

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/323808822>

Mujeres y Ciudades. Urbanismo género-consciente, espacio público y aportes para la ciudad inclusiva desde un enfoque de derechos.

Chapter · January 2018

CITATIONS

0

READS

1,089

1 author:



[Rosa Liliana De Simone](#)

Pontificia Universidad Católica de Chile

29 PUBLICATIONS 40 CITATIONS

[SEE PROFILE](#)

Some of the authors of this publication are also working on these related projects:



Consumo, Retail y Ciudad. Infraestructura de retail en Chile y reestructuración urbana [View project](#)



Ciudad y Género. Cultura urbana género-consciente y perspectivas para el diseño inclusivo [View project](#)

MUJERES Y CIUDADES.

**URBANISMO GÉNERO-CONSCIENTE, ESPACIO PÚBLICO Y
APORTES PARA LA CIUDAD INCLUSIVA DESDE UN
ENFOQUE DE DERECHOS**

R. LILIANA DE SIMONE¹

De Simone, L. (2018). *Mujeres y Ciudades. Urbanismo género-consciente, espacio público y aportes para la ciudad inclusiva desde un enfoque de derechos*. En: El Estado y las mujeres: el complejo camino hacia una necesaria transformación de las instituciones. de Javiera Arce Riffo (ed). pp. 229-250.

El debate en torno a la construcción de ciudades más inclusivas para todos y todas se ha hecho presente de manera incremental en la arena pública. Hacia finales de siglo XX y principios de siglo XXI, un nuevo movimiento social articulado ha puesto de manifiesto que los derechos humanos secundarios y terciarios (aquellos que abogan por el derecho al acceso a un trabajo digno, derecho a las oportunidades, derecho a un ambiente seguro y derecho a la ciudad, entre otros) siguen siendo una deuda generalizada, que se vuelve dramática cuando la observamos bajo un enfoque de género.

Desde la perspectiva de los derechos de las mujeres en el espacio urbano, en las últimas décadas se han hecho evidentes las derrotas prácticas de los movimientos feministas: a pesar de los enormes avances teóricos y discursivos, no se ha logrado la equidad en el acceso de mujeres en los procesos que moldean nuestra sociedad y el modo

¹ Arquitecta, Magister en Desarrollo Urbano, Doctora en Estudios Urbanos PUC. Facultad de Comunicaciones. Pontificia Universidad Católica. rldesimo@uc.cl

en el que vivimos. Los nuevos movimientos de mujeres en el mundo y sus reivindicaciones por la igualdad de derechos han develado que aún hay mucho trabajo por realizar en cuanto a la relación entre el espacio construido y la vida de sus habitantes.

¿Cómo se construyen ciudades heterogéneas, tolerantes, y seguras para todas y todos? Las ciudades que construimos en base a las necesidades de un ciudadano abstracto (generalmente pensadas en función de hombres, jóvenes y sin problemas de movilidad) no reparan en otras maneras distintas de “ser” en el espacio: ser mujer, ser anciana, ser niño, ser migrante, ser gay, ser trans, etcétera. Es por esto que un enfoque de género en la planificación urbana nos permite develar no solo las diferencias donde residen los derechos humanos, sino que también otros modos de discriminación socio-espacial implícitos en los procesos de construcción de ciudades que venimos usando por siglos. El urbanismo género-consciente no busca exaltar la diferencia entre hombres y mujeres ni “sexualizar” el estudio de la ciudad, sino que busca entender y aplicar las maneras en las cuales podemos construir el espacio para equiparar el acceso a las oportunidades que la sociedad promete para todos y todas.

No obstante la amplia difusión que han alcanzado estos temas en la sociedad, su abordaje implica ciertas precisiones conceptuales que delimiten una epistemología común. Los debates en torno al género han surgido desde los más múltiples flancos de la sociedad contemporánea, siendo por muchos llevado a extremos opuestos de caricaturización e incluso ideologización. Por lo mismo, es necesario posicionar este texto y aclarar desde donde se habla.

Al respecto, podemos partir por decir que tanto los conceptos de espacio urbano y de género son construcciones sociales. Por lo tanto, lo que entendemos por ambas ideas tiene una cierta especificidad temporal y espacial. Por género entenderemos ciertas características conductuales y roles socioeconómicos y culturales que las sociedades atribuyen a los sexos a lo largo de su vida. Estas características no son naturales, ni únicas ni universales. Es decir, por burdo que parezca, que vivir como mujer chilena de veinte años en 2017 no es lo mismo que vivir como veinteañera chilena en 1917. Hablamos que la

construcción de lo femenino tiene especificidad temporal. Del mismo modo, no es lo mismo vivir como un hombre de ochenta años hoy en Chile, como lo sería vivir como un anciano hoy en un país escandinavo. También la construcción de lo masculino tiene especificidad espacial.

Estas especificidades de tiempo y espacio determinan las oportunidades, así como las inequidades y desigualdades que un cuerpo de hombre o cuerpo de mujer están sujetos a experimentar durante el proceso de vivir una vida desde lo femenino y vivir otra vida desde lo masculino.

Así como el género es un constructo social, también lo es la ciudad y el espacio urbano. La ciudad como construcción física y cultural condiciona la vida de sus habitantes y determina la calidad de los intercambios entre ellos. Por tanto, la construcción de las identidades de género tiene modos diversos de expresarse en el espacio social, según contextos históricos, geográficos y culturales diferentes.

Estas maneras de “expresar el género” según el tiempo y el espacio, implica que todos los días, en todos los lugares, nos vemos compungidos y motivados a “expresarnos” como hombres o “actuar” como mujeres. En este sentido, y siguiendo lo postulado por Simone de Beauvoir, el género, lejos de ser algo natural e inherente a las gónadas de nacimiento, es más bien un rol que se representa iterativamente frente al escenario recreado por las condiciones culturales dominantes. Es decir, es género se construye de frente a la ciudad como realidad concreta y así también como realidad percibida.

