizan y, con el fin de sensibilizar y de pedir la puesta en práctica de medidas, se envían al ayuntamiento y a otras organizaciones. Estos resultados incluyen tanto la identificación de los problemas como las propuestas de acciones correctivas. Las marchas (sólo en Québec se han hecho más de trescientas) han permitido validar los principios de una ordenación urbana segura y su aplicación práctica. En Montreal, por ejemplo, han conducido a la remodelación de todas las estaciones de transporte público.

### C) VIVIENDA

También en la vivienda existen grandes diferencias entre hombres y mujeres. Las principales diferencias se refieren por un lado a la accesibilidad a su uso y disfrute (*affordability*, en inglés), y a la forma de tenencia en relación con ésta, y, por otro, a factores de tipo cualitativo, como la localización, la distribución interior, las características de su entorno inmediato, o las tipologías.

#### **Accesibilidad y formas de tenencia**

A consecuencia de su menor capacidad económica, incluso cuando trabajan, derivada de su concentración en empleos poco remunerados y a tiempo parcial, de los salarios un 30% menores por igual trabajo, y de las pensiones bajas, las mujeres sin pareja tienen menos opciones de vivienda que la mayoría de los hombres.

Los hogares encabezados por mujeres tienen por ello muchas más posibilidades de vivir en viviendas subestándar o en viviendas en las peores localizaciones, lejos de los servicios.

Estas dificultades económicas de acceso a un bien básico como es la vivienda dificultan a su vez el acceso físico de las mujeres al empleo y a los servicios porque reducen sus posibilidades de elegir donde vivir: dado que las viviendas con buena accesibilidad a los servicios y al empleo tienen un mayor coste, las mujeres tienen menor capacidad de acceder a viviendas bien situadas. Así, la carestía de la vivienda perjudica especialmente a las mujeres, que se ven forzadas a realizar viajes más largos y más incómodos para llegar a los lugares de empleo y a los servicios.

Dado que ellas realizan más viajes, por las razones ya explicadas, se ven doblemente perjudicadas: la carestía de la vivienda afecta no sólo a sus posibilidades de alojamiento, sino también a sus posibilidades de acceso al empleo y al ocio.

La casi desaparición de las políticas de vivienda en España y la inoperancia práctica de la normativa de la vivienda de protección pública perjudican desproporcionadamente a las personas con menores ingresos y a las más jóvenes, primeras adquirentes de vivienda. En estos dos grupos las mujeres están, bien sobrerrepresentadas, bien son especialmente perjudicadas. En el primer grupo, las mujeres van a ser cada vez más numerosas. Entre las personas jóvenes que buscan emanciparse, las mujeres lo tendrán más difícil por su posición económica más frágil. La débil posición económica de las mujeres y su precariedad laboral limitan también sus formas de tenencia. Los hogares encabezados por mujeres tienen muchas menos posibilidades de comprar una vivienda y de hacer frente al pago de una hipoteca. Las políticas de vivienda desarrolladas en España en las últimas décadas se han basado en fomentar la propiedad y han desincentivado el alquiler: la mayor parte del gasto público en vivienda es gasto fiscal consistente en desgravaciones a la compra de vivienda. Esta forma de subvencionar el acceso a la vivienda y la inexistencia de un mercado de viviendas en alquiler perjudica por tanto desproporcionadamente a las mujeres. El problema del acceso femenino a la vivienda, como la feminización de la pobreza y la pobreza infantil, todavía no muy visibles en España, será un problema de gran envergadura a medio plazo en nuestro país, a medida que los comportamientos sociales en relación a la pareja, como confirman las tendencias de las tasas de divorcio, confluyan con los europeos. En los países más desarrollados el mayor crecimiento de personas sin techo se produce entre mujeres. Las dificultades de acceso a la vivienda de las mujeres sin pareja es uno de los factores que está contribuyendo al incremento de la pobreza femenina en todo el mundo occidental.



## Calidad de la oferta y tipologías

Para todas las mujeres la vivienda tiene una gran importancia porque pasan mucho tiempo en ella, mucho más que los hombres, y una gran parte de ese tiempo es además tiempo de trabajo. Es decir, para las mujeres, tengan o no un empleo remunerado, la vivienda es un lugar de trabajo. Para muchas, aquéllas que sufren violencia doméstica, es además un lugar de violencia y no un refugio frente al mundo exterior. Las personas mayores, que son mayoritariamente mujeres, y las que cuidan a personas dependientes, también mayoritariamente mujeres, son los grupos que más tiempo pasan dentro de sus casas. Para estas personas, especialmente si a la edad y a las responsabilidades de cuidado se une el bajo nivel económico, el aislamiento en la casa y la falta de contacto social pueden ser problemas serios. De hecho, las mujeres con personas dependientes a su cargo y que no tienen un empleo remunerado son el grupo social con mayores índices de depresión.

Ya se ha hablado de la importancia de la calidad y la seguridad del espacio público para las mujeres. Esto es así particularmente en el espacio público de los barrios residenciales, en el entorno inmediato de la vivienda, que es el ámbito donde una gran parte de las mujeres desarrolla muchas de sus actividades cotidianas. Ese espacio próximo tiene que ser seguro para fomentar su uso, y además debe proporcionar fácil acceso a los equipamientos, los servicios y a lugares de ocio donde reunirse y hacer vida social con o sin los niños y niñas, durante el día y por la noche: bares, cafés, clubs, y otros lugares de encuentro, parques de barrio, donde puedan ir familias y personas mayores sin sentirse agredidas y sin gran coste económico. Un acceso fácil y seguro a esos lugares de ocio en el barrio es fundamental para personas que pasan una gran parte del día en la casa sin posibilidad de interacción social. Al igual que en el transporte público, la accesibilidad, la seguridad y la ergonomía de los espacios residenciales es clave.

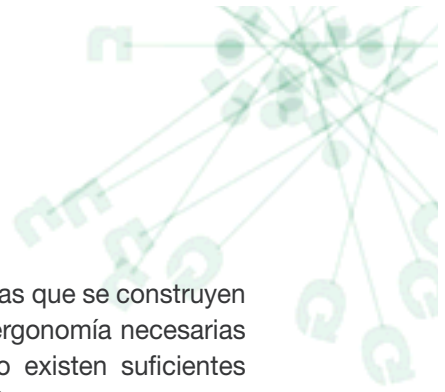
En lo que se refiere a las tipologías residenciales, existe una gran desfase entre las formas contemporánea de la vida familiar e individual, la evolución de los ciclos vitales de las personas, y las distribuciones interiores de las viviendas. Las normativas urbanísticas y las formas de hacer de la industria inmobiliaria generan unas tipologías convencionales que se repiten continuamente sin considerar las aspiraciones y necesidades de las familias y de las personas.



La inmensa mayoría de las viviendas que se construyen están pensadas para familias convencionales de pareja con descendencia, mientras sólo alrededor de la mitad de los actuales hogares españoles corresponden a ese modelo y la tendencia es a una reducción aún mayor. No existe una oferta adecuada para las personas que viven solas, que son mayoritariamente mujeres y que son el grupo familiar que crece con mayor rapidez, tanto por abajo –personas entre 20 y 30 años– como por arriba –personas mayores. Ambos grupos tienen necesidades específicas y diferenciales que plantean un gran campo para la experimentación y la innovación en materia de vivienda.

La jerarquía de los espacios refleja además una idea de jerarquía en el interior de la familia que ya responde a pocas realidades familiares –el padre de familia que ejerce la autoridad, la madre ama de casa que no tiene un espacio propio, y el resto con un espacio mínimo– una jerarquía que se quiebra cuando la mujer también tiene ingresos y cuando hijas e hijos adultos conviven en la misma casa familiar y necesitan también autonomía y un espacio vital. La poca importancia concedida a las labores domésticas se refleja en la posición y tamaño de las cocinas, normalmente pequeñas, de manera que no es posible compartir el trabajo o tener compañía mientras se trabaja, y semiocultas o en lugar secundario. Se refleja también, en las viviendas mejores, en la ausencia del espacio propio para la mujer que reclamaba Virginia Woolf, mientras el hombre, aunque ya tenga su despacho en su lugar de trabajo, tiene un despacho más en la vivienda, que es el lugar de trabajo de la mujer.

Por último, hay que considerar ciertas necesidades especiales que no son tenidas en cuenta por la producción contemporánea de vivienda. Las mujeres maltratadas necesitan soluciones de alojamiento específicas que les permitan reconstruir una vida normal y desarrollar una autonomía personal en su propio espacio vital. Los albergues actualmente existentes tienen grandes carencias tanto cuantitativa como cualitativamente: no cubren suficientemente la demanda ni las necesidades a medio y largo plazo de estas mujeres. Otras alternativas podrían acercar este tipo de alojamiento más a la vivienda cooperativa organizada de manera autónoma por las propias mujeres. Esta forma de vivienda favorecería en mayor medida una adquisición paulatina de autonomía personal para estas mujeres que el albergue con gestión institucional.



Para las personas mayores, en su mayoría mujeres, las viviendas que se construyen normalmente carecen de las condiciones de accesibilidad y ergonomía necesarias para personas con capacidades físicas reducidas. Tampoco existen suficientes servicios de ayuda doméstica y cuidado. Las necesidades de estas personas se deberían satisfacer a través de una política centrada en la idea de “envejecer en el lugar”, que favorezcan la permanencia en la vivienda de toda la vida durante el mayor tiempo posible.

Las mujeres cabeza de familia que necesitan cubrir ellas solas el trabajo dentro y fuera de la casa se enfrentan a la doble carga de trabajo con mayor dificultad aún que las mujeres casadas que trabajan. Para estas mujeres el disponer de ayuda en las múltiples tareas domésticas es vital, mientras sus recursos suelen ser escasos. Por ello, en ausencia de servicios de cuidado o de capacidad económica para utilizarlos, estas mujeres suelen buscar alojamiento cerca de sus propias madres, o más frecuentemente, en la propia casa de sus madres, porque no pueden permitirse uno propio ni tienen tiempo para trabajar y cuidar de sus hijas o hijos.

Tanto para las mujeres cabeza de familia, como para las maltratadas, se podrían experimentar soluciones de vivienda cooperativa en la cual parte de los trabajos vinculados a la vida cotidiana fueran realizados en común, de manera que fuera más fácil compatibilizar empleo y cuidado de hijas e hijos, siguiendo el modelo de las residencias para mujeres profesionales que se desarrollaron en la primera mitad del siglo XX en EEUU, Suecia o el Reino Unido, y, desde la década de 1970 en Canadá, Austria, Alemania, etc., para mujeres solas con cargas familiares. Este modelo tiene la ventaja de reducir el tiempo empleado en las tareas domésticas, gracias a la realización cooperativa, sin incremento de coste, porque el trabajo es compartido y no encargado a terceras personas por un precio, y también porque la solución conjunta permite economías de escala, por ejemplo en la compra de productos y/o electrodomésticos.

Para algunas mujeres, cada vez más, y para algunos hombres, la vivienda es también un lugar de trabajo remunerado. Este hecho tampoco es reconocido por la actual legislación urbanística ni por las formas de promoción de vivienda. El incremento de la actividad económica realizada en la vivienda exige una investigación tanto en el plano tipológico, para dar soluciones espaciales y arquitectónicas adecuadas, como en el plano normativo, para introducir en la legislación los cambios oportunos que permitan el trabajo remunerado en el hogar de manera controlada y con las limitaciones oportunas.



En el terreno de la vivienda también es importante la participación de las mujeres, como ilustra un proyecto inglés denominado *women@2020.living*. Este proyecto, financiado por la National Housing Corporation y otras instituciones, demostró la existencia de una enorme divergencia en cuanto a las prioridades expresadas por las mujeres y las expresadas por los y las profesionales. Se trataba de una encuesta que preguntaba a grupos de profesionales y a grupos de mujeres como veían las casas del año 2020. Mientras los expertos y expertas veían las futuras viviendas como viviendas unifamiliares con un alto nivel tecnológico y con todo tipo de artefactos técnicos, las mujeres mostraron un interés prioritario por tipologías multifamiliares innovadoras en lugar de vivienda unifamiliar, y por disponer de equipamientos (tiendas de barrio, gimnasios, guarderías y servicios) en el entorno del barrio que pudieran utilizar como oportunidades para generar vida social y redes de apoyo. En lugar de un hogar unifamiliar equipado con todo tipo de nuevas tecnologías, muchas mujeres preferían que los lugares específicos destinados al “trabajo a domicilio” estuvieran en el barrio, pero separados de sus casas, sobre todo cuando su empleo no requería relaciones sociales directas o presencia en la sede de la empresa.

### E) ACTIVIDAD ECONÓMICA

La cuestión del empleo es clave porque es precisamente la necesidad de compatibilizar empleo y familia, una responsabilidad que hasta ahora recae prácticamente en exclusiva sobre las mujeres, el rasgo fundamental que caracteriza las divisiones de género que, como hemos repetido, se ve dificultado por la estructura contemporánea de las ciudades.

Las mujeres se han incorporado al mundo laboral en un momento de cambio en el mundo del trabajo: incremento de los empleos a tiempo parcial, ampliación de los horarios comerciales los fines de semana y por la noche, incremento de los empleos nocturnos o de madrugada, inseguridad laboral y crecimiento de empleos poco remunerados en el sector servicios. Los horarios de los servicios, como el transporte, los colegios, la sanidad, etc., no siempre se han adaptado a estas transformaciones en el ámbito laboral. Esta descoordinación y rigidez de los horarios perjudica en mayor medida a las mujeres que son quienes más uso hacen de estos servicios.

La incorporación de las mujeres al empleo coincide también con un momento de contención, si no de reducción del gasto público, que dificulta la creación de los nuevos servicios públicos necesarios para facilitar esa incorporación.



Esta incorporación de las mujeres al trabajo remunerado choca con una realidad urbana pensada para una división sexual del trabajo, con espacios específicos para el empleo, espacios específicos para la vida doméstica, transporte basado en el vehículo privado, ausencia de equipamientos para el cuidado de personas dependientes, pequeño comercio de barrio a punto de desaparecer y escasez de pequeños equipamientos de proximidad que faciliten la creación de redes de apoyo informal entre amistades, vecindad, y mujeres en situación similar.

En ausencia de una estructura urbana y de unos servicios urbanos que faciliten la conciliación de vida laboral y vida familiar, las mujeres españolas se han incorporado al trabajo remunerado gracias al apoyo de sus madres, que están criando a las nuevas generaciones. Lo han hecho también a costa de un gran descenso de la natalidad, a pesar de que muchas quisieran tener más descendencia no se lo pueden permitir, ni en términos de trabajo, ni en términos económicos.

Las abuelas, y en menor medida también los abuelos, están realizando una gran parte de las tareas domésticas que las mujeres trabajadoras no pueden realizar como consecuencia de la inadaptación de la estructura urbana a la *cadena de tareas* que hay que realizar para compatibilizar vida laboral y vida familiar. Las abuelas cubren así las deficiencias de los servicios urbanos. Más recientemente, parte de este trabajo está siendo realizado por mujeres inmigrantes, muchas en condiciones de precariedad e ilegalidad.

Las tendencias del urbanismo actual no hacen sino acentuar los problemas y dificultar la realización de la *cadena de tareas* de aquellas personas que compatibilizan vida laboral y vida familiar: dispersión cada vez mayor en el territorio; especialización funcional cada vez más acusada; mayor dependencia del vehículo privado; concentración del comercio en grandes superficies sólo accesibles en vehículo privado; tendencia a crear grandes equipamientos deportivos y de ocio, principalmente accesibles en vehículo privado o con gran dificultad en transporte público, en lugar de pequeños equipamientos de barrio accesibles a pie; incremento de la vivienda unifamiliar, que dificulta el desarrollo de redes informales de apoyo en el vecindario, contribuye al aislamiento en la casa y dificulta la accesibilidad a servicios, empleo y equipamientos.

Las mujeres tienen mayor dificultad en acceder a empleos que no estén próximos a sus domicilios porque, al recaer sobre ellas la mayor parte de las tareas del hogar, a menudo se ven obligadas a aceptar empleos cerca de sus casas. Esto limita seriamente sus opciones laborales y de desarrollo profesional, al verse forzadas a decidir sobre su vida laboral en función de la localización del empleo y no en función de

cómo ese empleo se adecúa a su formación o le permite avanzar en su carrera profesional. Si no tienen cerca a su madre o no tienen capacidad económica para pagar el servicio doméstico o la guardería, suponiendo que la hubiera, se ven obligadas a elegir entre la maternidad y el trabajo remunerado. La ausencia de equipamientos para el cuidado de personas dependientes excluye a muchas mujeres del mercado laboral. Todos estos factores contribuyen a reforzar la poca capacidad económica de las mujeres, que a su vez refuerza en un círculo vicioso su capacidad de acceder al empleo, al impedirles reducir su carga de trabajo en el ámbito doméstico.

