

Configurar el espacio intermedio. Urbanismo y conciliación entre vida laboral y vida familiar

Inés Sánchez de Madariaga

Arquitecta.

Profesora titular de la Universidad Politécnica de Madrid

Al final, si el sistema aún “funciona” es porque las mujeres garantizan un transporte no remunerado, porque mantienen sus casas, porque hacen comidas cuando no hay comedores, porque emplean más tiempo haciendo la compra, porque cuidan de niños ajenos cuando no hay guarderías, y porque ofrecen “entretenimiento gratuito” a los “productores” cuando hay un vacío social y una falta de creatividad cultural. Si estas mujeres que “no hacen nada” dejaran alguna vez de “hacer sólo eso” la totalidad de la estructura urbana que hoy conocemos sería absolutamente incapaz de mantener sus funciones.

Manuel Castells, *City, Class and Power*, 1978

1. Introducción.
2. El problema de la “doble carga” de trabajo y las políticas de conciliación.
3. La dimensión urbana de la desigualdad entre hombres y mujeres.
4. Género y urbanismo.
5. Algunas estrategias prácticas.

Anexo 1.

Bibliografía.

1. Introducción

Uno de los principales problemas con que se enfrentan las actuales sociedades desarrolladas es el derivado de las dificultades que tienen sus ciudadanos, o más bien sus ciudadanas, para combinar el empleo remunerado con la atención a la familia, o, dicho de otra manera, el trabajo vinculado a la producción económica con el trabajo vinculado a la reproducción social. En el terreno de la producción, las empresas exigen a sus empleados una disponibilidad casi total, que en España

es particularmente exigente como consecuencia de la jornada partida y de un horario laboral que se prolonga hasta las siete o las ocho de la tarde, e incluso más. En el terreno de la reproducción, ámbito tradicionalmente femenino, a pesar de la incorporación masiva de las mujeres al mundo del trabajo remunerado, no se han desarrollado sin embargo las infraestructuras, los servicios y las formas de organización del tiempo y el espacio que permitan reducir la carga de trabajo que conlleva. Una mayor igualdad entre hombres y mujeres exige una organización diferente del trabajo en el ámbito privado; lo cual requiere una mayor asunción de responsabilidades por parte masculina, pero también medidas en el ámbito laboral, en la provisión de servicios y en la organización del espacio urbano.

2. El problema de la “doble carga” de trabajo y las políticas de conciliación

La necesidad de facilitar la combinación del trabajo laboral con el trabajo doméstico ha impulsado a la Comisión Europea y a muchos estados miembros a desarrollar, en los últimos cinco años, una serie de directivas y otra legislación que promueven el desarrollo de políticas, planes y proyectos para la conciliación entre vida laboral y vida familiar.¹ Dado que, a pesar de la incorporación masiva de las mujeres al trabajo remunerado, no ha habido una asunción paralela de una parte proporcional de las tareas en el ámbito doméstico por parte de los hombres, estas tareas continúan siendo responsabilidad casi exclusivamente femenina. El resultado de esta situación es la llamada “doble carga” de trabajo que realizan las mujeres dentro y fuera de la casa.

La “doble carga” de trabajo en los ámbitos familiar y laboral es en primer lugar un problema de la calidad de vida de las mujeres. La dificultad de conciliar ambas cosas supone a menudo el tener que elegir entre el trabajo y la maternidad, o retrasar esta última a edades avanzadas. Las cada vez más numerosas mujeres que no dejan de trabajar cuando tienen hijos a menudo pagan el precio en forma de salud mental y agotamiento permanente; las madres solteras no pueden acceder al mercado de trabajo por la inexistencia de infraestructuras adecuadas para el cuidado de los niños. Como resultado de la “doble carga” de trabajo, las mujeres entre 35 y 55 años son el grupo social con mayores tasas de enfermedades debidas al estrés y al exceso de trabajo de todos los grupos sociales y de edad (Navarro, 2000).

La Comisión Europea ha reconocido que la igualdad de oportunidades en el mercado laboral establecida en el Tratado de Amsterdam no puede ser una realidad mientras el trabajo asociado a la reproducción social y al mantenimiento de la vida cotidiana continúe siendo una responsabilidad privada y exclusiva de las mujeres. Precisamente por ello las nuevas medidas legislativas de conciliación, así como las políticas y los desarrollos institucionales a que están dando lugar, se inscriben dentro de las políticas de igualdad entre hombres y mujeres (Comisión Europea, 2000a) y constituyen lo que podríamos llamar una tercera generación en estas políticas (Mazey, 2001), después de las de igualdad de oportunidades, impulsadas por el

1. Ver Mazey, 2001, para una visión general sintética y actualizada de las acciones europeas en el marco de las políticas de igualdad entre hombres y mujeres. Ver también, entre los documentos institucionales: Instituto de la Mujer, 1995, 2000a; CE, 2000a, 2000b; Consejo de Europa, 1998.

liberalismo político desde principios del siglo xx, que permitió el acceso de las mujeres a la vida pública eliminando las barreras legales que lo impedían, y de las de acción positiva, que desde la década de 1960 han diseñado medidas específicamente dirigidas a las mujeres para reducir sus desigualdades de partida, ante la evidencia de que la igualdad de acceso no se traduce necesariamente en igualdad de resultados.

No cabe duda de que esta asunción de compromisos políticos tiene que ver con cambios importantes en la opinión pública sobre lo que deben ser los roles respectivos de hombres y mujeres respecto al trabajo y el cuidado de la familia. En España en particular, la diferencia de actitudes entre las generaciones mayores y las jóvenes es notable: los menores de 35 piensan abrumadoramente que las mujeres deben trabajar fuera de casa, con porcentajes muy similares a los europeos, a diferencia de sus mayores: casi el 70% de los hombres mayores de 55 años piensan que las mujeres no deben trabajar fuera de casa; mientras que sólo un 17% de los varones entre 18 y 34 comparten esa opinión (Astelarra, 2002). También tiene que ver con las implicaciones políticas y económicas del alarmante descenso de la natalidad, que en España está sólo ligeramente por encima de un hijo por mujer, muy por debajo de la tasa de reposición.

Las medidas de conciliación pretenden favorecer la combinación por medio de diversas actuaciones –en el mercado laboral, en la organización de los servicios, en la organización de los tiempos, etc.– entre el trabajo remunerado y el trabajo doméstico, entendiéndose que en tanto en cuanto no haya una reducción de la “doble carga” que supone para las mujeres simultanear responsabilidades laborales y domésticas, no habrá verdadera igualdad en el mercado de trabajo. La persistencia de las desigualdades viene corroborada por todas las estadísticas referentes a la situación laboral de hombres y mujeres en todos los sectores de actividad, en todos los grupos sociales y en todos los países europeos.

Algunos datos.² Las mujeres europeas reciben de media un salario un 30% menor que los hombres por igual trabajo o por trabajo de igual valor. En España, el 80% de los empleos a tiempo parcial son desempeñados por mujeres. A pesar de que las nuevas generaciones de mujeres alcanzan un mayor nivel educativo y tienen mejores expedientes académicos, sus tasas de paro son mucho más altas, y en ciertos campos tradicionalmente masculinos, como las ingenierías, llegan a multiplicar por cuatro las tasas de paro de los hombres. España tiene la tasa de participación femenina en el mercado laboral más baja de la Unión Europea, con un 38,5%. Hay además una división por sexo de las actividades económicas, de manera que las mujeres concentran su actividad en los sectores peor remunerados y de menor prestigio social. La segregación también es vertical: el “techo de cristal”, poco visible pero difícil de atravesar, impide a las mujeres alcanzar puestos de responsabilidad y, aunque en muchos campos de actividad ha habido un incremento importante del número de mujeres (integración horizontal), su integración vertical es mínima. Por ejemplo, sólo el 13% de los catedráticos de la universidad española son mujeres. Los hombres españoles dedican una media al trabajo en la casa de

2. La información procede de: Instituto de la Mujer, 2001; Esping Andersen, 1999; Navarro, 2000; Eurostat, 2001; EPA, 1999.

tres horas a la semana, mientras las mujeres le dedican una media de cuarenta y seis horas, más que en ningún otro país de la UE; en Europa, sólo los varones suecos dedican un tiempo sustancial al trabajo doméstico, con veinte horas semanales. Como consecuencia de la débil integración de las mujeres en el mercado laboral, de la doble carga de trabajo que desempeñan, de la insuficiencia de servicios y equipamientos, y del incremento de las tasas de divorcio, la feminización de la pobreza es un fenómeno creciente en todos los países occidentales, con la consecuencia añadida de un aumento de la pobreza infantil.

La situación tiene especiales características en los países mediterráneos, donde se han desarrollado en mucha menor medida que en el norte de Europa políticas dirigidas a la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres. En España e Italia la rapidez de los cambios demográficos y familiares, y la rápida incorporación de las mujeres al mercado laboral en los últimos años, se combinan con una inadecuación de los servicios urbanos necesarios que permitirían compatibilizar el trabajo y la atención a la familia y una mínima colaboración masculina. En esas circunstancias no debería sorprender que España e Italia tengan las tasas de natalidad más bajas del mundo. El último informe de Naciones Unidas estima que la población española se verá reducida en 10 millones de habitantes en los próximos 50 años si las tendencias actuales continúan, de manera que la sociedad española sería la más envejecida del mundo. Aunque esta estimación ha sido cuestionada desde otras instancias, también se ha señalado que la inmigración no puede compensar los efectos a medio y largo plazo de las actuales tendencias demográficas.