Podemos plantear, entonces, que la construcción diaria del género y sus consecuencias para la vida en la ciudad están condicionadas por patrones socialmente construidos en el tiempo y representados en el espacio físico a través de sus lugares, con sus veredas, escaleras, paraderos, bancas y parques. El género es performativo de manera iterativa (Butler, 2007) y el escenario de esa performance es la ciudad.

Pero, ¿qué parte de la ciudad? Es en el espacio público donde la constante y periódica representación del rol que nos toca —o queremos— vivir viene a ser

representado, frente a otros; aunque el concepto de que entendemos como espacio público no ha estado exento de discusiones.

HACIA UN URBANISMO GÉNERO CONSCIENTE: ALGUNAS PRECISIONES SOBRE ESPACIO PÚBLICO, ESFERA PÚBLICA Y GÉNERO

En su célebre texto “El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo postmoderno”, Rodrigo Salcedo Hansen (2002) planteó que la teoría urbana postmoderna no ha logrado conciliar el debate en torno al espacio público. Una de las piedras de tope ha sido el distinto reconocimiento e importancia que se ha dado en este debate a las fuerzas hegemónicas en juego en el espacio público, y las capacidades de sus habitantes de resistir y subvertir esas normas impuestas. Esto ha llevado a muchos pensadores a declarar la muerte del espacio público, definido como lugares de construcción de ciudadanía y encuentro social, quienes basándose en ideas románticas y nostálgicas sobre lo que el espacio público *debiera* ser, y ya no es, han anunciado su muerte conceptual y física en las ciudades del siglo XX.

Sin embargo, ¿existió alguna vez tal espacio público? Para Salcedo (2002), esta discusión se expresa tanto en debates filosóficos como en las actividades de planificadores y legisladores al construir una ciudad. Por lo mismo, lo que muchos imaginan como un buen espacio público, la mayoría de las veces ha sido mandado a construir por gobiernos con motivaciones bastante más distintas, donde ha sido más importante expresar el poder, que buscar la sociabilidad y el encuentro (2002: 5). Al respecto, desde la teoría urbana han primado dos visiones: la visión idealista de Jurgen Habermas y la postestructuralista de Michel Foucault. El primero plantea que la esfera pública habría nacido como una promesa no cumplida de nuestra sociedad que prometía la existencia de un lugar grato donde construir una opinión pública a través del debate (Habermas, 1991). Para Habermas, cita Salcedo, el espacio público libre es una esencia de la modernidad, aunque para él nunca ha existido físicamente y siempre ha permanecido como una promesa. Más bien se trataría de

una utopía, pero una de carácter fundamental para la conformación de las sociedades modernas, las cuales siempre habrían basado sus ideales en el debate público y la representatividad universal, pero que difícilmente alguna ha conseguido a cabalidad. En efecto, es esta condición utópica del espacio público la que lleva a los grupos marginados a luchar por expandir esa noción de espacio público, manifestándose en la calle o tomándose las plazas, y buscando con ello conseguir un mayor “derecho a la ciudad”.

El segundo plantea que, si bien el espacio público existe físicamente, éste solo se entiende a través del conflicto de fuerzas de poder que en él se da. Para Foucault (1980), el espacio público debe ser entendido como el espacio del poder; por lo mismo, el espacio público siempre ha sido el lugar del conflicto social. Aquel lugar donde los poderes fácticos castigaban (poder negativo) o vigilaban (poder disciplinario) a sus súbditos, frente a los otros, de modo de dar una advertencia sobre los riesgos de desafiar al poder. Por ello, como rescata Salcedo, Foucault usa el imaginario del panóptico para explicar la lógica moderna de lo público, un espacio donde el poder fáctico puede observar las acciones de todos y, por lo mismo, disuadir cualquier mal comportamiento: los espacios públicos pasaron de ser el lugar del castigo real –con sus patíbulos— a un espacio de vigilancia disciplinaria –con sus cámaras de vigilancia en cada esquina.

Comprendiendo el espacio público como aquel donde se expresa la norma del poder hegemónico, es que también podemos entenderlo como aquel mismo lugar donde se expresa la excepción a la norma. El espacio del poder es por antonomasia el de la excepción, donde se realiza el rito, la fiesta, la feria, la manifestación y también el castigo policial, el juicio moral y el abuso. En efecto, el *Feriarum* o Día de la Feria Medieval, se realizaba en el día de la excepción, ya sea éste el domingo u otro día que el señor feudal proclame como permitido, y se daba lugar tanto a la instalación de un mercadillo itinerante, como a la celebración de competencias caballerescas, espectáculo de bufones, e incluso la elección del “rey feo” (como la famosa película de los estudios Disney *El Jorobado de Notre Dame* bien retrata)

En este sentido, el espacio público es el lugar donde excepcionalmente y solo como confirmación de la regla, el individuo se puede expresar libremente, corriendo los riesgos de desafiar las normas imperantes impuestas por el poder de la tradición o de la cultura. Por lo mismo, siguiendo esta línea, la posibilidad de representar el rol que se quisiese —o de performar el género en la ciudad— se vería siempre truncado tanto por una ciudad planificada con visiones hegemónicas, como también por una estrecha imaginación teórica de las posibilidades de resistencia que los individuos pueden inventar como excepción.