El problema del acceso físico al empleo se ve reforzado por su menor capacidad económica con respecto a los hombres, que no les permite el mismo acceso al transporte privado, único modo de acceder a muchos empleos en las ciudades contemporáneas. El recurso al transporte público no siempre es posible en términos de tiempo para las personas que compatibilizan vida laboral y vida familiar y realizan diariamente complejas cadenas de tareas. Tampoco es posible siempre en términos de comodidad y accesibilidad física, porque estas cadenas incluyen varios eslabones con movilidad reducida por la compañía de niños y niñas o la carga de la compra diaria.

La separación de los lugares de empleo con respecto a los lugares de residencia, la creación de espacios de empleo monofuncionales, como los parques empresariales o las ciudades de la justicia, sin servicios y de acceso difícil, la ausencia de oferta de empleo en las zonas residenciales, la escasez de equipamientos para el cuidado de personas dependientes, bien cerca de la vivienda, bien cerca o en el mismo lugar de empleo, la primacía del transporte privado para acceder a los nuevos lugares de empleo, la lejanía cada vez mayor de esos nuevos lugares de empleo, la desaparición progresiva del pequeño comercio, la proliferación de las grandes superficies, son todos factores que perjudican desproporcionadamente a las mujeres.

En particular, la inexistencia de equipamientos próximos a las viviendas para el cuidado de personas dependientes puede significar la exclusión del mercado laboral para aquellas mujeres cuyos recursos económicos no les permitan pagar el servicio doméstico o la guardería privada, o cuya madre no esté disponible para hacerlo por cualquier causa. Lo mismo ocurre con las personas con discapacidad y las personas mayores. En ausencia de equipamientos y servicios públicos, muchas mujeres se ven obligadas a abandonar sus puestos de trabajo para cuidar a familiares con alguna enfermedad o personas ancianas, dos grupos que conjuntamente alcanzan al 9% de la población española. La provisión de equipamientos para el cuidado de personas dependientes es clave para que las mujeres puedan acceder al empleo en condiciones de igualdad de oportunidades.





## F) EQUIPAMIENTOS, COMERCIO Y OCIO

El tema de qué se considera equipamiento y qué no es un asunto complejo que requeriría una revisión a fondo de nociones asumidas en la práctica urbanística y en la organización de una sociedad todavía patriarcal. Por ejemplo, desde el punto de vista de las mujeres, los establecimientos de barrio donde realizar la compra cotidiana de alimentos tienen más en común con los equipamientos convencionales que con otros establecimientos comerciales de uso más ocasional y de los cuales se obtiene un rendimiento económico mucho mayor. Algunos pequeños establecimientos de barrio destinados al ocio, que ahora se consideran actividad económica, pueden tener más en común con los equipamientos llamados socioculturales por el Reglamento de Planeamiento de 1978, que con las salas de espectáculos o los bares de copas, que son claramente actividad económica.

Desde el punto de vista del género conviene hacer dos distinciones. La primera según el tipo de equipamientos. La segunda, según el uso que se hace de esos equipamientos, distinguiendo entre el uso propio y el uso como acompañante de otras personas que carecen de la autonomía personal para moverse solas en el espacio urbano. Así, tendríamos que distinguir entre:

1. Los equipamientos tradicionales –educación, sanidad, cultura, ocio, deporte– que responden a derechos o necesidades reconocidos como tales.
2. Los nuevos equipamientos necesarios para facilitar la conciliación de vida laboral y vida familiar –cuidado de personas dependientes, fundamentalmente– que cubren necesidades que todavía no han sido asumidas como una responsabilidad social.

Los equipamientos educativos, sanitarios, etc., responden razonablemente a la demanda en términos cuantitativos, aunque existen importantes diferencias por género. Los segundos, al responder a una nueva necesidad de las personas que compatibilizan familia y empleo remunerado, no han sido aún completamente asumidos, y son prácticamente inexistentes en nuestro país, aunque en los últimos años se han convertido en tema de debate político.



Sin embargo, su necesidad será más evidente a medida que la tasa de participación femenina en la fuerza laboral se acerque a la media europea, a medida que las primeras generaciones de mujeres que han desarrollado un trabajo remunerado en grandes números, las que ahora tienen entre 30 y 40 años, se acerquen a la edad de jubilación, y a medida que el problema de compatibilizar vida laboral y vida familiar sea también más un problema de los hombres.

En países como los escandinavos donde las necesidades de cuidado de las y los menores están totalmente cubiertas, y las de las personas mayores en gran medida, la mayor parte del presupuesto municipal se destina a este tipo de servicios: Oslo por ejemplo destina el 80% de su presupuesto municipal a servicios de cuidado de personas menores y mayores. La experiencia escandinava muestra el camino a seguir, aunque también sus límites. En Finlandia se ha observado la aparición de nuevos problemas para los niños y niñas relacionados con el sobreuso de unos equipamientos que no llegan a reemplazar a los padres y madres.

El uso propio de los equipamientos en contraposición al uso acompañando a otras personas es una variable que permite explicar las diferencias de género en lo referente al acceso y al uso de los equipamientos. Es una variable fundamental porque el uso acompañando a otros multiplica el número de viajes, con periodicidades y horarios fijos.

Por ello conviene distinguir las formas de uso de los equipamientos que hace la población, mayoritariamente mujeres, que cuida de otras personas:

1. Para uso propio, por ejemplo cuando van al centro de salud porque están enfermas o cuando van a estudiar o a hacer deporte.
2. Acompañando a otras personas, por ejemplo cuando acompañan a un hijo o hija cada día a la escuela, o tres veces a la semana a actividades deportivas.

### Los equipamientos convencionales

Veamos los equipamientos del primer grupo. Entre éstos, la educación y la sanidad son derechos universales y el urbanismo ha desarrollado la técnica necesaria para garantizar su existencia en cantidad y localizaciones adecuadas. La cuantificación



de necesidades en función de la localización de la población se traslada a estándares de reserva de suelo, recogidos en la legislación, que los planes urbanísticos tienen que aplicar, de manera que se asegura la obtención del suelo necesario para su construcción. Los equipamientos deportivos, culturales y de ocio también están sujetos a estándares similares de reserva de suelo.

Las personas adultas, mujeres y hombres, utilizan estos equipamientos por necesidades propias, para estudiar o por problemas de salud. En este sentido, las estadísticas muestran un mayor uso de las instalaciones educativas y sanitarias por parte de las mujeres: estudian más y tienen peor salud, esto último entre otras cosas porque viven más. Pero las grandes diferencias se producen en las visitas a estos equipamientos como acompañantes de personas que no pueden desplazarse solas en la ciudad, las mayores y las menores. En estos casos, las visitas se producen con distintas periodicidades: los equipamientos educativos exigen una visita diaria; los equipamientos donde se realizan actividades extraescolares o deportivas, de una a tres visitas semanales; los sanitarios, más esporádicamente.

Las estadísticas muestran que los equipamientos deportivos y de ocio son utilizados en mucha mayor medida por los hombres que por las mujeres. Las mujeres hacen muy poco deporte organizado. Las encuestas indican que las mujeres españolas reparten su ocio entre caminar, en primer lugar, reuniones con amistades y familiares en segundo, salidas a lugares de espectáculos y bares, junto con visitas culturales, en tercer lugar, y, muy por debajo, hacer deporte. El espacio público por tanto es importante para las mujeres, no sólo como espacio de comunicación, que permite los desplazamientos a pie entre distintos lugares, sino por sus propias características como espacio de ocio. La existencia de lugares donde socializar, además de las propias casas, es también prioritario para las mujeres. Los equipamientos deportivos tienen mucha menor importancia comparativa para las mujeres.

Las personas que cuidan a menores de corta edad pasan mucho tiempo en los parques donde juegan. Estos parques tienen a menudo problemas de acceso, por ejemplo falta de seguridad si hace falta atravesar una vía rápida, de mantenimiento y suciedad, y de seguridad ante otras personas que usan el parque, que impiden a las madres y padres hacer otra cosa mientras juegan que no sea vigilar a niñas y niños.

Con respecto a los equipamientos deportivos, las estadísticas muestran grandes disparidades en su uso por parte de hombres y mujeres. En primer lugar, las mujeres practican menos deportes que los hombres. Según algunas encuestas las razones



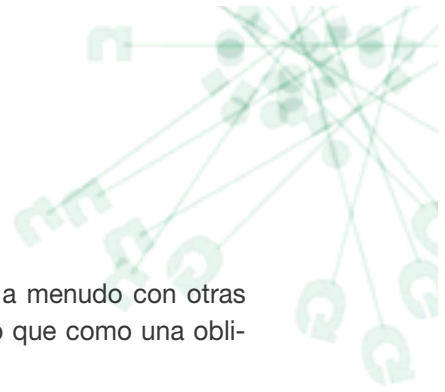
principales de esta menor participación femenina en los deportes y en general en el ocio es la falta de tiempo y la falta de recursos económicos. Otra razón sería la distancia a que se encuentran las grandes instalaciones deportivas que dificulta el acceso a las mujeres porque, como se ha dicho, tienen un menor acceso al transporte.

Las mujeres practican muy pocos deportes organizados y muy pocos deportes al aire libre a excepción de caminar. Los deportes más practicados por las mujeres son la natación y deportes de interior como la gimnasia y el yoga, y, sobre todo, caminar, que es además la primera actividad de ocio entre las mujeres. La mayor parte de los deportes que practican las mujeres se hacen en espacios cerrados y en pequeñas instalaciones próximas a las viviendas. Es decir, la mayor parte de las grandes instalaciones que los planes urbanísticos incluyen como equipamientos deportivos son instalaciones destinadas fundamentalmente a los hombres.

En términos generales, las mujeres no pueden aprovechar los equipamientos de ocio, cultura y deportes existentes de la misma manera que los hombres. Tienen menor acceso tanto físico como económico a todos los grandes equipamientos. Muchas mujeres no tienen el tiempo ni el dinero para acceder a los equipamientos que no están cerca de sus casas. Las mujeres que tienen movilidad restringida por tener pocos recursos y cargas familiares necesitan equipamientos locales.

Un comentario específico en este apartado merece el comercio, aunque normalmente el comercio se considera un uso urbanístico diferenciado, no incluido entre los equipamientos. El comercio de artículos de consumo diario, especialmente la alimentación, es una actividad también cotidiana, aunque las visitas a este tipo de comercio no son necesariamente diarias y se pueden espaciar cada dos o tres días e incluso para ciertas cosas una vez a la semana. Los establecimientos de proximidad en el barrio donde se realiza este tipo de compra tienen muchas características en común con los equipamientos, entre otras su debilidad económica en el mercado inmobiliario frente a otros usos más fuertes.

En el comercio es necesario distinguir en función de la regularidad de frecuentación y de la obligatoriedad de hacerlo: las compras para consumo cotidiano de alimentos son una actividad cuasi cotidiana, que supone realizar viajes incómodos con carga pesada; las compras de otro tipo de artículos de consumo, más ocasionales, tienen otras características que aproximan el uso de los lugares donde se realizan al uso que se hace de algunas instalaciones de ocio. Los equipamientos comerciales destinados a productos de consumo no diario y a compras excepcionales se parecen más a las instalaciones de ocio que a los establecimientos comerciales de



alimentación. A éstos últimos se acude de manera irregular, a menudo con otras personas, más como una actividad lúdica y de esparcimiento que como una obligación cotidiana.

Según las estadísticas las mujeres trabajadoras hacen la compra de productos básicos, como la comida, con más frecuencia que los hombres y la suelen hacer en su camino hacia o desde el trabajo. La mayor parte de las compras de este tipo de productos cotidianos son hechas por mujeres, que tienen menos acceso al vehículo privado que los hombres. Las personas que no disponen de vehículo privado prefieren las tiendas pequeñas, de trato personal, en el barrio. Hacer una sola compra grande el fin de semana en un centro comercial en transporte público es muy difícil, incómodo y desagradable, especialmente para gente mayor.

La tendencia a sustituir el pequeño comercio por grandes superficies accesibles únicamente en transporte público, aunque ha contribuido a un cierto incremento de la participación masculina en la tarea de hacer la compra, en términos generales perjudica desproporcionadamente a las mujeres. Las tiendas de barrio además favorecen la vigilancia de la calle y la seguridad del espacio: proporcionan contacto humano y seguridad.

### **Los nuevos equipamientos para el cuidado de personas dependientes**

Las nuevas necesidades de equipamientos y servicios para el cuidado de personas dependientes tienen la característica de exigir soluciones diversas, flexibles y de calidad. Son necesidades que no se pueden resolver de manera simple. El cuidado de personas dependientes no se puede resolver con soluciones homogéneas y estandarizadas porque las necesidades y preferencias son muy variadas entre personas. Para una misma persona las necesidades varían a lo largo del día; se necesitan distintos tipos de atención según las distintas edades. Es un trabajo que necesita garantías de fiabilidad en su cumplimiento y de calidad en su realización.

Este es un campo en el cual no todas las soluciones exigen un espacio físico nuevo diferenciado. Por ejemplo, el cuidado de las personas mayores tiene una multiplicidad de soluciones que implican distintos tipos de estructuras físicas. Las personas mayores prefieren continuar viviendo en sus casas el mayor tiempo posible. Para ello son necesarias ayudas a domicilio (cuidados, servicios de comidas o lavandería a domicilio) y adaptaciones ergonómicas del espacio de la vivienda, solución que

no exige construcciones específicas, sólo cambios en la existente o una mayor previsión sobre diseño universal desde un principio en la construcción de viviendas. Los centros de día contribuyen también a la permanencia en sus domicilios, proporcionando vida social, atención médica y algunos servicios, como puede ser la comida. La residencia se presenta como la última solución para personas que han perdido toda autonomía física o mental y necesitan atención las 24 horas del día.

En lo referente al cuidado de menores, especialmente de 0-3 años que es donde las necesidades insatisfechas son mayores, las soluciones son múltiples. En algunos países de nuestro entorno donde este tipo de servicios está más desarrollado, como Francia, existe una multiplicidad de soluciones que pueden ser un punto de partida para investigar posibles alternativas en España.

La solución convencional es la guardería pública, a la que acudían en Francia en 1996 un 23% de los niños y niñas de 0-3, en comparación con un 2% en España. Otras soluciones que exigen un espacio específico incluyen la guardería con gestión cooperativa de padres y madres, en lugar de gestión pública, las asociaciones sin ánimo de lucro, las guarderías de empresa, o la guardería privada, que tiene el inconveniente del alto coste para garantizar la calidad, imposible de pagar para la mayoría de la población; establecimientos de acogida por horas, de uso no programado, para necesidades espontáneas, como cuando surge un imprevisto; establecimientos “puente” con el colegio, para cubrir los desfases horarios entre éste y los horarios laborales.

El problema de la autonomía de las personas mayores y de las personas jóvenes debe verse además desde una perspectiva más amplia. Distintas organizaciones espaciales de la ciudad favorecen o perjudican el mantenimiento y la adquisición de la autonomía, como ya se indicó en el apartado sobre el espacio público. Por ello ciertas actuaciones más generales sobre la estructura urbana pueden reducir la necesidad de equipamientos especiales.

Por ejemplo, una configuración clara y acotada del espacio público, que limite el tráfico rodado y favorezca el peatonal, con mezcla de usos y vigilancia natural del espacio, fomentará y facilitará su uso por las personas mayores, manteniéndolas en mejor estado físico y mental, alargando su tiempo de vida autónoma, y reduciendo en consecuencia la necesidad de alojamiento especial. En el caso de la población infantil, un espacio de estas características permitirá adelantar la edad a la cual puedan empezar a acudir solos y solas al colegio, o les permitirá jugar en el espacio público cerca de la casa, reduciendo así la necesidad de viajes de acompañamiento por parte de las madres y por qué no de los padres, en vigilancia constante de sus juegos.



## 2.2. EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN

### A) DATOS ESTADÍSTICOS Y ESTUDIOS CUALITATIVOS

La información de la que se parte al redactar un plan urbanístico y la que se genera en el proceso de elaboración del planeamiento tiene grandes carencias desde el punto de vista del género. Aquí las coincidencias son grandes con otros campos de la acción pública: hace falta fundamentar el planeamiento en datos estadísticos que reflejen mejor la realidad. Esto implica recoger los datos desagregados por sexos, pero también en muchos casos introducir nuevos criterios de recogida de datos.

Las cifras globales muestran claramente que hay diferencias de género en todos los campos de la acción urbanística. Sin embargo, estas diferencias no son homogéneas en el espacio urbano: los barrios de vivienda unifamiliar ocupados por clases acomodadas tendrán seguramente una tasa de motorización femenina más alta que los barrios de clase media baja. Es necesario contar con datos desagregados espacialmente en divisiones suficientemente pequeñas para poder identificar las necesidades diferenciales entre hombres y mujeres en distintas partes de la ciudad.

