Carmen Cortés Zaborras (coord.)

JORNADAS

URBANISMO Y GÉNERO

CIUDAD EN CONSTRUCCIÓN

Perséfone. Ediciones electrónicas de la AEHM/UMA

Ayuntamiento de Málaga
Área de Igualdad de Oportunidades

JORNADAS URBANISMO Y GÉNERO
CIUDAD EN CONSTRUCCIÓN

Carmen Cortés Zaborras (coord.)

JORNADAS
URBANISMO Y GÉNERO

CIUDAD EN CONSTRUCCIÓN

PERSÉFONE
EDICIONES ELECTRÓNICAS DE LA AEHM/UMA

© 2014. Las autoras y los autores
© 2014. Perséfone Ediciones Electrónicas
Edición: Carmen Cortés Zaborras
ISBN: 978-84-616-7941-6
Edición realizada con LyX

Índice

Presentación 7

Introducción 9

CONFERENCIAS

Repensar la ciudad y la vivienda: Urbanismo sensato para tiempos de crisis

Isabela Velázquez Valoría 17

Equipamientos e igualdad en un momento de cambio

Marta Román Rivas 31

Espacio público, género e (in)seguridad

Sara Ortiz Escalante 48

Espacio urbano: movilidad, usos del tiempo y control

Josep Maria Montaner 68

COMUNICACIONES

Accesibilidad universal en el urbanismo. La planificación urbanística y los entornos urbanos diseñados para todos y todas

Mª de la Cruz Blanco Velasco 82

Arquitectas en el siglo XX

Javier Arias Madero 104

Cartografías de lo efímero: el *mapping* como herramienta para el factor de género en la ciudad

Jorge Asencio Juncal

Carlos Jesús Rosa Jiménez

M.ª del Mar Carrión Ramírez 119

La ciudad como espacio emocional: percepción y psicología ambiental

María Isabel Barrau 139

Metodología para construir una ciudad inclusiva: su aplicación al área de urbanismo a través del PGOU

Carlota Ángela Escudero Gallegos

Agustina Hidalgo Hidalgo 164

Aula Eileen Gray. Experiencias en género y ciudad

Piedad Aroca Pavón

Isabel Cantillo Téllez 184

La formación de agentes de igualdad de oportunidades en materia de urbanismo

Inés Novella Abril 196

«Algo se está enfocando mal. . . ». Parámetros objetivos y cuantificables en la construcción de nuestras ciudades desde una perspectiva de género

José Carlos Mariñas Luis

Ángela Barrios Padura 208

Hacia una ciudad planificada con perspectiva de género: 10 años de políticas municipales de igualdad en la ciudad de Madrid

Purificación Barreiros Ribao 221

La ciudad no es para mí: mecanismos de intervención desde la perspectiva de género. Regeneración e integración urbana

Isabel Jiménez López 229

La mujer, la planta baja, la calle y la ciudad

Magda Mària

Anna Puigjaner 240

En la búsqueda de un modelo de ciudad espiritual y material: el caso de la ciudad de Tapiola, Finlandia 1951-2012

Marta Pérez Rodríguez 254

Mejora del hábitat como estrategia para fortalecer la identidad colectiva. Talleres de sensibilización de la mujer saharaui en temas hábitat

Eva Morales Soler 270

Las nuevas tecnologías como herramientas para impulsar la igualdad de géneros en la construcción de la ciudad

M.ª Jesús Sacristán de Miguel 279

El proyecto de reurbanización de la Carretera de Cádiz: una aproximación metodológica

Susana García Bujalance 292

Urbanismo de género, ¿tiene sentido?

Rita Monfort Salvador 307

Presentación

En la década de los setenta un grupo de mujeres introdujo el concepto de «infraestructuras para la vida cotidiana» para referirse al conjunto de infraestructuras físicas, sociales y económicas que se podrían generar en las ciudades para favorecer el desarrollo de una vida comunitaria más plena para mujeres, hombres, niños y niñas y personas mayores. Desde entonces hemos avanzado considerablemente en el diseño de las ciudades para que cubran las necesidades de todas las personas que vivimos en ellas, pero aún nos queda bastante para llegar a tener ciudades inclusivas.

Las mujeres arquitectas también habían estado presentes, antes de la década de los setenta, en el ámbito profesional urbanístico, pero rara vez aparecen en los manuales especializados o son nombradas en conferencias y demás actividades formativas y divulgativas. En estas jornadas se ha pretendido visibilizar sus aportaciones.

El objetivo principal de estas jornadas, celebradas en Málaga, no ha sido otro que invitar a la reflexión sobre los espacios públicos y privados que no son compartidos y que deberían serlo. Ciudades para todos y todas, casas adaptadas a las necesidades de las familias actuales, optimización de los equipamientos urbanos, diseño de espacios públicos más seguros para mujeres, niños, niñas y mayores, así como el análisis de la movilidad en las ciudades, han sido los ejes temáticos de las jornadas.

Se ha contado con la participación de personas expertas en género y urbanismo, arquitectas y arquitectos, geógrafas, sociólogas, etc., por lo que hemos podido tener una visión interdisciplinar de la ciudad y su funcionamiento, así como una visión integral de su función.

La planificación urbana tiene que adaptarse a las nuevas realidades sociales, como son, la mayor longevidad —sobre todo de las mujeres—, el retraso y reducción de la nupcialidad y la maternidad, la creciente participación femenina en la actividad laboral, la dependencia prolongada de la familia que tiene la juventud, las nuevas formas de convivencia y relaciones

familiares, el significativo incremento de la inmigración o las necesidades cambiantes de las personas a lo largo de la vida, entre otras.

Es el momento de hablar de un urbanismo inclusivo que proyecte ciudades sostenibles, en las que todas las personas tengamos las mismas posibilidades de acceso y disfrute de los espacios y servicios públicos, y de las oportunidades que la ciudad ofrece, ciudades ricas en sostener diversidades y en satisfacer la vivienda de las personas que las habitan, de diseñar un urbanismo más solidario con hombres y mujeres, con personas mayores, con ciudadanos y ciudadanas con diversidad funcional, con niños y niñas.

Cambiemos el punto de vista para que podamos diseñar ciudades compactas, con urbanismos inclusivos que nos lleven a conseguir que las ciudades sean un espacio compartido desde su diseño hasta su disfrute cotidiano.

D. Francisco J. Pomares Fuertes

Tte. Alcalde Delegado del Área de Gobierno de Derechos Sociales

Introducción

El Excelentísimo Ayuntamiento de Málaga y la Asociación de Estudios Históricos sobre la Mujer firmaron en el año 2001 un proyecto de colaboración para la adecuación de la institución municipal a las directrices de transversalidad en materia de género promulgadas por la Comunidad Europea. Las jornadas celebradas en octubre de 2012 y esta publicación que las recoge son dos de los últimos resultados de esta fructífera cooperación.

Si los primeros trabajos elaborados pretendían eliminar el lenguaje y la publicidad sexistas de los documentos que emanaban del Ayuntamiento de Málaga, las aportaciones que reunimos aquí quieren hacer reflexionar en primer lugar a los/las profesionales y agentes técnicos, pero también a los hombres y mujeres que hacen política y, por supuesto, a toda la ciudadanía, sobre la construcción de una ciudad habitable, acogedora, integradora, pues, como escribió Henri Lefebvre, el derecho a la ciudad implica los derechos fundamentales del ciudadano: derecho a la libertad, a la individualidad en la socialización, al hábitat, a habitar la ciudad, a la acción participativa y a la apropiación del espacio (1972). Derechos que chocan con las estructuras productivas y sociales del capitalismo contemporáneo, en el que producción y consumo se hallan drásticamente separados en el tiempo y en el espacio y cuyos esfuerzos tienden exclusivamente a alcanzar el beneficio económico, lo que se traduce en un urbanismo centrado en la demanda (Harvey 1985) y una urbanización que absorbe cada vez más plusvalía en detrimento de la producción de bienes, fenómeno central de la crisis actual (Harvey 2009).

En la ciudad creada y modelada desde la lógica capitalista, apoyada firmemente sobre las estructuras patriarcales, las relaciones de género, diferentes en función de las épocas y las culturas, han contribuido a dar forma a los espacios públicos. El género, como sistema de signos, se materializa en las calles, los parques, los barrios, y estos espacios, a su vez, determinan en gran medida los modos de vida de mujeres y hombres, para quienes los procesos de apropiación simbólica del entorno urbano son muy diferentes.

El objeto del urbanismo, el desarrollo del territorio, todavía se basa en el modelo de familia elaborado en la primera mitad del siglo pasado, aunque ese estilo de vida no corresponda ya al de la mayoría de la población, así como en las dicotomías artificiales entre público-privado, productivo-improductivo. Sin embargo, cuando se proponen planes alternativos que escapan a esas divisiones y a los estereotipos que las sustentan, que consideran la pluralidad de usos y la facilidad de acceso, que fomentan el paseo, tal como reclamaba Bailly (2013), el peso de los reglamentos echa por tierra muchas de las iniciativas. Por ello, es necesario, como indican algunas de las colaboraciones de esta obra, trabajar para cambiar las mentalidades y convencer a quienes modelan materialmente la ciudad de que el urbanismo no es una disciplina únicamente técnica y, por lo tanto, no es neutra ni objetiva. En otro plano, las políticas urbanísticas y de ordenación del territorio rara vez son sometidas al prisma del género, por lo que los análisis del espacio público desde esta perspectiva y el desarrollo de las recomendaciones que surjan de ellos son fundamentales para responder a las necesidades específicas de las mujeres. Un espacio más acogedor para estas, lo será, sin duda, para toda la población, convicción que se plasma varias veces en este volumen. Por ello, quienes toman las decisiones no pueden quedarse solo en declaraciones de intenciones que respondan idealmente a las directrices políticas de la transversalidad, sino que deben modificar las legislaciones, hacerlas cumplir, y ordenar el trabajo institucional para transformar los espacios de tal manera que generen seguridad y se adecuen a las necesidades de todos y todas, incluso de los más débiles (enfermos, menores, mayores), también para sustituir los modelos que atentan contra un desarrollo sostenible, dos de los pilares sobre los que se asienta la reflexión en torno al género y al urbanismo tal como podemos encontrarla aquí. Suscitar la participación ciudadana, embellecer el marco en el que se desarrolla la vida, ordenar los espacios para los usos de todos y todas, reintroducir las actividades productivas en los barrios, recuperar la multifuncionalidad de la ciudad clásica, minimizar el impacto ecológico, luchar contra la compartimentación de las administraciones, compartir las experiencias, transferir los conocimientos y el saber hacer son otras ideas clave que recorren los trabajos cuya lectura les proponemos.

Si bien en esta publicación mantenemos el orden de presentación de las aportaciones en las jornadas, podríamos agruparlas en dos grandes categorías no excluyentes, por un lado, las reflexiones teóricas, por otro, los trabajos que presentan actuaciones concretas: de concienciación y formación, de diagnóstico o de intervención urbanística, ya sea proyecto o realización. Entre estos últimos incluimos el estudio de Javier Arias Madero. En él se hace eco de los logros de las arquitectas rusas y de la exclusión de las mujeres de la Bauhaus pero, sobre todo, de la secundariedad en la que trabajaron algunas excelentes profesionales del siglo pasado, como Matilde Ucelay en España por motivos políticos, o Charlotte Perriand, Anio Marsio y Madelon Vriesendorp, quienes, del mismo modo que ha ocurrido en la mayor parte de las actividades de relevancia social, crearon a la sombra de enormes figuras masculinas.

La lección inaugural de Isabela Velázquez Valoría reúne los aspectos fundamentales del urbanismo todavía vigente, que se cuestiona desde diferentes frentes, y los elementos para crear un modelo urbano cuya base sean los criterios sociales, en el que se conjuguen la perspectiva de género, una visión ecológica y la interrogación sobre las necesidades de todos los grupos de edad. Comparte con Marta Román Rivas la insistencia en aprovechar este momento de crisis para replantear algunas de las actuaciones habituales en las ciudades contemporáneas. Esta última insiste en ciertos fenómenos que, a la postre, lastran la vida de muchas mujeres, principales cuidadoras de mayores y menores: la separación del entorno de las dotaciones públicas, los recortes en prestaciones sociales, la privatización de los servicios y la fragmentación administrativa.

Por su parte, Josep Maria Montaner Martorell caracteriza la ciudad y el urbanismo tardo-capitalistas, definidos por los desplazamientos en vehículos motorizados, la especialización de los espacios y, en consecuencia, la descomposición del tejido social. Como respuesta a este problema global plantea la movilidad sostenible y apunta otras ideas interesantes desde las perspectivas feminista y postcolonial: la integración del arte hecho por mujeres, la comprensión de las carencias de los otros y el fin del monopolio tecnológico por parte de los hombres. En este sentido, M.ª Jesús Sacristán de Miguel incide, sobre la base de las perspectivas locales que genera la globalización tecnológica y comunicacional, en los requisitos que deben

reunir la ciudades para conformarse a un nuevo modelo cuya orientación no sea meramente productiva y tome en consideración tanto las actividades de carácter privado como un desarrollo que no agote los recursos existentes. Magda Mària y Anna Puigjaner, por su parte, se centran en la necesidad de integrar de nuevo las actividades productivas y comerciales en los centros de las ciudades. Exhortan a la recuperación de las plantas bajas, tal como se está haciendo en los barrios de algunas de nuestras ciudades, con el fin de rescatar las habilidades femeninas, de restablecer los ritmos adecuados a la compaginación de las actividades económicas y familiares, de restablecer, en suma, una vida ciudadana cohesiva, en la que las calles cumplan una función orgánica.

En otro orden de cosas, María Isabel Barrau propone un acercamiento a las formas en las que las mujeres, como presencia grupal, interactúan con el espacio. Parte de los postulados de la Psicología Ambiental, para la que las percepciones, normas y valores simbólicos, así como las experiencias previas, determinan de forma diferenciada las emociones, los comportamientos, las visiones de los espacios y de las actividades que en ellos se desarrollan, las reacciones de hombres y mujeres. En los márgenes sociales, las vivencias de estas han sido sistemáticamente ignoradas, por lo que la autora propone adoptar un marco metodológico más ajustado, el de la Teoría del conocimiento situado, que integra en la reflexión lo cotidiano, lo personal, lo marginado, lo subjetivo.