Las consecuencias de esta situación van por tanto mucho más allá del problema de la calidad de vida de las propias mujeres, o del desaprovechamiento del potencial humano femenino en los mercados laborales. Podrían, de hecho, tener graves repercusiones en el sistema económico en su conjunto, derivadas de una reducción tan significativa de la población activa. Una reducción semejante de la población activa pondría en entredicho el actual sistema de pensiones. En nuestros países, por tanto, se trata de un problema que adquiere tanto una dimensión social como una dimensión económica importante.

Desde el punto de vista de su puesta en práctica, el concepto básico que subyace a las medidas de conciliación es el de *mainstreaming* de género, término que aún carece de traducción castellana, y que se refiere a la necesidad de incorporar de forma transversal una perspectiva de género a la definición, ejecución y seguimiento de "todas" las políticas públicas (Consejo de Europa, 1998; Levy, 1994). Dado que las desigualdades y las discriminaciones se producen en todos los ámbitos, las políticas de igualdad deben abordar los problemas allí donde se ponen en práctica las políticas específicas sectoriales. Así, en lugar de políticas específicas dirigidas a mujeres, formuladas y gestionadas por organismos de igualdad, las políticas transversales que consideran las diferencias y los impactos por género se deben poner en práctica en cada uno de los ámbitos de acción de las políticas públicas. El *mainstreaming*, sin embargo, no suplanta a los dos enfoques anteriores de las políticas de igualdad –las políticas de igualdad de acceso y las políticas específicas dirigidas a mujeres–, sino que se suma a ellos y los complementa.

Como desarrollo de las directivas y las estrategias europeas, aunque a veces a regañadientes, los estados están poniendo en práctica políticas de igualdad. La

aplicación de las directivas europeas tendrá también a medio plazo repercusiones en la forma de hacer urbanismo en las escalas regional y local. Por ejemplo, la *Estrategia Marco Comunitaria sobre la Igualdad entre Hombres y Mujeres*, de 2000, contiene varios objetivos que claramente tienen un ámbito de aplicación en el urbanismo y las políticas urbanas: “mejorar la utilización de los fondos estructurales para promover la igualdad” y “supervisar la integración de la perspectiva de género al concebir, aplicar y evaluar las políticas y las actividades comunitarias que tienen una repercusión en la vida cotidiana de las mujeres y los hombres, como la política de transporte [...]” (Comisión Europea 2000a, pp. 6-11). El nuevo Reglamento de los fondos estructurales recoge ya la obligación de incluir la dimensión del género, de tal manera que todas las administraciones locales que deseen optar a esta financiación europea deben considerar la igualdad en el proceso de programación, ejecución, seguimiento y evaluación de sus propuestas.

3. La dimensión urbana de la desigualdad entre hombres y mujeres

En lo que atañe al urbanismo, este nuevo compromiso de la Unión Europea y sus estados miembros viene a reconocer las tesis sostenidas por un número creciente de profesionales e investigadoras que desde hace más de veinte años abordan el estudio y la práctica del urbanismo desde una perspectiva de género. En el ámbito específico de la ciudad y el urbanismo, el núcleo del problema reside en las diferentes necesidades de las mujeres en el espacio urbano como consecuencia de su doble papel como trabajadoras asalariadas y como responsables de las tareas del mantenimiento de la vida cotidiana. La incorporación al urbanismo de una visión desde el género tiene por tanto como objetivo el desarrollo de una interpretación de los procesos urbanos y sus resultados, en el contexto de este sistema de relaciones de género. Ello supone explicar cómo el urbanismo puede tener efectos diferenciados en las experiencias de mujeres y hombres en el entorno urbano, y también cómo puede reducir desigualdades existentes o, por el contrario, tener efectos discriminatorios.

En sus planteamientos teóricos de fondo, estos enfoques tienen muchos puntos en común con las aproximaciones a la cuestión de la raza y la inmigración que constituyen otra de las principales preocupaciones de las sociedades europeas actuales. En ambos casos se trata de considerar la diferencia y la diversidad de los grupos sociales según categorías distintas de las tradicionales distinciones por clase. Desde un punto de vista epistemológico, estamos ante planteamientos de largo alcance que ponen en cuestión maneras asumidas de comprender la realidad, al llamar la atención sobre actores sociales y actividades que hasta hace poco permanecían invisibles o silenciados por investigadores y políticos, como las mujeres o el trabajo doméstico.

El resultado inevitable de hacer visible la existencia de las mujeres como grupo social y como individuos que, además del trabajo remunerado realizan otro trabajo, el doméstico, fundamental por otro lado para la reproducción de nuestras sociedades, es el abandono de visiones homogeneizadoras y uniformizadoras. Precisamente el urbanismo en la segunda mitad del siglo xx ha sido una de esas actividades profesionales que se ha caracterizado por su visión uniformizadora, que refiere sus actuaciones a un individuo medio, considerando que lo que

es bueno para ese supuesto individuo medio (hombre, blanco y en buena salud) es bueno para toda la sociedad.

Un número creciente de investigaciones empíricas realizadas desde la década de 1970 sobre todo en países como el Reino Unido, Canadá, los Estados Unidos, los países escandinavos, y también en España, muestran cómo hombres y mujeres perciben y utilizan el espacio de modo distinto, y cómo el urbanismo y la planificación tienen efectos diferenciados según el género. Una gran parte de esas diferencias derivan de los roles diferenciados que hombres y mujeres han desempeñado como resultado de la división sexual del trabajo, y, desde que las mujeres pueden legalmente ejercer las profesiones que antes les estaban vedadas, de la "doble carga" que asumen dentro y fuera de la casa –aunque es necesario recordar que las mujeres de clase trabajadora siempre han trabajado dentro y fuera de la casa–.

Las necesidades y las percepciones diferenciales entre mujeres y hombres aparecen en todas las dimensiones del espacio construido y de la planificación: en el transporte y la movilidad; en el acceso a los lugares de trabajo, el ocio y los equipamientos derivado de la separación espacial de viviendas y actividades; en la mayor dependencia de las mujeres, como principales responsables de las personas dependientes, de la existencia de equipamientos en localizaciones adecuadas; en las tipologías de vivienda, pensadas todavía según el modelo de familia tradicional; en la percepción y la realidad de la inseguridad en los espacios públicos. Las diferencias son también importantes entre distintos grupos de mujeres, según su clase social, su raza, su edad, o su estado civil. En lo que se refiere a los procesos de planificación, los estudios empíricos muestran la incorporación desigual de las mujeres a esos procesos y a las profesiones que habilitan para ello, así como su invisibilidad y la falta de consideración de sus circunstancias y necesidades específicas en la definición, la aplicación y la evaluación de programas, planes y proyectos.³

Los patrones de movilidad y de utilización de los transportes público y privado varían según el género.⁴ Los estudios han demostrado que las mujeres emplean un tiempo en desplazamientos considerablemente superior al empleado por los hombres. Comparativamente, las mujeres se desplazan con mayor frecuencia en transporte público o a pie. El mayor tiempo empleado por las mujeres en trasladarse de un lugar a otro se debe a muchas razones, entre otras al predominio en nuestros sistemas urbanos del transporte privado sobre el público, cuando el número de viajes realizados en vehículo privado por las mujeres es muy inferior al realizado por los hombres. Cuando en un hogar hay un coche es generalmente el hombre quien lo utiliza a diario. También se debe a que los sistemas de transpor-

3. Los siguientes textos, algunos debidos a un solo autor, otros colecciones de artículos, y casi todos ellos organizados temáticamente según esas y otras dimensiones de la ciudad, ofrecen buenas introducciones a la cuestión: Hayden, 1981 y 1984; Andrew y Milroy, 1991; OCDE, 1995; Booth et al. 1998; Eichler, 1995; Garber y Robyne, 1995; Greed, 1994; Little, 1994; Matrix, 1984. Con respecto a la incorporación desigual de las mujeres a la profesión y a los procesos de toma de decisiones: Eichler, 1998; Gilroy y Booth, 2000; Higgings y Davis, 1996; Levy, 1996; Reeves, 1989; Greed, 1994.

4. Para un análisis del transporte según el género, véanse, además de los capítulos específicos de los libros señalados en la nota anterior: Coutras, 1993; Grieco et al., 1989; Hill, 1996; PIWC, 2000; Pratt y Hanson, 1991; Tobío, 1995; Wekerle, 1987.

te público están diseñados pensando en los desplazamientos pendulares típicamente masculinos de empleo-residencia, y las mujeres tienen unos patrones de movilidad más complejos derivados de las múltiples actividades que desempeñan como consecuencia de su doble rol de trabajadoras y amas de casa: el cuidado de familiares y enfermos, las compras, los recados relativos al mantenimiento del hogar, además del trabajo remunerado. Además, y precisamente por esa multiplicidad de tareas, las mujeres realizan un mayor número de viajes, muchas veces imprevistos y de difícil planificación y cambian con mayor frecuencia de modo de transporte, cosas ambas que contribuyen a aumentar el tiempo empleado en desplazamientos.