En muchos campos de la acción urbanística, aunque haya variaciones entre ciudades y comunidades autónomas, faltan datos desagregados por sexo y por barrio o distrito municipal. En algunos campos, como el transporte, aunque los datos existan, no son explotados ni utilizados como punto de partida en la etapa de información urbanística de los planes, porque el género no se ha considerado hasta ahora una variable relevante.

Disponer de esta información es un punto de partida indispensable para conocer la extensión de las desigualdades actuales de género, para definir indicadores que permitan identificar impactos ex-ante, evaluar y hacer seguimiento de los planes y los proyectos (metas y auditorías), y contribuir a dar visibilidad a las necesidades diferenciales.

Pero los datos estadísticos no bastan. También son necesarios estudios de tipo cualitativo que permitan conocer mejor aspectos que las estadísticas no reflejan, especialmente en cuanto a deseos, aspiraciones, y prioridades. Un ejemplo de encuesta que habría que realizar en España sería el de las preferencias de las madres y los padres para el cuidado de niñas y niños, ofreciendo un amplio abanico de soluciones como las ensayadas en Francia.



Las encuestas muestran que las mujeres tienen prioridades distintas que los hombres. Por ejemplo una encuesta en el Reino Unido realizada en 1999, la más grande que se ha hecho en ese país para conocer directamente los intereses y esperanzas de la gente, mostró que conciliar vida laboral y familiar era la primera prioridad de las mujeres, seguida por el apoyo para cuidar a las personas dependientes. Encuestas realizadas a mujeres en Francia y en Noruega muestran una prioridad similar por los problemas de compatibilizar vida laboral y familiar y cuidado de personas dependientes.

## *B) PARTICIPACIÓN*

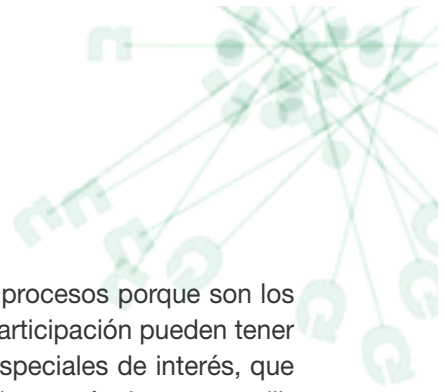
Los procesos de consulta pública son uno de los grandes asuntos pendientes del urbanismo español y son indispensables para un urbanismo de calidad que responda a las necesidades y aspiraciones de la ciudadanía. Un urbanismo que persiga la calidad de vida para todo el mundo y el acceso equitativo a los bienes y recursos urbanos tiene que incluir las voces de las personas con menor representación en los procesos de toma de decisiones.

En este sentido, la potenciación de los procesos de consulta pública se inscribe en una de las corrientes de la teoría del urbanismo más influyentes de las últimas décadas, que se refiere a este tipo de planificación como planificación cooperativa o colaborativa, y que busca trasladar al urbanismo las nociones sobre la acción comunicativa desarrolladas por el filósofo J. Habermas.

Esta corriente se inscribe en la crítica más amplia a las limitaciones del saber técnico que se desarrolla desde hace varias décadas en paralelo con el reconocimiento del valor del conocimiento no experto, del conocimiento de usuarias y usuarios, de ciudadanas y ciudadanos normales. Tiene también que ver con la crítica a las limitaciones de la democracia representativa y el creciente problema de la desafección de la ciudadanía ante las instituciones democráticas.

Los procesos de consulta son necesarios para dar voz a los grupos sociales con menor representación en los procesos de toma de decisiones, cuyas necesidades pueden quedar fácilmente relegadas precisamente por su escasa capacidad de acceso a los ámbitos del poder donde se toman las decisiones. Estos procesos permiten identificar las necesidades diversas de una población diversa y tienen que estar especialmente diseñados para recoger las necesidades de los grupos más





frágiles, que son los que tienen menos representación en los procesos porque son los que tienen menos poder. En caso contrario, los procesos de participación pueden tener el efecto contrario de facilitar un instrumento más a grupos especiales de interés, que tienen más tiempo, más recursos económicos y más conocimientos técnicos para utilizar estos procesos, manipulándolos en su propio beneficio.

Un proceso de consulta adecuadamente diseñado puede desvelar información difícil o imposible de cuantificar y que tampoco reflejan las encuestas. Puede hacer salir a la luz formas de ver los problemas o necesidades hasta entonces inconscientes por su carácter estructural. Este potencial es especialmente relevante en cuestiones de género, porque la naturaleza asumida de los roles, fuertemente asentada en las mentalidades, impide a menudo comprender la naturaleza de los problemas. Muchas mujeres tienen pocas expectativas porque se pasan el día trabajando y luchando contra las dificultades: la dificultad de sus vidas diarias es parte de su realidad cotidiana que no se cuestionan.

Los procesos de discusión abierta y consulta pueden favorecer el que las mujeres identifiquen cuáles son esas limitaciones que les impiden tener mejores expectativas. Por ello es necesario trabajar con las mujeres para explorar la naturaleza real de sus vidas cotidianas, que suelen ser muy distintas de las vidas de las y los profesionales del urbanismo, para identificar y encontrar soluciones que tengan sentido para ellas. Además, los procesos de consulta y discusión con mujeres sirven para que desarrollen confianza en su propio conocimiento, en sí mismas y en su propia capacidad para actuar.

### *C) REPRESENTACIÓN EN LA TOMA DE DECISIONES*

La participación femenina en las profesiones relacionadas con el urbanismo es bastante limitada. Dentro del sector público, su presencia es menor que en otros ámbitos de la administración, tanto en términos estrictamente cuantitativos, de integración horizontal o número absoluto de mujeres, como en términos cualitativos, de integración vertical, o presencia de mujeres en posiciones con capacidad decisoria. En el sector privado, tanto en las grandes empresas, como en la profesión liberal, esta presencia es aún menor. Aunque en la universidad española la presencia de estudiantes mujeres se acerca bastante a la de los hombres, esa presencia se reduce considerablemente cuando acceden al ámbito laboral.

La presencia de mujeres en los procesos de toma de decisiones se considera importante, aunque no suficiente, para promover una mayor consideración de las necesidades



femeninas en los procesos de planificación. Por un lado existe el problema de la aculturación: las mujeres profesionales no necesariamente son más conscientes de las necesidades de la mayoría de las mujeres que sus compañeros varones. Las profesiones tienen culturas profesionales específicas que quienes desean ejercerlas deben asumir como propias.

Para las mujeres urbanistas esa asimilación de la cultura profesional, transmitida primero en la universidad y después en el trabajo, puede significar adoptar valores que colocan las necesidades de la vida cotidiana en segundo plano frente, por ejemplo, a la necesidad de ampliar la capacidad de las infraestructuras de tráfico rodado, una actividad habitual en el urbanismo contemporáneo.

Sin embargo, esta situación puede cambiar a medio plazo y tener efectos positivos sobre la consideración de las necesidades de las mujeres en el urbanismo si:

1. Se produce una mayor integración tanto vertical como horizontal de las mujeres en todos los ámbitos de la profesión.
2. Se realizan campañas de sensibilización, programas de formación continua para profesionales y se incluye el tema del género en el currículum universitario. La sensibilización, la formación y la educación permitirán incrementar la conciencia y el saber hacer de las y los profesionales respecto a este problema.

En este último campo los esfuerzos realizados por las administraciones públicas para formar y sensibilizar al funcionariado y a su personal directivo en especial, deben ser complementados por acciones desde las organizaciones profesionales y desde la universidad. El incremento sustancial del número de mujeres en la profesión, especialmente si es también vertical y se produce en combinación con las medidas de sensibilización y formación, contribuirá a una mayor introducción de los problemas de género en la agenda porque con el número total aumentará también el número de aquéllas que sean capaces de incorporar la dimensión de género a su práctica profesional.



#### *D) TÉCNICAS: CLASIFICACIÓN DEL SUELO, ZONIFICACIÓN Y ACCIÓN SECTORIAL*

Ciertas formas habituales de aplicación de las técnicas urbanísticas básicas (clasificación del suelo y calificación o zonificación) perjudican la calidad de la vida cotidiana. La incidencia de la clasificación del suelo será previsiblemente más negativa aún en aplicación de la nueva legislación desreguladora, sobre todo en algunas comunidades autónomas que han abundado en los principios de la legislación estatal. Estas medidas desreguladoras convierte en potencialmente urbanizable cualquier parte del territorio, fomentando así la dispersión, el crecimiento a saltos, y la dependencia del vehículo privado, todos ellos aspectos que, hemos visto, perjudican especialmente a las mujeres, pero también a la sociedad en su conjunto.

Los efectos negativos de la práctica de una zonificación rígida ya se han mencionado repetidamente en este texto. La separación de usos incrementa el número y la longitud de los desplazamientos y dificulta la realización de las cadenas de tareas necesarias para la vida cotidiana. Sin embargo, los inconvenientes que tiene la zonificación estricta no deben llevar a una deslegitimación simplista de esta técnica, que sigue siendo elemento central del urbanismo.

La zonificación asegura la creación de espacios de calidad y el mantenimiento de valores ambientales de trozos consolidados de ciudad, prohibiendo por ejemplo la edificación de grandes edificios de oficinas en altura en barrios residenciales de densidad media o media-baja, o protegiendo la existencia de usos débiles. Lo que es necesario es desarrollar técnicas de zonificación flexible que incluyan grados de compatibilidad entre usos en función de sus impactos sociales, visuales, económicos sobre el mercado inmobiliario, de generación de tráfico, o de generación de emisiones, de manera que se fomente la mezcla y diversidad de usos sin perjudicar las características urbanas del barrio o de la zona de empleo. Un tercer aspecto que contribuye a crear espacios urbanos poco favorecedores de la vida cotidiana es la fragmentación sectorial de la acción a todos los niveles, desde la planificación, a la inversión, a la gestión. La fragmentación sectorial de la acción contribuye, como la zonificación, a crear trozos funcionales de ciudad que carecen de la complejidad de una verdadera ciudad.

Por ejemplo, los nuevos barrios de vivienda que sólo tienen vivienda porque han sido planificados por un organismo de vivienda que responde a unas demandas determinadas de alojamiento y cuya acción no está integrada en la acción urbanísti-



ca más global. Estos barrios, si son de gestión pública, serán gestionados de una vez por un único agente, que dividirá la zona en áreas para que sean edificadas por unas pocas cooperativas o empresas. En cada manzana, cada una de estas cooperativas construirá un único edificio, de una sola vez, en lugar de parcelar el espacio y construir una diversidad de edificios, parecidos pero distintos.

Esta forma de planificar y gestionar contribuye a la uniformización y al mismo tiempo a la fragmentación, dificulta la innovación tanto en la concepción inicial del proyecto como en la evolución a largo plazo del espacio urbano así creado, crea rigideces y dificulta la evolución y complejización progresiva de la ciudad con el paso del tiempo, no favorece la inclusión de otros agentes ni la participación inicial o futura de las personas residentes en la transformación y adaptación del espacio. Dificulta así la apropiación del espacio urbano y la identificación con él, y reduce las posibilidades de integración de necesidades complejas y diversas, que serían posibles en procesos de planificación y gestión más integrados y al mismo tiempo más inclusivos de un mayor número de agentes.

### E) GASTO PÚBLICO E INVERSIÓN

El nivel de gasto público en equipamientos, servicios y vivienda, y el peso relativo que se otorga a este tipo de gasto público frente a otros gastos del Estado son dos aspectos fundamentales que tienen efectos diferenciadores entre hombres y mujeres. Las mujeres, en su papel de cuidadoras y de responsables de la reproducción social, y como consecuencia de su menor capacidad económica, dependen mucho más que los hombres de los servicios y equipamientos públicos. Por ello las prioridades de inversión y el nivel de gasto público son fundamentales para ellas.

Las mujeres resultan desproporcionadamente perjudicadas en lo que se refiere al gasto público en el urbanismo *cuando se da prioridad a la inversión en carreteras sobre la inversión en transporte público; cuando se da prioridad a la inversión en grandes infraestructuras de apoyo a la competitividad internacional de una ciudad, frente a la inversión en equipamientos sociales*, incluidos los destinados al cuidado de personas dependientes; cuando se da prioridad a la inversión en grandes instalaciones deportivas o de ocio, frente a los pequeños equipamientos de barrio. En general, cuando se da prioridad a lo grande y visible sobre lo pequeño y básico, que muchas veces no se ve o no tiene la visibilidad necesaria para salir en la prensa o en las publicaciones profesionales y por ello a menudo no interesa ni a los equipos técnicos ni a la clase política.



La gran reducción del gasto social efectuada en España los últimos años perjudica desproporcionadamente a las mujeres porque ha supuesto un empeoramiento de la calidad de los servicios urbanos, una reducción de la oferta, y un impedimento para el desarrollo de los nuevos equipamientos necesarios para las nuevas necesidades.

## *F) EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO*

En la práctica urbanística española no se suelen utilizar las técnicas de evaluación y seguimiento habituales en otros países, aunque la evolución reciente en el ámbito internacional en relación al desarrollo sostenible ha llevado a un desarrollo incipiente de algunas técnicas en este sentido. Entre éstas destacan las Agendas 21 locales y las evaluaciones de impacto ambiental para grandes proyectos, siguiendo la directiva europea. Sin embargo, las evaluaciones estratégicas de impacto de los planes urbanísticos todavía no se hacen en España. Se hacen evaluaciones ex-post (auditorías) y se ponen en práctica procesos de seguimiento en el caso de los proyectos que reciben subvenciones de los fondos estructurales europeos, como los Urban.

La utilización de indicadores como método para la evaluación objetiva de planes y proyectos, de modo que se permita la comparación entre posibles alternativas de acción, con respecto a unos objetivos previamente establecidos, es todavía muy limitada por no decir inexistente en nuestro país.

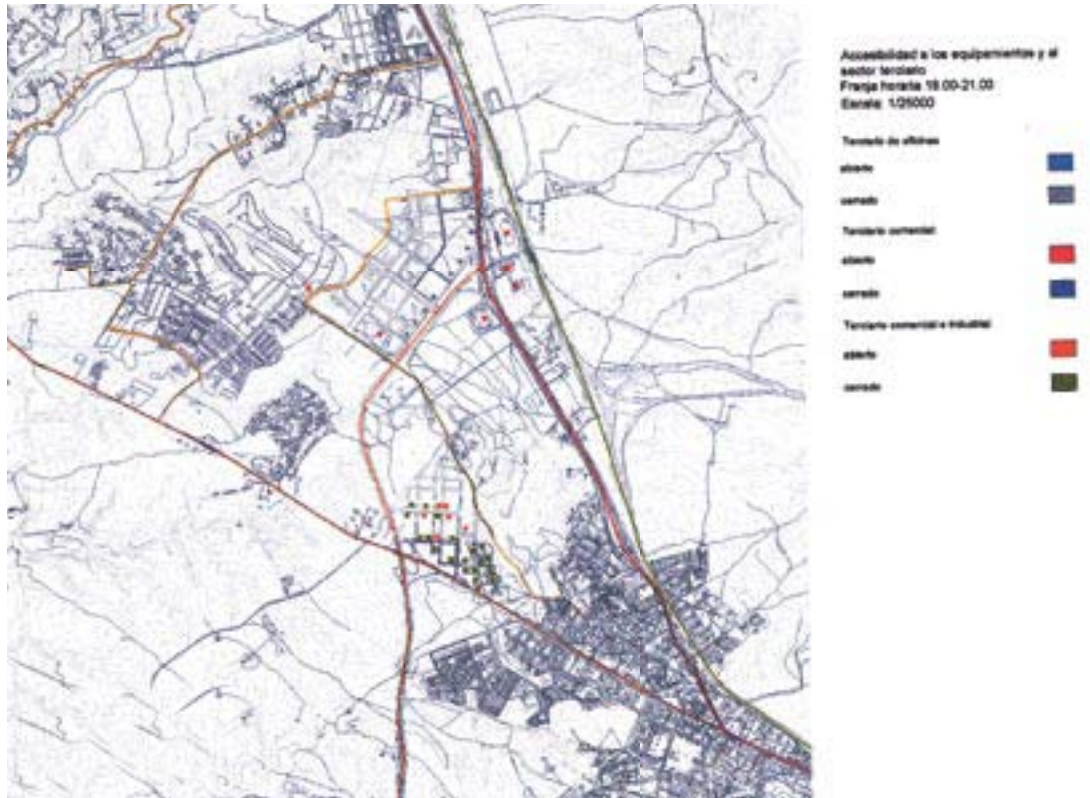
Sin embargo, las evoluciones legislativas recientes, en particular las iniciativas desreguladoras, exigirían técnicas de este tipo. Estas técnicas tienen una larga experiencia de aplicación en contextos anglosajones donde la discrecionalidad y la flexibilidad en la toma de decisiones son mayores que en España. La importación de ciertas medidas desreguladoras que implican un incremento de la discrecionalidad y la flexibilidad en la toma de decisiones debe venir acompañada de la importación de las técnicas adecuadas para su puesta en práctica, como son las de evaluación, seguimiento, impacto y auditoría.