Sara Ortiz Escalante pone de relieve la ineficacia de las políticas de seguridad ciudadana basada en los actos criminales castigados por las leyes, que no tienen en cuenta la cuestión de género ni la percepción de inseguridad y el miedo que genera, lo que coarta la libertad de las mujeres. Repasa las estrategias adoptadas para aumentar la seguridad y la sensación de seguridad y recoge las propuestas feministas que deben mejorar la habitabilidad de las ciudades.

Cierra el volumen, la aportación crítica de Rita Montfort Salvador, para quien construir un espacio realmente inclusivo supone ir más allá de la dicotomía resultante de la perspectiva de género o de las propuestas del urbanismo sostenible. Para hacerlo, debemos tomar en consideración el factor edad, las necesidades no solo de la población adulta, mujeres

y hombres, sino también de los niños y mayores, grupos especialmente vulnerables.

Por lo que se refiere a las actuaciones relativas a la formación y la concienciación de los actores sociales, Inés Novella presenta de forma pormenorizada los contenidos y desarrollo de la asignatura «Mujer y espacio construido», perteneciente al Máster de Agentes de Igualdad de Oportunidades de la Universidad CEU-Cardenal Herrera, titulación de carácter profesional que se imparte íntegramente *on line*. En su trabajo, Carlota Escudero y Agustina Hidalgo explican una experiencia llevada a cabo en el municipio de Álora, con la que se pretendía conseguir la incorporación de las mujeres del municipio a la elaboración del plan general de ordenación urbana, así como concienciar al personal técnico del ayuntamiento para incluir la igualdad en la programación de actuaciones urbanas. Por su parte, Eva Morales Soler muestra una experiencia de sensibilización de las mujeres saharauis enmarcada en las actividades de Arquitectos Sin Fronteras en los asentamientos en territorio argelino. Estas actuaciones parten de la premisa de que la concienciación de la mujer para la adecuación del hábitat a sus necesidades reales y para la identificación de los problemas generados por su uso debe conducir a una mejora en la gestión y, por ende, a una mayor calidad de vida del grupo en su totalidad, fin último de los proyectos desarrollados por esta organización no gubernamental.

Evaluar los espacios en los que las ciudadanas y los ciudadanos se mueven mediante el uso del *mapping* o cartografía urbana permite hacer una revisión de la realidad de la ciudad en constante mutación. Jorge Asencio Juncal, Carlos Jesús Rosa Jiménez y M.ª del Mar Carrión Ramírez, muestran cómo al combinar estudios que parten de perspectivas diversas, el cartografiado urbano tiene gran utilidad como herramienta diagnóstica, como base para que quienes gestionan los aspectos urbanísticos realicen su trabajo adecuándose a las necesidades y expectativas de todos y todas.

La socióloga y agente de igualdad del Ayuntamiento de Madrid, Purificación Barreiros Ribao, al exponer la estrategia de este municipio por lo que a igualdad de género en el uso y disfrute del espacio urbano se refiere, insiste en la necesidad de implicar activamente a la ciudadanía en la proyección de la ciudad, de aplicar políticas transversales y de coordinar las diferentes áreas municipales que intervienen en una determinada actua-

ción. La consecución de estas metas pasa por un trabajo pluridisciplinar para el que se creó el grupo «Grandes Ciudades, Nuevas Necesidades» en el año 2006, cuyas actividades se desarrollan en tres vertientes: teórica, formativa y práctica.

Todos los proyectos del Aula Eileen Gray del Colegio Oficial de Arquitectos de Córdoba presentados por Piedad Aroca e Isabel Cantillo tienen como finalidad identificar, desde la experiencia profesional de las mujeres, los problemas urbanísticos de zonas rurales y urbanas y proponer soluciones que mejoren la vida cotidiana de sus habitantes. En esta aportación, junto a tres planes de actuación, leemos un breve resumen del manual *Urbanismo en clave de igualdad: el escenario deseado*, publicado en 2011, y de las Jornadas Internacionales sobre Urbanismo e Igualdad, de carácter itinerante, celebradas en la provincia de Cádiz.

Isabel Jiménez López propone un modelo renovado de ciudad que vuelva a tomar en consideración a los grupos que tradicional y mayoritariamente la han ocupado en la vida cotidiana: mujeres, menores y ancianos, así como las características culturales, sociales y territoriales que les son propias. Según esta visión inclusiva, se deben replantear aspectos esenciales como la movilidad, la cohesión social, la seguridad o la habitabilidad de los espacios públicos, entre otros, ilustrados mediante las propuestas presentadas al concurso de ideas de intervención en el río Guadalmedina.

La aportación de M.ª de la Cruz Blanco Velasco suscita la cuestión de la accesibilidad, que nos afecta a todos y todas en algún momento de nuestra vida. Normativas adecuadas, adecuación a las normativas ya existentes y actividad sancionadora puntual y rápida son, por lo que a este aspecto se refiere, las claves para el desarrollo plenamente igualitario de nuestras ciudades y pueblos. Al apoyarse en dos casos concretos, la autora también deja entrever algunas de las causas por las que, en ocasiones, conforme se pasa de la abstracción a la concreción del proyecto, la accesibilidad se diluye en el camino. En este mismo sentido, José Carlos Mariñas y Ángela Barrios señalan las persistentes contradicciones entre las premisas asumidas en los planes generales de ordenación urbana que toman en consideración la perspectiva de género, plasmadas en las propuestas de diseño, y las actuaciones finales, en las que dicha visión desaparece por la falta de comprensión de los técnicos municipales, amparados por un inadecuado

desarrollo normativo. Ponen dos ejemplos opuestos, el PGOU de Sevilla y su desarrollo en el Plan Parcial para el sector SUS-DE-09 «Hacienda El Rosario», del que fueron eliminadas las propuestas que contemplaban las particularidades del uso del espacio según el género, y la remodelación de la Plaza de Santo Domingo de Madrid, en la que, por el contrario, fueron respetadas.

La interacción vecinal, la movilidad peatonal, la seguridad y el paisaje urbano son los ejes en torno a los que se articula el proyecto de reurbanización presentado por Susana García Bujalance para el distrito Carretera de Cádiz, espacio periférico y densamente poblado de Málaga. Al tomar como referencia las opiniones y necesidades de las mujeres y de las personas de las que tradicionalmente cuidan, propone la conversión de una vía para uso casi exclusivo del tráfico rodado en un espacio habitable conectado con los barrios adyacentes.

Queremos terminar este repaso de las aportaciones a las jornadas con un caso ejemplar de planificación y desarrollo urbano, la ciudad de Tapiola (Finlandia), cuya evolución queda recogida en el trabajo de Marta Pérez Rodríguez. El modelo plasmado en esta urbe responde a la conjunción del respeto ambiental, la comodidad, la conexión espacial, la heterogeneidad social y el empleo local, entre otros aspectos funcionales que hacen que sus habitantes gocen de una gran calidad de vida, esa que deseamos y por la que debemos apostar.

Carmen Cortés Zaborras

Referencias bibliográficas

BAILLY, J.-Ch. (2013): *La phrase urbaine*. París: Seuil.

HARVEY, D. W. (1985): *The Urbanization of Capital*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

——— (2009): «Their crisis, our challenge». Entrevista con M. Berlinguer y H. Wainwright. Disponible en: http://www.redpepper.org.uk/Their-crisis-our-challenge (Consultado en noviembre de 2013).

LEFEBVRE, H. (1972): *Le droit à la ville*. París: Seuil.

CONFERENCIAS

Repensar la ciudad y la vivienda: Urbanismo sensato para tiempos de crisis

Isabela Velázquez Valoría

Arquitecta urbanista, Gea 21

Tiempo de crisis, tiempo de cambio

En un momento de crisis radical del urbanismo que hasta ahora ha regido el funcionamiento de nuestras ciudades, parece adecuado replantear no solo los conceptos de crecimiento y desarrollo urbano que han caído por su propio peso, sino los criterios de calidad y los valores que estamos asociando al modo de construir y gestionar ciudad.

La idea que anima esta reflexión es que el urbanismo de los negocios, que ha sobrevolado y abducido la cultura urbanística en estos tiempos tremendos del «boom» y de la burbuja inmobiliaria, no responde a las necesidades de una sociedad como la nuestra, en la que, pese al individualismo creciente y a la resistencia de estructuras patriarcales muy enraizadas, vamos consiguiendo con mucho esfuerzo una estructura social mucho más equilibrada e inclusiva, de la que podemos sentirnos orgullosos. No hay que incidir en que la mujer viene siendo el motor de buena parte de estos cambios, incorporándose de nuevo al trabajo fuera de casa, recuperando a marchas forzadas su parte de responsabilidad en la gestión de este planeta, haciéndose ver en todas las situaciones en las que, hasta ahora, tenía un papel secundario o escondido, mejorando la forma de relacionarse en la sociedad y, en definitiva, cambiando la cultura, si por cultura entendemos el sistema de normas, valores, creencias y actitudes que tiene en común la mayoría de los miembros de una sociedad. La sociedad avanza a gran

velocidad en los aspectos sociales y democráticos, pese a los traspiés y tropiezos que acompañan un cambio de este calibre. La construcción de la ciudad debería acompasar estos avances de la sociedad.

A pesar de esta evidencia, la ciudad, que es el escenario principal de nuestro modo de vida, no se acomoda tan fácilmente a este periodo de cambio. De forma sutil y continuada, su diseño y forma de funcionar afecta, más de lo que normalmente se asume, a nuestra actividad y percepción cotidiana. El espacio tiene esa peculiaridad de ser envolvente e inevitable. La realidad construida viene determinada por los antiguos modos de vida, y la que estamos construyendo ahora no termina de reflejar los nuevos. Aunque, a veces, sin una reflexión previa, no se perciba a simple vista, el espacio construido siempre refleja la estructura de poder y de valores, a menudo bajo un camuflaje de neutralidad.

Sin embargo, la vida cotidiana de nuestras ciudades y pueblos acoge la experiencia de personas que comparten muchas tareas de cuidados y crianza, que desean una vida más ambiciosa que la centrada en el trabajo, que valoran muchos temas antes descartados de lo público y reservados al rincón desconocido de lo doméstico. Son muchos los aspectos de la vida cotidiana, tales como las relaciones y emociones del ámbito de la familia, amistades, vecindad..., que no formaban parte de las prioridades del urbanismo moderno. Urbanismo a medida de las estructuras sociales de finales del siglo XIX o principios del siglo XX, época en la que las ciudades combinaban la doble función de centros industriales y espacios del poder, rodeados de espacios secundarios para albergar a los trabajadores y sus familias y cruzados por grandes vías para hacer posible el transporte de mercancías y personas. La ciudad funcional se traduce en separación en el espacio de las actividades que la mayoría de las personas realizan casi simultáneamente en el tiempo. El olvido de lo que caracteriza la vida urbana no es baladí, responde a un planteamiento claro: hay temas importantes en la valoración colectiva de una sociedad patriarcal y temas sin relevancia, que se dejan al cuidado de una parte concreta de la sociedad, menospreciada y destinada «naturalmente» a estos menesteres.

Ahora que ya hemos superado, al menos teóricamente, esta división de tareas que encargaba a las mujeres de lo doméstico, de la nutrición, de la limpieza, de la organización y comunicación social y familiar primaria, no

podemos dejar de poner en cuestión la forma de hacer ciudad asociada a ello.

Por tanto, la tarea urgente que se presenta es, al tiempo, quitarle al urbanismo su función de herramienta al servicio de la dinámica inmobiliaria y de la rentabilidad financiera, e incorporar nuevas formas de hacer que consigan la complicidad de los espacios diseñados o recuperados y de los valores y retos que estamos intentando incorporar a esta nueva ciudad en proceso de construcción, como reza el título de estas Jornadas.

No es la primera vez que el urbanismo se hibrida de valores sociales y se tiñe de cotidianeidad. El paso de la ciudad monumental americana de los años 20 a la ciudad que acoge, con equipamientos, parques y lugares baratos para vivir, a la población machacada por la crisis de los 30 está ampliamente documentado por pensadoras como Daphne Spain o fotógrafas como Dorothea Lange. En este momento de crisis, la reflexión sobre cómo incorporar los retos que plantea la inclusión o la igualdad de oportunidades al urbanismo es necesaria y relevante.

Recordemos que las bases del urbanismo que seguimos empleando, cada vez con menos convicción, pero sin optar por alternativas consolidadas, se encuentran en un documento de consenso, la *Carta de Atenas*, publicada en los años 30, que cristaliza todo un replanteamiento de las ciudades para contrarrestar la degradación y el declive de las ciudades pre-industriales ante los efectos de la Revolución industrial. El Movimiento Moderno racionaliza y ordena los temas prioritarios de ese momento histórico en el que se inicia el crecimiento masivo de las ciudades. Los problemas que se planteaban entonces eran bastante diferentes de los que nos planteamos ahora: la falta de salubridad de las construcciones en las que se hacinaban familias extensas, la contaminación debida a las industrias, la falta de calidad de vida y de acceso a la vivienda, que se intenta solucionar mediante programas de vivienda social con buenas condiciones sanitarias y espacios suficientes, ya que no de calidad. Se definen los principios del urbanismo en torno a la prioridad de la producción, de la logística y del consumo en una sociedad que ya no necesita que mujeres y menores trabajen en las fábricas, y que está en pleno proceso de definición del modelo de familia nuclear, según el cual la mujer queda en casa y se ocupa del consumo diario, mientras que el marido provee y se ocupa del trabajo, así como

de la representación y relación social y política de toda la familia. Los tiempos del «ama de casa» y del «cabeza de familia», con todos los daños colaterales asociados a este modelo de vida.