Salcedo (2002) plantea que estas dos corrientes contemporáneas sobre el pensamiento en torno al espacio público —la visión idealista de Habermas y la postestructuralista de Foucault— fallan en reconocer la posibilidad de resistencia social al poder, expresado en la posibilidad de reemplazar —o al menos transformar— el significado del orden urbano existente. La posibilidad de una antidisciplina, o de un acto resignificador del cuerpo; es, en sí mismo, un acto revolucionario de la dicotomía entre poder/resistencia al poder. Es De Certeau (1984) quien propone esta salida alternativa. Citando a Salcedo “...De Certeau señala que la posibilidad de disputar el espacio público es atemporal y sin limitaciones geográficas. El espacio (público o no público) es siempre discutido en su uso y, por ende, nunca puede ser completamente apropiado por los poderes o discursos dominantes” (De Certeau, 1984, en Salcedo, 2002: 13).

Recapitulando, donde hay poder siempre hay resistencia. El espacio nunca puede ser totalmente apropiado por los discursos hegemónicos. Por lo mismo, la construcción diaria del género por parte de los individuos en la ciudad es esencialmente una práctica de resistencia, puesto que cada uno y una busca la manera que le hace más sentido de interpretar ese rol. Al respecto, y citando a De Certeau (1984), las prácticas de resistencia no operan construyendo sistemas o estructuras alternativas de poder —una sociedad *degenerada*, o una ciudad antigénero, por ejemplo— o ignorando las reglas sociales imperantes, sino a través de una apropiación crítica y selectiva de las prácticas disciplinarias, transformando su sentido original y alterando su carácter represivo. La ropa, los zapatos, el maquillaje, los peinados, los gestos son prácticas de reapropiación. La

performance del género es una de las arenas de disputa en el espacio público y, por lo mismo, la representación del cuerpo en los lugares de la ciudad se hace vital para la construcción de estas prácticas. Podemos decir, parafraseando a de Beauvoir (1999), que uno no “nace mujer”, sino que se “hace mujer” en la calle y en la plaza y a la vista de todos, muchas veces entrando en conflicto con las reglas de ese espacio de poder.

LA CIUDAD DE LOS OTROS. PROYECTO URBANO MODERNO Y CIUDADANÍAS EN CONFLICTO

El conflicto, como esencia de lo público, ha sido abordado por múltiples autores en relación a la naturaleza del espacio público. Como lo reseña Salcedo (2002) en su revisión exhaustiva del debate postmoderno, el espacio público ha sido teorizado como la caótica posibilidad de superposición de funciones y significados (Jacobs, 1961), la conjunción de grupos diversos y antagónicos (Caldeira, 2000; Sennett, 1978) o como el conflicto entre poderes fácticos y subversiones individuales y cotidianas a esos mismos poderes (De Certeau, 1984; Foucault, 1984).

Con respecto a la discusión planteada por Salcedo, cabe destacar que las tres visiones discutidas emanan de una postura crítica frente a la producción del proyecto urbano del Movimiento Moderno.

El proyecto de ciudad moderna, emanada de las vanguardias tecnocéntricas de entre guerras en Europa central, se basaron en una abstracción maquinista de los cuerpos en pos de construir una ciudad inspirada en la máquina industrial. Por supuesto, el resultado de dicho proyecto fueron ciudades mecanicistas, basadas en una noción positivista, lógica y racional de la vida humana. Los distintos cuerpos, la diversidad de medidas, alturas, anchuras, gustos y costumbres no tuvieron cabida en el proyecto moderno. Tampoco en el Estilo Internacional disperso tanto por Europa y Norteamérica, como por Latinoamérica y el norte de África, llevando con ello una ola de abstracción de la diversidad humana, género, etnia, edad, orientación sexual que se expandió globalmente en la segunda mitad

del siglo XX. Ciudades proyectadas desde cero, a ras de piso, buscaron recrear una gran máquina donde todo funcionara como un reloj, desde Brasilia a Chandigarh (Baan et al., 2010). Por un lado, las casas; por otro, las industrias; por otro, los transportes; y por otro, los parques.

Más allá, el Movimiento Moderno no solo construyó ciudades pensando en ciudadanos abstractos. Dicha abstracción humana fue una depuración de las características de sus creadores: en su mayoría hombres blancos, europeos, jóvenes y sanos. Resultando así en espacios urbanos y ciudades proyectadas bajo una visión androcéntrica, es decir, basada en lo masculino, blanco, y heteronormativo. La visión de unos pocos fue construida con ánimos universalistas, dejando plasmada la división binaria de la vida en la ciudad en público/productivo como el espacio ‘normal’ y masculino; y privado/reproductivo como el espacio de ‘excepción’ y femenino. Así, hasta hoy solo se conciben espacios en estos códigos: los espacios solo pueden ser o privados o públicos, abiertos o cerrados, productivos u ociosos. Por lo mismo, la ciudad es hoy incapaz de reconocer las diferencias en las maneras de vivir; y se siguen construyen ciudades desiguales, segregadas, egoístas, inseguras y violentas frente al ‘otro’, constituido por todos aquellos que no son ciudadanos abstractos, es decir, esa universalización irreal de las características de hombres caucásicos y sanos.

Este paradigma positivista binario se replica hasta lo más profundo de los modelos de gestión urbana contemporánea. Éste es construido desde un énfasis en el vínculo dualista entre Estado e individuo, que abstrae las diferencias de los seres humanos en pos de prometer un utópico acceso a un diálogo social donde todos seamos ‘iguales’ ante la Ley y el Estado. Es la promesa de la modernidad y el desarrollo, pero que en su afán de avance deja atrás a todos lo que no calzan con un molde de vida imposible de cumplir. Pero no somos iguales, nuestros cuerpos no lo son, y nuestras vidas construidas en y en base a ellos tampoco.