Las opciones de planeamiento que fomentan el uso de vehículo privado afectan así no solo al medio ambiente, despilfarrando recursos naturales, o a la economía, por el alto coste que suponen sus infraestructuras, sino que contribuyen también a la desigualdad entre hombres y mujeres. En ausencia de políticas urbanísticas que den prioridad al transporte público y a las formas urbanas que fomentan su utilización, nos encontraremos a medio plazo con una situación en la que los objetivos de igualdad entre hombres y mujeres entrarán en conflicto con los objetivos medioambientales. El caso norteamericano puede ilustrar este punto: en Estados Unidos las mujeres menores de cuarenta años tienen ya una tasa de motorización igual a la de los hombres. La equiparación progresiva y esperable entre hombres y mujeres en el acceso al vehículo privado, si no se modifican los actuales modos prevalecientes de crecimiento de nuestras áreas metropolitanas, multiplicará los impactos ambientales generados hoy por la suburbanización.

La disposición separada de las actividades en el espacio urbano, consecuencia de una práctica funcionalista de la planificación –aún perfectamente vigente a pesar de las críticas que sufre desde hace cuarenta años–, al separar los espacios destinados a la actividad económica de los espacios destinados a la residencia, es otro factor que perjudica particularmente a las mujeres. Las distancias existentes entre los lugares donde se deben desempeñar las múltiples tareas vinculadas a la vida doméstica y los lugares de trabajo obliga a las mujeres a ir de un lado a otro como mejor pueden y a emplear gran parte de su tiempo en desplazarse. Muchas veces las fuerza a optar por empleos próximos a la vivienda, reduciendo así sus posibilidades de acceso al mercado de trabajo y de promoción laboral. Las mujeres trabajan de hecho más cerca de sus viviendas que los hombres, y esa diferencia se acentúa cuando se considera el subgrupo de las mujeres casadas con hijos, para el cual la distancia empleo-vivienda es comparativamente menor.

Es interesante constatar, aunque sea un dato poco conocido en los análisis convencionales sobre la recuperación de los centros urbanos, la conclusión a que han llegado varios estudios en Estados Unidos y Canadá sobre la vuelta a los centros (Andrew y Milroy, 1991). Las mujeres son los principales agentes de este regreso a los centros, particularmente las mujeres cabeza de familia, que necesitan el acceso a los servicios, tienen relativamente menos recursos económicos, muy poco tiempo, y no tienen más remedio que simultanear trabajo dentro y fuera de la casa. Encuestas sobre las preferencias residenciales muestran que son los hombres los que prefieren las viviendas unifamiliares en la periferia por razones de estatus,

mientras las mujeres prefieren las viviendas en los centros por la comodidad de acceso a los servicios y las mayores oportunidades de relaciones sociales que ofrecen.⁵

Desde el punto de vista de su distribución interior, las viviendas que se construyen hoy en día siguen respondiendo mayoritariamente a las necesidades de un modelo de familia que ya es minoritario en las sociedades occidentales: padre cabeza de familia que trabaja fuera, madre que no lo hace, e hijos. Esto se refleja en la existencia de un dormitorio principal y en otros dos o tres pequeños para los hijos, cocina pequeña, en posición secundaria, separada del cuarto de estar o salón; en el caso de las viviendas de mayor estatus, un despacho para el hombre. Estas disposiciones no responden a las necesidades habitacionales de una parte cada vez más numerosa de la población: parejas sin hijos, familias monoparentales, personas adultas que comparten piso con o sin vínculo familiar, personas que viven solas, parejas con hijos adultos que siguen en la casa y necesitan un espacio propio mayor que las habitaciones mínimas pensadas para niños, personas mayores que necesitan algún tipo de ayuda, generalmente mujeres por su mayor longevidad. Tampoco responden a las necesidades cambiantes a lo largo de la vida de las personas.

La metropolización creciente de las ciudades españolas y la práctica de construir "parques empresariales", "ciudades de la justicia", "parques tecnológicos", dependientes del transporte privado y separados cada vez más de los barrios residenciales contribuye a aumentar esa brecha y perjudica aún más a las mujeres que realizan los trabajos peor pagados en esos lugares: limpiadoras, administrativas, etc., que con mayor frecuencia se ven obligadas a acudir a sus puestos de trabajo en transporte público. Estos espacios "monocultivo" son particularmente negativos desde el punto de vista de la inseguridad: sus espacios públicos están pensados para el transporte privado o en términos de prestigio de las empresas, y no para ser usados por las personas como tal espacio público ni siquiera para desplazamientos a pie. Así, llegar a pie a uno de estos lugares desde una parada de transporte público, suponiendo que la hubiera en un radio de menos de quince minutos, supone riesgos no solo desde el punto de vista de la posibilidad de una agresión, sino también desde el punto de vista de la posibilidad de ser atropellado, dado que no existen caminos peatonales, ni aceras, ni pasos que permitan cruzar las carreteras con seguridad. Aquí, otra vez las estadísticas muestran que la mayor parte de las víctimas de atropellos son mujeres y niños, y la mayor parte de los causantes de los accidentes, hombres.

Las mujeres dependen en mucha mayor medida del tipo, la calidad, la localización, el precio, etc., de equipamientos y servicios en la proximidad de sus viviendas y de sus lugares de trabajo.⁶ Las mujeres son las principales usuarias de los ser-

5. Sobre la vinculación entre viviendas y equipamientos y las nuevas necesidades de vivienda, véanse: Abrams, 1995; Andrew y Milroy, 1991; Breitbart, 1990; Cortés, 1994; Devlin, 1994; Frank y Ahrentzen, 1989; Goodchild, 1994; Hayden, 1981 y 1984; Roberts, 1990.

6. La literatura sobre la vinculación entre el género y los equipamientos, especialmente los vinculados al cuidado de personas dependientes, tiene enfoques bastante distintos según los países, como consecuencia del muy variable grado de desarrollo del estado del bienestar. Desde este punto de vista, Navarro, 2000, ofrece una visión general referida a los principales países europeos y a Norteamérica, según sus distintas tradiciones políticas. Desde el punto de vista de las

vicios públicos y las principales perjudicadas por los recortes en el estado del bienestar que han tenido lugar en las últimas décadas. Precisamente porque los servicios del estado del bienestar son servicios a las personas y las familias, y las mujeres son quienes hasta ahora han asumido la responsabilidad del cuidado de las personas dependientes; los recortes fiscales y la supresión o la reducción de servicios públicos ha contribuido notablemente a empeorar las condiciones en que las mujeres llevan a cabo sus tareas de mantenimiento de la vida cotidiana, y, como consecuencia, su posibilidad de mejorar en el ámbito laboral. Se encuentran además doblemente penalizadas porque el empleo público es la principal fuente de trabajo remunerado para las mujeres. Es decir, los recortes en el estado del bienestar penalizan desproporcionadamente a las mujeres tanto en lo referente a su participación en la vida pública como en lo referente a su trabajo en el ámbito doméstico. Este problema es particularmente agudo en los países del Mediterráneo, que han tenido estados del bienestar mucho menos desarrollados, y donde las mujeres han accedido al trabajo remunerado más tarde.

La seguridad es un aspecto particularmente diferenciador y grave para las mujeres porque cercena sus libertades de movimiento, y con ello su capacidad de desarrollo personal.⁷ Las mujeres se sienten inseguras en muchos lugares donde los hombres normalmente se sienten seguros. La inmensa mayoría de las víctimas de agresiones en el espacio público son mujeres; la inmensa mayoría de los agresores son hombres. Según varias encuestas, dos de cada tres mujeres tienen miedo de salir solas de noche a dar un paseo en sus propios barrios, en comparación con sólo un 15% de los hombres; un 90% de las mujeres lo tiene en los aparcamientos y en el transporte público por la noche. En las agresiones de tipo sexual las víctimas son “siempre” mujeres y los agresores siempre hombres. El de la seguridad es además un terreno en que las estadísticas son poco fiables, dado el gran número de agresiones que no son denunciadas a la policía, particularmente las de tipo sexual. La diferencia no es sólo cuantitativa, sino también cualitativa, a consecuencia de la gravedad de los delitos de tipo sexual por el daño psicológico que infligen a sus víctimas.

La percepción de la inseguridad es el problema principal, más incluso que los datos existentes sobre criminalidad; como se ha dicho, poco fiables. Lo importante es la sensación de inseguridad porque el miedo a ser atacadas es lo que limita seriamente el uso del espacio por parte de las mujeres, especialmente de aquellas con escasos recursos económicos, y en consecuencia su acceso al trabajo y el ocio. La percepción de inseguridad lleva a las mujeres a tomar diversas medidas para reducir los riesgos: evitar caminar solas de noche, no ir a lugares poco frecuentados, salir solamente si de antemano se prepara un regreso seguro, etc. Las muje-

relaciones espaciales, véanse, además de los textos generales mencionados más arriba: OCDE, 1995; Beall y Davila, 1994; Cohen, 1989. Desde un punto de vista propositivo, véanse los trabajos de Horelli, Booth, y Gilroy, que proponen la creación de *infraestructuras para la vida cotidiana*.