El urbanismo que hemos heredado, plagado de buenas intenciones, define sus objetivos en torno a ese tiempo y sus problemas. Podemos repasar la obra de dos grandes analistas, Françoise Choay y Saskia Sassen, para comprender hasta qué punto el concepto de lo urbano ha cambiado también en este planeta global. Otros pensadores como Jeremy Rifkin nos avisan de que un cambio de modelo de comunicación y un cambio en el modelo energético son la base de un cambio de civilización. François Ascher, en el campo del urbanismo, propone la idea de la tercera revolución de las ciudades, una renovación necesaria del modelo urbano tras la primera revolución urbana de la ciudad clásica, en el Renacimiento, y la segunda, que da lugar a la ciudad industrial.

En el momento actual, en el que la industria no se halla ya en nuestras ciudades, ni casi en nuestros países, porque la globalización la lleva a otros destinos, en una sociedad en la que los cambios familiares y de organización social han hecho que se pase de familias con muchos niños y pocos abuelos, a multifamilias con muchos abuelos para nietos casi únicos, o en la que el coche ha demostrado que no solo no es la solución, sino que es uno de los mayores problemas de nuestras ciudades, convertidas en ámbitos pétreos colmatados de motores de combustión, no podemos seguir aplicando las viejas recetas del Movimiento Moderno.

Un nuevo urbanismo para una nueva sociedad

Los objetivos del urbanismo varían o deberían cambiar al tiempo que lo hacen las prioridades sociales. En este momento que algunos autores califican de cambio civilizatorio, no podemos seguir basándonos en ideas que resolvían problemas de hace dos siglos. La renovación del urbanismo debe incorporar las necesidades de la nueva sociedad de la información y el marco global, sí, pero también las condiciones de vida de una sociedad más igualitaria e inclusiva, y la respuesta a los retos ambientales que amenazan nuestro futuro.

En la creación de un urbanismo adecuado para la nueva sociedad es importante definir quiénes son los actores de estos nuevos espacios urbanos y qué papel representan. Hombres y mujeres están, de hecho, equiparados en derechos y tienden a llevar vidas cada vez más semejantes, combinando trabajo fuera de la casa y responsabilidad doméstica y familiar en el terreno de los cuidados y de la responsabilidad social y personal. Los niños y niñas se consideran asimismo como parte de la sociedad con derecho a la ciudad. Las personas mayores y muy mayores, que antes tampoco encontraban su lugar en unas ciudades cada vez más rápidas y agresivas, actualmente están en vías de ser un grupo numerosísimo e influyente que demanda insistentemente servicios, autonomía y facilidad para vivir dignamente su vejez. Sin entrar en la cuantificación de unos grupos que antes eran anecdóticos cuantitativamente hablando y ahora suman una cantidad considerable de población.

Por tanto, nuestras ciudades no están ya exclusivamente al servicio de la producción, con grandes vías de distribución rápida de mercancías. Tampoco deberíamos diseñar espacios en los que tres cuartas partes de su población no encuentran su lugar. Como anécdota que ilustra este modo de ver las cosas, podemos acordarnos de cómo hemos estado llamando a los barrios residenciales de la periferia: «ciudades dormitorio», cuando en realidad, en estos barrios los únicos que marchaban por la mañana y volvían a la hora de dormir eran los varones trabajadores, los padres de familia sustentadores, mientras que mujeres dedicadas a la casa, menores y mayores que vivían con ellos, en muchos casos, permanecían todo el día en las «ciudades dormitorio».

Completando el nuevo marco, es evidente que nos encontramos en un momento de emergencia en aspectos ambientales. La necesidad de reducir sustancialmente nuestra huella sobre el planeta también se traduce en un importante cambio en nuestros patrones urbanísticos y territoriales. La integración de unos objetivos ambientales estrictos, en aspectos como la producción de energía, el ciclo de vida del agua o los materiales, cambiará en los próximos años la forma de hacer en nuestras ciudades si queremos evitar el anunciado colapso. La situación ambiental, tras muchos avisos, comienza a entrar en la fase de emergencia que se deriva de un modelo de producción y consumo que no solo es injusto, como ya sabíamos, sino que

es muy imprudente en sus consecuencias sobre el medio ambiente, la base de nuestra existencia. Estamos en una situación de emergencia, Richard Rogers nos habla de un planeta pequeño, aunque sería más preciso hablar de un planeta abarrotado y gastado. Un planeta usado en demasía, sin respeto ni sentido común.

¿Qué va a significar para esta sociedad urbana del siglo XXI, con el barril de petróleo en tres dígitos, sin carbón, con incompatibilidad entre las nucleares y el cambio climático y con escasez en muchos de los recursos fundamentales? Muchos de los espacios urbanos que hemos creado en las últimas décadas pueden ser inviables a medio plazo en un escenario de crisis energética y económica. La ciudad compacta y continua, heredera de la historia urbana europea, ofrece un espacio para la solidaridad y el replanteamiento de actividad. Pero ¿qué haremos con la post-ciudad, su dispersión, su fragmentación y su dependencia del automóvil?

Por tanto, son dos los factores, la nueva sociedad y la situación del medio ambiente, que exigen un cambio radical en los principios y métodos de ordenar y gestionar la ciudad y el territorio. Es un tema asumido por profesionales y académicos, pero que no termina de incorporarse más allá de los proyectos piloto. Y, en ese cambio, aquellos grupos olvidados por el urbanismo tradicional deberían ser el motor de arranque del proceso, porque se trata de incorporar a los criterios en los que se basa la intervención en la ciudad todos aquellos temas que, considerados del ámbito de las mujeres, eran tenidos por socialmente secundarios o invisibles. Temas como la crianza de hijas e hijos, el cuidado de las personas débiles o vulnerables, la salud, la convivencia, las emociones o el disfrute. También todo el universo de «puertas adentro», el reino de lo doméstico, la alimentación, la limpieza,... Y de dar prioridad a los servicios, al empleo de proximidad, a los modos de desplazarse colectivamente o a caminar. Todos estos temas que la ciudad clásica sí ha conseguido resolver, mediante principios como la diversidad, la complejidad, la mezcla de usos, y que los nuevos desarrollos, ejemplificados en las periferias urbanas, no incorporan, porque se basan en errores conceptuales de partida.

La investigación de los últimos años nos explica cómo la aplicación de los nuevos criterios sociales, desarrollados, por ejemplo, por el urbanismo de género o de generación, y las decisiones que nos invita a tomar la lucha

contra el cambio climático, se encuentran en una clara sinergia. Existen soluciones comunes para ambos problemas, a condición de introducir claros cambios en los modos de hacer empleados hasta el momento.

Viviendas para conciliar y espacios de buen vivir

Para concretar en qué dirección puede el urbanismo caminar para conseguir estos objetivos que comentamos en los apartados anteriores, tendremos que analizar las herramientas con las que contamos. El panorama no es muy alentador, en realidad, para agilizar y ordenar el negocio inmobiliario, los instrumentos son muy pocos. No hay que reflexionar mucho ni apenas medir, con cuantificar y equilibrar las futuras ganancias se solucionan los previsibles problemas.

Para incorporar los criterios sociales y ambientales de los que hablábamos, la cuestión se complica. Lo primero es hacer visible todo el trabajo no remunerado y poco apreciado, pero imprescindible, que constituye la base de nuestra supervivencia: el mantenimiento de la vida humana y no humana, los cuidados, la crianza, la empatía y la solidaridad. En este tiempo de crisis se hace aún más patente que, mientras declaramos que solo se valora el dinero, la riqueza, el consumo, los mercados..., lo que mantiene en pie a nuestra sociedad es lo que está pasando dentro de nuestros hogares, en las familias que se rigen por otra filosofía de vida que incluye la solidaridad, el don, el esfuerzo o la generosidad como vínculos entre las personas.

Integrar estos valores en el diseño de la ciudad se traduce en responder a cuestiones como: ¿Es fácil ser niño o niña libre en este barrio? ¿Es posible envejecer en esta ciudad con una cierta autonomía y calidad de vida? O bien, la configuración urbana y las prioridades del diseño complican la vida de tal manera que la falta de autonomía de muy mayores y de menores secuestra el tiempo de las personas que se hacen cargo de ellos, actualmente, en una clara mayoría, las mujeres que recogen una tradición secular.

Al valorar la importancia de los espacios de relación, de las necesidades específicas de las personas más vulnerables, trabajamos a favor de una calidad urbana que beneficia a toda la sociedad en su conjunto. Si incorporamos estos temas, el diseño de la red de espacios públicos y equi-

pamientos sería un espacio algo más ambicioso que la malla de vías de tráfico y aparcamiento que secuestra actualmente los vacíos de la ciudad. Tampoco se nos ocurriría concentrar las reservas de espacios libres en un lugar al que solo se puede acceder en coche, sino que buscaríamos el equilibrio de estos espacios de respiro, de modo que los que más necesitan de parques y espacios verdes, y más dificultad de desplazarse tienen, lo encontraran a pie de casa.

Integrar con convicción a los criterios de diseño o de gestión urbana todos los temas relacionados con los cuidados, con la crianza, con la comunicación, con la salud, con la seguridad o con el empleo, seguramente, daría buenos resultados en las elecciones. Todos estos temas forman parte de la vida cotidiana de casi todo el mundo y, según las encuestas, preocupan enormemente a la ciudadanía.

La ciudad paseable y ciclable es absolutamente necesaria a determinadas edades, la naturaleza próxima es un bien irrenunciable en este planeta congestionado, la inserción de espacios de empleo y dinamismo económico en todos los barrios confiere ventajas importantes para garantizar el vigor económico de las ciudades en competición en una economía difícil. La actividad física que recomiendan los médicos tiene que contar con espacios agradables para que sea un placer realizarla.

Para verificar que estamos trabajando con eficacia en este proceso de «domesticar» la ciudad, de adaptarla a nuestras necesidades reales, tenemos que avanzar en los mecanismos de control. Hasta el momento, el urbanismo, pese a ser una disciplina de planificación, no se ha caracterizado por incorporar instrumentos de evaluación, pero ahora los necesitamos. Debemos saber si las propuestas que hacemos nos encaminan a un territorio que se halle, desde el punto de vista ambiental, dentro de los límites que los científicos nos recomiendan. Tendríamos que saber si los nuevos diseños y propuestas consiguen espacios que respondan a la complejidad de nuestras vidas. No es fácil romper las inercias de varias décadas de trabajo técnico en sentido contrario.

Por ello, gracias a algunos proyectos europeos, hemos venido desarrollando herramientas de evaluación de los planes urbanísticos. Como ejemplo, en el seno del proyecto Ecocity, dentro de la investigación sobre la «Ciudad del Mañana» del 5º PM de I+D Europe, tuvimos la oportunidad

de desarrollar una experiencia, en paralelo en seis ciudades de entornos muy distintos, sobre cómo planificar un ecobarrio.

Además de los conocidos objetivos de reducción de consumo de energía o agua, criterios de metabolismo urbano normalmente asociados al concepto de ecociudad, en este caso se integraron criterios sociales, con objetivos como la convivencialidad, la ciudad de las cortas distancias (urbanismo no cronófago) o la diversidad de personas y actividades como magma de un buen tejido urbano. Todas estas ideas se asociaron a indicadores y se avanzó, incluso, en la definición de los valores en los que un indicador debiera moverse.

Para adaptar las viviendas a la vida compleja que nos espera, hay varios puntos de la política de vivienda que hay que replantear, además de los temas de acceso y desahucio económico que están en la mente de todos y todas.

Considerar que es fundamental que todas las viviendas cuenten con infraestructuras que apoyen la vida cotidiana, espacios de ocio y relajo de proximidad, un diseño que permita la mayor autonomía posible de menores y mayores parece obvio, pero no lo es en absoluto. Incorporar la seguridad natural o la vitalidad en los espacios públicos tendría que ser un objetivo universal, sin embargo, a menudo, los nuevos espacios que estamos construyendo se caracterizan por su desolación o su inseguridad.

Por ejemplo, conferir a los espacios de trabajo de las viviendas la importancia que tienen es crucial, olvidando el rancio planteamiento de los espacios de servicio de segunda clase. Actualmente la gestión y mantenimiento de la vivienda es, o será cada vez más, un lugar en el que compartir tareas entre todas las personas que viven en ella. La cocina, el espacio de la limpieza, tiene un rol fundamental en nuestro bienestar.

La relación del trabajo profesional con el hogar también está en un momento de profundo cambio: el teletrabajo, las pautas y horarios flexibles, incluso los tiempos de paro y actividad, son mucho más diversos para la mayoría de las personas que hace unos años. La facilidad de mantenimiento, de limpieza, de confort climático son temas cada vez más esenciales en la compra o alquiler de una vivienda.

Los estudios sobre el uso del tiempo hablan de la «cadena de actividades» que ocupan la vida actual de la mayoría de las mujeres y de muchos

hombres. La proximidad de espacios de trabajo y equipamientos a las viviendas es la única forma de encontrar solución a una conciliación que, actualmente, es sinónimo de problema irresoluble. Pero hemos olvidado incluir espacios de trabajo remunerado en nuestros barrios y relegamos la actividad económica a espacios distantes de las zonas residenciales, con razón cuando son actividades incompatibles y sin ella en el resto de los casos. La localización del trabajo deviene causa de disfuncionalidades, tiempos de desplazamiento excesivos y ausencias, asumibles desde un planteamiento de vida autista o concentrada exclusivamente en el trabajo, pero no en las pautas de personas solidarias e integradas en todos los aspectos de la vida.

Las viviendas dentro de la ciudad necesitan de espacios intermedios que faciliten la convivencia en sociedad, lugares de relación que hagan posible la autonomía controlada de niños y niñas o de mayores. Viviendas saludables en tejidos equilibrados, trufados de espacios abiertos que mejoren la calidad del aire y hagan posible el ejercicio físico, una distribución de usos y actividades que favorezca la ciudad de las cortas distancias, en un término muy gráfico de urbanistas de Alemania.

Entre los temas que hay que recuperar cuando se habla de vivienda, recordamos la sensación de seguridad que se basa en el control social, más que en el control policial o delegado. Es uno de los aspectos en el que la participación del feminismo en el diseño de la ciudad ha incidido más. No se trata de conseguir ámbitos muy controlados (barrios exclusivos, zonas vigiladas. . .) frente a amplias extensiones generadoras de inseguridad para los elementos más vulnerables. Se trata de extender la sensación reconfortante de estar en un entorno urbano reconocible y amable no solo en el centro, sino en todos los barrios.