Por lo mismo, el paradigma de la igualdad de género en el discurso desarrollista global se constituye como una gran falacia. No por tener más mujeres en la fuerza laboral,

éstas estarán mejor posicionadas en esta dualidad entre Estado e individuo. Hay un paso previo a reconocer, y que no es que seamos todos iguales; más bien, la estrategia debe ser destacar que somos todos diferentes y construir espacios sociales donde quepamos todos.

La noción moderna de espacio y esfera pública en la modernidad se contradice con las cualidades buscadas en un espacio público para todos, donde la calidad del dicho espacio se evalúe por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que allí se puedan dar, por su capacidad de reunir a distintos grupos sociales, acoger sus comportamientos y usanzas, y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural (Segovia y Dascal, 2002). Por lo mismo, y como destaca Segovia (2002), el espacio público debiese tener la capacidad de “instaurar, preservar y promover la comunicación entre gente diferente (...) constituyéndose como un componente básico para el desarrollo de la democracia en la ciudad, para incentivar la solidaridad y permitir los eventos y acciones que llevan a una vida social más plena, digna y solidaria” (Segovia, 2002: 120-121).

¿Pero cómo conciliar el modelo de producción del espacio moderno con la naturaleza empática del ideal de espacio público? La clave está en planificar ciudades con los ‘otros’ en la mente, y no en buscar una solución abstracta que normalice las diferencias en pos de un resultado lógico. Lo que aquí se propone es un nuevo modo de pensar en el problema de “hacer ciudad”, poniendo la diferencia (la otredad) como objetivo, y no la igualdad.

Podemos argumentar que es la presencia de ‘los otros, es decir, de todos los posibles modos de ser en la ciudad que no coinciden con ‘mi’ modo de ser, los que pueden llevar a construir un modelo social inclusivo. Sin la presencia de todos en la representación diaria de quien somos, frente a otros, no es posible avanzar hacia esa construcción que De Certeau (1984) destaca como alternativa.

El entorno construido ordena y dirige el acontecer de sus habitantes desde una manera vertical y autoritaria. Nuestros pasos en la ciudad solo pueden seguir aquellos caminos trazados por otros. En otras palabras, los ‘otros’ somos todos aquellos que día a

día caminamos por una abstracción materializada por ‘unos’, quienes diseñan y construyen ciudades marcadas por la abstracción, y por ende, la desnaturalización de nuestros cuerpos.

La planificación urbana moderna se basa en el principio de la abstracción y la economía: las respuestas urbanas deben pensarse en un usuario idealizado y abstracto, y las soluciones construidas deben responder a la mayor cantidad de demandas con el menor aporte de recursos. En este sentido, las individualidades únicas no son bienvenidas por la ciudad; es el principio de igualación y abstracción de todos en un ‘uno ideal’ —nacido de la Revolución Francesa y aglutinado en el Estado Moderno— el que rige la manera en la que construimos nuestro espacio. Poco espacio cabe en la ciudad, entonces, para el despliegue único y sensible de nuestros propios cuerpos en la multiplicidad de maneras posibles.

CIUDADANÍA, GÉNERO Y OTREDAD EN LA CIUDAD

Una de las maneras más paradigmáticas de diferenciar el ejercicio del cuerpo en el espacio, es la distinción binaria entre el cuerpo masculino y el femenino, ambos relegados por la cultura heteronormativa a un modo específico de ser en la sociedad.

Bourdieu (1984) plantea, en su concepto de *habitus*, que es en el cuerpo donde se materializan las relaciones sociales de poder. El cuerpo, sometido a la disciplina, reproduciría conductas y hábitos diferenciados y diferenciadores, según estructuras que lo exceden y que se heredan.

En una reflexión paralela, la obra seminal de Simone de Beauvoir propone que el género es algo construido socialmente, y que son las construcciones culturales de género y sexualidad las que construyen el cuerpo en sociedad —“uno no nace, sino más bien se convierte en mujer” (de Beauvoir, 1999: 301). Para de Beauvoir, comportarse como mujer o como hombre no depende de características biológicas, psicológicas o intelectuales de cada uno. Más bien, las diferencias entre mujer y hombre en la sociedad dependen de las construcciones culturales en torno a los conceptos de femineidad y masculinidad. Es decir,

en lo que hemos definido como civilización que debiesen ser las mujeres y los hombres y, por tanto, lo que esperamos que sean sus cuerpos, sus comportamientos y sus capacidades. Por ello, de Beauvoir postula que las singularidades entre hombres y mujeres no reflejan las diferencias ‘naturales’ entre los cuerpos de ambos (que por supuesto existen y son insoslayables), sino más bien las diferencias relativas a sus roles en la sociedad. De ese modo, se habría construido culturalmente el concepto de mujer como ‘sexo débil’ o ‘segundo sexo’, donde lo normal y normativo es el ‘ser hombre’; todos los que no los son, virtualmente se convierten en ‘otros’ (de Beauvoir, 1999).

No obstante, y a diferencia de Bourdieu (1984), para de Beauvoir no existe un determinismo social en este destino. Al ser un aprendizaje, los individuos, sin importar su género ni sus gónadas, tienen derecho a la subjetividad sobre sus propios cuerpos, donde la anatomía (y sus pulsiones) no constituyen un destino inevitable.

Este aporte fundamental de de Beauvoir ha sido recogido por Judith Butler y llevado a la discusión sobre el ‘derecho de ser el otro’. Butler, autora de la Teoría Queer (Butler, 2007) y de trabajos seminales sobre el concepto de otredad (Butler, 2008), va más allá y plantea que el género, así como el sexo, no son naturales, sino que construidos iterativamente en el espacio y el tiempo. Así, Butler (2007) propone que la materialidad del cuerpo no depende de su naturaleza, sino del imaginario social construido en base a prácticas repetidas que construyen iterativamente una realidad, la cual define y contrasta esa naturaleza. Es decir, la ciudad tendría la función de definir, limitar, estimular o desincentivar esa construcción de sí mismos.