7. La bibliografía sobre mujeres y seguridad en el espacio urbano es muy extensa. Algunos textos vinculan la inseguridad que viven las mujeres en el espacio público, especialmente de noche, con otras formas de violencia de las que son también víctimas las mujeres –que iría desde la violencia doméstica hasta la trata de blancas–, entendiendo estas formas de agresión como un *continuum* sobre el cual se fundamentan las desigualdades de poder entre hombres y mujeres. Otros textos se centran en proponer acciones concretas de diseño urbano destinadas a mejorar las condiciones de seguridad y a reducir las posibilidades de agresión. Algunas referencias básicas son las siguientes: Koskella, 1999; Michaud, 1997; Trench, 1992; Wekerle, 1999; WDS, 1998.

res se autolimitan, dejan de hacer cosas y de ir a sitios para no ponerse en situación de ser atacadas. De esta manera el miedo a la agresión cercena gravemente la libertad de acción y movimiento de las mujeres. La percepción de miedo por sí mismo impone unos costes psicológicos significativos e inhibe seriamente su comportamiento. El resultado es que las mujeres tienen un acceso limitado al espacio urbano, tanto en términos espaciales, al impedirles acceder a amplias secciones del territorio urbano, como en términos temporales, al reducir las horas del día en que muchos espacios pueden ser accesibles con mínimas garantías de seguridad.

Aunque las causas generales de la criminalidad y, particularmente, de las agresiones contra las mujeres no pueden ser abordadas desde las políticas urbanas y el urbanismo, sí existen acciones que pueden reducir las posibilidades de que se cometa una agresión en un lugar determinado; y, sobre todo, es posible reducir la sensación de inseguridad. Un diseño urbano que integre criterios de seguridad puede reducir sensiblemente la sensación de inseguridad y también la tasa real de delitos en lugares determinados. Estos tipos de medidas se pueden aplicar de manera prioritaria en los lugares más inseguros: aparcamientos de vehículos privados y paradas de transporte público, y también en barrios con altos índices de inseguridad. Medidas de este tipo han sido ensayadas con éxito en varios países, notablemente en Canadá. Toronto y Montreal desarrollan desde la década de 1980 programas de renovación de las estaciones de transporte público según criterios de seguridad: ver y ser visto, escuchar y ser escuchado, obtener auxilio y poder huir, saber dónde se está y hacia dónde se va (Michaud, 1997; Wekerle, 1999). Las experiencias canadienses, que han movilizado importantes recursos financieros, tienen particular interés porque han sido diseñadas mediante procesos participativos en los que las propias mujeres de los barrios identifican las fuentes de sus sentimientos de inseguridad y proponen actuaciones concretas para mejorar el diseño de los espacios. La participación de las mujeres es fundamental porque reconoce la importancia de su conocimiento tácito, de quien vive los espacios y los problemas, no el conocimiento técnico experto del profesional. Las mujeres, por su experiencia vivida, son expertas en seguridad; los lugares que son seguros para las mujeres son seguros para todo el mundo.

Investigaciones de tipo más teórico, como por ejemplo las debidas a Sandercock (1992), han elaborado interpretaciones y explicaciones que permiten acercarse al estudio de la ciudad y de la práctica urbanística con fundamentos epistemológicos más adaptados para la definición de las necesidades y las aspiraciones. Estas interpretaciones ponen en cuestión las nociones de objetividad de las prácticas convencionales, sacan a la luz la invisibilidad de las mujeres y proponen otra forma de acercamiento al uso que se hace habitualmente de los métodos cuantitativos, así como un uso más sistemático de los cualitativos, para dar a conocer las necesidades no cuantificables de grupos con poca voz en los procesos de toma de decisiones como son las mujeres.

4. Género y urbanismo

La ciudad y el urbanismo constituyen un factor importante en el esfuerzo por avanzar en la igualdad entre hombres y mujeres; porque todas las actividades, tanto las laborales como las asociadas a la vida privada, tienen lugar en el espacio, que hoy

en día para la mayoría es el espacio urbano. La aproximación al urbanismo y la ciudad desde la perspectiva del “género” resulta imprescindible en el contexto actual de transformación de nuestras sociedades, con los cambios en las estructuras familiares y, sobre todo, con la incorporación masiva de las mujeres al trabajo en la esfera productiva. Para hacer frente a los nuevos retos planteados por los cambios estructurales derivados de las nuevas estructuras familiares, del envejecimiento de la población y del nuevo papel de las mujeres en la sociedad, las necesidades de las mujeres han de ser tenidas en cuenta en todos los aspectos de la planificación urbana: transporte, vivienda, empleo, equipamientos y servicios, espacio público, comercio y ocio.

En este sentido poco se ha hecho todavía en la práctica. En la mayor parte de los países ni siquiera se ha dado solución a muchas de las necesidades básicas reclamadas por las mujeres desde la década de 1980; por ejemplo: equipamientos para el cuidado de niños y ancianos, un espacio público seguro, o un transporte eficaz. Algunas de estas necesidades están siendo ahora tratadas como parte de las Agendas Locales 21, pero necesitan ser incorporadas como parte normal de los procesos de planeamiento y de inversión, tanto a nivel municipal como regional. En la mayoría de los países, y en particular en el Mediterráneo, la experiencia no va más allá de algunos proyectos o regulaciones aislados que no responden ni en cantidad, ni en calidad, ni en precio, a las necesidades de la mayoría de las mujeres.

El funcionamiento en la práctica de los sistemas de planeamiento en la mayor parte de los países europeos no toma en consideración las necesidades diferenciales de hombres y mujeres. La dimensión del género no aparece en prácticamente ningún aspecto del proceso de planeamiento: diagnóstico, redacción de planes, desarrollo de proyectos, control, evaluación, o seguimiento. En prácticamente ningún país se recogen estadísticas urbanas por género de forma rutinaria, ni existen sistemas para la evaluación o el seguimiento de los proyectos y los planes desde una perspectiva de género, como podrían ser los indicadores de género incorporados en las evaluaciones de impacto ambiental o las auditorías de igualdad. En las investigaciones y en las formas de elaboración de los datos son frecuentes los sesgos sexistas identificados por Eichler (1997): androcentrismo, sobrespecificación o subespecificación, invisibilidad, “familismo”, etc. Tampoco se utilizan técnicas participativas que permitirían la incorporación de datos no estadísticos; como los valores, las aspiraciones y las percepciones, que son cuestiones de especial importancia cuando se trata de definir políticas para grupos con poca visibilidad y poca voz en los procesos de toma de decisiones. Una gran mayoría de los profesionales del urbanismo, incluidas las mujeres, serían incapaces de ofrecer algún tipo de respuesta a la pregunta ¿cómo sería una ciudad no sexista?, título de uno de los primeros artículos pioneros en el campo (Hayden, 1980).

Un primer factor explicativo de esta situación sería sin duda la escasa representación femenina en las profesiones relacionadas con la construcción de la ciudad y en las estructuras de toma de decisión de las administraciones locales. Sin embargo, ésta no es la única razón. Muy posiblemente un incremento en el número de mujeres urbanistas, particularmente si supone una integración vertical (incremento del número de mujeres en puestos de responsabilidad), y no sólo un incremento cuantitativo, implicaría una mayor incorporación de los problemas de las muje-

res en la agenda urbanística. Pero también es cierto que muchas mujeres profesionales hoy no se diferencian mucho de sus colegas masculinos en la adopción de puntos de vista ciegos a los problemas de género. Un factor importante aquí parece ser la cultura profesional y la manera en que es inculcada en la universidad; donde se enseña a los estudiantes a ver ciertos problemas y a no ver otros, a adoptar ciertas actitudes y creencias. Las mujeres en profesiones altamente masculinizadas necesitan con frecuencia “aculturarse” para ser aceptadas por sus colegas y adquieren sus mismas formas de ver el mundo y de poner en práctica sus conocimientos técnicos.

Las formas de hacer del urbanismo convencional, el que se enseña mayoritariamente en las escuelas, son formas de hacer que siguen básicamente ancladas en la tradición funcionalista. Son formas de pensar la vivienda, los barrios y las ciudades que se basan en el supuesto implícito, no reconocido, de que el lugar de la mujer es el hogar y el del hombre la vida pública –aunque en alguna ocasión la intención de recluir a las mujeres en el hogar sí ha sido reconocida explícitamente en el discurso urbanístico, como ha sido documentado para los casos británico y norteamericano durante la inmediata posguerra–. Viviendas, barrios y ciudades son diseñados para una distribución sexuada de los papeles en la esfera pública, donde se lleva a cabo el trabajo que se reconoce económicamente como tal, el trabajo productivo, y en la esfera privada, donde se ha ido recluyendo progresivamente el trabajo relacionado con la reproducción social, que no es recompensado económicamente.