Mezcla y diversidad de usos y gentes, barrios en los que el empleo acompañe a las zonas residenciales, el foco de la calidad y el confort ambiental en el espacio público, una red equilibrada de equipamientos, zonas abiertas y espacios verdes son la marca de los nuevos eco-barrios o eco-ciudades que ya van incorporando estos valores ambientales y sociales a la ciudad del siglo XXI.

Y el resultado se parece mucho a los ricos centros de nuestra ciudad clásica: diversa, vital, comercial, paseable, con elementos de monumen-

talidad, pero también sencilla de vivir en lo cotidiano. Si conseguimos extender este modelo a las periferias y regenerar las desabridas periferias monocordes, ya habríamos avanzado un paso de gigante.

La ciudad no resuelve los problemas sociales ni ambientales, pero, en este planeta urbano, plantear la sostenibilidad de las ciudades es un elemento clave de la supervivencia del planeta y de sus habitantes. El urbanismo no resuelve los problemas sociales, económicos o ambientales, pero puede contribuir mucho a su agravamiento o, por el contrario, facilitar unas mejores condiciones de vida. Cuando los niños y las niñas, las mujeres, las personas mayores o con poco apoyo económico encuentran un espacio público, una vivienda, unos equipamientos y, en general, un modelo urbano más adaptado a ellos, la conciliación entre la vida familiar y laboral, entre las necesidades de las personas y las del sistema productivo, se hace posible y se facilita, así como la vida sin mucho dinero o sin apoyo familiar. De hecho, se mejoran las condiciones de vida para la inmensa mayoría de la población.

La participación es una vía para apoyar los cambios necesarios, partiendo del conocimiento de todos los intereses y las necesidades de los grupos que componen la ciudadanía, específicamente de aquellos que, en la jerarquía social, no tienen acceso a otros canales habituales de influencia, «lobby» o directamente exposición de ideas y argumentos de cara a favorecer unos intereses económicos o culturales personales o colectivos. Contar con la complicidad de la ciudadanía es un factor clave, para asegurar el control de la sociedad a través de su estructura técnica y política sobre el devenir de ciudades y territorios. En definitiva, es una nueva forma de concebir el papel técnico, político y ciudadano en la toma de decisiones.

Conclusiones

La alternativa es recuperar la ciudad como lo que es y ha sido siempre, una construcción colectiva en la que hay que equilibrar, con planificación, con participación, con inteligencia colectiva, con equidad, con solidaridad con los tiempos presentes y futuros, las legítimas y lógicas apetencias de un mercado voraz que siempre piensa primero en sus intereses propios frente a los de la comunidad. Esta es la única vía para conseguir una realidad

más sostenible, más eficiente, más equitativa y justa o, creo, simplemente viable y sensata en estos tiempos difíciles.

El primer paso es comprender el marco, las transformaciones que están sufriendo la sociedad, las ciudades... El segundo es diseñar políticas, criterios, instrumentos para poder intervenir de otra manera en la ciudad.

Las encrucijadas siempre son difíciles, hay que cambiar de rumbo, hay que desechar inercias y re-pensar todo de nuevo. Pero son tiempos de esperanza, de lucidez, de replanteamiento.

Las tareas que se nos presentan son de mejora y transformación de un patrimonio construido, según los nuevos criterios que la sociedad nos demanda. El urbanismo de género y de generación, la coherencia ambiental profunda en los procesos de planificación coinciden en ser los elementos más claros para replantear este campo de conocimiento que debe someterse a un cambio en profundidad.

Al igual que en otros momentos de crisis económica, este tiempo con menor presión inmobiliaria es un tiempo de oportunidad para domesticar y mejorar estas ciudades y pueblos que deben ser el marco de una buena vida. El momento exige sensatez para este urbanismo de tiempos difíciles, pero también puede ser la oportunidad de «domesticar» el urbanismo de los últimos años, en el que no nos acabamos de reconocer.

Referencias bibliográficas

ASCHER, F. (2004): *Los nuevos principios del Urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.

CHOAY, F. (1965): *L'Urbanisme, utopies et réalité*. París: Le Seuil.

DURÁN, M. A. (1990): «El uso del espacio urbano en la vida cotidiana». En VV. AA., *Espacio urbano y relaciones personales*. Valencia: Universidad de Valencia.

——— (1986): *La jornada interminable*. Barcelona: Icaria.

——— (1988): *De puertas adentro*. Madrid: Ministerio de Cultura. Instituto de la mujer.

FERNÁNDEZ DURÁN, R. (2006): *El tsunami urbanizador español y mundial*. Bilbao: Editorial Virus.

GIRARDET, H. (1992): *Ciudades: alternativas para una vida urbana sostenible*. Madrid: Celeste Ediciones.

HERNANDO, A. (2012): *La fantasía de la individualidad*. Madrid: Katz Editores.

JACOBS, J. (1973): *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Barcelona: Península.

HERNÁNDEZ AJA, A., VELÁZQUEZ VALORÍA, I. y VERDAGUER, C. (2009): «Ecobarrios para ciudades mejores», *Ciudad y Territorio,* vol. XLI, n.º 161-162, p. 543-558.

ROGERS, R. (dir.) (1999): *Towards an Urban Renaissance*. Londres: Urban Task Force.

ROMÁN, M. y VELÁZQUEZ VALORÍA, I. (2008): *Guía de Urbanismo con perspectiva de género*. Murcia: Consejería de Política Social. Mujer e Inmigración. Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

SASSEN, S. (1999): *La ciudad global*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

SPAIN, D. (1992): *Gendered Spaces*. North Carolina: The University of North Carolina Press.

——— (2001): *How women saved the City*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

VELÁZQUEZ VALORÍA, I. (2000): «El tiempo de las cerezas. Reflexiones sobre la ciudad desde el feminismo», *Boletín CF+S*, n.º 19, *(En)Claves insostenibles: tráfico, género, gestión y toma de decisiones*. Disponible en http://habitat.aq.upm.es/boletin/n19/aivel.html

——— (2003): *Criterios de sostenibilidad aplicables al planeamiento urbano*. Bilbao: IHOBE, Gobierno Vasco. Disponible en http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-orokorra/es/contenidos/manual/guia_planeamiento_1/es_doc/indice.html

——— (2006): *Estrategias prácticas a favor del clima*. Red de Ciudades por el Clima, MMA y FEMP.

VERDAGUER, C. y VELÁZQUEZ, I. (coords.) (2008a): *Proyecto ECOCITY. Manual para el diseño de ecociudades en Europa. Libro I: La ecociudad: un lugar mejor para vivir*. Bilbao: Gea 21, SEPES, Bakeaz.

——— (coords.)) (2008b): *Proyecto ECOCITY. Manual para el diseño de ecociudades. Libro II: La ecociudad: cómo hacerla realidad*. Bilbao: Gea 21, SEPES, Bakeaz.

VV. AA. (2005): *Urbanisme i Génere: Una visió necessària per a tothom. Actas de la conferencia internacional organizada por la Diputaciò de Barcelona*. Disponible en http://www.gea21.com

Equipamientos e igualdad en un momento de cambio

Marta Román Rivas

Geógrafa

Compartir cuidados para conquistar la igualdad[1]

Los equipamientos han estado, desde su concepción y sus orígenes, muy vinculados a la igualdad y a la emancipación de las mujeres. El centro de la reivindicación ha sido y sigue siendo cómo compartir, repartir y redistribuir la responsabilidad sobre todo un conjunto de tareas de cuidado, salud, atención o formación que, tradicionalmente, han sido atribuidas al ámbito del hogar y han estado protagonizadas por mujeres.

Las feministas materialistas del siglo XIX ya planteaban que solo se podía alcanzar la igualdad en la esfera pública si se resolvía de forma colectiva el trabajo doméstico, al considerar que este era un inmenso lastre para la participación política y social de las mujeres (Hayden 1981). Ellas concibieron que sacar de las casas las tareas domésticas y hacerlas comunitarias era la forma de abordar esta cuestión. Diseñaron casas sin cocina y constituyeron cooperativas de mujeres que se hacían cargo de comedores públicos, casas cuna para la crianza infantil y otros servicios domésticos que permitían liberar parte del trabajo realizado en los hogares. La lucha de estas mujeres ayudó a visibilizar el trabajo que se realizaba tras las

[1] El contenido de parte de esta conferencia procede del estudio realizado por la autora, junto con Begoña Pernas, *Guía de Planeamiento Urbanístico desde la Perspectiva de Género del Ayuntamiento de Madrid* (2010), no publicado a fecha de hoy.

fachadas y permitió ensayar nuevas fórmulas de organización y gestión comunitaria.

En el origen de los «protoequipamientos» resulta también muy importante la labor de las asociaciones benéficas en las ciudades de finales del siglo XIX y principios del siglo XX. La investigadora Daphne Spain (2001) resalta el papel de estas organizaciones de mujeres que crearon servicios comunitarios para evitar la quiebra social y responder a las ingentes necesidades que se acumulaban en las nuevas ciudades industriales. Las organizaciones benéficas de carácter religioso ampararon casas de acogida para mujeres, viviendas para inmigrantes, baños públicos, colegios y espacios de juego, entre otros muchos servicios. Su labor iba dirigida a la población más necesitada y no tenía, como en el caso de las feministas materialistas, un componente tan claramente emancipador. No obstante, su actividad contribuyó a facilitar y a mejorar la inserción laboral femenina gracias a los servicios específicos que crearon para mujeres, como las residencias y los cursos de formación para las jóvenes que ingresaban en los nuevos empleos urbanos.

Guardería infantil de Denison House (Massachusetts), alrededor de 1900.
Fuente: Daphne Spain (2001).

La propia labor de estas organizaciones en la esfera pública fue un gran paso que empoderó a sus protagonistas y allanó el camino para futuras conquistas políticas y sociales. La promoción, diseño y construcción de edificios, la gestión de servicios diversos y su gran capacidad organizativa las convirtió en un antecedente de los movimientos sufragistas.

Este vínculo entre equipamientos y presencia pública femenina queda muy bien retratado en la experiencia de Vanport City, más conocida como Kaiser Ville (Oregón). Esta ciudad portuaria se dio a conocer durante la Segunda Guerra Mundial gracias a la velocidad con la que sus astilleros lograron fabricar barcos aplicando sistemas de producción fordistas (Hayden 1981). El empresario que levantó este emporio, Kaiser, sabía que para que las mujeres pudieran trabajar había que resolver gran parte de los asuntos vinculados a la gestión doméstica. Desde el primer año de la contienda, la ciudad albergó una gran cantidad de servicios como guarderías, colegios, comedores comunales u otros servicios para el mantenimiento de los hogares. En este caso no había detrás un movimiento de mujeres, sino que la iniciativa respondía a las necesidades del sistema productivo que necesitaba mano de obra en un momento de guerra, por eso, cuando volvieron los soldados del frente, esta experiencia finalizó.

Imagen aérea de Vanport City, más conocida como Kaiser Ville, sobre 1945.
Fuente: ohs.org

Las sociedades nórdicas son una referencia básica cuando se habla del Estado del Bienestar, en ellas las redes de servicios públicos se han

concebido como los cimientos de este modelo de Estado. En este caso había detrás organizaciones de mujeres que planteaban nuevas reglas de convivencia social y destaca la labor de la feminista Alva Myrda, premio Nobel de la Paz, que fue una de sus ideólogas. En su obra escrita en los años 30, cuando Suecia era un país pobre, planteó las bases del Estado de Bienestar, donde la libertad individual va irremediablemente unida a soluciones comunitarias en todos los ámbitos sociales. Alva Myrda colaboró estrechamente con el arquitecto Sven Markelus en el diseño de viviendas con servicios comunitarios que incluían espacios para el trabajo o para el cuidado de niños en el mismo bloque. Soluciones que, ahora mismo, parecen muy novedosas, pero que datan de las primeras décadas del siglo pasado (Velázquez Valoría 2006).

Una reivindicación todavía vigente

Estaría bien poder decir que las dotaciones vinculadas al cuidado benefician por igual a hombres y a mujeres, pero lo cierto es que, en la actualidad, cuando se habla de conciliación, se sigue asumiendo que la responsabilidad de un amplio conjunto de tareas relacionadas con el mantenimiento social recae en manos femeninas. Por ello, la presencia o ausencia de guarderías, centros de día u otras dotaciones básicas están intrínsecamente vinculadas al acceso al empleo, a la autonomía y al bienestar de las mujeres, igual que lo estaban para las mujeres de hace un siglo.

Las tareas de atención a la infancia y a los mayores se siguen conjugando en femenino.

Aunque en la actualidad hay todo un conjunto de servicios públicos y privados que asumen una parte de las labores de atención y cuidado, todavía queda una ingente tarea por realizar en el reparto de esta gran bolsa de trabajo no remunerado. María Ángeles Durán, en sus estudios sobre el uso del tiempo, muestra la desigual dedicación que pervive en las tareas de atención de los colectivos dependientes. Tanto en el cuidado de mayores como de menores, las mujeres asumen respectivamente el 80 y el 81 por cien de las horas de cuidado que se llevan a cabo en nuestro país[2].

Algunos de los análisis sobre el uso del tiempo y la contabilización del trabajo no remunerado han sido propiciados por organismos nacionales o internacionales que han intentado estimar y hacer proyecciones sobre el trasvase previsto del cuidado no remunerado, realizado en los hogares, a los servicios socio-sanitarios asumidos en parte por el Estado y en parte por el sector privado. Las condiciones impuestas por la crisis han trastocado las proyecciones realizadas en momentos de expansión económica y han roto este trasvase de las últimas décadas. Por un lado, debido a la restricción de la oferta de servicios públicos asequibles y, por otro lado, debido a las nuevas estrategias familiares de contención del gasto que conllevan prescindir de servicios externos al hogar como comedores escolares, escuelas infantiles o residencias de mayores, entre otros. Esta situación lastra el empleo femenino y agranda las brechas de género y clase, que solo una buena red de servicios públicos puede reducir o mitigar.