Estas técnicas son indispensables cuando se quiere introducir una perspectiva de género, porque son instrumentos adaptados para establecer una nueva dirección en los procesos urbanísticos que apunten a resultados específicos, por ejemplo, la reducción de las desigualdades, materializada en evoluciones concretas de indicadores específicos previamente definidos. Permiten establecer objetivos realistas, evaluar la adecuación del progreso a esos objetivos, y redirigir las actuaciones en caso necesario. Las técnicas de evaluación incluyen el desarrollo de indicadores, de evaluaciones previas de impacto de género, de auditorías posteriores o en curso, la fijación de metas y la comparación entre evolución-resultados y metas preestablecidas.



60





DIFERENCIAS EN EL USO DEL ESPACIO A LO LARGO DEL DÍA EN LA CIUDAD DISPERSA

Arriba, izquierda, franja horaria 9:00 - 18:00

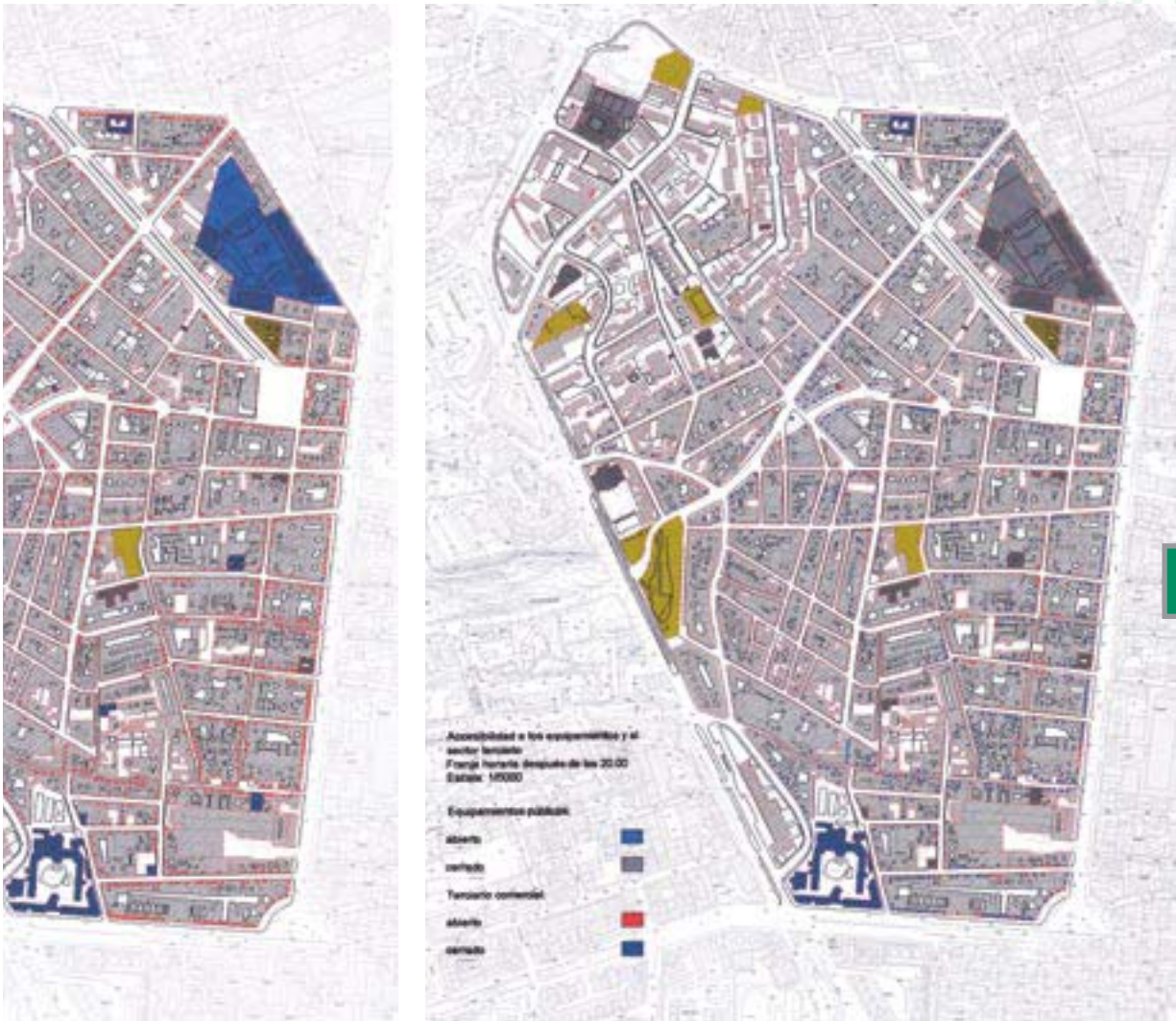
Arriba, derecha, franja horaria 18:00 - 21:00

Abajo, izquierda, franja horaria después de 21:00

Las técnicas de análisis cronotópico desarrolladas en Italia por Teresa Boccia permiten identificar los patrones de las relaciones espacio-temporales en la ciudad dispersa.







### DIFERENCIAS EN EL USO DEL ESPACIO A LO LARGO DEL DÍA EN LA CIUDAD COMPACTA

A la izquierda, franja horaria 10:00 - 14:00

En el centro, franja horaria 17:00 - 20:00

A la derecha, franja horaria después de 20:00

Mapas cronográficos en distintas franjas horarias que reflejan las grandes diferencias en el uso del espacio a la largo del día que son posibles en la ciudad compacta.

### 3. PAUTAS PARA INTEGRAR LA DIMENSIÓN DE GÉNERO EN EL URBANISMO

Favorecer la vida cotidiana y crear una ciudad de distancias cortas y proximidad implica cambios de todo orden en la forma actual de construcción de las ciudades. Desde cambios pequeños y sencillos, como por ejemplo la ampliación de las aceras para permitir el paso de coches de bebé, hasta grandes cambios que implicarían modificar sustancialmente la actual relación entre transporte público y privado. Son cambios que afectan al espacio urbano a todas sus escalas, desde la vivienda y su entorno inmediato, al barrio y al conjunto urbano y metropolitano. Afectan al modo en que las administraciones públicas a todos los niveles, estatal, regional y local, aplican todos sus poderes urbanísticos: de regulación de la iniciativa privada, de inversión pública, de incentivación y de disuasión de los comportamientos colectivos e individuales, de educación, negociación y sensibilización.

#### 3.1. LAS INFRAESTRUCTURAS PARA LA VIDA COTIDIANA

64

La gran dificultad con que se enfrentan hoy la mayoría de las mujeres y algunos hombres a su doble rol en las esferas pública y privada ha obligado hasta ahora a las personas a desarrollar estrategias privadas y cooperativas para salir adelante. El problema ha alcanzado tal magnitud, y sus implicaciones sociales y económicas son ya tan evidentes, que tanto la Comisión Europea como la mayoría de los estados miembros empiezan a considerar la conciliación entre vida laboral y vida familiar como un campo prioritario de la acción pública.

En el terreno del urbanismo el concepto de *infraestructuras para la vida cotidiana* puede ser una herramienta útil a la hora de pensar de qué manera la acción pública urbanística a todas sus escalas y en todos sus niveles puede contribuir a reducir los problemas que la estructura actual de las ciudades genera en la vida cotidiana de las personas.

Las nociones de *nueva vida cotidiana* y de *infraestructuras para la vida cotidiana*, acuñadas en el contexto escandinavo desde la década de 1970, y desarrolladas por la red EuroFEM durante la de 1990, se refieren a las formas de vida derivadas de los nuevos roles de género y a aquellas infraestructuras físicas, económicas y sociales que se pueden desarrollar al nivel del barrio fundamentalmente, pero también de la



región, para facilitar el desarrollo de la vida diaria y la calidad de vida de todos y todas.

La idea de nueva vida cotidiana implica una responsabilidad frente a la naturaleza y frente a todas las personas, dando valor y reconocimiento al trabajo que se realiza para cuidar a las personas y al entorno natural. La valorización del cuidado se vincula a la idea de un reparto más justo y equilibrado de roles y tareas entre mujeres y hombres, tanto en el ámbito productivo como en el reproductivo, sin recurrir a los estereotipos sexuales. Se trata de un concepto que cuestiona algunas ideas y formas de hacer asumidas, como son:

- la división convencional entre trabajo productivo y trabajo no remunerado, cuando en su vida diaria cada vez más personas combinan ambas cosas y las viven como una totalidad.
- la práctica funcionalista de la planificación urbana y la organización sectorial de la administración y de la gestión, que crean espacios separados en los que realizar el trabajo remunerado y el trabajo de cuidado.
- los procesos no participativos de toma de decisiones, que definen esos espacios, incluidos los domésticos, según los puntos de vista de un pequeño grupo de la población, profesionales y clase política, que son abrumadoramente varones.
- la falta de valor social atribuido al trabajo reproductivo, que asegura la relegación en las prioridades políticas de las soluciones y equipamientos que podrían reducir la carga que supone, fundamentalmente para las mujeres.

La incorporación femenina al mundo laboral implica una transformación de gran calado en nuestra sociedad que necesita cambios también estructurales en la forma en que se solucionan muchas tareas ahora resueltas en el ámbito privado por trabajo femenino no reconocido como tal. Es decir, el nuevo modelo socioeconómico basado en el trabajo femenino no puede funcionar sin una transformación de las estructuras de apoyo a la familia, más que a riesgo de asumir los costes que tenemos ahora: baja tasa de natalidad y gran envejecimiento, altos índices de estrés y enfermedades derivadas entre las mujeres de 30 a 50 años, desigualdad en la esfera laboral e incremento de la feminización de la pobreza y de la pobreza infantil.

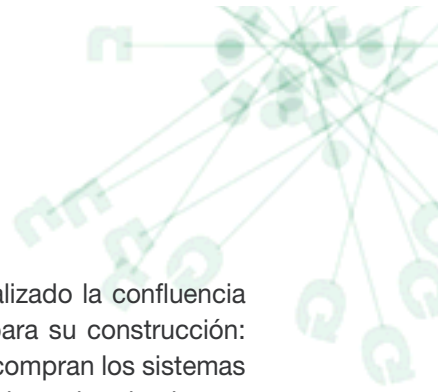


Desde una perspectiva histórica, en los dos períodos anteriores del siglo XX en que hubo una generalización del trabajo femenino, durante las dos guerras mundiales, los Estados crearon las infraestructuras necesarias para liberar a las mujeres de parte de las tareas domésticas porque su trabajo en la industria era necesario para el esfuerzo bélico mientras los hombres se encontraban en el frente. Están documentadas por ejemplo las infraestructuras de comedores municipales y de guarderías públicas creadas en esos períodos en Inglaterra y en Estados Unidos. Estas infraestructuras fueron clausuradas tras la contienda, cuando las mujeres tuvieron que abandonar sus empleos en favor de los veteranos de guerra.

La idea de infraestructuras para la vida cotidiana no es nueva en el urbanismo: antes bien, es una idea que hunde sus raíces en los mismos orígenes del urbanismo moderno. La ciudad jardín de Howard era una ciudad organizada cooperativamente, donde las posibles plusvalías generadas por el proceso inmobiliario se reinvertían en la creación de un pequeño estado del bienestar local, gestionado por la propia población no por el Estado.

En Lechtworth, entre esos equipamientos, además de los clásicos educativos, etc., existían equipamientos de guardería, de cocina común y de comedor común. Incluso algún grupo de casas carecía de cocina. Otros grupos de casas, pensados para mujeres profesionales que no deseaban emplear su tiempo en labores domésticas, resolvían los problemas de intendencia doméstica de modo cooperativo y centralizado. En estos aspectos Howard, Unwin y Parker estaban insertos en toda una corriente de su época que veía como necesaria la creación de un espacio urbano que facilitara las tareas domésticas. Otro importante urbanista de la época, F. L. Olmsted, diseñador del Central Park de Nueva York, se refiere en sus escritos indistintamente como infraestructuras al viario, las escuelas y las guarderías.

Esta corriente que, dentro del urbanismo de principio del siglo XX, plantea la necesidad de adecuar las ciudades y los espacios residenciales a una organización del trabajo doméstico que permita a las mujeres no estar atadas a estas tareas, va perdiendo terreno en el período de entreguerras y lo pierde definitivamente tras la Segunda Guerra Mundial. La construcción del suburbio americano responde a una visión y a un discurso no disimulado que explícitamente asigna a las mujeres un rol doméstico y las separa de la esfera pública. En el terreno específico de la cultura urbanística, triunfa también en esa década de 1920, y, de manera generalizada después de la segunda guerra mundial, la corriente funcionalista, que propugna la separación estricta de funciones en el espacio urbano, frente a otras corrientes de la primera mitad del siglo que valorizaban el espacio complejo de la ciudad tradicional.



Los estudios que explican la formación del suburbio han analizado la confluencia de intereses y la gran coalición que se forja en esos años para su construcción: intereses de las industrias petrolíferas y automovilísticas (que compran los sistemas de transporte público de 40 ciudades y los desmantelan), de las cajas de ahorros que financian las viviendas, de las constructoras y promotoras, de los sindicatos, que negocian un salario “familiar” para el hombre a cambio entre otras cosas de la retirada de las mujeres del empleo remunerado, de las industrias manufactureras que necesitan viviendas para llenar con sus productos y de una persona, Mrs. Consumer, que dedique su tiempo a comprarlos y a usarlos. La creación de la imagen del ama de casa norteamericana de la década de 1950 va unida a la construcción del suburbio de vivienda unifamiliar. En la Inglaterra de esos mismos años el discurso oficial no es demasiado diferente: documentos de la época, incluso algunos debidos a Beveridge, artífice del estado del bienestar británico, se refieren al espacio doméstico unifamiliar como el lugar apropiado para las mujeres, mostrando explícitamente la intención de confinarlas a ese ámbito separado del espacio público.

En Estados Unidos, las propuestas para aplicar soluciones espaciales que facilitaran las tareas domésticas desaparecen de la agenda con el triunfo de la opción privatizadora del espacio, representada por la vivienda unifamiliar, la gran superficie comercial, el parque empresarial y el transporte privado. En Inglaterra, esta opción privatizadora es la adoptada para la vivienda destinada a una parte importante de la población. Para otra gran parte, las personas de menor poder adquisitivo, en lugar de las propuestas de tipo cooperativo propugnadas por Howard, se opta por soluciones estatalizadas: vivienda pública y servicios públicos. La opción estatalizadora se adopta en la mayor parte de los países europeos que desarrollan sus estados del bienestar en esas décadas: Francia (fundamentalmente a nivel del Estado), países escandinavos, Reino Unido y Holanda (a nivel municipal).

Las opciones estatalizadoras resuelven en algunos países ciertas necesidades de la vida cotidiana, pero sólo algunas. Por ejemplo, los países escandinavos han desarrollado infraestructuras para el cuidado de personas dependientes que cubren de manera bastante satisfactoria las necesidades de las madres que trabajan. En Francia, esa cobertura, aunque tiene carencias de tipo cuantitativo, ofrece cierta diversidad de soluciones adaptadas a las situaciones y preferencias de las personas. En Holanda se está en estos momentos diseñando un sistema que dé cobertura universal a todas las madres que trabajan. En Suecia, Holanda o Canadá existen experiencias de vivienda cooperativa o en alquiler, para madres solas por ejemplo, que permiten solucionar otros aspectos de la vida cotidiana, como la



comida. Ejemplos recientes, como un grupo de viviendas llamado Frauenwerkstadt construido en Viena siguiendo los principios de diseño de la vida cotidiana, proporcionan un entorno alrededor de la vivienda y una distribución interior que promueven la realización compartida de ciertas tareas, la adaptación del espacio a organizaciones familiares diversas y cambiantes, y espacios adecuados para el cuidado y el desarrollo de contactos informales sobre los cuales construir redes de apoyo mutuo a nivel del vecindario.

Paradójicamente, el espacio suburbano de la vivienda unifamiliar, que había sido pensado, entre otras cosas, para separar el espacio doméstico destinado a las mujeres, del espacio público destinado a los hombres, es una de las causas que ha contribuido en Estados Unidos a la incorporación masiva de las mujeres al empleo, muy pocos años después. El alto coste de la forma de vida asociada al suburbio es uno de los factores que, ya en la misma década de 1950, obliga a las mujeres norteamericanas a trabajar por un sueldo.

La incorporación de las mujeres al empleo se inicia en esa década para poder mantener el alto coste de la vivienda unifamiliar y de todos los artefactos que contiene, y para poder hacer frente al alto coste de un transporte privado. Esa incorporación se hace con grandísimas dificultades porque la estructura física de las ciudades funciona como un corsé para las mujeres.