La separación funcional en el espacio urbano de las actividades relacionadas con la vida privada y las relacionadas con la vida pública ha sido un largo proceso iniciado con el triunfo de la Revolución Industrial y culminado en la segunda mitad del xx, que, al mismo tiempo que impedía legalmente al creciente número de mujeres que engrosaban las clases medias ejercer la mayoría de las profesiones en el ámbito público, ha ido trasladando a la responsabilidad femenina individual, para su realización en un espacio doméstico individualizado, aislado y separado, toda una serie de funciones que en otras épocas y otros lugares han sido resueltas mediante redes locales de apoyo y solidaridad, en la familia extensa por ejemplo, aunque también, hay que decir, con trabajo básicamente femenino.

Este modelo urbano entra en crisis, o se convierte en una camisa de fuerza para las mujeres, cuando pretenden incorporarse a la vida pública, al trabajo remunerado. La siguiente frase de Dolores Hayden (1984) refleja la situación contradictoria que supone el intento de conciliar vida pública y vida privada para la mayoría de las mujeres: “Las mujeres no pueden mejorar su estatus en el hogar en tanto en cuanto no puedan modificar su posición económica en la sociedad; las mujeres no pueden mejorar su estatus en el mercado laboral en tanto en cuanto sus responsabilidades domésticas no sean modificadas.”

Servon y Castells (1994) han identificado cuatro grupos de posibles respuestas a estos problemas. Se trata de respuestas de muy distinto alcance que asumen puntos de vista diversos sobre cuáles son las causas últimas de los problemas de género, y, por tanto, de cuáles son las medidas adecuadas o legítimas para su solución. Remiten a concepciones distintas de la acción en el ámbito público y, en última instancia, a opciones políticas que implican formas distintas de intervención pública. Estos grupos de respuestas no son completamente excluyentes: no se trata de

opciones antagónicas, sino más bien complementarias, que en ocasiones se solapan, y cuyos límites no siempre están bien definidos. Existe un paralelismo entre algunas de estas opciones y los enfoques explicados más arriba adoptados formalmente por las políticas de igualdad europeas.

El primer grupo de respuestas tendría como objetivo el garantizar la igualdad de acceso y oportunidades entre hombres y mujeres, acomodando a las mujeres dentro de las instituciones urbanísticas existentes. Esto permitiría incrementar la visibilidad de los problemas de género, y también en cierta medida una incorporación de la dimensión del género en aspectos específicos del proceso urbanístico. Sin embargo, tiene la limitación de que sobrevalora el proceso de participación frente a la posibilidad de introducir cambios en un sistema que permanece inalterado, y, por tanto, de transformar los aspectos sustantivos de la planificación. Más mujeres en la profesión no implica que tengan, puedan o quieran ejercer el poder necesario para introducir una posibilidad de cambio real en las prioridades de las políticas urbanas y en las opciones de planeamiento. Existe además el problema añadido, como hemos visto, de que una integración horizontal (más mujeres) no conlleva directamente una integración vertical (más mujeres en puestos de responsabilidad). Para hacer frente a estas limitaciones de las políticas de igualdad de acceso y oportunidades precisamente se proponen las medidas de acción positiva mencionadas al principio de este artículo. Este tipo de acciones corresponde a una visión de la acción pública de tipo reformista liberal, y, precisamente por ser las más aceptables políticamente, son las que más se han aplicado en la práctica y en muchos lugares siguen siendo las únicas políticas de igualdad existentes.

El segundo grupo de respuestas se dirige a mejorar las condiciones de vida de las mujeres mediante un incremento en la oferta de equipamientos y servicios públicos o privados –como, por ejemplo, las guarderías y las residencias de ancianos– mediante un nuevo diseño de las tipologías convencionales de vivienda para incluir espacios comunes multifuncionales y trabajo compartido. Estaríamos en este caso resolviendo necesidades prácticas de las mujeres, según la distinción realizada por Moser entre necesidades prácticas y necesidades estratégicas (Moser, 1993). Ello permitiría reducir una parte del trabajo que las mujeres desarrollan en el hogar para asegurar la reproducción social; y, como consecuencia, facilitaría su integración en el mercado laboral, pero sin modificación del funcionamiento básico del sistema y sin un reparto de papeles en la responsabilidad de las tareas vinculadas a la vida cotidiana. Permitiría liberar a las mujeres de parte de la carga que ahora soportan, aunque sólo de una parte, porque muchas labores necesarias para la gestión de la vida cotidiana no pueden ser sustituidas por un servicio público o comercial.

Este tipo de acciones supondría el reconocer ciertas necesidades prácticas específicas de las mujeres en los estadios de diagnóstico, formulación y puesta en práctica de las políticas urbanas. La existencia de servicios y equipamientos de este tipo es un paso elemental, básico e indispensable hacia una verdadera igualdad de oportunidades; pero no suficiente, porque no responde a las necesidades estratégicas de las mujeres. Correspondería a una visión de tipo reformista o socialdemócrata, con una intervención pública más amplia en la provisión de servicios y equipamientos. En una versión actualizada, una parte de estos servicios no tendrían por qué ser públicos, bastaría con que existiera la regulación necesaria para su desarrollo como acti-

vidad comercial o como actividad sin fines lucrativos por agentes del tercer sector –cooperativas, asociaciones, organizaciones sin fines lucrativos.

El tercer tipo de respuestas, que responde a los presupuestos del llamado “feminismo separatista”, se basa en la idea de que existe una cultura específicamente femenina que ha sido generalmente objeto de exclusión en la esfera pública. Implicaría la construcción de comunidades específicamente diseñadas para mujeres que deciden vivir más o menos al margen de la cultura dominante. En Canadá y los países nórdicos se han desarrollado, sobre todo en las décadas de 1970-1980, redes de espacios alternativos, protegidos, por ejemplo para mujeres madres solteras, a cuyas necesidades no responde el sistema urbano, con sus viviendas y equipamientos, separados del entorno urbano más amplio. Desde una perspectiva histórica y transcultural, la separación espacial y social en ámbitos específicos ha sido una solución que en distintos contextos ha permitido a ciertas mujeres, en determinados momentos y lugares, al liberarse de las rutinas domésticas, desarrollar actividades que les estaban vedadas en la vida pública, por ejemplo los conventos donde se podían desarrollar actividades intelectuales o artísticas: pensemos en Sor Juana Inés de la Cruz o en Santa Teresa. Los *béguinages* flamencos, que tenían su correlato masculino en los *bogardes*, son otro ejemplo de espacios urbanos únicamente ocupados por mujeres.

Por último, el cuarto grupo de respuestas supone una crítica global al sistema y una estrategia de transformación, que además engloba y considera elementos necesarios en el proceso de cambio a todas las estrategias anteriores: la movilización y la organización de las mujeres para una igualdad de acceso y oportunidades; la creación de servicios y equipamientos públicos; y el reconocimiento de la existencia de una identidad específica femenina. Supone afirmar que los cambios en la vida privada y en la ciudad implican cambios en la esfera productiva. No basta con que las mujeres se incorporen al trabajo remunerado: es necesaria una reorganización de ese trabajo remunerado, pero también una reorganización del trabajo doméstico. Desde este punto de vista transformador se pone en relación una crítica a la división sexual del trabajo con una crítica al sistema económico de producción de la ciudad.

Por un lado, cuestionarse la división sexual del trabajo implica que no puede haber igualdad mientras no haya un reparto más equitativo entre hombres y mujeres, tanto del trabajo en la esfera productiva como del trabajo en la esfera doméstica. El trabajo necesario para la reproducción social y la gestión de la vida cotidiana tiene que ser un trabajo compartido, no es una responsabilidad exclusiva de las mujeres. Así como las mujeres se han incorporado a la vida pública, los hombres deben asumir su parte de responsabilidad en la vida privada. Así, es cada vez más asumida la idea de que es positivo para el desarrollo personal de los hombres la asunción de su parte de responsabilidad en la vida privada, en particular la referente al cuidado de los niños. Ahora bien, esto plantea un problema de identidad en la medida en que la división sexual del trabajo es expresión de una relación de jerarquía y poder: el trabajo doméstico carece del prestigio y el estatus que proporciona el trabajo en el ámbito público, que con toda lógica los hombres se resisten a perder.

Por otro lado, cuestionarse el modo económico de creación de la ciudad implica primar el valor de uso del suelo urbano sobre su valor de intercambio en el mer-

cado. Ello supondría invertir el orden de prioridades en la distribución de usos en el suelo urbano; dando primacía, sobre el valor de intercambio en el mercado inmobiliario, a valores como puede ser la necesidad de que todos los barrios tengan los equipamientos necesarios para el cuidado de sus residentes dependientes. Por ejemplo, el que los ancianos puedan seguir viviendo en sus barrios para mantener sus relaciones sociales en lugar de tener que abandonarlos por residencias a 30 o 40 kilómetros de sus familiares y amigos. Existe una vinculación clara entre estas propuestas y las del “consumo colectivo” incluidas en el segundo tipo. De hecho, una puesta en práctica sistemática de las respuestas del segundo tipo (equipamientos y servicios) necesitaría dar prioridad al valor de uso sobre el valor de cambio, y requeriría una transformación importante de los modos de construcción de la ciudad. En España en particular requeriría una extensión considerable de la noción de equipamiento.