Además de ser las mujeres las encargadas del sostenimiento del bienestar familiar, son también las que menos recursos económicos tienen. La debilidad mayor frente al mercado de trabajo, presente en todos los indicadores (desde la precariedad laboral a la diferencia salarial), convierte a la población femenina en más dependiente de los servicios y dotaciones públicas para asegurar su bienestar. La historia y la estructura social explican, por lo tanto, la alianza entre las mujeres y los equipamientos públicos.

[2]Encuesta CSIC-ASEP 2000 sobre tiempo de trabajo no remunerado.

Un ejemplo sobre el que reflexionar

Una reflexión sobre los equipamientos urbanos de un barrio popular de Madrid puede ayudarnos a plantear dónde están las debilidades y fortalezas de las dotaciones públicas actualmente y, a partir de ahí, proponer alternativas y una nueva orientación al papel de estos servicios y bienes colectivos en un momento en el que muchos se ven amenazados.

Comenzamos esta visita a los equipamientos caminando por sus proximidades. En las fotos que acompañan este texto se ve la imagen de unos jubilados sentados en un rincón del barrio una mañana cualquiera. Ellos cuentan que se reúnen casi a diario en estos bancos de madera que rescataron de un contenedor cuando el Ayuntamiento intentaba sustituirlos por otro modelo. El grupo se siente orgulloso de su hazaña, y lo cierto es que, su simple presencia junto a este muro, que les proporciona sombra en verano y frena los vientos del invierno, contribuye activamente a dar vida y seguridad a esta calle.

El espacio público se nutre de la presencia de los vecinos y, a su vez, la ciudadanía puede encontrar aquí respuesta a necesidades básicas de socialización, pertenencia o seguridad. Pero, para que se produzca esta interacción, la calle debe ofrecer unas condiciones adecuadas de habitabilidad.

A menos de cien metros de allí, justo al otro lado de una verja, se observa un edificio plateado. Se trata de una construcción moderna que contrasta con las vetustas y sobrias viviendas obreras del barrio.

El vallado genera una brecha entre dos ámbitos públicos que han terminado por darse la espalda: la calle y los equipamientos.

Si traspasamos la verja, llegamos al centro de mayores. Un vigilante jurado flanquea la puerta y permite la entrada solo a aquellas personas que cumplen unos requisitos y que están en posesión de un carnet. Tras subir unas escaleras, se llega a una sala donde otro grupo de hombres, similar al de la calle, juega a las cartas. En ambos casos son jubilados que no sufren

problemas graves de dependencia, más allá de las limitaciones propias de la edad y que lo que precisan es un espacio agradable y accesible para encontrarse.

Los equipamientos, aunque públicos, pueden terminar teniendo una lógica o un funcionamiento de servicio privado: control de acceso restringido, autoprotección frente al entorno donde se asientan o concepción de la ciudadanía como clientes.

Podríamos decir que la motivación para que unos acudan a la calle y otros entren en este equipamiento público es similar: tener una actividad fuera de casa, socializar y pasar un buen rato. Pero, si observamos la forma de darle respuesta, varía en uno y otro caso. En la calle, la relación

es informal, no requiere estar apuntado o que haya personal especializado y precisa escasa infraestructura —más allá de un cómodo banco bien situado—. Ese rincón, además, no pertenece solo a los mayores y puede ser utilizado de forma variada a lo largo del día. Nos podemos imaginar a niños jugando a la salida del colegio, alguna pandilla los fines de semana o una pareja al anochecer.

El equipamiento de mayores está pensado para un grupo de población específica y solo accede quien está acreditado. Es una infraestructura pensada para un uso concreto y no admite o, mejor dicho, no se utiliza para otras actividades que no sean la atención a las personas mayores. Su puesta en funcionamiento requiere personal diverso para las tareas de administración, gestión, seguridad o limpieza.

El equipamiento y la calle funcionan como dos mundos aparte divididos por férreas rejas y normas de acceso. Se ha establecido como algo habitual esta ruptura o distancia entre las dotaciones y el entorno donde se instalan, lo que deriva en que se pierdan muchas oportunidades de vínculo y relación que reforzarían ambos. Sin ir más lejos: ¿No podrían los hombres que descansan en el banco tener la posibilidad de un uso libre de los jardines que rodean ese equipamiento público si no hubiese valla? ¿No se podría plantear que algunos de los espacios previstos para los mayores lo fueran también para jóvenes o para asociaciones locales que precisaran de un lugar disponible, fuera del horario en el que se prestan los servicios a los mayores? ¿No podría haber una cafetería de libre acceso para cualquier persona que pasara por allí y que quisiera disfrutar de este estupendo edificio público y de sus jardines? ¿No se podrían plantear huertos urbanos gestionados por alguna asociación vecinal en estos terrenos públicos?

Junto a este centro de día hay un equipamiento sanitario que, al igual que el edificio anterior, está totalmente vallado. Se trata también de un edificio reciente de arquitectura moderna. Su aspecto blindado y la falta de vanos hacen que pierda muchas de las capacidades que deberían proveer los edificios públicos para favorecer la seguridad y dinamizar la vida urbana de su entorno.

La arquitectura ciega elegida resta diálogo entre dentro y fuera, desincentiva o intimida el acceso, merma control social —porque no hay ojos que vean ni oídos que oigan— y, por lo tanto, detrae seguridad al entorno

circundante. La seguridad se convierte, así, en un nuevo coste de mantenimiento —ejemplificado por el guardia privado—, al haber obviado otros mecanismos informales de seguridad y control social, que todo edificio, y más si es público, debería garantizar.

Algunos equipamientos se han convertido en piezas aisladas que no han cuidado su integración urbana. Su arquitectura «muda» y «ciega» hace que aporten muy poco al entorno donde se asientan.

Concebidas como piezas aisladas, la propia dimensión de estos equipamientos o de sus parcelas se atiene a los requerimientos sectoriales precisos, como contenedores de servicios especializados, pero nadie atiende a su «cosido» con el tejido urbano.

Las grandes manzanas de equipamientos, cerradas por vallados, se convierten en barreras infranqueables que entorpecen la movilidad y accesibilidad dentro del barrio.

Las generosas parcelas disponibles han favorecido la aparición de supermanzanas valladas que crean barreras infranqueables. La suma, como sucede en este caso, de varios equipamientos juntos supone una brecha difícil de salvar, que penaliza la movilidad peatonal y la conexión dentro del barrio. El papel del urbanismo ha quedado relegado a la provisión de suelo para dotaciones y no garantiza la integración de las mismas en la trama urbana.

Alternativas y salidas para hacer frente a las necesidades sociales en un momento de crisis

El cuestionamiento de la viabilidad y la pervivencia de servicios sociales básicos en un momento de crisis vuelve a poner sobre la mesa que las tareas de mantenimiento de la colectividad siguen considerándose un asunto secundario, cuya responsabilidad se puede «rebotar» a las familias cuando las condiciones cambian o son adversas. Y es, precisamente, en el

reparto equitativo de los cuidados donde, como hemos visto, se sitúa uno de los pilares de la igualdad entre mujeres y hombres y, por lo tanto, su resolución debe permanecer en la arena colectiva.

La menor disponibilidad de recursos públicos no puede significar el abandono de ciertos servicios básicos, su reclusión en el hogar o su privatización. Hay un amplio abanico de respuestas colectivas que todavía no se han explorado y que permiten plantear alternativas válidas y eficaces que eviten invisibilizar entre las cuatro paredes del hogar esta ingente labor que, por otro lado, es la base del bienestar social.

Las soluciones posibles tienen como denominador común el refuerzo de lo público, aunque esto no signifique irremediablemente que el Estado asuma en solitario la provisión de todos los servicios. Se trata de que los equipamientos y todos los mecanismos con los que cuentan las distintas administraciones asuman un papel activo en la articulación y dinamización de la vida comunitaria de los barrios, lo que supone apoyar, integrar y colaborar con organizaciones vecinales y sociales y con pequeñas empresas locales.

Esta búsqueda del interés colectivo pasa por devolver al espacio público todo el potencial que tiene para favorecer la vida social, las redes de apoyo y los nexos de pertenencia. Un espacio público amigable, rico y diverso puede reducir el aislamiento, la soledad o la dependencia de personas vulnerables. En este sentido, igual no hace falta plantear un servicio especializado de ludoteca en un barrio, si existen parques o plazas accesibles donde los menores puedan jugar por su cuenta bajo un sano control vecinal, tal como se ha hecho hasta hace no tanto tiempo. En este caso, todos pueden ganar: la infancia libre que dispone de un lugar cerca de casa donde jugar, las familias que resuelven el cuidado infantil de manera informal, flexible y sin coste alguno, y el barrio que vuelve a tener vida en sus calles.

Las dotaciones pueden ser la plataforma para organizar redes sociales o de ayuda mutua en las que renazca la confianza: un banco de tiempo, por ejemplo, o un sistema de transporte o compras compartidas. Es posible que el mejor medio para dinamizar un espacio sea ceder parte de la gestión o del uso a las asociaciones de un barrio, mientras que, en otros casos, instalar un semillero de empresas o permitir servicios personales de proximidad

Volver a permitir y a propiciar el juego infantil en las calles es una forma activa de fomentar la vida vecinal, de facilitar redes de apoyo y ayuda mutua y de generar seguridad en el barrio.

alrededor de un equipamiento público puede ser la solución a problemas locales.

La respuesta a ciertas demandas de la población no tiene por qué ir irremediablemente asociada a la construcción de nuevas infraestructuras, sino a mejoras en la gestión de las existentes. En tiempos de austeridad, la mejor utilización y la calidad de los servicios públicos es una manera de garantizar su sostenibilidad y su supervivencia.

Innovar en la gestión

El cambio requerido para que los equipamientos representen un papel más activo se traduce en la forma de gestionar estos bienes colectivos, destinar tiempo y ensayar nuevos métodos para coordinar personas, colectivos y administraciones diversas. La tarea que hay que acometer es compleja y todavía resulta muy novedosa, pero hace falta caminar en esa dirección

para dar respuesta a las amplias necesidades sociales de un barrio cuando hay recursos limitados.

Lo más interesante de todo esto es que, lejos de perder, todos podemos ganar en esta búsqueda. Integrar la complejidad en la planificación provocará sencillez en el uso o, dicho a la inversa, la simplificación en la gestión de los recursos colectivos genera vidas complicadas. Así, los conflictos evitados o el tiempo «ahorrado» en la fase inicial de planificación los terminan sufriendo o invirtiendo los destinatarios finales durante el tiempo de uso.

Por ejemplo, la ubicación de un equipamiento escolar en una zona alejada del barrio, debido a que hay suelo vacante y es más sencillo plantearlo allí que dentro de la trama urbana consolidada, exigirá a los menores largos recorridos todos los días y dificultará que puedan hacer ese trayecto por su cuenta, lo que creará dependencia de los adultos y será una nueva carga para las familias. Seguramente, la tramitación de ese proyecto y su construcción se habrá podido desarrollar de forma más rápida que si se hubiese tenido que encajar en el barrio y llegar a acuerdos con el vecindario. Pero, esos escolares y sus familias tendrán que pagar esa «sencilla» decisión todos los días, con su tiempo, su esfuerzo, su energía y, los menores, renunciando a algo tan importante como su autonomía.

La complejidad de las decisiones exige que se escuchen voces diversas, no solo de quienes tienen acceso a los medios de comunicación o tienen plataformas para hacerse oír. La participación es la manera más directa de compartir decisiones y responsabilidades. Mientras que «los clientes» consumen de forma exigente, ajenos a los límites del sistema, «la ciudadanía» comparte información, debate las opciones y se corresponsabiliza en el buen uso y cuidado de los bienes y servicios colectivos.

La búsqueda de la complejidad en la toma de decisiones exige también diluir la férrea compartimentación sectorial de las administraciones. En esta fragmentación ha cabido duplicar servicios y especializar espacios para colectivos concretos. Es cierto que esta especialización administrativa ha permitido ofrecer servicios de calidad, pero perdiendo muchas oportunidades de amplificar su incidencia por la falta de una política integral que saque el máximo provecho a los recursos públicos.

Utilizarlas de forma intensiva no significa hacinar, rebajar o degradar, sino generar nuevas oportunidades con las que todo el mundo salga ganando: auditorios, bibliotecas o canchas de deporte de los colegios que se ponen a disposición del barrio fuera del horario escolar; o, a la inversa, espacios deportivos municipales utilizados por el alumnado de los centros escolares.

Las posibilidades son diversas y deben explorarse. La diversidad caracteriza tanto los sectores en los que intervenir, como las fórmulas de gestión y el resultado de los acuerdos de colaboración. Parece que nos situamos en el campo de la innovación y, por lo tanto, habrá que desarrollar pruebas piloto, evaluar resultados y asumir riesgos para lograr éxitos.

Una reflexión abierta, a modo de conclusión

Los equipamientos son piezas básicas en la cohesión social de los barrios. Como hemos visto, favorecen activamente la igualdad entre mujeres y hombres, porque contribuyen al reparto de las responsabilidades de atención y cuidado que, tradicionalmente, han estado pivotando sobre el trabajo femenino.

En el ámbito urbano, muchas de estas «perlas» han funcionado como piezas aisladas, al olvidarse que cobran sentido si están engarzadas en el espacio público. Los ejemplos analizados muestran las oportunidades perdidas por el divorcio que se ha producido entre los equipamientos y la calle, materializado en los férreos vallados que circundan una gran parte de los equipamientos que se han construido en los últimos años. Por ello, uno de los aspectos fundamentales que se debe perseguir es que estos dos ámbitos públicos vuelvan a dialogar entre sí para reforzar todo lo que se pueden ofrecer mutuamente: vitalidad, prestigio o seguridad, entre muchas otras cosas.

Los equipamientos no pueden quedar reducidos a meros «expendedores» de servicios especializados. Esa labor, aunque importante para sus destinatarios principales, resulta pobre y escasa para el potencial que realmente podrían y deberían asumir en la vida vecinal. Abrir un equipamiento al barrio supone abrir espacios a colectivos o actividades que no entran estrictamente dentro del área de «competencia» de quien los gestiona, pe-

ro que se favorecen activamente, porque contribuyen a fortalecer el tejido asociativo y social de un lugar: salas de reunión o auditorios para organizaciones locales, cafeterías dentro de los equipamientos gestionadas por empresas de inserción social, o actividades culturales o deportivas ofertadas de forma gratuita para personas en riesgo de exclusión.