Este postulado ha sido fundamental para plantear la idea del género como un acto performativo, una ‘actuación’ y no un atributo, donde existe una escenografía que no solo enmarca sino que también determina ese acto. Esta ‘actuación’ hoy produce espacios y cuerpos definidos dentro de los marcos existentes —es decir dentro de las tradicionales formas de actuar con el cuerpo en el que nacimos, actuar como hombre o como mujer, ligadas al poder de la tradición hegemónica y heteronormativa que abstrae las diferencias, y donde las maneras fuera de la norma solo existen desde la excepción a la norma.

No obstante, es esta noción del género como un acto performativo, inestable y en constante construcción, es una oportunidad de decisión y de poder. que en términos De Certeausianos, construye una alternativa de empoderamiento. Desplegar la diferencia en el espacio de la ciudad es una oportunidad política de construcción de acción.

Hannah Arendt (1998), llamó al espacio público como el “espacio de aparición” donde la visibilidad común de los actores genera poder. Estar presentes, aparecer en el espacio, es una acción política. La acción política “*nunca es posible en aislamiento, estar aislado es estar desprovisto de la capacidad de actuar*” (1998: 188). Por ello, los grupos que están excluidos de *aparecer en el espacio público*, o aquellos cuyos roles otorgados en la sociedad los inhiben de aparecer, son desligados de su capacidad de actuar políticamente y, por tanto, permanecen marginados. (por estar sujetos a ser discriminados o violentados en público, o porque las calles y barrios no se planificaron con ellos en la mira) (por esta sujetos a una pobreza de tiempo o por estar relegados sistemáticamente a las esferas privadas y no a las públicas)

En este sentido, tanto las mujeres como otros grupos marginados de la esfera androcéntrica de lo público, requieren de un nuevo concepto de visibilidad. El aparecer debe constituirse como un ejercicio de ciudadanía, cuya lucha no sea solo la dimensión material del derecho a la ciudad, sino más bien abogue por la esencia del “derecho a aparecer”.

Debemos conseguir construir espacios de aparición que empoderen a los cuerpos en el espacio social, y que nos permiten ver la ciudad como un escenario líquido, donde la continua negociación subvierte y transforma las formas hegemónicas de entender nuestros cuerpo. La ciudad como espacio performativo, y ya no como estructura disciplinante, acoge la promesa de inclusión de todos, en una nueva dimensión que reconoce al ‘otro’ de manera objetiva. Una promesa de espacio público para todos los posibles modos de ser en el espacio.

PARA UNA AGENDA DE TRANSVERSALIZACIÓN DEL ENFOQUE DE GÉNERO EN LA PLANIFICACIÓN DE CIUDADES EN CHILE

Desde múltiples frentes, las políticas públicas y la opinión general consideran la importancia y urgencia de incorporar a las mujeres a las fuerzas laborales y la esfera pública en general, con foco en las políticas y planes para revertir estas desigualdades.

No obstante, el diagnóstico unilateral se ha basado en construir ciudades donde se considera a las mujeres como víctimas de su género y, por lo tanto, responsables de su posición social en el espacio público. No caminar en la calle de noche, no estar en plazas solas, no tomar buses después de anochecer, no caminar con ciertas vestimentas, no andar en bicicleta por barrios solitarios, etc. Con ello, el enfoque desde el miedo que, si bien es urgente pero no el único importante, ha velado una discusión que debiese apurar hacia la equidad de acceso y no solo hacia la seguridad y vigilancia del cuerpo femenino en el espacio público.

Teniendo en cuenta las discusiones teóricas sobre cuerpos, género y espacio público, y la importancia de ampliar el enfoque desde la victimización, es que el enfoque desde el urbanismo género-consciente resulta primordial a la hora de establecer una nueva mirada para buscar construir una ciudad mejor, y no solo parchar los errores que el actual modelo pueda generar.

En primer lugar, un urbanismo género-consciente debe partir por redefinir el concepto de ciudadanía y su relación con las institucionalidades vigentes. Se debe trabajar en pos de un modo de vida no binario, donde se reconozca que la dualidad masculino-femenino, Estado-individuo, no engloba la naturaleza compleja de la vida. Es menester superar las categorías binarias en pos de integrar la multiplicidad de maneras de interacción entre los cuerpos y el espacio.

Así, de partida, ningún proyecto con fines urbanos podrá pensar en un usuario ideal, y responder a los problemas desde esa perspectiva. La idealización y abstracción de las diferencias siempre va a opacar a las minorías sub-representadas, ya sea numérica o

culturalmente. Con ello no se pretende llamar a una planificación y diseño para hombres y otro para mujeres, en absoluto. Un urbanismo género-consciente reconoce que no existe solo un modo de nacer y crecer como hombre, ni tampoco un modo de hacerlo como mujer. Las diferencias laborales, étnicas, identitarias y simbólicas determinan los distintos cuerpos en el espacio. Así, no será lo mismo diseñar una pasarela, por poner un ejemplo, pensando en un usuario abstracto, que pensándolo en responder a las necesidades de niños, abuelas, papás y coches. Y no será lo mismo diseñar esa pasarela en una ciudad europea, que en un poblado chileno.

En segundo lugar, la traducción de las experiencias en diseño género-consciente internacional es vital. Las solicitudes culturales no deben ser vistas en menos, y por lo mismo, el diseño debe nacer de las solicitudes locales, y no desde la copia. Se requiere la traducción y aculturación local de fórmulas de construcción y gestión de ciudades con perspectiva de género, pensadas para el contexto chileno, y para el estado actual de nuestras ciudades y normativas.