5. Algunas estrategias prácticas

La idea de integración, transversalidad o *mainstreaming* de género en el campo del urbanismo está siendo desarrollada en varios países europeos. Voy a referirme en este epígrafe a las herramientas conceptuales y las experiencias prácticas desarrolladas en dos lugares: por un lado la noción de “infraestructuras para la vida cotidiana” (Horelli y Vepsa, 1994; Horelli, 1998), desarrollada por las mujeres escandinavas en los últimos veinte años; por otro lado el concepto de “cadena de tareas” (Gepken, 2002; Hidding, 2002) desarrollado en Holanda.

El concepto de “cadena de tareas” formula el problema de la doble carga de trabajo en términos que permiten su traslación a una dimensión espacio-temporal. La cadena de tareas se refiere a las cada vez más diversas y variables actividades que las personas deben realizar para compatibilizar sus responsabilidades familiares y laborales. Las personas, mayoritariamente mujeres, que tienen responsabilidades de ambos tipos asumen a lo largo del día tareas que se realizan en lugares distintos de la ciudad: dejar a los niños en el colegio, ir a trabajar, hacer la compra, hacer recados del hogar, visitar a un familiar enfermo, recoger a los niños, regresar al hogar. Estas cadenas, que varían mucho entre individuos y para un mismo individuo también de un día para otro, se construyen a partir de decisiones individuales tomadas por las familias y las personas en las que entran en juego consideraciones como la localización de la vivienda, la existencia y la localización de servicios, el tipo y el coste de transporte disponible, etc.

La posibilidad de llevar a cabo todas las tareas que necesitan ser realizadas en un día cualquiera dependerá tanto de la localización de los inmuebles o los espacios donde se realiza cada una, como del tiempo que sea necesario emplear en trasladarse de un lugar a otro. Aquí es donde aparece la dimensión espacial que es susceptible de ser abordada desde la planificación urbana: por un lado, se trata de localizar las diversas actividades de un modo favorable para facilitar el acceso, mezclando usos; por otro, se trata de que el transporte existente permita acceder a esos lugares cómoda y rápidamente, a un precio razonable.

A través de la idea de cadena de tareas se propone por tanto mirar a los temas centrales de la disciplina urbanística –localización, usos, transporte, accesibilidad– desde la óptica de las necesidades de las personas que deben compaginar vida

familiar y vida profesional. Los análisis feministas de la ciudad han mostrado cómo en los últimos cincuenta años las ciudades se han construido usando estos mismos conceptos, pero a partir de la premisa –muchas veces implícita, pero otras bien explícita– de que existía una división sexual del trabajo. A partir de ahí se primaban las necesidades del sistema productivo; la mayor parte de las necesidades de las familias se resolvían en el ámbito privado de la vivienda sobre la base del trabajo no remunerado de las mujeres. Considerar los problemas del transporte, la vivienda o los equipamientos desde una óptica que busque facilitar la compatibilización de las múltiples tareas que deben llevar a cabo las nuevas generaciones implicará optar por dar prioridad a soluciones distintas de las que se consideraban óptimas hace veinte años. Aplicando la noción de cadena de tareas, Hidding elabora una lista de posibles soluciones espaciales, a distintas escalas (la vivienda y su entorno inmediato, el barrio, la ciudad), y para distintas dimensiones del espacio urbano (mezcla de usos, movilidad, calidad del espacio público, calidad de la oferta de vivienda, proceso de toma de decisiones), que puede ser utilizado como manual de recomendaciones y como instrumento para evaluar planes y prácticas existentes. Esta lista se reproduce en forma de anexo al final de este artículo.⁸

El concepto de “infraestructuras para la vida cotidiana” engloba estas cuestiones pero va más allá de los aspectos específicamente relativos a la ordenación urbana, al fundamentarse en una visión crítica de ciertas formas convencionales de pensamiento, en particular: de la tradición funcionalista de la planificación urbana; de la democracia representativa, cuyas insuficiencias impiden que las necesidades de grupos subalternos sean reflejadas en la definición de las políticas públicas; de las soluciones centralizadas, ineficaces para resolver los problemas complejos y variables que plantea la vida cotidiana; de la definición estrecha de trabajo, que no asigna un valor social ni económico al trabajo necesario para la reproducción social y sólo considera trabajo al realizado en el ámbito de la producción económica. La “nueva vida cotidiana” propone un modelo de acción destinado a reorganizar, integrándolas, las tareas fundamentales de la vida diaria en los barrios. Para ello se apoya en el concepto de “nivel intermediario”, definido como una estructura a medio camino entre los hogares, el sector privado y el sector público, cuyo objetivo es agrupar las numerosas tareas cotidianas, actualmente dispersas, en el nivel del entorno local.

Se trata de crear nuevos medios para proveer servicios e infraestructuras para la vida cotidiana en el contexto local. Para ello el punto de partida consiste en estudiar cómo se llevan a cabo actualmente las tareas, con qué coste económico y con qué coste de tiempo, para después explorar otros modos de realizarlas. ¿Qué tareas que ahora hacen los individuos se podrían hacer de modo colectivo, sin pérdida de calidad y tiempo? ¿Qué tareas se podrían organizar por grupos de vecinos o por asociaciones de residentes, por ejemplo el cuidado de los niños

8. Existe ya un cierto número de manuales similares a éste: en castellano, BOFILL [*et al.*], 1998; en el contexto noruego, aunque publicado en inglés, Ministry of Environment, 1993; la Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad (Minaca y Mayerl, 1994), además de un catálogo de experiencias, contiene un capítulo con recomendaciones; el Women's Design Service británico ha publicado un número considerable de manuales sobre temas específicos, por ejemplo, sobre seguridad, WDS, 1998; también sobre seguridad es el de Wekerle, 1992.

después del colegio? ¿Por qué tareas estaríamos dispuestos a pagar un precio? Las respuestas a estas preguntas y las posibles soluciones serán múltiples según la cultura política y asociativa de cada país: se podrá pensar en soluciones cooperativas, empresariales o públicas, o una combinación, según las tareas o las preferencias individuales o las necesidades específicas de distintos grupos. Desde el punto de vista espacial, los espacios necesarios para llevar a cabo estas tareas deberán ser espacios flexibles, capaces de adaptarse a una multiplicidad de usos, que favorezcan los contactos espontáneos. En los ejemplos provenientes del contexto escandinavo predominan las soluciones públicas y cooperativas. En los barrios escandinavos de vivienda social se comparten las tareas domésticas y el cuidado de los niños, y la colada se realiza en máquinas compartidas en espacios comunes.

En muchas de estas experiencias se ha demostrado que la aplicación a la ordenación urbana de conceptos derivados de las necesidades actuales de las mujeres no beneficia sólo a éstas, sino a toda la población en general. Por ejemplo, el proyecto de Frauen-Werk-Stadt, en Viena: un conjunto de viviendas públicas construido tras un concurso sólo para mujeres en 1995 como proyecto piloto, según los criterios derivados de la noción de nueva vida cotidiana (Gilroy y Booth, 1999), es hoy considerado un modelo de buena práctica para el diseño de viviendas en toda Austria. Es un resultado que no debería sorprender, por varias razones. En primer lugar, porque responder a los problemas que la gestión de la vida cotidiana plantea a las mujeres supone responder a las necesidades de todas las personas que no son varones adultos en buen estado de salud; es decir, a la mayoría de la población en cualquier momento dado y a toda la población en algún momento de su trayectoria vital. Pero, además, el problema de combinar trabajo y familia será progresivamente también un problema de los hombres: aunque sea un proceso lento y difícil por las razones ya mencionadas, las generaciones jóvenes dedican ya más tiempo a las tareas domésticas y al cuidado de otras personas.

La reorganización de la relación entre la esfera pública y la esfera privada que está teniendo lugar como consecuencia de la desaparición progresiva de la división sexual del trabajo crea una necesidad de nuevos espacios de dominio público o semipúblico, flexibles, que permitan una multiplicidad de usos y nuevas formas de relación social y apoyo mutuo. Es decir, crea una necesidad de espacios donde se desarrollen de forma compartida múltiples tareas, hoy de ámbito estrictamente doméstico, que podrían hacer pensar en nuevas formas de relación social que contribuirán a romper el aislamiento y la anomia en que viven hoy muchos ciudadanos. Ésta es una oportunidad que debe ser aprovechada desde el urbanismo para dotar de contenido sustantivo a una nueva visión de la ciudad. Las nociones de nueva vida cotidiana y de nivel intermediario pueden ser uno de los elementos centrales que doten de contenido sustantivo a un programa para la recuperación del espacio público de la ciudad. Así, una incorporación sistemática a la ordenación espacial de los criterios derivados de las necesidades de la vida cotidiana podría tener a largo plazo efectos espaciales importantes; en particular, podría contribuir a la creación de un espacio público significativo y complejo, acorde con los usos, las necesidades y las aspiraciones contemporáneos de la ciudadanía.