Frente al recorte indiscriminado de servicios sociales, que solo crea y agranda las desigualdades, se pueden plantear todo un conjunto de alternativas y cambios en la concepción y en la gestión de estos bienes colectivos que pasa por ensayar nuevas fórmulas de gestión intersectorial y de participación y corresponsabilidad social.

La privatización de los servicios públicos rompe todas las posibilidades de integrar políticas públicas de amplio alcance. Con esa fórmula se abandonan todas las posibilidades de que asuman una función social, dado que la cuenta de resultados de la empresa encargada de ofrecer servicios específicos no tiene por qué coincidir con la rentabilidad social que pueden aportar estos bienes colectivos. No se trata solo de cuidar mayores, hacer deporte o ir a la biblioteca como usos aislados, sino de que esas acciones no estén fragmentadas y tengan un sentido social que contribuya a la igualdad, a la cohesión y al bienestar de toda la comunidad.

Referencias bibliográficas

HAYDEN, D. (1981): *The Grand Domestic Revolution: A History of Feminist Designs for American Homes, Neighborhoods, and Cities*. Cambridge: MIT Press.

SPAIN, D. (2001): *How women saved the city*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

VELÁZQUEZ VALORÍA, I. (2006): «Una mirada atrás: mujeres en el urbanismo y en la construcción de la ciudad». En I. VELÁZQUEZ VALORÍA (coord.), *Urbanismo y Género. Una visión necesaria para todos*. Barcelona: Diputación de Barcelona.

Espacio público, género e (in)seguridad

Sara Ortiz Escalante

Col · lectiu Punt 6

El tema de la (in)seguridad de las mujeres es uno de los temas más estudiados desde el urbanismo feminista en las últimas décadas. A pesar de que sea un tema muy trabajado, las ciudades contemporáneas aún tienen entre sus grandes retos el problema de cómo afecta la violencia al derecho a la ciudad de las mujeres —entendido, de acuerdo con la definición de Lefebvre (1971), como la capacidad de apropiarse del entorno urbano y de participar—, ya que son pocas las ciudades que han incorporado la perspectiva de género en sus políticas urbanas, de seguridad y de prevención de la violencia. Con lo cual, la seguridad en las ciudades y el abordaje de la violencia continua enfocándose sobre todo en los crímenes, es decir, en aquello que se define por ley que es violencia y no realmente en los diferentes tipos de violencia que se dan.

En este trabajo pretendo hacer un resumen de cómo se ha abordado desde el urbanismo la violencia de género; revisar qué se entiende por (in)seguridad de las mujeres; presentar las metodologías desarrolladas en las últimas décadas y ejemplificarlas a través de proyectos realizados en varios continentes; y finalizar apuntando cuáles son los retos y las oportunidades presentes y futuras en este ámbito.

¿Cómo se ha abordado la (in)seguridad de las mujeres desde el urbanismo?

Desde los años 60, la investigación sobre prevención del crimen y la delincuencia ha excluido de su análisis la violencia de género, y se ha

centrado en hurtos, robos, vandalismo e incivismo (Wekerle y Whitzman 1995). Las medidas de los gobiernos locales sobre prevención y control del delito, normalmente, provienen del ámbito de la justicia y la criminología, y consisten en estrategias restrictivas, como incrementar la presencia de la policía y el control en el acceso a los espacios públicos. También se han utilizado otras estrategias más interactivas, como incrementar la presencia de personas en el espacio público o atacar las raíces del problema mediante talleres educativos en comunidades más desfavorecidas (Wekerle y Whitzman 1995, Pain y Townshend 2002). Sin embargo, estas intervenciones raramente han contemplado el género, la etnia y el origen.

Un ejemplo de diseño de espacios públicos de los años 70, implementado sobre todo en el mundo anglosajón, fueron los programas de «prevención del crimen a través del diseño del entorno» (CPTED por sus siglas en inglés). Los principales elementos eran: la vigilancia natural, el fomento de la territorialidad, el mantenimiento/limpieza de las zonas públicas, la reducción de las áreas de conflicto, el control del acceso y la promoción de rutas alternativas. Esta estrategia ha sido criticada por hacer frente solo a los delitos y actos criminales perpetrados en los espacios públicos por personas desconocidas, e ignorar, por lo tanto, la mayoría de los delitos contra las mujeres y los análisis centrados en la violencia contra estas (Whitzman 1995, Wekerle y Whitzman 1995). A pesar de ser una estrategia que tiene más de 40 años y de las críticas que se le han hecho, continúa siendo utilizada en diferentes países. Así, recientemente, se ha creado un programa de CPTED en América Latina financiado por el Banco Mundial[1].

En la actualidad, el tema de la (in)seguridad aún persiste. Se continúa abordando la violencia y la (in)seguridad en las ciudades, sobre todo, desde la perspectiva del crimen, de lo que se define por ley que es violencia, sin considerar aquella que no está tipificada como delito. Este enfoque basado en los crímenes es muy limitado, porque se ocupa solamente de aquello que cada país prohíbe o castiga y, además, excluye la percepción de inseguridad o miedo.

En los años 80, en el Reino Unido, se crean los Programas de Ciudades Seguras, orientados hacia la prevención de la violencia mediante la plani-

[1]Disponible en http://www.cpted-region.org/spanish/

ficación y el diseño urbano. Al mismo tiempo, en Francia, los programas de prevención del crimen y la violencia tenían, en cambio, un enfoque de desarrollo social, al dirigirse, sobre todo, a hombres jóvenes como grupo de riesgo de cometer crímenes.

ONU-Habitat, en 1996, creó también un programa de Ciudades Seguras para abordar la seguridad urbana definida como violencia, crimen e inseguridad en pueblos y ciudades. Este programa se basaba en la combinación de los dos enfoques, el británico y el francés, y no incluía la perspectiva de género o a las mujeres. Lo positivo de estos programas es que consideraban que la percepción de miedo a la violencia es tan importante como la violencia en sí misma y que la ciudadanía es experta en la violencia urbana. Además, promovían colaboraciones entre los gobiernos estatales, las municipalidades, los barrios y la ciudadanía para prevenir la violencia, no solo mediante el diseño del entorno, sino también gracias al desarrollo comunitario y la educación (Wekerle y Whitzman 1995). Sin embargo, se centraban únicamente en el espacio público y raramente incluían la perspectiva de género o a las mujeres, a quienes tan solo se tenía en cuenta cuando eran parte del victimario.

¿Qué se entiende por (in)seguridad de las mujeres?

En paralelo, desde el movimiento feminista se aboga por que la planificación del entorno físico vaya acompañada de elementos sociales y económicos de la planificación urbana. A su vez, se analiza también la (in)seguridad de las mujeres en las ciudades y entornos cotidianos diferenciando y complejizando qué se entiende por violencia de género, (in)seguridad o percepción de inseguridad, e ir más allá de lo que se tipifica como crimen y, por lo tanto, de lo marcado por ley.

De acuerdo con la definición de Naciones Unidas, la violencia de género es «todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública como en la vida privada». En esta definición son importantes dos elementos en relación con la (in)seguridad de las mujeres en las ciudades:

por un lado, la consideración de que la privación arbitraria de la libertad, es decir, que las mujeres vean limitado su derecho a la ciudad, de movimiento, etc., es violencia de género; por otro, el reconocimiento de la violencia tanto en el ámbito público como privado.

El trabajo que se ha hecho en relación con la (in)seguridad de las mujeres siempre pretende ir más allá del momento en el que se produce la violencia en sí, y se centra, sobre todo, en la percepción de seguridad y en el miedo, no solo en los casos de violencia que se dan. Como ya se ha comentado, el abordaje androcéntrico de la seguridad que se continúa dando en las ciudades contemporáneas actúa sobre todo sobre lo que se asocia con las actividades criminales, es decir, aquello que cada país tipifica por ley, que prohíbe o castiga. Quedarnos con esta visión de la seguridad invisibiliza la mayor parte de las violencias que se dan en una sociedad. Ya que, por ejemplo, en muchos países, una gran parte de los tipos de violencia de género no están contemplados como crímenes, lo que permite que se sigan perpetuando. También existe violencia institucional, cuyo origen puede hallarse en leyes estatales como, por ejemplo, aquellas que prohíben el aborto o las que violan los derechos sexuales y reproductivos, o bien, en la falta de respuesta institucional y estatal frente a la violencia contra las mujeres, como en el caso de feminicidio en diferentes países de América Latina.

Además, incluir la percepción de seguridad y el miedo que experimentan las mujeres significa ir más allá de las características físicas del espacio público y tener en cuenta los roles sociales en una sociedad que aún discrimina a las mujeres (Kallus y Churchman 2004).

Así, pues, es importante integrar en las políticas de seguridad desde la perspectiva de género qué entendemos por violencia de género y sus tipos y manifestaciones, pero, también, tener en cuenta qué se entiende por seguridad, y cómo se percibe ésta o el miedo. Porque, como dice Anne Michaud (2005), si en una calle donde el 100 % de las personas que viven son mujeres, a una la violan, las consecuencias no recaen solo sobre el 1 %, esa mujer a la que han violado, sino sobre el 100 % de las mujeres, ya que ese hecho aumentará la percepción de inseguridad y el miedo de las mujeres que viven allí, porque sienten que les puede pasar a ellas también.

Además, el miedo y la percepción de inseguridad también están condicionados por la diferencia que existe entre el tipo de violencia que pueden experimentar los hombres y la violencia que sufren las mujeres. Tal como dice Teresa del Valle (2006), el miedo, lo mismo que la seguridad, tiene referentes y significados distintos para hombres y mujeres. El miedo o la percepción de inseguridad de las mujeres está marcada por la violencia ejercida sobre nuestro cuerpo sexuado. Es muy diferente tener miedo a que te asalten o te den una paliza, de tenerlo a ser violada, las consecuencias son diferentes y también la respuesta. Si a un hombre lo asaltan o le pegan en la calle, muy probablemente, lo explicará a su círculo cercano y se atreverá a denunciar lo que ha pasado. En cambio, cuando una mujer es violada, difícilmente lo va a compartir con mucha gente y, según en qué contexto viva, no va a querer denunciar esa violación por miedo a ser revictimizada y culpada. Eso se debe a que, como señala Ana Falú (2009), tanto las violencias que se ejercen en los espacios públicos, como aquellas que tienen lugar de puertas adentro, avasallan los cuerpos de las mujeres. El cuerpo de las mujeres es el territorio que está en juego, para ser ocupado, concebido como mercancía apropiable, percibido como disponible, pero también como categoría política, como lugar para ejercer los derechos y resistir las violencias, el cuerpo como resistencia (Falú 2009).

Incluir en el análisis la percepción de inseguridad también permite tomar conciencia y responder a cómo el miedo limita la libertad de las mujeres, pues la movilidad queda restringida en términos de tiempo (salir menos a ciertas horas del día) y en términos de espacio (evitar ciertas zonas, espacios, etc.), lo que provoca que el sentimiento de pertenencia sea menor y, por lo tanto, se dé menos participación activa de las mujeres.

En el análisis y el abordaje de la violencia de género y la seguridad en las ciudades también es importante romper y continuar cuestionando la división impuesta por la sociedad patriarcal entre lo público y lo privado. Además de ser una dicotomía heredada de este sistema, también está basada en una visión etnocéntrica, «occidental», que tiene muy poco sentido cuando hablamos de lugares con pobreza y vivienda informal, como los asentamientos informales, las favelas, etc. En estos contextos, un concepto como el de «hogar», vinculado a espacio privado separado física y socialmente del espacio público, no existe. Paula Meth (2003), en

el trabajo que hizo en Sudáfrica ya dice que una cosa como «casa segura» no existe en contextos de asentamientos informales. En el caso de violencia de género, no puedes encerrarte en casa cuando vives en una barraca, por ejemplo, ya que son estructuras que carecen en sí de seguridad y de acceso a servicios básicos como el agua o los lavabos, que, muchas veces, son servicios colectivos.

> Claramente las mujeres en estas situaciones tienen menos seguridad para defenderse en contra de la violencia doméstica. No pueden cerrar la puerta, encerrarse dentro de la casa o asegurar las ventanas. Esta mujeres viven en el espacio público, el cual tiene pocos medios de protección y límites variables y complejos (Meth 2003).

¿Qué se ha venido haciendo desde la perspectiva de género?

En los años 70, en Estados Unidos, el movimiento *Take Back the Night* tomó mucha fuerza entre el movimiento de mujeres, para reclamar que las calles también eran de las mujeres durante la noche. Este movimiento se hizo extensivo a otros países y también tuvo influencia en el modo de abordar la (in)seguridad de las mujeres desde la planificación urbana.

Las canadienses, en los años 80, empezaron a trabajar en la seguridad de las mujeres en la ciudad, inspiradas en el movimiento de los años 70 de *Take Back the Night* de las estadounidenses.

La aportación de las académicas feministas en el ámbito de la planificación urbana ha impulsado una reformulación de las agendas urbanísticas, para que la violencia de género se considere un tema central en la planificación física, económica y social (Andrew 1995; Michaud 2005; Smaoun 2000). Desde entonces se han promovido vías alternativas para crear entornos seguros e inclusivos, tales como las auditorias de seguridad de las mujeres, la creación de más espacios de refugio, empoderamiento y libertad reflexiva, y, más recientemente, la incorporación de la perspectiva de género en planes de seguridad a nivel comunitario.

Las diferentes iniciativas reconocen que las mujeres y los hombres, a menudo, tienen diferentes definiciones de la violencia y diferentes formas de abordarla (Kallus y Churchman 2004, Whitzman 2007). Además, tienen como fuente de inspiración los criterios desarrollados por CAFSU, la organización de mujeres canadienses que se organizó en respuesta a un aumento de las violaciones de mujeres en Montréal. Estos criterios son:

- Saber dónde estás y a dónde vas.
- Ver y ser vista.
- Oír y ser oída.
- Escapar y conseguir ayuda.
- Vivir en un entorno limpio y acogedor.
- Actuar colectivamente: centros de mujeres.