Pocos años más tarde, en la década de 1970, cuando se inicia la recuperación de los centros urbanos en los Estados Unidos, no es de sorprender que sean las mujeres uno de los principales agentes de esa vuelta a los centros. Hoy en día, en Estados Unidos y Canadá las mujeres son mayoría entre las personas residentes en los centros urbanos, y esa cifra sube aún más para los hogares encabezados por mujeres.

La importación en años recientes en España y Europa de las formas dispersas de construcción de la ciudad, impulsada por fuertes intereses económicos, viene por tanto a contrapelo de las necesidades de una gran parte de las personas que la habitan. También resulta paradójico que se estén asumiendo acríticamente estas formas de construcción del territorio cuando las tendencias de planificación voluntaria en los Estados Unidos tienen precisamente como objetivo controlar y reconducir la dispersión.

El concepto de infraestructuras para la vida cotidiana en el que se encuadran las recomendaciones y propuestas enumeradas más abajo reanuda conscientemente la tradición iniciada en el urbanismo por Howard, Unwin, Olmsted, Geddes y tantos



otros en torno a 1900, retomada y reinterpretada en la década de 1970 por Lefebvre y Castells, en la de 1980 por Hayden, en la de 1990 por Friedmann y Healey.

La elección del término infraestructuras no es casual. En la jerga convencional del urbanismo las infraestructuras están vinculadas a las actividades ingenieriles –infraestructuras de transporte, de saneamiento, de acometida de aguas, de telecomunicaciones, etc.— es decir, la parte más técnica y “dura” del urbanismo, que, además de resolver problemas básicos de salubridad, frecuentemente está pensada para dar satisfacción a las necesidades del aparato productivo. Precisamente por ello las infraestructuras, especialmente las de transporte rodado y las de apoyo a la producción, suelen aparecer en lugar privilegiado entre las prioridades políticas a partir de las cuales se definen los planes urbanísticos. Hablar de infraestructuras para la vida cotidiana expresa esa voluntad de reconocer la importancia del trabajo reproductivo y la necesidad de que los espacios urbanos contribuyan a mejorar las condiciones en que se lleva a cabo, en exactamente los mismos términos que el trabajo productivo.

### 3.2. RECOMENDACIONES: CUESTIONES SUSTANTIVAS

69

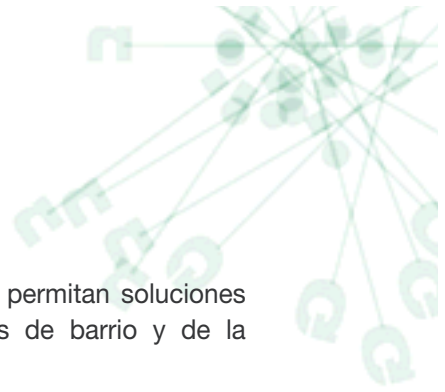
La puesta en práctica de las recomendaciones que se ofrecen más abajo corresponde a distintos niveles de la administración y a distintas instancias de toma de decisión. Afecta también al espacio urbano a distintas escalas: desde la escala micro de la vivienda, a la urbana y a la regional. Algunas significarían grandes cambios en el enfoque general del urbanismo que implicarían cambios legislativos importantes y prácticas profesionales establecidas. Otras se pueden aplicar más fácilmente con pequeñas adaptaciones en el día a día de la administración municipal o autonómica. Se trata de ejemplos que no tienen pretensión de abarcar todas las cuestiones.

#### *A) INTEGRACIÓN DE USOS Y PROXIMIDAD*

- Planificar núcleos compactos y de usos mixtos en el entorno inmediato de las estaciones de transporte público a escala regional. (Escala regional).
- Establecer mecanismos que vinculen los nuevos crecimientos con las infraestructuras existentes o proyectadas de transporte público. (Escala regional).

- Permitir el nuevo crecimiento sólo en localizaciones adyacentes a las superficies edificadas y con formas compactas en las ciudades de menos de 300.000 habitantes (Escalas regional y urbana).
- Permitir el nuevo crecimiento sólo en los lugares accesibles en transporte público dentro de la región y en proximidad inmediata de esos núcleos, en ciudades de entre 300.000 y 500.000 habitantes (Escalas regional y urbana).
- Limitar estrictamente el crecimiento disperso en todas las demás localidades de la región (Escalas regional y urbana).
- Densificar y estructurar suelos urbanos infrautilizados y reutilizar suelos urbanos degradados u obsoletos (Escalas regional y urbana).
- Elaborar un registro de terrenos obsoletos y de terrenos susceptibles de densificación. Estimar su potencial para albergar nuevo crecimiento.
- Evitar los desarrollos urbanísticos monofuncionales de actividad al estilo “parque temático” o “ciudad de la justicia”, o residenciales, al estilo promoción de chalets adosados. (Escalas regional y urbana).
- Elaborar directrices de diseño compacto y mezcla de usos para mejorar las prácticas profesionales y las prácticas institucionales de las administraciones autonómicas y locales (Escalas regional y urbana).
- Incluir equipamientos de todo tipo, especialmente para el cuidado de personas dependientes (mayores, menores y con discapacidad), en los barrios residenciales (Escalas urbana y de barrio).
- Incluir usos productivos en las zonas residenciales, en edificios independientes y compartiendo uso en edificios residenciales; definir techos, condiciones físicas de localización y de tipología, y limitaciones de emisiones, para evitar tanto la posible expulsión de la residencia, como los impactos negativos socioeconómicos y ambientales (Escalas urbana y de barrio).
- Desarrollar una normativa urbanística que permita la realización de actividad remunerada en la vivienda estableciendo las limitaciones oportunas (Escala de barrio).
- Realizar proyectos piloto que incluyan lugares de empleo en los barrios residenciales, para la realización de trabajo a domicilio fuera de la vivienda (Escala del barrio).
- Realizar proyectos piloto con tipologías residenciales que incluyan espacios para el trabajo remunerado en la propia vivienda (Escalas de barrio y de la vivienda).





- Realizar proyectos piloto con tipologías residenciales que permitan soluciones diversas de cuidado de personas dependientes (Escalas de barrio y de la vivienda).
- Realizar proyectos piloto con tipologías residenciales con servicios comunes que permitan realizar trabajo doméstico de modo compartido (por las mismas personas residentes o por personal remunerado) para grupos con dificultades para hacerlo personalmente (por incapacidad) o diariamente (por falta de tiempo): madres solas, mujeres maltratadas, personas mayores, mujeres y hombres jóvenes. (Escalas de barrio y de la vivienda).
- Realizar proyectos piloto con equipamientos donde se lleven a cabo las tareas necesarias para la realización de trabajos domésticos cuyos “productos” se puedan trasladar a las viviendas (comidas, ropa lavada), destinados a hogares donde no hay una persona que lo pueda hacer, por incapacidad física o por falta de tiempo (ancianos y ancianas, madres solas, madres trabajadoras, personas jóvenes) y que no tengan recursos para satisfacer esas necesidades en el mercado. (Escalas de barrio y del edificio).
- Incluir equipamientos y servicios en las propias estaciones de transporte público, especialmente en los intercambiadores multimodales (Escala del edificio).

## *B) TRANSPORTE*

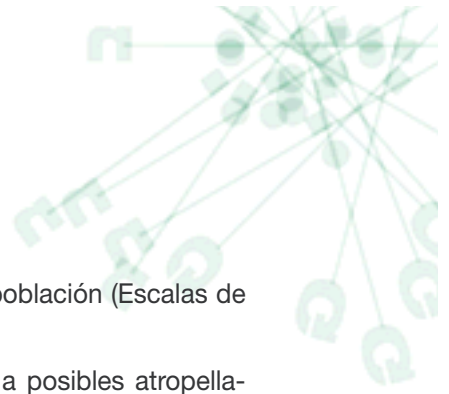
- Planificar la infraestructura de transporte público a nivel regional en coordinación con la clasificación de suelo urbanizable (Escalas regional y urbana).
- Establecer mecanismos que vinculen la posibilidad de clasificar un suelo como urbanizable con la existencia o proyecto de transporte público (Escalas regional y urbana).
- Coordinar la actividad de los organismos inversores en transporte público con los organismos de planificación regional y urbana. Por ejemplo a través de planes de inversión conformes con un modelo o con criterios definidos en el plan territorial (Escalas regional y urbana).
- Reducir la inversión en transporte privado y aumentar la inversión en transporte público y en mejora del espacio público (Escalas regional y urbana).



- Reconsiderar las rutas de autobuses en función de las necesidades de transporte no pendulares y con horarios extemporáneos (Escala urbana).
- Ampliar las redes de transporte público para dar servicio a los barrios con menores tasas de motorización y mayores deficiencias de transporte (Escala regional y urbana).
- Asegurar que todos los grandes equipamientos e instalaciones de ocio, incluidos los grandes parques, sean accesibles en transporte público (Escala regional y urbana).
- Mejorar la calidad, la seguridad y la ergonomía de las infraestructuras y vehículos de transporte público para personas con capacidad física reducida y personas que viajan con menores y cargadas con compra (Escala edificio y vehículos).
- Desarrollar servicios de transporte “a medida”: por parte de o en coordinación con las personas que emplean, por ejemplo (Escala regional y urbana).

### C) ESPACIO PÚBLICO Y SEGURIDAD

- Hacer coincidir las redes de transporte rodado con las redes peatonales (Escala regional, urbana y de barrio).
- Reestablecer la continuidad de las redes de espacios públicos como una red continua y jerarquizada: calles residenciales que dan a calles principales de barrio con equipamientos, calles más principales que lleven al centro urbano (Escala urbana y de barrio).
- Crear elementos que faciliten la legibilidad, la orientación y la apropiación, en lugar de espacios uniformes rodeados por carreteras (Escala urbana y de barrio).
- Asegurar la mezcla de usos en todos los barrios: en los que tengan uso característico productivo y en los que tengan uso característico residencial (Escala urbana y de barrio).
- Asegurar una buena visibilidad del espacio público desde los edificios circundantes (Escala de barrio y de la edificación).
- Asegurar una localización y un diseño de los edificios de uso público y de su entorno inmediato con criterios de seguridad para asegurar unas condiciones de



acceso seguras que promuevan su utilización por toda la población (Escala de barrio y de la edificación).

- Asegurar un trayecto seguro, frente a agresiones y frente a posibles atropellamientos, entre los barrios residenciales y las estaciones de transporte público, entre las zonas de actividad y el transporte público, y entre los grandes equipamientos y el transporte público (Escala de barrio).
- Aplicar los criterios para una ordenación segura establecidos en la buena práctica internacional a todas las nuevas ordenaciones, especialmente en el transporte público, los barrios residenciales, los parques y jardines, y los trayectos hacia las estaciones de transporte público (Escala de barrio, infraestructuras de transporte público).
- Asegurar la calidad, seguridad, mantenimiento y limpieza de los espacios libres de juego (Escala de barrio) y de sociabilidad para personas mayores en proximidad de todas las viviendas (Escala de barrio y de la unidad residencial).
- Asegurar que todas las paradas de autobuses y tranvías en su caso sean cómodas y seguras. (Escala de barrio).
- Redistribuir las superficies de las carreteras urbanas en favor de peatones y ciclistas, con medidas positivas; en las calles, dar prioridad al transporte público frente al rodado y hacerlo respetar (por ejemplo, con paradas en la calzada, y carriles propios, etc) (Escala regional, urbana y de barrio).
- Realizar auditorías de seguridad de distintos espacios urbanos, con las mujeres residentes en los barrios, aplicando la metodología desarrollada en Toronto y Montreal (Escala de barrio).

#### *D) VIVIENDA*

- Asegurar la mezcla y diversidad de tipologías, tanto en los barrios de nueva construcción como en las operaciones de rehabilitación, para que haya una diversidad de viviendas en todas las localizaciones.
- Fomentar la parcelación del espacio residencial para evitar que sistemáticamente cada manzana sea un sólo edificio.

- Repensar la política de vivienda para mejorar las condiciones de accesibilidad económica a la vivienda, incluyendo nuevas formas de fomento de la vivienda en alquiler.
- Promover la investigación sobre nuevas tipologías de vivienda en relación a su entorno inmediato, y la forma de incorporar los pequeños equipamientos de barrio innovadores, para facilitar la conciliación de vida laboral y familiar, y también los equipamientos tradicionales, incluyendo pequeños espacios flexibles de uso indeterminado a priori.
- Realizar proyectos piloto de barrios compactos y densos, con espacio privado parcelado, y gestión y diseño por distintos organismos y profesionales, que respondan a esos criterios.
- Incluir un espacio libre privado en el mayor número posible de viviendas (patio o terraza), compatible con la densidad media-media alta.
- Promover la investigación sobre una distribución interior de la vivienda que facilite el trabajo doméstico, cubra las necesidades de las nuevas estructuras familiares, responda a los nuevos roles de género en la familia, y sea flexible para adaptarse a cambios en el ciclo vital de sus ocupantes.
- Realizar proyectos piloto que muestren a las promotoras inmobiliarias las ventajas de viviendas que respondan a las necesidades de las personas que las habitan.
- Innovar en las formas de financiación de la vivienda y en las opciones de tenencia.
- Investigar sobre las formas físicas y los instrumentos técnicos y legales que puedan permitir la creación de espacios comunes cerrados y al aire libre donde los vecinos y vecinas puedan colaborar y ayudarse mutuamente, posiblemente en los bajos (por ejemplo espacios para hobbies, reuniones, talleres, guardería, jardín, y cuidado de personas dependientes), estableciendo los mecanismos necesarios para conservar el uso no lucrativo.



Hijas/os pequeñas/os



Hijas/os adolescentes



Cada una/o  
en su cuarto



Monomarental



Persona sola



Pareja con abuela/o



Pareja sola



Hijas/os pequeñas/os

#### INNOVACIÓN EN EL ESPACIO RESIDENCIAL

Viviendas adaptables a distintas estructuras familiares y a distintos momentos del ciclo vital de una misma familia. El proyecto Frauenwerkstadt en Viena (arq. Franziska Ullmann) se ha diseñado según los principios de la vida cotidiana y ofrece innovaciones en todas las escalas: la del barrio, la de la unidad residencial, y la del interior de la vivienda. Se trata de un gran conjunto residencial con integración de servicios, equipamientos y lugares de trabajo.

En esta ilustración se puede ver cómo una misma vivienda se puede adaptar, con cambios mínimos, a distintas estructuras familiares: matrimonio con dos bebés; matrimonio con dos hijas/os adolescentes; hogar unipersonal; matrimonio con una persona mayor dependiente; etc. También se observa la localización central de la cocina como elemento organizador del espacio.

### E) ACTIVIDAD ECONÓMICA<sup>1</sup>

- Asegurar la existencia de una oferta diversa de empleo en los lugares de mayor accesibilidad para las mujeres: donde existe transporte público y en los barrios residenciales.
- Asegurar la existencia de equipamientos y servicios comerciales cerca de los lugares de empleo.
- Introducir en España la planificación del tiempo, siguiendo las experiencias italiana, alemana, holandesa y francesa, para adecuar horarios comerciales, horarios de los servicios, y horarios laborales.