En tercer lugar, importa de sobremanera considerar estos ejercicios como formulaciones desde el derecho a la ciudad. En este sentido, un enfoque desde la empatía y la solidaridad no necesariamente pueden ser los más efectivos. El camino del derecho, que considere tanto normas, leyes y políticas para la redistribución equitativa de oportunidades como el reconocimiento igualitario de las diferencias (Fraser, 2013), es el único avizorable. El enfoque para lograr la inclusión debe ser desde la justicia y el derecho, y debe abogar por una “justicia de género” que vele por los procesos de redistribución (económica) y reconocimiento (cultural) de las mujeres y sus derechos (Fraser, 2013).

Tomar el camino desde la empatía nos llevaría a una discusión sobre las construcciones culturales en torno al valor de la diferencia y sus múltiples discursos desde el aprovechamiento político —nos entraparíamos en la discusión altamente manipulable de qué diferencias valen ser destacadas o qué vidas valen ser valoradas y “lloradas” como explica Judith Butler (2009). Es desde el valor de ‘lo otro’, del ‘otro’, de aquel que no conozco y quizás ni voy a conocer y, por tanto, de nada vale tratar de ponerme en su lugar

(derecho por sobre empatía), que se puede alcanzar la equidad. *No importa como seas, yo te respeto porque eres, sin saber quién eres*, podría ser una máxima de esta postura. De esta manera, las condiciones culturales que valoran más unos tipos de vida por sobre otros no caben, aunque sea en positivo.

En cuarto lugar, un urbanismo género-consciente debe plantearse desde las aplicaciones integrales. El concepto de *gender mainstreaming*, acuñado en Europa y usado por la Comunidad Europea en planes que buscan integración de la perspectiva de género en el conjunto de las políticas locales, es un ejemplo a seguir. La “masificación del enfoque de género” debe buscar la horizontalidad y transversalidad en la conceptualización, formulación y aplicación de nuevas formas de hacer y pensar la ciudad.

TEMAS DE AGENDA: TRASPORTE URBANO Y EQUIDAD PARA LA REDISTRIBUCIÓN Y RECONOCIMIENTO DE LAS MUJERES EN LA CIUDAD

Al momento de hablar de posibles tópicos de investigación para un urbanismo género-consciente en Chile, podemos apuntar a la necesidad de adoptar tres enfoques desde la formulación de políticas públicas.

El primero en la necesidad de tomar una posición distinta sobre visibilización y visualización de los enfoques de género en los temas país. Tanto la efectiva visibilización en el debate público y en los medios de comunicación de perspectivas género-conscientes, como la mejor visualización de datos estadísticos que destraben el concepto de ciudadanía abstracta, son necesarios para la concientización en la toma de decisiones por parte de autoridades e instituciones, así como en la asignación de recursos y manejo de estos en las comunidades. Esta necesidad de visibilidad y visualización —poder ver el tema y entenderlo en relación a otros— debe incluir una necesaria y urgente desmitificación de lo que hoy se entiende por género. Al respecto, urge combatir los recientes movimientos de estigmatización del debate en torno al género y reconstruir una ligazón de la sociedad con el tema. Pensar en distintas mujeres, y no solo en un estereotipo de mujer, se hace más

necesario que nunca. Por ello, la transversalización del debate de género debe posicionar que existen distintos modos de ser mujer, con diferentes necesidades en la ciudad; las que, a su vez, son simbólicas y representativas de las necesidades de otros grupos sociales marginados, como migrantes, infancia, tercera edad, etcétera.

En este sentido, un segundo paso hacia una transversalización del enfoque de género en Chile es concretar un compromiso político y mediático en la ampliación del concepto de ciudadanía, bajo el cual sea imperante distinguir las diferencias inherentes a los cuerpos y a sus modos de expresión en la ciudad. Al respecto, el debate en torno a la accesibilidad de dicha ciudadanía a los medios de desarrollo pueden ir, por ejemplo, desde destacar los temas referidos a la accesibilidad y ergonomía del diseño de espacio público, como la llegada a las formas de tenencia de la propiedad de suelo y subsidios estatales para lograrlo. De ese modo, el debate mediático y político en torno a la accesibilidad deberá reconocer el panorama existente hoy en cuando a expresiones efectivas de ciudadanía, de modo de revolucionar un debate social al respecto.

Más aun, un tercer enfoque requiere ser introducido al debate popular sobre género, mujeres y ciudadanía. Es menester destacar y revalorizar los diversos modos de percepción que pueden tener estos distintos grupos de ciudadanos. Al respecto, urge alcanzar un nivel de debate que se aleje del positivismo y lógica cuantificadora tradicional, para valorar otros modos de medición igualmente válidos, pero comúnmente desvalorizados. Por ejemplo, en este debate sobre la valorización de otros modos de medición cobran importancia las percepciones, sentimientos y emociones, cuya validez en el mundo moderno ha sido desprestigiada por la dificultad de ser medidas con números, fechas e incidencias. No obstante, en la vida cotidiana, las emociones son tan determinantes como los hechos. Por ejemplo, las percepciones de seguridad en la ciudad construyen geografías complejas, que se traducen en mapas mentales de accesibilidad, y que pueden construir geografías de la victimización y estigmatización tanto o más reales que lo que pueden describir los datos. Sentir que un lugar es peligroso para las mujeres, aun cuando no exista una incidencia real de delitos contra ellas en dicho sector, puede ser incluso más relevante a la hora de discutir

sobre acceso y derecho a la ciudad. Por lo mismo, es un grave error descartarlas a priori como datos para medir y comprender las dinámicas urbanas.