Estos criterios también han sido adaptados a los diferentes contextos y, por ejemplo, en el caso de Catalunya, en el trabajo realizado por Col · lectiu Punt 6 para el Instituto de Ciencias Políticas y Sociales de Cataluña, se presentan los elementos necesarios para crear entornos seguros: entornos visibles, vigilados, equipados, señalizados, vitales y con comunidad (Col · lectiu Punt 6 2011).

Metodologías para abordar la (in)seguridad de las mujeres

A continuación se resumen algunas de las metodologías y estrategias adoptadas en las últimas décadas para incrementar la seguridad y la percepción de seguridad de las mujeres.

Auditorías sobre la seguridad de las mujeres

Las auditorías reúnen a mujeres para caminar en el espacio público, normalmente por la noche, evaluar cuál es su percepción de seguridad e

identificar elementos para crear espacios seguros. Previamente a las caminatas, se realizan talleres de empoderamiento para valorar el conocimiento de las mujeres sobre su entorno cotidiano, así como entrevistas, grupos de enfoque o cuestionarios para recoger información. En concreto, los elementos de las Auditorías de Seguridad de las Mujeres incluyen:

- Familiarización de las organizaciones de mujeres y de las mujeres de la comunidad con las políticas urbanas.
- Análisis situacional: mapeo de la infraestructura existente, servicios y equipamientos en sus comunidades.
- Entrevistas con personas clave (proveedoras de servicios).
- Grupos de discusión (con mujeres, hombres, niñas y niños en la comunidad, mujeres con discapacidad, comunidad LGBTQ).
- Entrevistas en profundidad para entender los niveles de marginalidad y accesibilidad.
- Caminatas de reconocimiento de elementos de (in)seguridad. Grupos de 4 a 8 personas que pueden ser de mujeres, niñas, niños, hombres u otros agentes claves de la comunidad, hacen una caminata por un territorio, barrio y comunidad cuestionando, analizando y siguiendo un cuestionario. Este cuestionario se acompaña de fotografías, que irán documentando la caminata. Las caminatas se pueden realizar a diferentes horas del día, durante el día, la noche, el fin de semana, para identificar diferencias en las experiencias. Muchas de las auditorías se realizan por la noche, cuando la percepción de inseguridad aumenta. Las caminatas están orientadas a observar el uso del espacio diferenciado por género, a identificar patrones de uso del espacio, la distribución de mujeres y hombres en diferentes lugares, el tiempo, el estado de las infraestructuras, el mobiliario urbano, etc. Durante las caminatas se hacen entrevistas informales a personas usuarias del espacio acerca de la percepción de seguridad en esa zona.
- Revisión de resultados y desarrollo de una estrategia para abordar los problemas identificados.

Las recomendaciones recogidas pueden alcanzar una variedad de instancias públicas y privadas (por ejemplo, gobiernos municipales y regionales, comunidades de personas propietarias, escuelas), e ir desde mejoras del entorno físico a cambios sociales. El proceso de las auditorias valora las experiencias de las personas participantes, lo que refleja el compromiso de desarrollar políticas públicas a través del conocimiento local. El proceso también visualiza el derecho de las mujeres al uso del espacio urbano: las mujeres obtienen un sentido de propiedad sobre los espacios públicos, incrementan su control sobre el entorno, y expanden su influencia política y social.

Las auditorias pueden ser una herramienta de acción colectiva y de resistencia a los límites sociales y físicos que restringen el acceso de las mujeres al espacio público.

Estas auditorias de seguridad de las mujeres se empezaron a realizar en el contexto canadiense, pero en las últimas décadas se han replicado y adaptado a diferentes contextos en función de las necesidades. Por ejemplo, en la India se están realizando auditorias de seguridad de las mujeres en relación con el acceso a servicios básicos de agua y saneamiento.

Apoyo comunitario, red de equipamientos y espacios de reflexión para la mujeres

Los centros comunitarios y la red de servicios pueden proveer lugares seguros donde las mujeres pueden considerar cómo afrontar la violencia de género. Con apoyo informativo, práctico y emocional, estos servicios ayudan a las mujeres a tomar decisiones sobre su futuro. Además, los centros comunitarios no son exclusivamente recursos de emergencia, sino que son lugares de encuentro donde las mujeres pueden hablar sobre temas de salud, empleo y derechos humanos, entre otros. Los centros comunitarios o la red de servicios estimulan a las mujeres a hablar sobre su (in)seguridad, pero también a organizarse y abogar por cambios en sus comunidades. Estos centros pueden formar a las mujeres en liderazgo y organización comunitaria, además de ayudarlas a conseguir independencia económica.

Seguridad comunitaria desde la perspectiva de género

El concepto de «seguridad comunitaria» fue propuesto como una visión alternativa que reconoce el espectro amplio de la violencia, tanto en la esfera pública como en la privada, y la diversidad de personas que pueden participar en su erradicación.

La seguridad comunitaria hace frente a las limitaciones que impiden la plena participación de las mujeres en la vida urbana. Un modelo de «seguridad comunitaria de género» consta de estadísticas e informes sobre delitos y violencia con datos desagregados por sexo, incluye la perspectiva de género en el desarrollo, la implementación y la evaluación de los programas de prevención de la violencia, ofrece formación sobre violencia de género dirigida a personal técnico y político de la administración pública, incorpora a más mujeres en todos los niveles de decisión, y estudia la construcción de comportamientos y relaciones sociales de género con el fin de visibilizar todos los tipos de violencia de género (Whitzman 2008).

La implementación de estas metodologías se ha realizado en diferentes ciudades del mundo y hay experiencias a nivel internacional y nacional que son referentes de la acumulación de conocimiento y de empoderamiento de las mujeres. Algunos ejemplos son los trabajos realizados por la Red Mujer y Hábitat en América Latina[2]. La Red ha coordinado diferentes programas regionales para abordar la (in)seguridad en la zonas urbanas desde una perspectiva de género. En concreto, algunos de los proyectos más recientes son el Programa Regional «Ciudades sin violencia para las mujeres, ciudades seguras para tod@s», que recibió financiación de UNIFEM (ahora ONU Mujeres) y de la AECID. En este programa han participado Guatemala, El Salvador, Bogotá (Colombia) Lima (Perú), Recife (Brasil), Santiago de Chile y Rosario (Argentina).

La Red Mujeres y Hábitat también ha participado en el Programa Internacional de Ciudades Inclusivas, que recibió dinero del UN Trust Fund to End Violence Against Women y que ha sido implementado por Women in Cities International en 4 ciudades: Dar es Saalam (Tanzania), Delhi (India), Petrozavodsk (Rusia) y Rosario (Argentina). Este ha sido un proyecto internacional de tres años que involucraba a cuatro organizaciones

[2]Véase http://www.redmujer.org.ar/

de cuatro países. Los objetivos de este programa eran: recopilación de datos sobre las experiencias de las mujeres en relación con la violencia, el miedo y la exclusión en las ciudades; sensibilización y movilización de las comunidades para reclamar el derecho de las mujeres a la ciudad; empoderamiento de las mujeres e incremento de la participación de las mujeres en procesos de decisión y transformación; y desarrollo de capacidades con agentes clave (WICI 2012).

En el contexto español Isabela Velázquez ha documentado los diversos grupos e iniciativas que trabajan por incluir una perspectiva de género en el urbanismo (Velázquez Valoría 2011) y, en particular, aquellos proyectos que se han llevado a cabo para crear ciudades más seguras para las mujeres, basados en los criterios de CAFSU. Por ejemplo, el grupo Plazandreok, grupo que se configura como alternativa electoral en las elecciones municipales, forales y autonómicas y que, aprovechando la oportunidad de la campaña electoral, organizó en 1996 un proceso participativo con mujeres de San Sebastián, con el título de Mapa de la Ciudad Prohibida, en el que se definieron los puntos negros de seguridad de la ciudad. En el País Vasco, también Hiria Kolektiboa ha realizado talleres sobre el Mapa de la Ciudad Prohibida. Uno de sus trabajos destacados es el «Mapa de la ciudad prohibida de Basauri», a partir del cual empiezan a trabajar en temas de análisis del urbanismo desde la perspectiva de género[3].

Maria Naredo (2011) también ha elaborado metodologías para el diagnóstico de temas de seguridad desde una perspectiva de género en diferentes comunidades autónomas del país.

Col · lectiu Punt 6, en Catalunya, también ha abordado la seguridad desde su trabajo de incorporación de la perspectiva de género en el urbanismo. La seguridad es una de las categorías de análisis de su trabajo y se han realizado talleres para trabajar los elementos de la ciudad prohibida y deseada, como, por ejemplo, en el barrio del Xup de Manresa. Y, recientemente, ha publicado el trabajo «Constuyendo entornos seguros desde la perspectiva de género» (Col · lectiu Punt 6 2011).

Además del trabajo realizado, tanto a nivel local como internacional, en la última década se ha reforzado la red internacional que trabaja por

[3]Disponible en http://www.hiriakolektiboa.org

ciudades seguras para las mujeres. Promovida por la organización Mujeres y Ciudades, basada en Montréal, y en coordinación con otras organizaciones de mujeres y con organismos internacionales, como ONU-Habitat y ONU Mujeres (anteriormente UNIFEM), desde 2002 se han realizado tres conferencias internacionales. La primera fue en Montréal en 2002, y en ella participaron 27 países y 55 ciudades; la segunda fue en Bogotá en 2004; y la tercera en 2010 en Delhi, en la que participaron 45 países y 81 ciudades. Gracias a estas conferencias se ha podido visibilizar el trabajo que se está haciendo desde lo local a lo global para construir ciudades seguras para las mujeres. También han servido como espacios de debate, de reflexión sobre lo conseguido, de identificación de los retos a afrontar, así como espacios de compromiso institucional en los que organizaciones locales y organismos internacionales se han posicionado respecto al tema.

Todo el conocimiento acumulado en las últimas décadas ha llevado a definir elementos que conforman ciudades seguras para las mujeres. Las ciudades seguras serán aquellas que garanticen el derecho a la vida digna, al respeto, a la independencia, a la libertad y a las elecciones.

En 2008, UN-Habitat, WICI y otras organizaciones definían seguridad de las mujeres como estrategias, prácticas y políticas públicas que tienen como objetivo reducir la violencia de género. Incluyendo el miedo o la percepción de inseguridad de las mujeres. Seguridad de las mujeres se refiere a:

- Espacios seguros: El espacio no es neutro. Hay espacios que causan miedo y eso limita el movimiento y su uso por parte de las mujeres, lo que es una forma de exclusión social. Por lo tanto, el diseño del espacio puede contribuir a incrementar la sensación de seguridad y a reducir la posibilidad de violencia en un lugar determinado.

- Salir de la pobreza: Acceso al agua, existencia y seguridad de baños comunitarios en asentamientos informales, diseño de las calles desde la perspectiva de género, parkings, centros comerciales y transporte público seguro.

- Seguridad e independencia económica: Son elementos clave para poder combatir la violencia de género. El empoderamiento económico

de las mujeres reduce su vulnerabilidad enfrente la violencia, ya que tener ingresos propios reduce la dependencia respecto de los hombres y aumenta el poder de decisión de las mujeres.

- Autoestima: Las mujeres tienen el derecho a valorarse a sí mismas, empoderarse, ser respetadas, ser independientes, ser queridas y ser consideradas en equidad como miembros de la sociedad.

- Estrategias y políticas públicas de prevención de la violencia, que permitan la participación plena de mujeres y niñas en su comunidad. La prevención requiere alianzas entre organizaciones comunitarias y gobiernos locales, que tengan en cuenta la diversidad de las mujeres y niñas en los procesos participativos que promueven.

- Comunidades más seguras y sanas para todas y todos.

Retos y Oportunidades de Futuro

A pesar de los avances y del trabajo acumulado, en la agenda feminista aún existen retos y oportunidades de futuro para transformar las ciudades y convertirlas en espacios inclusivos y seguros para todos y todas. A continuación se presentan algunos de estos retos y oportunidades.

Romper con el dualismo público-privado

A pesar de que el feminismo insta a hacer frente a la violencia de género desde la planificación urbana, la división constante de la esfera pública y la privada ha sido un obstáculo para responder a la violencia de género desde este ámbito. Esta separación excluye del ámbito de la planificación aquella violencia que tiene lugar en la esfera privada (Sweet y Ortiz Escalante 2010).

La mayor parte de la literatura académica orientada hacia las políticas públicas sobre la violencia y el miedo se ha centrado en el espacio público y el entorno físico y ha desviado su mirada de la vida cotidiana de las mujeres en los espacios privados. Esta focalización sobre la esfera pública ha contribuido al mito de que el espacio privado del hogar es seguro (Stanko

1988). Cabe señalar que, en diferentes contextos y culturas —e incluso para diferentes individuos—, el espacio público y privado se entiende de manera diferente. Los espacios privados pueden ser liberadores para algunas personas, y aterradores y peligrosos para otras (Whitzman 2007). Las teorías políticas y sociales, además de acentuar la separación de lo público y lo privado, han devaluado la esfera privada (Yeoh y Huang 1998), con lo que se han perpetuado la exclusión y la marginalización de las mujeres en la esfera pública. Además, las actividades políticas y económicas de la esfera pública a nivel local, regional y estatal han estado tradicionalmente asociadas a la producción y al trabajo remunerado, y a los hombres. La esfera privada, definida como el ámbito de reproducción, fue, y aún continúa, asociada con las relaciones y las actividades personales y familiares, el trabajo informal o no remunerado y las mujeres. A pesar de que en las últimas décadas un elevado número de mujeres ha entrado en el mercado de trabajo remunerado, este dualismo continúa perpetuando la dominación y la discriminación y, a su vez, ha limitado la posibilidad de conseguir la equidad de género (Staeheli y Clarke 1995). Queremos argumentar que desde la planificación urbana se deben redefinir los límites que separan la esfera pública y la privada. Este cambio conceptual es un prerrequisito necesario para incluir la perspectiva de género en el urbanismo y crear ciudades seguras para las mujeres. La planificación urbana debe empezar reconociendo la diversidad de espacios donde puede darse violencia: público, privado, semi-privado y comunitario (Pain 2001).