### F) EQUIPAMIENTOS, COMERCIO Y OCIO

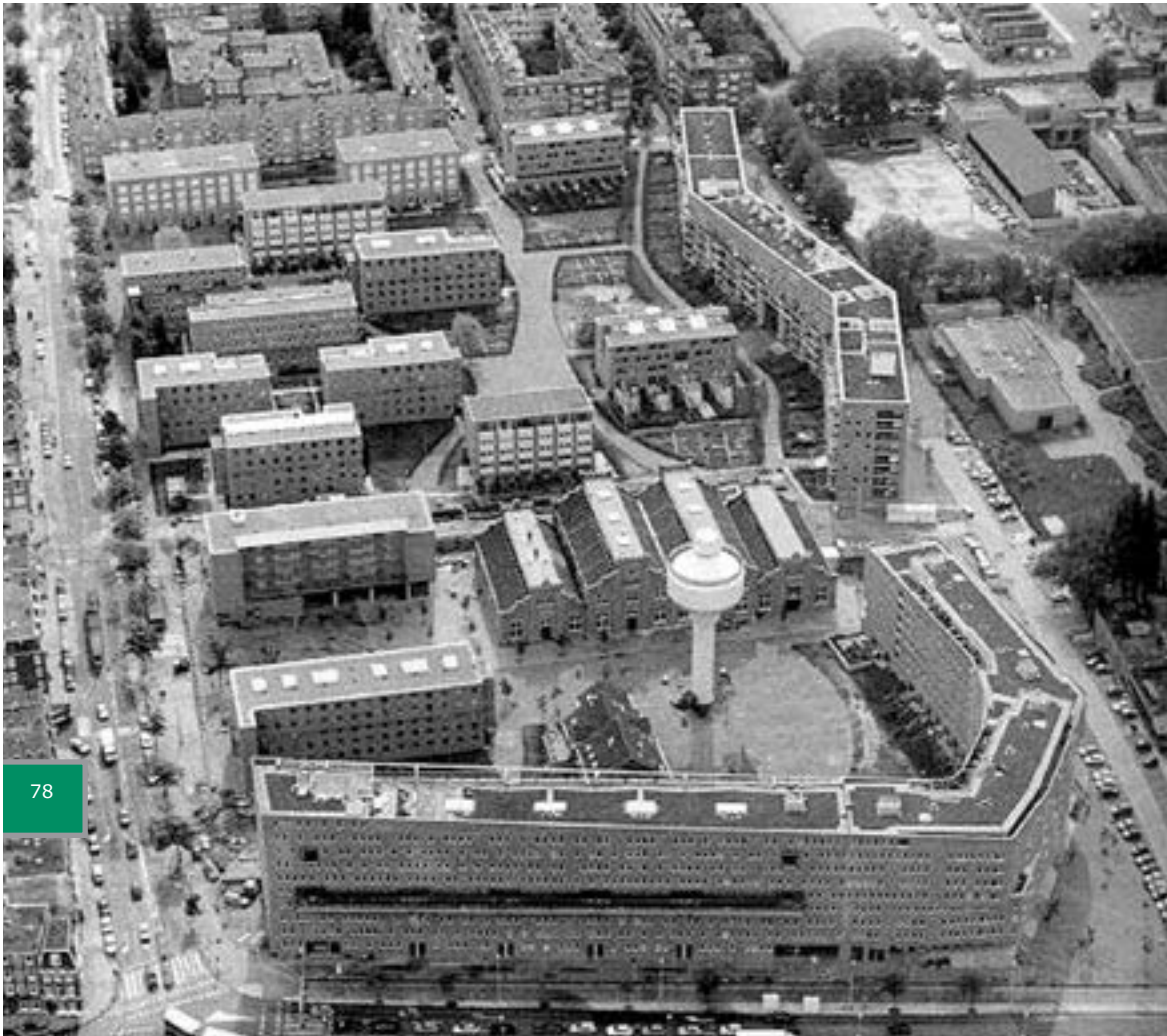
76

- Considerar la conveniencia de establecer una moratoria, a la nueva construcción de grandes centros comerciales dependientes del transporte privado.
- Establecer ayudas a ciertos tipos de pequeño comercio de barrio, especialmente al de alimentación. Examinar su consideración como equipamiento.
- Estudiar las necesidades y deseos de las mujeres y sus familias con respecto al cuidado de las personas dependientes; estudiar las posibilidades de transferir a España soluciones ensayadas en otros países.
- Incrementar el presupuesto destinado a los equipamientos para cuidado de personas dependientes.
- Considerar los equipamientos para personas dependientes como un equipamiento más que debe tener una consideración a efectos urbanísticos, por ejemplo en lo referente a estándares, igual a la de los equipamientos clásicos educativos y sanitarios.
- Reequilibrar la construcción de grandes equipamientos deportivos con respecto a los pequeños equipamientos de barrio.

<sup>1</sup> La mayor parte de las cuestiones referentes al empleo aparecen de manera transversal en otras secciones.



- Reducir el gasto público en infraestructuras de transporte privado en favor de los equipamientos e infraestructuras de transporte público.
- Localizar en proximidad del transporte público los grandes equipamientos sanitarios como hospitales, los grandes equipamientos de ocio, y grandes equipamientos culturales. Vincular su localización a la accesibilidad en transporte público.
- Asegurar la presencia de los pequeños equipamientos sanitarios, culturales, educativos, deportivos, en todos los barrios, a distancias de la residencia que sean accesibles a pie.
- Incluir equipamientos para cuidado de personas menores en todas las grandes instalaciones comerciales, de ocio y culturales.
- Asegurar que todos los equipamientos responden a las necesidades de toda la población en cuanto a los siguientes factores: escala/tamaño, precio, accesibilidad, cantidad y calidad.
- Favorecer el desarrollo de pequeños equipamientos, distribuidos por todo el tejido residencial, de uso indeterminado que permitan una adaptación flexible a iniciativas ciudadanas locales y a necesidades cambiantes de los residentes.



78



IMPLICACIONES A LA ESCALA DEL BARRIO DE LAS NECESIDADES DE LA VIDA COTIDIANA  
Integración de usos y proximidad. Vinculación con el transporte público, control del tráfico rodado, mezcla de usos en el barrio, densificación, y oferta de viviendas grandes y con espacios privados abiertos (balcones y jardines) en localizaciones urbanas. El barrio Westerpark, Amsterdam.





### 3.3. RECOMENDACIONES: CUESTIONES RELATIVAS AL PROCESO

Al igual que en el apartado anterior, esta lista de recomendaciones es indicativa y no exhaustiva. Son puntos de partida para la reflexión y el debate.

#### A) CONOCIMIENTO DE BASE. DATOS Y ESTADÍSTICAS.

- Recoger los datos de manera que sean compatibles con los que se recogen en Europa y en otras partes de España, para poder establecer comparaciones.
- Evitar sesgos sexistas: androcentrismo, sobregeneralización, falta de sensibilidad al género, confusión entre mujer y familia, y dobles estándares.
- Asegurar la consistencia y continuidad de las series estadísticas.
- Realizar encuestas para conocer aspectos de tipo cualitativo.
- Fomentar la creación de grupos interdisciplinares para abordar la complejidad del proceso de planificación urbana.

79

#### B) PARTICIPACIÓN

- Asegurar la presencia de mujeres y hombres que normalmente no participan, buscando y facilitando su presencia en lugar de esperar a que acudan espontáneamente.
- Realizar procesos de consulta informales, utilizando métodos cualitativos como las entrevistas semi-estructuradas y los grupos de discusión, además de los procesos de participación formales encuadrados en un marco técnico-político.
- Fomentar el diálogo entre administraciones públicas, sector privado, organizaciones sin fines lucrativos, y ciudadanía.
- Fomentar la participación de los hombres en temas de igualdad en la ciudad
- Sensibilizar y dialogar con los hombres sobre cuestiones de igualdad en la ciudad y en urbanismo.

- Apoyar las iniciativas ciudadanas de mujeres y hombres para construir un entorno urbano más vivible.
- Utilizar un lenguaje comprensible para las ciudadanas y ciudadanos de a pie, evitando la jerga profesional.
- Facilitar la expresión de las opiniones de las ciudadanas y los ciudadanos, evitando condicionarlas.
- Incluir las demandas de la población expresadas según estos procedimientos en la definición de objetivos, planes y proyectos.
- Asegurar que se trata de auténtica participación y consulta durante los estadios inicial e intermedio del proceso de planificación, y no de simple información al público a posteriori.
- Verificar la toma en consideración de los procesos de participación en la planificación y en las realizaciones.
- Organizar procesos de consulta con personas que no pertenecen a grupos ya organizados previamente, que tienen una agenda determinada, para descubrir cosas ocultas, estructurales, o cotidianas, que no se ven a simple vista y que reflejan su experiencia vital en la ciudad, cuestionando las explicaciones convencionales sobre la vida cotidiana.
- Asegurar que los métodos de la consulta permiten expresarse a las personas con mayores dificultades para expresar sus necesidades, para sacar a la luz problemas ocultos y sesgos asumidos de género.
- Facilitar la presencia de mujeres eliminando los obstáculos de tiempo que les impiden normalmente participar en este tipo de actividad, por ejemplo proporcionando un servicio de cuidado de menores durante el tiempo que dedican al proceso de consulta



### C) REPRESENTACIÓN EN LA TOMA DE DECISIONES

- Conocer el número y porcentaje de mujeres en las administraciones urbanísticas.
- Conocer el número y porcentaje de mujeres en puestos de responsabilidad en las administraciones urbanísticas.
- Conocer el número y porcentaje de mujeres en las demás organizaciones que intervienen en los procesos urbanísticos (Actores o stakeholders).
- Conocer el número y porcentaje de mujeres en puestos de responsabilidad en las demás organizaciones que intervienen en los procesos urbanísticos (Actores o stakeholders).
- Establecer políticas de igualdad de oportunidades para el acceso y la promoción de las mujeres en las administraciones urbanísticas.
- Identificar los mecanismos discriminatorios específicos existentes que dificultan traspasar el techo de cristal en las profesiones relacionadas con el urbanismo.
- Identificar, diseñar y aplicar medidas correctoras para contrarrestar los efectos de esos mecanismos discriminatorios.
- Sensibilizar a la clase política y alto funcionariado de la existencia de prácticas discriminatorias y de la necesidad de eliminarlas.
- Sensibilizar de todas estas cuestiones a las demás entidades, públicas, privadas y del tercer sector, que participan en los procesos urbanísticos: empresas privadas, colegios profesionales, cámaras de comercio, profesionales liberales, etc.
- Favorecer la aplicación del reglamento de los Fondos Estructurales que exige presencia femenina en todas las organizaciones que participan en los proyectos financiados.
- Establecer mecanismos incentivadores y disuasorios aplicables a todas las empresas que contratan con la administración para que apliquen medidas de promoción profesional de las mujeres.



## D) CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN<sup>2</sup>

- Limitar la cantidad de nuevo suelo urbanizable a la que responda a una demanda razonable, según una visión de conjunto a nivel regional y según la localización del transporte público de alta capacidad (Nivel regional y municipal).
- Condicionar los grandes desarrollos y grandes actuaciones generadoras de tráfico en localizaciones carentes de transporte público de alta capacidad a la creación de las infraestructuras de transporte público que beneficien al conjunto de la población (Nivel regional).
- Investigar formas innovadoras de zonificación flexible (Nivel regional y municipal).
- Realizar proyectos piloto de aplicación de fórmulas innovadoras de planificación flexible (nivel municipal).

## E) INVERSIÓN Y FISCALIDAD

- Financiar estudios que realicen una evaluación económica de los costes reales de la dispersión y del transporte privado, para el presupuesto público y para la población, incluyendo sus costes directos, sus costes indirectos o externos, y los costes no directamente mensurables (como los derivados del coste para el sistema sanitario del estrés que sufren las mujeres, o de los efectos de la polución sobre la salud).
- Sensibilizar a la opinión pública sobre el coste real para el erario público y para la población de un urbanismo basado en la dispersión y en el transporte privado.
- Realizar evaluaciones de impacto fiscal de todos los planes generales y parciales, y de todos los grandes proyectos.
- Establecer mecanismos de internalización de costes de las actuaciones para prevenir la dispersión y garantizar una mayor autofinanciación de esas actuaciones y una menor carga sobre la hacienda pública.
- Invertir las prioridades inversoras en favor del transporte público, los equipamientos y los carriles-bici, y en detrimento del transporte privado, contaminante y consumidor de infraestructuras insostenibles.

<sup>2</sup> En cuanto al contenido de la calificación, véase apartado sobre mezcla de usos.



- Asegurar que la inversión pública se evalúa según criterios de eficiencia económica a largo plazo, que incluye una medida de rentabilidad social, y no por criterios de eficiencia económica a corto plazo, propios del sector privado.
- Incrementar proporcionalmente la fiscalidad a la actividad económica de las empresas en función del uso que sus instalaciones hacen de la infraestructura urbana.
- Establecer una tasa por el uso de las infraestructuras viarias de alta velocidad.
- Vincular políticas de inversión y políticas de gestión con un objetivo común, por ejemplo mejorar la calidad de un centro urbano estableciendo medidas de restricción del tráfico privado en paralelo con medidas de inversión en transporte público.

#### *F) COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL*

- Integrar la planificación urbanística con el resto de las políticas públicas, tanto en lo referente a campos (salud, envejecimiento, inmigración, etc.), como en lo referente a escalas (niveles de la administración pública y ámbitos espaciales de aplicación de las políticas).
- Elaborar criterios de ordenación urbana y regional, recogidos en la legislación estatal, que respondan a los contenidos sustantivos definidos más arriba.
- Crear y hacer accesibles sistemas de información territorial, para mejorar la calidad de la planificación, facilitar la deliberación pública entre administraciones y actores, y facilitar la evaluación y el seguimiento.
- Diseñar instrumentos incentivos y disuasorios a nivel estatal (retirada o concesión de financiación discrecional), según criterios claros, para fomentar el cumplimiento, por parte de las administraciones de rango inferior, de los objetivos y criterios definidos en instancias administrativas de rango superior.
- Diseñar instrumentos similares a nivel autonómico, para incentivar el cumplimiento de los planes regionales por parte de las administraciones locales.
- Crear órganos de discusión y coordinación entre administraciones de distintos niveles administrativos y de distintos sectores.

- Establecer criterios para que las decisiones sectoriales de inversión pública, especialmente la construcción de infraestructuras de transporte rodado, respondan a criterios razonables de ordenación territorial y urbanística.
- Revisar la fiscalidad de las haciendas locales.

### G) *EVALUACIÓN, INDICADORES Y SEGUIMIENTO*

- Realizar evaluaciones estratégicas de impacto ambiental, económico y social, incluyendo de género, de los planes generales, de los planes regionales, y de los grandes proyectos.
- Realizar evaluaciones de impacto ambiental y social, incluyendo de género, ex-ante y ex-post, de los planes parciales, especiales, y los grandes proyectos.
- Realizar auditorías ambientales, sociales y de género a posteriori de planes y proyectos.
- Establecer objetivos de planes y proyectos claramente enunciados, incluyendo objetivos respecto a la igualdad de género.
- Establecer, para la realización del seguimiento y la evaluación ex-post, indicadores y metas que tienen que tener las siguientes características: ser específicas, medibles, alcanzables, realistas, y circunscritas en el tiempo.

## 4. ALGUNAS RECOMENDACIONES EN DETALLE

### 4.1. CRITERIOS DE DISEÑO PARA LA UNIDAD RESIDENCIAL

La distribución interior de la vivienda tiene que ser flexible y facilitar y valorizar el trabajo doméstico que se realiza en su interior. La cocina, espacio principal de ese trabajo doméstico, debe ser lo suficientemente grande para permitir un trabajo compartido y la compañía mientras se realiza el trabajo de cocinar, freír, lavar la ropa, planchar, etc. Una organización de la vivienda en la cual la cocina ocupe un lugar principal, con buena iluminación, conexión y/o visibilidad con otros lugares de la vivienda, mejora las condiciones de trabajo, lo revaloriza simbólicamente y facilita el cuidado de personas que se encuentran en otros lugares de la casa. Es importante que puedan trabajar simultáneamente en la cocina al menos dos personas, para fomentar el reparto de tareas domésticas, y que otras personas puedan hacer otras cosas en el mismo espacio. Una localización en el centro de la casa enfatiza que es el espacio de trabajo de la casa, donde se pasa más tiempo cuando se está en ella. La cocina tiene que ser cómoda para que el trabajo doméstico sea más agradable.

La casa en general tiene que ser fácil de limpiar y de ordenar, pero sobre todo los lugares que más se ensucian: la cocina, el baño y la entrada. El diseño de los cuartos de baño es especialmente importante desde el punto de vista de la limpieza: los sanitarios y armarios colgantes permiten limpiar mejor el suelo.

Las viviendas pensadas para personas mayores, o adaptadas para ellas, deben facilitar su movilidad y autonomía: ancho de puertas, disposición y tamaño del cuarto de baño que permita la movilidad en silla de ruedas, elementos de apoyo, sistemas de alarma, etc. Sería necesario estudiar, a la vista de las tendencias de envejecimiento de la sociedad española, qué medidas preventivas se pueden tomar para facilitar la adaptación futura de las viviendas a estas nuevas necesidades que cada vez afectarán a más personas. La adaptación de un cuarto de baño a la silla de ruedas puede ser muy costosa, o incluso imposible en determinadas distribuciones de vivienda. Evitar estas situaciones puede requerir medidas preventivas de diseño, que alternativamente impliquen o no impliquen la construcción a priori de baños adaptados en la mayoría de las viviendas.



Las dimensiones de las demás habitaciones también son importantes. La entrada debe tener espacio cerrado (armario) donde colocar la ropa y objetos que se llevan a la calle. Tiene que haber suficiente espacio de almacenamiento, especialmente en la cocina, para los aparatos de limpieza, plancha, escalera, etc. Además tiene que haber espacio para objetos grandes: equipamiento deportivo, material de bricolaje, cochecitos, etc. Los espacios secundarios de almacenamiento son muy importantes y su diseño se debe hacer de acuerdo con los criterios de seguridad, dado que normalmente se encuentran en sótanos y otros lugares poco iluminados y poco concurridos.

Los dormitorios, incluidos los destinados a hijas e hijos, tienen que ser también grandes, deben tener el tamaño adecuado para responder a las necesidades de personas adultas, aunque cuando hay que establecer prioridades muchas personas piden que se reduzca la habitación de los padres, que sólo sirve para dormir.