A modo de ejemplo conclusivo, podemos analizar el debate en torno al transporte metropolitano desde, una perspectiva género-consciente, actualmente está ausente de los debates desde las políticas públicas y la planificación urbana.

Un primer paso es abogar por la representatividad en los procesos de decisión y no solo en contextos de métodos de participación ciudadana. En este punto, y referido a las mujeres, es que se requiere comprender los modos de movilización que este grupo de ciudadanas tiene en distintos momentos de sus vidas.

No todos se mueven en la ciudad de la misma manera. Las relaciones espacio-temporales vistas desde una perspectiva de género develan, por ejemplo, una cadena de origen-destino más compleja que la usada en la planificación del Transantiago o líneas de Metro.

Mujeres y hombres tienen distintas necesidades de movilidad, despliegan distintas prácticas a la hora de usar los medios de transporte, tanto público como privado y, por lo mismo, poseen niveles de acceso a servicios e infraestructura que no son discutidos a la hora de planificar la ciudad.

Las mujeres no tienen acceso equitativo en la planificación de infraestructura y a los procesos de decisión de la misma. Existen sesgos de género implícitos en la recolección, análisis y representación de los datos, lo que contribuye a la invisibilización y subrepresentación de las dimensiones de género en el transporte urbano.

Como ya se ha dicho, la mayor barrera a superar —de modo de lograr un enfoque para la planificación urbana inclusiva— es alcanzar una desmitificación del concepto de ciudadano abstracto, heredado del discurso moderno que se basa en el universalismo del ideal republicano. Nacido de la mano de la Declaración de los Derechos Humanos y su consecuente abstracción de la diversidad de existencias bajo un único y representativo ideal de “hombre” público, este ideal dejó de lado no solo a las mujeres, sino que más bien a los

distintos modos en que somos hombres y mujeres, tanto en el transcurso de la vida como en la manera de sentirnos y percibirnos como tales. Es por esto que la binariedad de este discurso es uno de los principales obstáculos a la hora de pensar ciudades inclusivas.

Las mujeres son las mayores usuarias del transporte público en áreas metropolitanas en el mundo. Según datos del Banco Mundial (World Bank, 2010), las mujeres adultas que viven en grandes ciudades tienden a viajar en distancias menores, más cerca de su casa, y hacen más recorridos cortos. En cuanto a los motivos de sus desplazamientos, las mujeres tienen una mayor variedad de objetivos de viaje, ligados tanto a sus labores productivas (trabajo) como reproductivas (ir a dejar y buscar a los niños, llevar a un niño o abuelo al médico, solicitar servicios asistenciales a instituciones públicas, etcétera). A esto se le ha llamado recientemente las “geografías del cuidado” y las “economías del cuidado”, haciendo referencia a estas horas de trabajo no reconocidas que se relacionan al cuidado de otros y que, por temas culturales, han sido generalmente asociados a las tareas de las mujeres. Dichas tareas tiene una representación espacial y territorial, y un impacto económico que no es medido y, por tanto, sub-representado como actividad al momento de planificar la ciudad.

La baja representatividad de las mujeres en los procesos de decisión en la planificación de la ciudad genera que ellas sean sub-representadas como grupo de usuarios con necesidades específicas de transporte, arrastrando con ellas a otros grupos sub-representados como los ancianos, las personas con movilidad reducida, padres y madres solteros y/o trabajadores, etcétera.

Un dato fundamental para entender la actual situación de las mujeres en su movilidad urbana es el hecho de que ellas también caminan más que los hombres, esto debido a los múltiples viajes encadenados, así como también a que tienen menor acceso al automóvil. Por lo mismo, en datos para Santiago de Chile, las mujeres son las mayores usuarias de transporte público, donde sus patrones de viaje en la ciudad tienden a formar polígonos, no son bidireccionales. Es decir, cualquier método de pago que se base en la suma de un alimentador más un troncal —como funciona la tarjeta BIP en dicha ciudad—

tiene una ceguera de género que no reconoce las maneras como las mujeres, sus mayores usuarias, utilizan el sistema para moverse por la capital.

Más allá, las mujeres que se mueven en la ciudad son más sensibles a asuntos relacionados con su seguridad y la de sus acompañantes y, por lo mismo, tienden a limitar sus movimientos y actividades en función de sus percepciones de riesgo.

Con todos estos factores en juego, las desventajas en acceso a transporte afectan negativamente el desarrollo profesional y personal de las mujeres, a la vez que una menor o más costosa movilidad urbana perturba sus posibilidades de empleabilidad e ingresos, a la vez que sus posibilidades de tener tiempos de ocio y bienestar. Este panorama de vulnerabilidad ha sido recientemente abordado bajo el concepto de “pobreza de tiempo”, bajo el cual la movilidad desigual multiplica la posición desventajada de las mujeres en la sociedad, y donde una planificación de transporte inadecuado y/o costoso limita el acceso a trabajos, mercados y equipamiento. El resultado de estas desventajas estructurales en la ciudad se traducen en una reducida flexibilidad en los tiempos de trabajo de las mujeres en relación con la de los hombres, debido a que realizan diversos roles culturales (productivos y reproductivos) a la vez y que no son reconocidos de manera equitativa.

CLAVES PARA LA TRANSVERSALIZACIÓN DEL ENFOQUE DE GÉNERO EN LA PLANIFICACIÓN URBANA

En su reporte publicado en 2006, el Banco Mundial destaca siete desafíos para transversalidad el género en el transporte (World Bank, 2006). Estos siete puntos se enfocan, tanto en el cambio teórico necesario para afrontar el tema, como en la necesidad de transformar percepciones de uso y representaciones mediáticas. A continuación se resumen las principales ideas de las recomendaciones del Banco Mundial para crear sistemas de transporte más inclusivos con las mujeres:

Mujeres y Ciudades. Urbanismo género-consciente, espacio público y aportes para la ciudad inclusiva desde un enfoque de derechos.