Anexo 1

Recomendaciones para una planificación y un diseño urbanos dirigidos a facilitar la conciliación entre vida laboral y vida privada (Hidding, 2002)

Recomendaciones	Modo de llevar a la práctica estas recomendaciones
1. Combinar usos	<ul style="list-style-type: none"> - micro: dentro de una vivienda; - meso: dentro de un barrio o un pueblo; - macro: dentro de una ciudad o una región.
Combinar usos dentro de la vivienda (micro)	<ul style="list-style-type: none"> - casas con despachos o espacios para consultoría; - plano de la vivienda; - crear posibilidades en el plan de urbanismo.
Facilitar el cuidado de las personas dependientes en el ámbito de la vivienda (micro)	<ul style="list-style-type: none"> - vivienda-dúo (viviendas compartidas por dos familias); - vivienda centralizada; - vivienda comunal; - vivienda con habitación para invitados utilizable por aquéllos que necesiten ser cuidados una temporada.
Acercar los equipamientos a la vivienda (meso, macro)	<ul style="list-style-type: none"> - casas familiares grandes, entregas a domicilio, tiendas móviles, comidas a domicilio para ancianos, etc.; - servicios colectivos en la planta baja de los edificios de pisos y de las torres.
Crear espacio para trabajar en la proximidad de las viviendas (meso)	<ul style="list-style-type: none"> - crear oficinas de teletrabajo dentro del barrio; - proporcionar espacio de oficinas a pequeña escala en barrios y pueblos.
Agrupar y crear usos y equipamientos en barrios y pueblos (meso)	<ul style="list-style-type: none"> - mezclar usos asociados con el trabajo y la vivienda en todas las zonas urbanas; - crear guarderías elementales en barrios y pueblos; - localización de unos usos en relación a otros; - agrupar funciones (complementarias); por ejemplo, instalaciones recreativas para niños cerca del centro escolar, escuela colectiva, combinación de tiendas, servicios y viviendas; - acceso fácil a los equipamientos para el tráfico lento.
Agrupar usos y equipamientos en zonas de actividad económica (macro)	<ul style="list-style-type: none"> - guarderías, tiendas, bancos, instalaciones de ocio; por ejemplo, instalaciones deportivas y restaurantes, etc.
2. Movilidad, tráfico y transporte	<ul style="list-style-type: none"> - meso: dentro de un barrio o un pueblo - macro: dentro de una ciudad o una región.
Sistema de transporte rodado de alta calidad y velocidad baja dentro de barrios y pueblos (meso)	<ul style="list-style-type: none"> - eficaz (tan directo como sea posible); - buena red bien intercomunicada; - diseño bien pensado y atractivo; - seguro.
Buen sistema de transporte público (meso, macro)	<ul style="list-style-type: none"> - acceso fácil a las paradas y las estaciones para los coches y las bicicletas; - conexión frecuente y rápida con el transporte público; adaptado a ancianos, niños y minusválidos; - tarifas económicas, información disponible, taquillas de billetes, etc.; - intercambiadores para transbordo entre transporte individual y transporte colectivo: aparcamientos para bicicletas, aparcamientos disuasorios;

	<ul style="list-style-type: none"> - mobiliario y mantenimiento del intercambiador: teléfonos, aseos, información, etc.; - intercambiadores equipados con servicios: tiendas (abiertas de noche), banco, café, guardería, peluquería, taller de bicicletas, etc.; - transporte a medida; autobús con paradas solicitadas; taxi-bus, tren-taxi; transporte de la compañía, etc.
Nuevas zonas de vivienda y actividad en los lugares de intersección del transporte privado y el transporte colectivo (meso)	- acceso fácil por coche, tren, autobús, tranvía y bicicleta.
3. Calidad del espacio público	<ul style="list-style-type: none"> - meso: dentro de barrios o pueblos; - macro: dentro de una ciudad o una región.
Calidad del espacio público como lugar de encuentro para contactos informales (meso)	<ul style="list-style-type: none"> - mobiliario urbano; - perfil callejero.
Seguridad vial (meso)	<ul style="list-style-type: none"> - lugares de encuentro "naturales"; por ejemplo, lugares de recogida de los niños de la escuela, zonas de juego; - separación de los distintos tipos de tráfico: baja densidad de automóviles/zonas prohibidas a los coches.
Seguridad colectiva en lugares públicos (meso, macro en localizaciones específicas)	<ul style="list-style-type: none"> - buen alumbrado; - localización clara y bien organizada de zonas "verdes" y "pavimentadas" en el espacio público; - control social adecuado, por ejemplo mediante viviendas abiertas al espacio público; - distinción clara entre zonas públicas y privadas; - buen mantenimiento del espacio público; - espacio público a prueba de vandalismo; - evitar al máximo crear zonas peligrosas (túneles utilizados con poca frecuencia, aparcamientos mal alumbrados, etc.); - combinar zonas vulnerables con actividades de gran capacidad de vigilancia (por ejemplo quioscos, cafeterías); - funciones entremezcladas.
4. Calidad de la oferta de viviendas	<ul style="list-style-type: none"> - micro: dentro de una familia; - meso: dentro de barrios y pueblos.
Oferta de vivienda para distintos modos de vida y distintas etapas del ciclo vital	<ul style="list-style-type: none"> - adaptabilidad con respecto a los modelos de vida; - adaptabilidad con respecto a las variaciones durante el ciclo vital; - diferenciación respecto a las tipologías de vivienda y sus distribuciones internas.
5. Establecimiento de las políticas públicas	<ul style="list-style-type: none"> - meso: dentro de un barrio o una aldea; - macro: dentro de una ciudad o una región.
Proceso de elaboración de políticas públicas (meso, macro)	<ul style="list-style-type: none"> - transparentes, abiertas a (representantes de) los residentes y los usuarios; - interactivas.
Una visión de la ciudad (meso, macro)	- una visión del futuro de la ciudad dirigida a facilitar la conciliación del trabajo remunerado y el trabajo en el ámbito doméstico.

Bibliografía

ABRAMS BECK, Susan: "Gender and the Politics of Affordable Housing", *Gender in Urban Research*. Ed. Judith A. Garber, and Robyne S. Turner, pp. 119-35. Thousand Oaks - London - New Delhi: Sage Publications, 1995.

AMORÓS, Celia: *Tiempo de feminismo*. Ediciones Cátedra, Madrid, 1997.

ANDREW, Caroline, and MOORE MILROY: *Life Spaces; Gender, Household, Employment*. 2.ª edición. Vancouver, UBC Press, (University of British Columbia Press), Canadá, 1991.

ASSEN, van Gorcum, and others: "Emancipation in Planning, Housing and Mobility in Europe", *Gender and the Built Environment*, xv, 1995.

ASTELARRA, Judith: *Veinte años de políticas de igualdad de oportunidades en España* (2002, inédito).

BEALL, J., and DAVILA, J.: "Women in the City: Housing, Services and the Urban Environment", *Moving Towards the Gendered City*. OECD, 1994.

BOFILL LEVI, Anna; DUMENJO MARTI, Rosa Maria; SEGURA SORIANO, Isabel: *Las mujeres y la ciudad: manual de recomendaciones para una concepción del entorno habitado desde el punto de vista del género*. Fundación María Aurelia Capmany, España, 1998.

BOOTH, C., and GILROY, R.: "EuroFEM-projects: A Mosaic of Promise". In L. Horelli (ed.) *Proceedings of the EuroFEM International Conference on Local and Regional Sustainable Human Development from the Gender perspective*, pp. 37-48. Hämeenlinna, EuroFEM, 1998.

BOOTH, Christine; DARKE, Jane, and YEANDLE, Susan: *La vida de las mujeres en las ciudades; la ciudad un espacio para el cambio*. Narcea, Madrid, 1998.

BREITBART, Myrna Margulies: "Quality Housing for Women and Children", *Canadian Woman Studies*, n.º 2, pp. 19-24, 1990.

CASTELLS, Manuel: *City, Class and Power*. MacMillan Press, Londres, 1978.

CLINTON A., KAY, and MAUREEN F. WOOD: "Action Research in Planning Housing for Women", *Journal of Architectural and Planning Research*, n.º 2, pp. 149-57, 1992.

COHEN, A. J.: *A Local Officials Guide to Zoning for Family Day Care* (assisted M. Ritzdorf, and V. Vasey). National League of Cities, Washington, DC, 1989.

COMISIÓN EUROPEA: *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, 2000a.

COMISIÓN EUROPEA: *Technical Document on Mainstreaming equal opportunities for women and men in the Structural Fund programmes and projects*. European Commission, Brussels, 2000b.

CORTÉS ALCALÁ, Luis: "Implicaciones de la situación de la vivienda sobre las estructuras familiares: vivienda y familia, una relación problemática", *Familia y Sociedad*, n.º 1-2, pp. 53-78, 1994.

COUNCIL OF EUROPE: *Gender Mainstreaming, Conceptual framework, methodology and presentation of good practices*. Council of Europe, Strasbourg, 1998.

COUTRAS, Jacqueline: "Mobilité (la) des femmes au quotidien. Un enjeu des rapports sociaux de sexes?", *Annales de la recherche urbaine (Fra) (Mobilités)*, n.º 55-60, pp. 163-70, 1993.

DEVLIN, Ann Sloan: "Gender-Role and Housing Preferences", *Journal of Environmental Psychology*, n.º 3, pp. 225-35, 1994.

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MUJER, Comunidad de Madrid: *III Plan de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres de la Comunidad de Madrid 1997-2000*. Comunidad de Madrid, Madrid, 1997.

DURÁN, María-Ángeles y HERNÁNDEZ PEZZI, Carlos: *La Ciudad Compartida*. Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España/ Instituto de la Mujer, España, 1998.