La distribución tiene que ser flexible para poder alterarla cuando las circunstancias familiares varíen, adaptándose a los cambios en los ciclos vitales. En viviendas unifamiliares, es importante poder añadir habitaciones, o un mirador, o un trastero en el jardín. Esto contribuye con el tiempo además a generar un barrio con mayor diversidad de viviendas y de familias, lo que permitirá a muchas evitar la mudanza motivada por un nacimiento más o la necesidad de alojar a una persona mayor. Fomenta además la apropiación del espacio por sus habitantes. El barrio será más rico por ser más diverso, y más seguro porque con el tiempo se desarrollan relaciones de vecindad, se conoce a la gente. Estos son factores reconocidos como importantes en la percepción de la seguridad de un barrio, y además son factores que contribuyen a desarrollar redes de apoyo para las tareas de la vida cotidiana. Las formas actuales de promoción de unifamiliares adosados no permiten este tipo de modificación y evolución con el tiempo.

En viviendas multifamiliares es importante un diseño con criterio de seguridad de los elementos comunes: vestíbulo, escaleras, rellanos y ascensor. Estos elementos deben además estar pensados para facilitar los encuentros casuales, ser cómodos y agradables para fomentar las relaciones de vecindad. El aumento del número de personas conocidas en el barrio supone un aumento de las posibilidades de ayuda y de intercambio y acceso a bienes y servicios que necesitan para resolver dificultades de la vida cotidiana. Todas las viviendas, en la medida de lo posible, deberían tener acceso a un espacio libre privado: terrazas, balcones, patio para las que están en planta baja.





En las viviendas multifamiliares los bajos pueden ser utilizados para crear equipamientos de todo tipo, especialmente los más necesarios para la vida cotidiana, que deben ser para uso de personas y de no residentes. El espacio interior debe proporcionar también espacio para pequeños equipamientos al aire libre. Estos equipamientos, incluidas las guarderías, deben ser accesibles desde la calle, y no de uso privativo accesible sólo para las personas residentes en el edificio, para fomentar el uso del espacio público y no distraer actividad y vigilancia informal de éste, fomentando las relaciones de vecindad más amplias, al nivel del barrio y no sólo de la unidad residencial. Las guarderías en planta baja deberán disponer de parte del espacio libre privado de la parcela. Algunos de estos espacios, incluido parte del libre, pueden ser de uso indeterminado, para poder albergar distintas actividades de tipo cooperativo entre personas residentes y el resto. Otros bajos podrán ser utilizados como viviendas con derecho a un pequeño patio trasero privado, que seguramente serán atractivas para personas con poca movilidad que no pueden subir escaleras, o para cualquier familia que dé más importancia a tener un pequeño espacio al exterior que a la luminosidad general de la vivienda. El espacio libre interior de la parcela estará en parte atribuido a las personas residentes de las plantas y bajas, y en parte a pequeños equipamientos como guarderías.

Las unidades residenciales, sean unifamiliares o multifamiliares, no deberían en lo posible albergar equipamientos colectivos privatizados para sus residentes, por ejemplo deportivos. Esta solución puede tener los efectos negativos de reducir el uso del espacio público, de reducir la mezcla y diversidad de actividad y de usuarios y usuarias en ese espacio, y de generar un espacio alternativo privado asepticado y uniforme, que responde a un mismo perfil de familia, nivel de renta, gustos y aficiones y devalúa el espacio público de la ciudad.



## 4.2. PRINCIPIOS DE ORDENACIÓN URBANA PARA UNA CIUDAD SEGURA<sup>3</sup>

Los seis principios para una ordenación urbana segura desarrollados por el Ayuntamiento de Montreal indican los campos sobre los que hay que intervenir, tanto en nuevas ordenaciones como en mejoras de espacios existentes. Es necesario intervenir sobre todos ellos, con acciones de intensidad variable según la necesidad concreta.

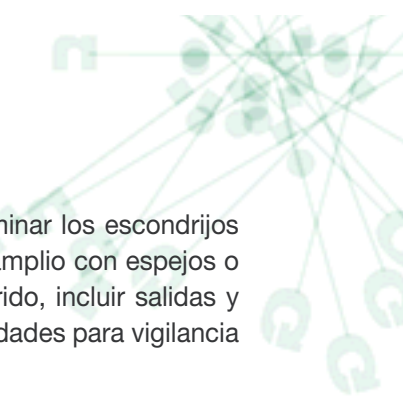
### 1. Saber dónde se está y a donde se va (señalización)

- Clara, precisa y colocada estratégicamente.
- Uniforme a pesar de las diferencias entre lugares.
- Visible sin destrozar el paisaje, pero tampoco sin ser camuflada por éste.

### 2. Ver y ser visto (visibilidad)

- Iluminación: Distribución estratégica, intensidad suficiente, efecto global, mantenimiento, uniformidad, visibilidad de la persona de a pie, lugares estratégicos.
- Escondrijos: En lugares donde no pueden ser evitados, como los aparcamientos o el transporte público, deben ser de acceso limitado, tener vigilancia y un campo de visión amplio, por ejemplo a través de espejos, o de la utilización de materiales transparentes.
- Campo de visión amplio que permita la mayor permeabilidad visual posible: por ejemplo, evitar entradas retranquedas escondidas entre dos muros, evitar cerramientos opacos, evitar esquinas abruptas como ángulos de 90° o menos en el metro, asegurar la permeabilidad visual de los lugares con más riesgo, como escaleras, ascensores, vestíbulos, pasillos.
- Evitar los desplazamientos previsibles, es decir, los que no ofrecen vías alternativas cuando ya se está en ellos, como puentes, escaleras, túneles, o ascensores. Estos lugares son particularmente peligrosos cuando están en lugares aislados o hay escondrijos cerca. Lo mejor es eliminarlos para el uso peatonal siempre que se pueda. En caso contrario: iluminación

<sup>3</sup> Adaptado de Michaud, 1997.



dentro y alrededor para evitar el efecto de acuario, eliminar los escondrijos a menos de 100 m, asegurar un campo de visión muy amplio con espejos o vidrios para ver el conjunto antes de empezar el recorrido, incluir salidas y caminos alternativos, favorecer la implantación de actividades para vigilancia informal.

### 3. Oír y ser oído/a (afluencia)

- Facilitar la mezcla de usos para asegurar la concurrencia de personas. La afluencia de gente reduce el riesgo de agresión.
- Procurar que los usos cubran el mayor espectro posible de franja horaria.

### 4. Poder escaparse y obtener socorro (vigilancia formal y acceso a ayuda)

- Señalización y vigilancia formal directa (guardias) o indirecta (teléfonos de socorro).
- Los comercios y servicios son lugares de vigilancia informal a las horas en que están abiertos.

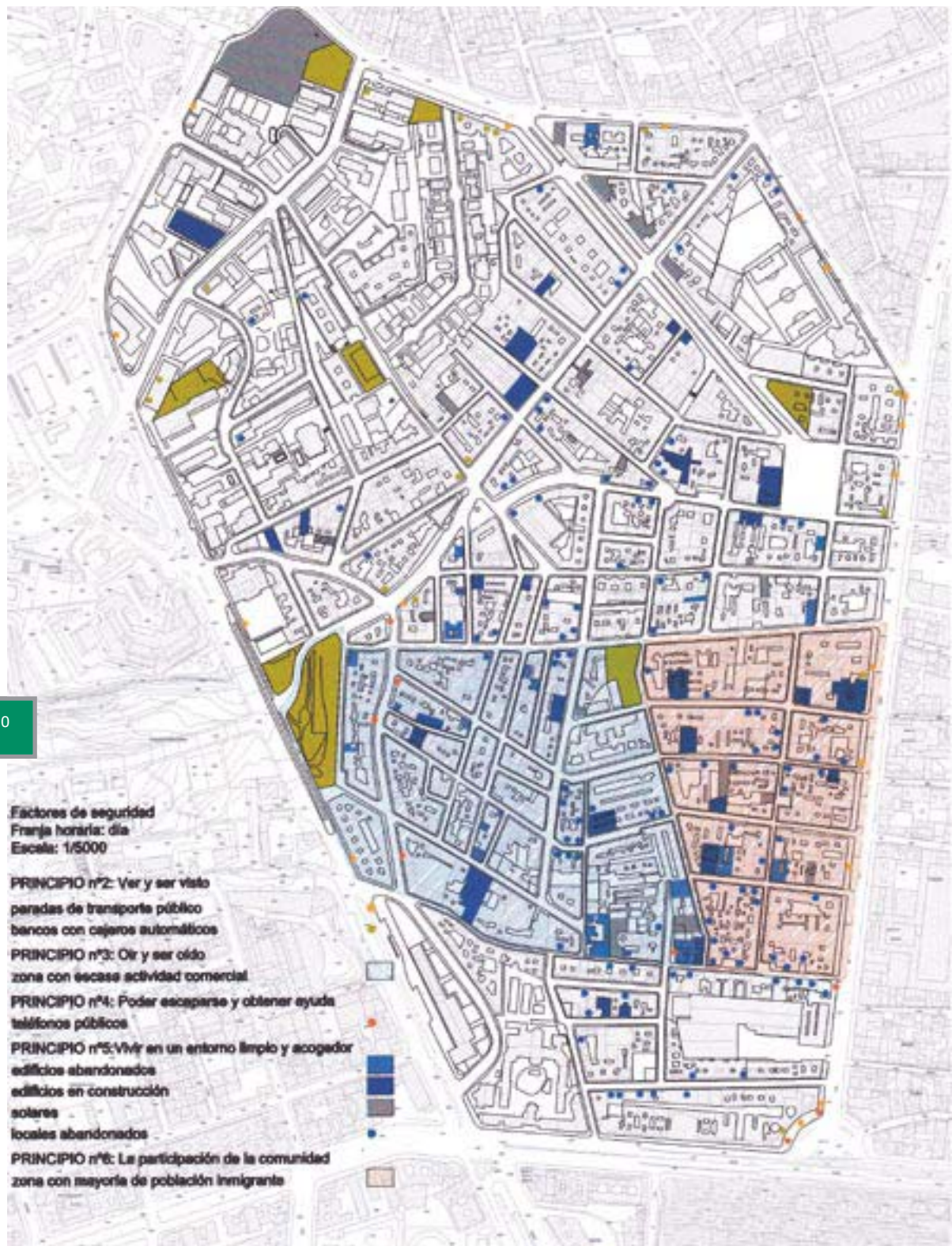
89

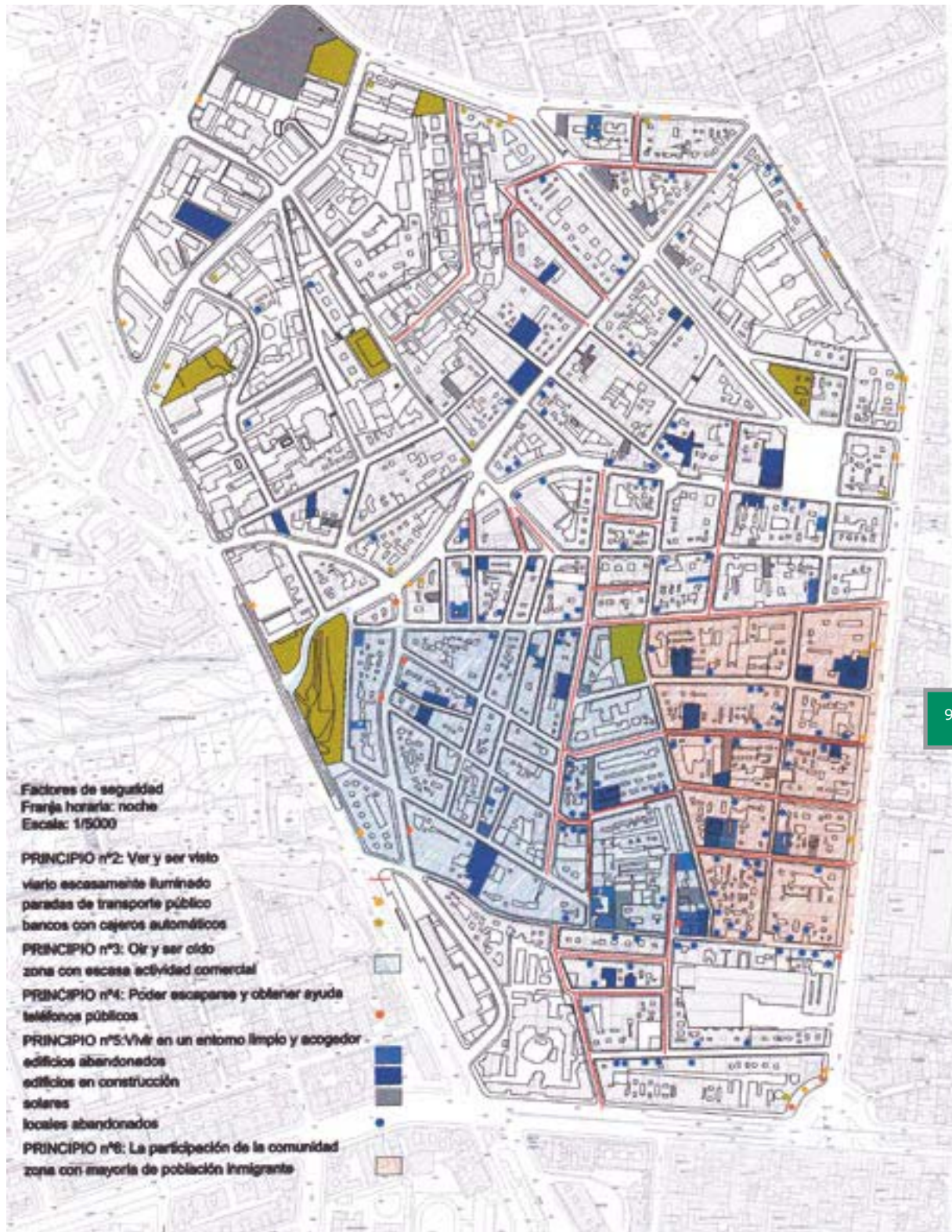
### 5. Vivir en un entorno acogedor y limpio (ordenación y mantenimiento de los lugares)

- Formas del espacio que favorezcan su apropiación, su transformación por parte de las personas residentes, su legibilidad y su uso.
- Distinción clara entre el espacio público y el espacio privado
- Asegurar el mantenimiento: previene el vandalismo porque muestra que la gente se ocupa y se interesa por el lugar.

### 6. Actuar todas las personas juntas (la participación de la comunidad)

- Marchas, movilización de la población y de entidades locales, públicas y privadas.
- Apropiación de los lugares públicos por la población.





**PRINCIPIOS DE DISEÑO SEGURO**

Aplicación de los principios de ordenación urbana para una ciudad segura desarrollados en Montreal y Toronto a un barrio típico de la ciudad compacta española. Factores espaciales causantes de inseguridad durante el día (izda.) y durante la noche (dcha.).



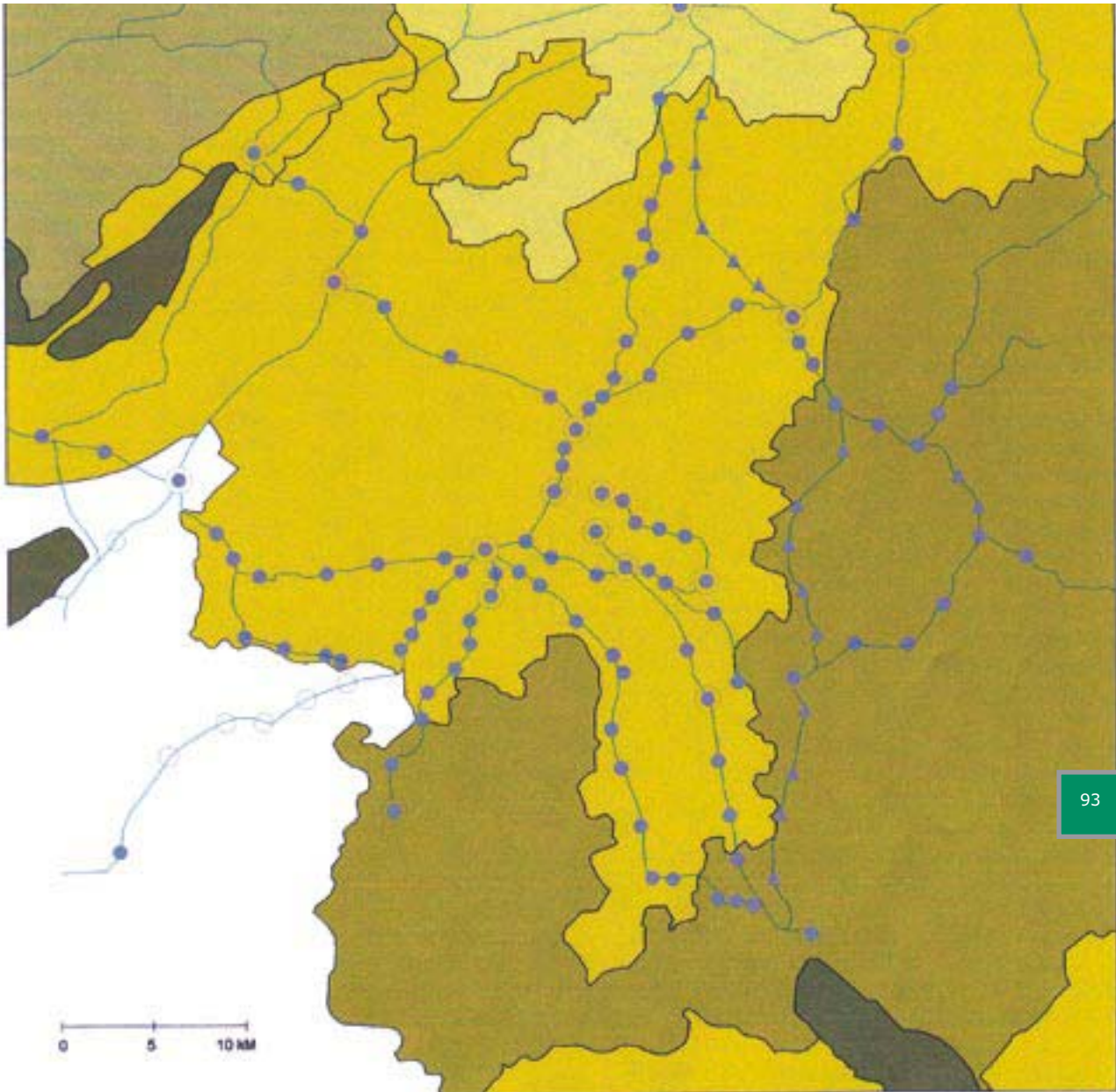
## 5. CASOS PRÁCTICOS




### 5.1. ¿QUÉ HACER A ESCALA REGIONAL? EL EJEMPLO DE BERNA

El cantón de Berna, Suiza, desarrolla desde 1992 una planificación regional con unos objetivos claros de control de la dispersión y de reducción del uso del transporte privado a favor del transporte público. Las principales medidas puestas en práctica se fundamentan en una reorientación de la inversión en transportes hacia el transporte público y una planificación regional seria coordinada con esas inversiones. Se trata probablemente de la experiencia más avanzada a nivel mundial de control de la dispersión y promoción de un urbanismo de proximidad.