1. Notar las percepciones erróneas que subsisten en el debate técnico sobre género y transporte.
2. Analizar la pobreza de tiempo de las mujeres en la ciudad.
3. Estudiar las limitaciones en la planificación de viaje, acceso al transporte y al empleo con enfoque de género.
4. Considerar los costos sociales y económicos del acceso limitado de mujeres y niñas a la ciudad.
5. Destacar los conflictos de transporte de jóvenes, niños y ancianos, sobre-representados por la movilidad de las mujeres.
6. Relacionar estudios de enfoque de género con nuevas representaciones y visualizaciones para alimentar los procesos de decisión política.
7. Reconocer los sesgos de género presentes en los medios de comunicación y buscar formular acciones que resignifiquen estos contenidos.

A modo de cierre, es necesario destacar tres acciones clave para iniciar una nueva manera de entender una ciudad inclusiva y justa.

1. *Redistribuir diferentes usos para distintos cuerpos.* Es necesario ampliar nuestro léxico urbano de usuarios y crear mobiliario, calles, parques y barrios con un diseño integral, incremental y flexible que se adapte a las fases de la vida humana y, a la vez, a las múltiples maneras de usar, percibir y sentir el cuerpo humano.
2. *Reconocer los usos asociados al género.* Al reconocer los distintos cuerpos y sus diferentes significados culturales, es necesario también entender los roles que las distintas culturas atribuyen a esos cuerpos, más allá del debate teórico y político en torno a la redistribución y cambio de dichos roles. Por ello, es importante diseñar para las “mujeres de hoy”, sin dejar de pensar en las “mujeres que queremos para el mañana”. Una mirada inclusiva no puede dejar afuera a aquellos roles que, por posturas ideológicas, nos gustaría que ya no existiesen. Es por ello que un diseño urbano con enfoque de género debe velar por una ciudad donde se reconozca que las mujeres

tienden a realizar las actividades de cuidado de otros, de administración del hogar, junto con roles reproductivos, etcétera.

3. *Enfoque participativo desde distintos roles de género.* En línea con el punto anterior, la participación ciudadana y sus procesos debe incluir a las mujeres en sus distintos roles culturales, sin privilegiar un rol por sobre otro. En ese sentido, la participación de las mujeres en procesos de consulta ciudadana no se puede resumir, por ejemplo, a su rol de madres o dueñas de casa, sino que debe avanzar a reconocerlas también como ciudadanas desde lo cultural .

Siguiendo a Arendt (1998), solo haciendo los cambios radicales y necesarios en nuestros sistemas de transporte metropolitano es que podremos garantizar la presencia y “aparición” necesaria para la constitución de ciudadanía. Negar ese derecho de aparecer en el espacio público, es decir, dificultar que las mujeres salgan a la calle y se muevan por su ciudad, es obstaculizar su condición de ciudadanas y relegarlas a cuerpos de segunda categoría.

REFERENCIAS

- Arendt, H. (1998). *The Human Condition*. Chicago: University of Chicago Press.
- Baan, I., Nooteboom, C., y Stierli, M. (2010). *Brasilia - Chandigarh Living With Modernity*. Baden: Lars Muller.
- Bourdieu, P. (1984). *Distinction: A Social Critique of the Judgement of Taste*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Butler, J. (2007). *El género en disputa: El feminismo y la subversión de la identidad*. Madrid: Paidós Iberica Ediciones S a.
- Butler, J. (2008). *Cuerpos que importan*. Buenos Aires: Paidós.
- Butler, J. P. (2009). *Marcos de guerra : las vidas lloradas*. Barcelona: Paidós
- Caldeira, T. (2000). *City of walls: Crime, segregation and citizenship in Sao Paulo*. Berkeley: University of California Press.

Mujeres y Ciudades. Urbanismo género-consciente, espacio público y aportes para la ciudad inclusiva desde un enfoque de derechos.

- de Beauvoir, S. (1999). *El segundo sexo/ The Second Sex*. Buenos Aires: Random House Mondadori.
- De Certeau, M. (1984). *The practice of everyday life*. Berkeley: University of California Press.
- Foucault, M. (1980). *Power Knowledge: Selected interviews and Writings 1972-1977*. New York: Pantheon Books.
- Foucault, M. (1984). *Vigilar y castigar: nacimiento de la prisión* (10^a ed. en castellano (4^a de España)). Madrid: Siglo Veintiuno.
- Fraser, N. (2013). *Scales of Justice: Reimagining Political Space in a Globalizing World*. New York: Wiley.
- Habermas, J. (1991). *The Structural Transformation of the Public Sphere: An Inquiry into a Category of Bourgeois Society*. Cambridge: The MIT Press.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York: Random.
- Salcedo Hansen, R. (2002). El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *EURE* (Santiago), 28(84), 5-19.
- Segovia, O. (2002). Espacio público y ciudadanía: una mirada de género. En A. Falú (Ed.), *Ciudades para varones y mujeres. Herramientas para la acción*. Córdoba, Argentina: Cisca.
- Segovia, O. y Dascal, G. (Eds.). (2002). *Espacio público, participación y Ciudadanía*. Santiago: Ediciones SUR.
- Sennett, R. (1978). *El declive del hombre público*. Barcelona: Península.
- World Bank. (2006). *Gender and Transport Resource Guide: Mainstreaming Gender in Transport Policies and Projects*. Washington, DC: Autor.
- World Bank. (2010). *Making Transport Work for Women and Men Tools for Task Teams*. Washington, DC.