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

EICHLER, Margrit: *Non Sexist Research Methods*. Allen and Unwin, Boston, 1998.

ESPING ANDERSEN, Gosta: *The Social Foundations of Postindustrial Economies*. University Press, Oxford, 1999.

FRANCK, K., and AHRENTZEN, S., (eds.): *New Households. New Housing*. Van Nostrand Reinhold, New York, 1989.

GARBER, Judith A., y ROBYNE S. TURNER, (eds.): *Gender in Urban Research, Urban Affairs Annual Review*. Sage, 1995.

GEPKEN, Frederika: "How to incorporate a gender perspective into the practice of municipal planning", ponencia presentada en el seminario *Género y urbanismo: Infraestructuras para la vida cotidiana*. ETSAM, UPM, Madrid, 2002.

GILROY, R. - BOOTH, C: "The Role of a Toolkit in Mobilising Women in Local and Regional Development", en *Local Economy*, vol 15 (1), pp. 9-17, 2000.

GILROY, R. - BOOTH, C: "Building Infrastructure for Everyday Lives", *European Planning Studies*, 7.3, 307-324, 1999.

GOODCHILD, Barry: "Housing Design, Urban Form and Sustainable Development", *Planning Practice and Research* 65, n.º 2, pp. 143-57, 1994.

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

GRIECO, MARGARET, LAURIE PICKUP, and RICHARD WHIPP: *Gender and Transport: Employment and the Impact of Travel Constraints*: Avebury, Aldershot, 1989.

Hamilton, Kerry. "Women and Transport - Disadvantage and the Gender Divide", *Town and Country Planning* 68, n.º 10, pp. 318-19, 1999.

HAYDEN, Dolores: *The Grand Domestic Revolution*. MIT Pres, Cambridge, Mass, 1981.

HAYDEN, Dolores: "What Would a Non-Sexist City Be Like? Speculations on Housing, Urban Design and Human Work", *Signs* 5, n.º3, 1980.

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

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

HIGGINS, MARILYN, and LINDA DAVIES: "Planning for Women: How Much Has Been Achieved?", *Built Environment*, 22, n.º1, pp. 32-46, 1996.

HILL, Rosalie: "Women and Transport, Chapter 9", *Changing Places: Women's Lives in the City*. Eds. Chris BoothPaul Chapman, 1996.

HORELLI, L.: *Proceedings of the EuroFEM International Conference on Local and Regional Sustainable Human Development from the Gender perspective*. EuroFEM, Hämeenlinna, 1998.

HORELLI, L. and VEPSÄ, K.: "In Search of Supportive Structures for Everyday Life", en I. Altman y A. Churchman (eds.), *Women and the Environment. Human Behavior and Environment*, vol. 13, pp. 201-226, Plenum, New York, 1994.

HORELLI, L., BOOTH, C. and GILROY, R.: *The EuroFEM Toolkit for Mobilising Women Into Local and Regional Development*, Revised version, Helsinki University of Technology, Helsinki, 1998-2000.

HORELLI, Liisa: "A Methodology of a Participatory Planning", *Handbook of Environmental Psychology*. Bechtel R., and A. Churchman John Wiley, New York, 2001.

INSTITUTO DE LA MUJER, MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES: *III Plan para la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres; 1997-2000*. Instituto de la Mujer, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid, 2000a.

INSTITUTO DE LA MUJER, MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES: *Cuarto programa de acción comunitario para la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres 1996-2000*. Serie Documentos, 20. Instituto de la Mujer, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid, 1995.

INSTITUTO DE LA MUJER: *Familia y reparto de responsabilidades*. Instituto de la Mujer, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid, 2000b.

JACOBS, Jane: *Vida y muerte de las grandes ciudades*. Península, Madrid, 1967

KOSKELLA, Hille: *Fear, Control And Space; Geographies of Gender, Fear of Violence, and Video Surveillance*. Helsinging yliopiston maantieteen laitios, Finland, 1999.

LEVY, K.: *The process of Institutionalising Gender in Policy and Planning. The Web of Institutionalisation*. DPU, University College of London, Working paper n.º 74., London, 1996.

LITTLE, Jo: *Gender, Planning and the Policy Process*. Pergamon, 1994.

MATRIX. *Making Space: Women And The Man Made Enviroment* (Construyendo el espacio: las mujeres y el espacio hecho por los hombres). Pluto, London, 1984.

MAZEY, Sonia: *Gender mainstreaming in the EU. Principles and practice*. London European Research Center, University of London, Londres, 2001.

MICHAUD, Anne (ed.): *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. Ministry of environment, Oslo, 1997.

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

MINISTRY OF ENVIRONMENT: *A Cookbook for Grass-Roots Planning*. Ministry of Environment, Oslo, Norway, 1993.

MOSER, Caroline O. N.: *Género y Desarrollo*. Cuadernos de Ciencias Sociales. San José Costa Rica: FLACSO, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, 1993.

NAVARRO, Vicenç: *Globalización económica, poder político y estado del bienestar*. Ariel, 2000.

NOVAC, S.: "Not Seen, Not Heard: Women and Housing Policy", *Canadian Women Studies*, n.º 11, pp. 53-57, 1990.

OCDE: *Conference Les femmes et la ville: logement, services et environnement urbain*, p. 192, OCDE, París, 1995.

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

PICW AMERICA'S COMMITMENT 2000: "Transportation Department web site", Web page, January 2001. Available at <http://www.fta.dot.gov/picw/>.

PLAN-CONSTRUCTION: "Femmes et Habitat. Bilan de la Consultation de Recherche", *Plan-Construction Actualités*, n.º 5 (suplemento), 1981.

PRATT, Geraldine, and HANSON, Susan: "On the Links Between Home and Work: Family-Household Strategies in a Buoyant Labour Market", *International Journal of Urban and Regional Research* 15, n.º 1, pp. 55-74, 1991.

REEVES, Dory: *Mainstreaming Equality to achieve socially sustainable development; an examination of the gender sensitivity of strategic plans in the UK with implications for practice and theory. A paper presented at the ESRC Seminar Series, the Interface between Public Policy and Gender Equality*. Sheffield Hallam University, Abril, 2000.

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

RITZDORF, Marsha: "A Feminist Analysis of Gender and Residential Zoning in the United States", *Women and the Environment; Human Behavior and Environment, Advances in Theory and Research*. Eds. Irwin Altman, and Arza Churchman, pp. 255-80, vol. 13. Plenum Press, New York, 1994.

ROBERTS, Marion: "Gender and Housing: the Impact of Housing Design", *Built Environment* 16, n.º 4, pp. 257-68, 1990.

ROSEMBLOOM, Sandra: "Women's Travel Issues: Proceedings From the Second National Conference". Federal Highway Administration U.S. Department of Transportation. Report No. FHWA-PL-97-024. Washington, 1996.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, Inés: "Infraestructuras para la vida cotidiana y calidad de vida", en *Ciudades*, 7 (en prensa).

SANDERCOCK, Leonie, y FORSYTH, Ann: "A Gender Agenda: New Directions for Planning Theory", *Journal of the American Planning Association*, 58, n.º 1, 1992.

SERVON, Lisa y CASTELLS, Manuel. "The feminist city: a plural blueprint". Artículo inédito, 1994.

SUBIRATS, Marina: "Estrategias de participación y estrategias de decisión en urbanismo: una visión desde el género", *Género y planificación urbanística: estrategias y participación*.

TOBÍO, C. y DENCHE, C.: *El espacio según el género. ¿Un uso diferencial?*, p. 245. Comunidad de Madrid, Dirección General de la Mujer; Madrid, 1995.

TOBÍO, Constanza: "Movilidad y género en el espacio urbano", *El espacio según el género. ¿Un uso diferencial?* Ed. Constanza Tobio, and Concha Denche, pp. 55-72. Comunidad de Madrid, Dirección General de la Mujer, Madrid, 1995.

TRENCH, SILVYA, OC TANER, and STEVEN TIESDELL: "Safer Cities for Women: Perceived Risks and Planning Measures", *Town Planning Review* 63, n.º 3, pp. 279-295, 1992.

VAN VLIET, W., E. HUTMAN, and S. FAVA: *Housing Needs and Policy Approaches: Trends in Thirteen Countries*. Duke University Press, Durham, 1985.

VARLET-MAUREL, Caroline, and ECOLE DES HAUTES ETUDES EN SCIENCES SOCIALES: «Femme (la) dans l'espace domestique. Le logement et ses usages 1919-1939». EHESS (DEA territoires urbains. DIR. Bernard Lepetit), 1991.

WEKERLE, Gerda, and RUTHERFORD, B.: "Employed Women in the Suburbs: Transportation Disadvantage in a Car-Centered Environment", *Alternatives: Perspectives on Society, Technology, and Environment* 14, n.º 3/4, pp. 49-54, 1987.

WEKERLE, Gerda: "De la 'Coveillance' à la ville sûre", *Annales de la Recherche Urbaine (Fra)*. n.º 83-84, pp. 164-169, 1999.

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

WOMEN'S DESIGN SERVICE: *Making Safer Places: a Resource Book for Neighbour-hood Safety Audits*. WDS, Londres, 1998.