El plan incluye la promoción activa de polos de desarrollo multifuncionales en los principales nodos de intersección de la red de transporte público. Incluye asimismo la desclasificación de suelo urbanizable situado a más de 300 m de las paradas de transporte público y la prohibición de construir nuevos centros comerciales, de ocio y de oficinas lejos de las zonas densamente pobladas. Abandona la construcción de grandes aparcamientos disuasorios en los bordes de la ciudad, por falta de espacio, y los sustituye por aparcamientos más pequeños próximos a las estaciones de transporte de alta capacidad de la red exprés regional. Promueve los desplazamientos lentos, subvencionando las adaptaciones necesarias del espacio público en favor de los desplazamientos peatonales y en bicicleta, incluyendo la reducción de espacio de calzada y la ampliación de aceras. No incrementa la capacidad viaria, abandona la construcción de nuevos proyectos de carreteras, y reevalúa los ya aprobados.

Obviamente la situación de muchas ciudades españolas no es igual a la de Berna en cuanto al nivel de infraestructuras existentes, pero su ejemplo permite en unos casos aprender para prever, y en otros identificar acciones para el control de los actuales procesos de crecimiento metropolitano.



-  Red de vías y estaciones con parada de trenes regionales
-  Estaciones con parada de tren rápido y regional
-  Estaciones de ferrocarril dentro del Cantón de Berna
-  Estaciones de ferrocarril fuera del cantón de Berna
-  Nuevos centros con densidades altas y usos mixtos

**IMPLICACIONES A LA ESCALA REGIONAL**

Una ciudad de proximidad, distancias cortas y mezcla de usos exige una planificación regional relativamente estricta. Plan del cantón de Berna, una de las experiencias más avanzadas en Europa.



## 5.2. ¿QUÉ EVITAR A ESCALA INTERMEDIA? ESPACIOS MONOFUNCIONALES Y SEGREGADOS EN EL TERRITORIO

Las ciudades contemporáneas se construyen a base de espacios monofuncionales destinados a vivienda, terciario, comercio y ocio, etc., dispersos en el territorio y conectados y a la vez separados por las infraestructuras viarias. En estos territorios los centros de actividad son a menudo los parques empresariales que consisten en un conjunto de edificios singulares exentos rodeados de aparcamientos en superficie y espacio libre representativo, sin conexión peatonal entre sí o con respecto a espacios adyacentes ocupados por otros usos.

El espacio público no responde a ninguna organización formal y con frecuencia está sobredimensionado. La red viaria está claramente jerarquizada, incluso en la legislación, que clasifica las de mayor capacidad en función de distancias mínimas entre conexiones a la vía. La creación de redes de transporte rodado exclusivamente crea una duplicación de las redes de transporte. Esta separación de las redes alarga los recorridos, aumenta la inseguridad porque reduce el número de transeúntes, y genera redes que no son completas: una red peatonal o de tráfico local acaba siempre cruzándose con una red rodada que no está pensada para ser cruzada o utilizada por los peatones.

Las actividades que generan más tráfico, las grandes superficies comerciales y las actividades terciarias, se localizan en los puntos de máxima accesibilidad, los cruces de dos autopistas y los frentes de autopista. En los frentes de arterias menos principales se localiza la vivienda multifamiliar, y, en el interior, las viviendas unifamiliares y algunos equipamientos.

Los espacios destinados a cada uso están en gran medida rodeados de vías rápidas; en su interior abundan los fondos de saco (que en el caso de la vivienda unifamiliar son espacios de convivialidad), las calles que no tienen continuidad cuando alcanzan la autopista, y las calles de acceso restringido o incluso privatizado. La permeabilidad entre unos espacios y otros es mínima a causa de las rupturas generadas por las vías de gran capacidad. Cada espacio es usado solamente a las horas en que tiene lugar la actividad a la que está dedicado: horarios comerciales, horarios de oficinas, etc. Para ir de un lugar a otro donde se realizan las diferentes tareas de la vida cotidiana es necesario utilizar el coche. No existe un centro urbano: en su lugar hay una serie de frentes de autopista donde empresas y comercios proyectan sus imágenes corporativas. En suma, el diseño del espacio público responde





casi exclusivamente a las necesidades del vehículo privado. Es un espacio público empobrecido que no permite, salvo excepciones, ninguna actividad humana que no sea la de circular en coche.

En lugar de espacios monofuncionales que maximicen los requisitos espaciales de cada función, a modo de parques temáticos, la vida cotidiana exige ciudades verdaderas, complejas, diversas, donde los espacios sirvan para más de una cosa, aunque no satisfagan de manera óptima los requisitos de esa función, donde sean posibles la sorpresa, los encuentros casuales y lo inesperado. Además de grandes infraestructuras viarias que sólo sirven para trasladarse, la vida cotidiana exige espacios públicos seguros, flexibles y de uso múltiple y frecuente, donde la jerarquía de la red rodada se subordine a la jerarquía del espacio público, integrando a toda la población. En lugar de grandes equipamientos inaccesibles y susceptibles de ser inaugurados, la vida cotidiana exige muchos pequeños equipamientos de proximidad, diversos, flexibles, accesibles y asequibles.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

Andrew, Caroline, and Moore Milroy (eds) (1991): *Life Spaces; Gender, Household, Employment*. 2a ed. Vancouver, Canada: UBC Press.

Boccia, Teresa (1996) *Le politiche temporali nel Mezzogiorno d'Italia: i casi di Napoli, Catania e della Basilicata*, atti Convegno Internazionale Eurofem, Aosta.

Bofill Levi, Anna, Rosa Maria Dumenjo Marti, Isabel Segura Soriano (1998): *Las mujeres y la ciudad: manual de recomendaciones para una concepción del entorno habitado desde el punto de vista del género*. España: Fundación María Aurelia Capmany.

Bonanomi, Lydia (2000) *Vers un urbanisme de la proximité: Coordonner développement urbain et transports*, Dossiers du PNR 41, vol. M21.

Booth, Christine, Jane Darke, and Susan Yeandle, (coord.) (1998): *La vida de las mujeres en las ciudades; la ciudad un espacio para el cambio*. Madrid: Narcea.

Castells, Manuel (1978): *City, Class and Power*, Londres: MacMillan Press.

Comisión Europea (2000a): *Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones. Hacia una estrategia marco comunitaria sobre la igualdad entre hombres y mujeres (2001-2005)*, Comisión Europea.

Comisión Europea (2000b): *Technical Document on Mainstreaming equal opportunities for women and men in the Structural Fund programmes and projects*. Brussels: European Commission.

Comisión Europea (1999): *PEOT Perspectiva Europea de Ordenación del Territorio: Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la Unión Europea*, Potsdam, Alemania.

Council of Europe (1999): *Equality between women and men in the European Social Charter*. Strasbourg, Council of Europe Publishing.

Council of Europe (1998): *Gender Mainstreaming, Conceptual framework, methodology and presentation of good practices*. Strasbourg: Council of Europe.

DETR (2000): *Women and Public Transport: The Checklist*, London, DETR.

Eichler, Margrit, ed. (1995): *Change of Plans: Towards a Non-Sexist Sustainable City*. Toronto: Garamond Press.

Eichler, Margrit (1998): *Non Sexist Research Methods*. Boston: Allen and Unwin.

Friedmann, John (1987): *Planning in the Public Domain: From Knowledge to Action*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey.



Gilroy, R. and Booth, C. (1999): "Building Infrastructure for Everyday Lives". *European Planning Studies*, 7.3, pp. 307-324.

Goodchild, Barry (1994): "Housing Design, Urban Form and Sustainable Development." *Planning Practice and Research* 65, no. 2, pp. 143-57.

Greed, Clara; Davies, Linda; Brown, Caroline; Dure, Stephanie (2003): *Gender equality and plan making*, Londres: Royal Town Planning Institute.

Greed, Clara (1994): *Women & Planning; Creating Gendered Realities*. London - New York: Routledge.

Hayden, D. (1981): *The Grand Domestic Revolution*. Cambridge, Mass: MIT Press.

Hayden, Dolores (1980): "What Would a Non-Sexist City Be Like? Speculations on Housing, Urban Design and Human Work ." *Signs* 5 , no. 3.

Hayden, Dolores (1984): *Redesigning The American Dream; The Future of Housing, Work, and Family Life*. USA: Norton and Company.

Healey, P. (1997): *Collaborative Planning: Shaping Place in Fragmented Societies*. Basingstoke, Hampshire and London, Macmillan Press Ltd.

Hidding, M. (2002): *Putting work and care on the map, a new approach to municipal planning*, EQUA.

Horelli, L., Booth, C. and Gilroy, R. (1998-2000) *The EuroFEM Toolkit for Mobilising Women Into Local and Regional Development*, Revised version. Helsinki: Helsinki University of Technology.

Howard, Ebenezer (1971): "Ciudades Jardín del Mañana", en *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*, Barcelona, Gustavo Gili. (Ed. orig. 1898)

Koskella, Hille (1999): *Fear, Control And Space; Geographies of Gender, Fear of Violence, and Video Surveillance*. Finland: Helsinging yliopiston maantieteen laitos.

Le Maignan, Anne y Le Maignan, Perrine (2002): "Equipamientos para el cuidado de los niños pequeños (hasta 3 años) en Francia: guarderías y 10 alternativas a las guarderías para compatibilizar vida familiar y trabajo o espacio personal", en Sánchez de Madariaga, Inés (dir.) *Género y urbanismo. Infraestructuras para la vida cotidiana*. Actas del Seminario, Madrid, ETSAM.

Lefebvre, Henri (1972): *La vida cotidiana en el mundo moderno*, Madrid: Alianza. (ed. orig. 1968).

Little, Jo. (1994): *Gender, Planning and the Policy Process*. Pergamon.



Mackie, Mhairi (dir.) (2001): Plymouth Local Plan Gender Audit. Draft final report, Planning Services, Department for Regeneration, *Plymouth City Council, Plymouth*

Michaud, Anne (ed.) (1997): *Une ville à la mesure des femmes, le rôle des municipalités dans l'atteinte de l'objectif d'égalité entre hommes et femmes*. Fédération Canadienne des Municipalités, Bureau international, Ottawa; Femmes et ville, Ville de Montréal, Montréal. Oslo: Ministry of the Environment.

Minaca, Monique; Mayerl, Roland et al. (1994): *Charte Européenne des Femmes dans la Cité (Carta Europea de las mujeres en la ciudad)*. primera ed. Bruselas: Comisión Europea. DG V.

Ministry of Environment (1993): *A Cookbook for Grass-Roots Planning*. Oslo, Norway: Ministry of Environment.

NDP Gender Equality Unit (2004): *How to incorporate gender equality into infrastructure, housing, transport, urban development, youth services, .... Factsheets Reports 2000-04*, Londres.

Newman, Oscar (1972): *Creating defensible space*, Institute for Community Design Analysis, US Department of Housing and Urban Development.

OCDE (1995): *Conférence Les femmes et la ville: logement, services et environnement urbain*. París, OCDE.

ONU, UNCHS (Habitat) (1997): *The Istanbul Declaration and The Habitat Agenda, 1996*, UNCHS, Nairobi.

Österlin, Louise (1996): *Building for equality and women's emancipation. A study of a housing project: Lilleby Valley in Göteborg, Sweden*, City Building Office Göteborg, Göteborg.

Reeves, Dory (1989): "Planning for Choice and Opportunity (Edited by Dory Reeves)." *Papers by the Women and Planning Working Party for a Conference on Managing Equality* RTPI.

Roberts, Marion (1990): "Gender and Housing: the Impact of Housing Design." *Built Environment* 16, no. 4, pp. 257-68.

Rosebloom, Sandra (1996): "Women's Travel Issues: Proceedings From the Second National Conference." Federal Highway Administration U.S. Department of Transportation, Washington.



Sánchez de Madariaga, Inés (2003): “Una agenda de investigación sobre género y urbanismo”, en Instituto de la Mujer, *Balance y perspectiva de los estudios de las mujeres y del género*, Instituto de la Mujer, Madrid, pp.133-136.

Sánchez de Madariaga, Inés (2003): “Urbanismo y conciliación de vida profesional y vida familiar”, en San José, Begoña (coord.): *Conciliación de vida profesional y familiar*, Consejo de la Mujer de la CAM-Fondo Social Europeo, Madrid, pp.87-97.

Sánchez de Madariaga, Inés (2003): “Configurar el espacio intermedio. Urbanismo y conciliación entre vida familiar y vida laboral”, en Font, Tomás (coord.), *Anuario del gobierno local 2002. Los nuevos retos del urbanismo. Especial: elecciones locales*, Fundación Democracia y Gobierno Local-Marcial Pons-Diputació de Barcelona, Barcelona, pp. 145-168.

Sánchez de Madariaga, Inés (2003): “Un modelo de ciudad para hombres y mujeres: planificar para la vida cotidiana”, en Tobío, Constanza (coord.), *Una nueva sociedad: mujeres y hombres a partes iguales*, Comunidad de Madrid, pp. 175-184.

Sánchez de Madariaga, Inés, Bruquetas, M. y Ruiz, J. (en prensa): *Ciudades para las personas. Género y urbanismo: estado de la cuestión*, Instituto de la Mujer, Madrid.

Sánchez de Madariaga, Inés (en prensa): “Infraestructuras para la vida cotidiana”, *Ciudades* 8.

Tobío, C. y Denche, C. (1995): *El espacio según el género. ¿Un uso diferencial?* Madrid: Comunidad de Madrid, Dirección General de la Mujer.

Unwin, Sir Raymond (1909): *La práctica del urbanismo*, Barcelona, Gustavo Gili (1984).

Wekerle, Gerda, and B. Rutherford (1987): “Employed Women in the Suburbs: Transportation Disadvantage in a Car-Centered Environment.” *Alternatives: Perspectives on Society, Technology, and Environment* 14, no. 3-4, pp. 49-54.

Wekerle, Gerda. (1992): *A Working Guide to Planning and Designing Safer Cities*. Toronto: City of Toronto Planning and Development Department.





## TÍTULOS DE LA COLECCIÓN

- 0 **Unidad de Igualdad y Género**
- 1 **Introducción al enfoque integrado o MAINSTREAMING de Género. GUÍA BÁSICA**
- 2 **PRESUPUESTOS PÚBLICOS con Perspectiva de Género**
- 3 **GÉNERO y SALUD**
- 4 **URBANISMO con Perspectiva de Género**

**u** **i** **G**  
Unidad de igualdad y género



FONDO SOCIAL EUROPEO



JUNTA DE ANDALUCÍA

Instituto Andaluz de la Mujer  
**CONSEJERÍA PARA LA IGUALDAD Y BIENESTAR SOCIAL**  
**CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA**

[www.unidadgenero.com](http://www.unidadgenero.com)