Visibilizar todos los tipos de violencia de género

La investigación y la forma de abordar la violencia de género se han centrado, sobre todo, en la violencia doméstica, especialmente la violencia física y, cuando se ha estudiado en el espacio público, la atención se ha puesto en la violencia sexual. En cambio, hay muchos tipos de violencia de género que continúan siendo invisibilizados, como son la violencia institucional o la violencia simbólica.

Es necesario documentar y visibilizar los diferentes tipos de violencia de género que existen e incluir su prevención en la planificación urbana:

violencia de pareja, familiar, comunitaria, institucional, simbólica, y en todas sus formas: física, emocional, económica, ambiental y sexual.

Visibilizar la diversidad de mujeres e incorporar el abordaje de la seguridad de las mujeres desde la perspectiva de la interseccionalidad

Las recetas y análisis que se han definido desde los países desarrollados no incluyen siempre la diversidad de mujeres que habitan nuestras ciudades. En el mundo global en el que vivimos, las respuestas a la seguridad deben visibilizar las mujeres que se encuentran en «los márgenes», mujeres migradas con situaciones irregulares o difíciles, mujeres de color, mujeres pobres, mujeres con discapacidad en contextos de pobreza, lesbianas, transgéneros y transexuales, etc. (Ortiz Escalante y Sweet 2012). Esto requiere publicar, difundir el trabajo que se está haciendo en países en desarrollo, más allá del mundo anglosajón, que es donde más visibilidad se le ha dado al tema.

Desde la literatura y la práctica feministas ya se está señalando que las mujeres migradas y mujeres de color se enfrentan a más desafíos en relación con la violencia de género, debido a barreras lingüísticas y culturales, al estatus migratorio o a la falta de redes sociales (Ortiz Escalante y Sweet 2012). Por supuesto, destacar la importancia de la etnia y el estatus legal no es algo nuevo. Los estudios realizados con mujeres latinas sobrevivientes de la violencia de género en los Estados Unidos revelan la incertidumbre sobre si los programas responden a sus necesidades (Santiago y Morash 1995). Para que existan comunidades diversas más seguras, la planificación urbana debería ir más allá de simplemente ofrecer «servicios multiculturales» para las sobrevivientes de violencia. Las estrategias deben responder a la violencia de género utilizada como herramienta de racismo y opresión económica en diferentes sociedades y crear formas más efectivas de romper con estas opresiones. Las mujeres inmigrantes de color sufren abuso tanto por su identidad como mujeres, como por su identidad como personas de color. Así, pues, las estrategias empleadas para abordar la violencia de género deben tener en cuenta las historias particulares de

las mujeres y las dinámicas complejas de la violencia, condicionadas por el estatus migratorio y la etnia.

En un trabajo reciente con Elizabeth L. Sweet analizamos la seguridad de las mujeres migradas (Ortiz Escalante y Sweet 2012). Las niñas y mujeres migrantes tienen riesgo de sufrir violencia de género en todas las etapas del proceso migratorio: en casa, cuando son contratadas, en el desplazamiento y en el trabajo. Abordar los riesgos a los que se exponen las mujeres migradas e incluirlos en las estrategias de seguridad permitirá crear entornos más seguros para la diversidad de mujeres. Así mismo, será importante hacer este análisis con otros grupos de mujeres, como mujeres con discapacidad, mujeres sin hogar, etc.

Transversalizar la perspectiva de género en las políticas de seguridad:

Tal como señala Caroline Moser (2010), la transversalización de la perspectiva de género en las políticas públicas continúa siendo criticada por su falta de efectividad. Moser argumenta que, en realidad, no se ha llevado a la práctica esa transversalización sino que se ha quedado en la teoría. Pero es necesario incluir la perspectiva de género en la práctica e implementación de las políticas de seguridad, y, para ello, es imprescindible incluir a los hombres en el debate y que se comprometan a luchar contra de la violencia de género.

Moser también plantea que la transversalización de la perspectiva de género no solo es necesaria para eliminar la violencia contra las mujeres, sino todo tipo de violencia, ya que la violencia entre hombres también está basada en el género (Moser 2010). Es necesario construir alianzas que visibilicen la diversidad de masculinidades, promuevan otros modelos masculinos corresponsables y rechacen la violencia.

Ampliar el análisis más allá de los aspectos físicos y de diseño

Además del análisis de los aspectos más físicos, la seguridad de las mujeres pasa por otras estrategias vinculadas a la autonomía y la independencia económica, a la participación activa en la comunidad, entre otras.

Se ha de cuestionar la perpetuación de sistemas de abordaje de la seguridad, como el CPTED que no contemplan aspectos sociales, culturales o económicos, sino meramente físicos. Es necesario visibilizar estrategias que lleven a la independencia y empoderamiento económico de las mujeres, elemento indispensable para erradicar la violencia contra las mujeres (Sweet y Ortiz Escalante 2010).

Reforzar el abordaje y el compromiso institucional a diferentes escalas: comunitaria, local, estatal, nacional e internacional

Es esencial que se tomen como punto de partida los conocimientos de la base, de la comunidad y se tenga en cuenta el saber de las mujeres sobre su entorno cotidiano, que sean consideradas expertas, participantes activas y transformadoras. Se deben promover cambios desde abajo, que partan de la experiencia y el conocimiento local, de la vivencia.

Evaluación

Es imprescindible seguir evaluando y creando sistemas de evaluación que permitan mejorar las estrategias que abordan la seguridad de las mujeres. Estas evaluaciones deben ser participativas, incluir indicadores cualitativos más allá de los cuantitativos y realizarse desde el inicio del proyecto y durante todas sus fases: diseño, diagnosis, planificación, evaluación.

En resumen, se ha avanzado mucho en las últimas décadas en cuanto a documentar y diagnosticar el problema de (in)seguridad de las mujeres en las ciudades. Pero aún queda mucho trabajo por hacer para conseguir que las ciudades sean inclusivas y lugares en donde las mujeres ejerzan su derecho a la ciudad, libres, autónomas, independientes. Pero también, tal como Ana Falú plantea cuando cita a Tamar Pitch, para que las ciudades sean lugares donde podamos ejercer la capacidad de correr riesgos, como un atributo que hace más seguras a las mujeres: «Las mujeres no necesitan la esterilización del terreno urbano, sino más recursos sociales, económicos y culturales para atravesar dicho entorno con confianza» (Falú 2009).

Referencias bibliográficas

ANDREW, C. (1995): «Getting women's issues on the municipal agenda: violence against women», *Gender in Urban Research, Urban Affairs Annual Review*, vol. 42, p. 99-118.

COL · LECTIU PUNT 6 (2011): «Construyendo entornos seguros desde la perspectiva de género». En M. FREIXANET (coord.), «*No surtis sola». Espais públics segurs amb perspectiva de gènere*. Barcelona: Institut de Ciències Polítiques i Socials, Universitat Autònoma de Barcelona.

DEL VALLE, T. (2006): «Seguridad y convivencia: Hacia nuevas formas de transitar y de habitar». En I. VELÁZQUEZ (coord.), *Urbanismo y género. Una visión necesaria para todos*. Barcelona: Diputación de Barcelona.

FALÚ, A. (2009): «Violencia y discriminaciones en las ciudades». En A. FALÚ (ed.), *Mujeres en la Ciudad. De Violencias y Derechos*. Santiago de Chile: Red Mujer y Hábitat de América Latina y Ediciones Sur.

KALLUS, R. y CHURCHMAN, A. (2004): «Women's Struggle for Urban Safety. The Canadian Experience and its Applicability to the Israeli Context», *Planning Theory and Practice*, vol. 5, n.º 2, p. 197-215.

LEFEBVRE, H. (1971): *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Península.

METH, P. (2003): «Rethinking the "domus" in domestic violence: homelessness, space and domestic violence in South Africa», *Geoforum*, vol. 34, p. 317-327.

MICHAUD, A. (2005): «Safety and Coexistence: A gendered flow in urban space». En I. VELÁZQUEZ VALORÍA (coord.), *Urbanismo y género. Una visión necesaria para todos*. Barcelona: Diputación de Barcelona.

MOSER, C. (2010): «Safety, Gender Mainstreaming and Gender-based Programmes». En A. Falú (ed.), *Women in the City: On Violence and Rights*. Santiago de Chile: Ediciones SUR.

NAREDO, M. (2011): «Metodologías para la detección de problemas de seguridad con enfoque de género». En M. FREIXANET (coord.), «*No surtis sola». Espais públics segurs amb perspectiva de gènere*, Barcelona: Institut de Ciències Polítiques i Socials, Universitat Autònoma de Barcelona.

ORTIZ ESCALANTE, S. y SWEET, E. L. (2012): «Migrant women's safety: framing, policies and practices». En C. WHITZMAN *et alii* (eds.), *Building Inclusive Cities: Women's safety and the right to the city*. Londres: Earsthcan.

PAIN, R. (2001): «Gender, Race, Age and Fear in the City», *Urban Studies*, vol. 28, p. 899-913.

PAIN, R. y TOWNSHEND, T. (2002): «A safer city centre for all? Senses of "community safety" in Newcastle upon Tyne», *Geoforum*, vol. 33, n.º 1, p. 105-119.

SANTIAGO, A. M. y MORASH, M. (1995): «Strategies for serving Latina battered women». En K. B. MIRANNE y A. H. YOUNG (eds.), *Gendering the city: women, boundaries, and visions of urban life*. Boston: Rowman and Littlefield.

SMAOUN, S. (2000): «Violence against women in urban areas: an analysis of the problem from a gender perspective», *Urban Management Program, Working papers*, n.º 17.

STAEHELI, L. A. y CLARKE, S. E. (1995): «Gender, Place, and Citizenship». En K. B. MIRANNE y A. H. YOUNG (eds.), *Gendering the city: women, boundaries, and visions of urban life*. Boston: Rowman and Littlefield.

STANKO, E. A. (1988): «Fear of crime and the myth of the safe home». En K. YELLÖ y M. BOGRAD (eds.), *Feminist Perspectives on Wife Abuse*. Newbury Park: Sage.

SWEET, E. L. y ORTIZ ESCALANTE, S. (2010): «Planning responds to gender violence: evidence from Spain, Mexico and the United States», *Journal of Urban Studies*, vol. 47, n.º 10, p. 2129-2147.

VELÁZQUEZ VALORÍA, I (2011). «Recorrido histórico: aportaciones del feminismo a la construcción de la ciudad segura deseada». En M. FREIXANET (coord.), «*No surtis sola». Espais públics segurs amb perspectiva de gènere*. Barcelona: Institut de Ciències Polítiques i Socials, Universitat Autònoma de Barcelona.

WEKERLE, G. R. y WHITZMAN, C. (1995): *Safe cities: Guidelines for planning, design, and management*. Nueva York: Van Nostrand Reinhold.

WHITZMAN, C. (1995): «What Do You Want To Do? Pave Parks? The planner's role in preventing violence». En M. EICHLER (ed.), *Change of Plans: Toward a non-Sexist Sustainable City*. Toronto: Garamond Press.

——— (2007): «Stuck at the front door: gender, fear of crime and the challenge of creating safer space», *Environment and Planning*, vol. 39, p. 2715-2732.

——— (2008): *The Handbook Of Community Safety, Gender And Violence Prevention*. Londres: James & James.

YEOH, B. S. A. y HUANG, S. (1998): «Negotiating Public Space: Strategies and Styles of Migrant Female Domestic Workers in Singapore», *Urban Studies*, vol. 35, p. 583-602.

Espacio urbano: movilidad, usos del tiempo y control

Josep Maria Montaner Martorell

UPC-ETS Arquitectura Barcelona

Vamos a hablar de urbanismo y de espacio urbano[1] y, tal como escribió la filósofa malagueña María Zambrano, «organizar la vida en la ciudad es hacer política», «la ciudad, primera forma de vida democrática, es el medio de visibilidad del hombre y la mujer, en donde aparecen en su condición de ser humano» (Zambrano 1988). Y esta organización se da, esencialmente, en el tiempo y en el espacio.

Premisas

La premisa de partida es que se debe insistir en cómo la política y la ciudad han sido, históricamente, dominadas por el género masculino. Por lo tanto, está aún pendiente el diseño del urbanismo por parte del género femenino, tanto en el papel de técnicas y políticas como en el de habitantes y vecinas que participan.

En este sentido y en la segunda mitad del pasado siglo XX, Jane Jacobs fue un emblema de la defensa de la vida de los barrios y de la teorización de un urbanismo real planificado desde la base, oponiéndose al urbanismo totalitario de vías rápidas y grandes operaciones inmobiliarias dictado en Nueva York por Robert Moses.

[1] Este texto parte, esencialmente, de: Montaner y Muxí (2011a y b).

Tradicionalmente, el urbanismo ha sido pensado por los hombres y solo para los hombres. Se trata de un urbanismo sin multiplicidad de protagonistas, anclado en concepciones duales y antagónicas. Y la movilidad de las ciudades, pensadas desde una tecnología siempre masculinizada, ha sido dedicada exclusivamente a un hombre en plena forma física, que tiene un trabajo remunerado, que vive en una casa donde otra persona le resuelve las cuestiones cotidianas y que circula avasallando en su vehículo privado con aire acondicionado. La ciudad moderna ha sido ideada según el patrón machista de *El modulor* de Le Corbusier: un hombre modelo, musculoso, de mediana edad y de 1,82 m de altura. Sin embargo, este urbanismo (y este hombre dominante) olvidan que dicha persona en algún momento de su vida también fue un niño y que llegará el día en que sea un anciano, posiblemente con dificultades físicas y con dependencia.

La movilidad tiene que ver con el espacio público y con la esfera pública de las personas. Por lo tanto, hemos de partir de la diferenciación entre lo público y lo privado y, para ello, la referencia imprescindible es el libro *La condición humana* de Hanna Arendt (1993).

Tanto desde el pensamiento como desde la acción, se comprueba cómo el feminismo comporta una visión del mundo que parte del valor esencial otorgado a la «experiencia personal»; una experiencia personal que tiene que ver con los sentimientos y también con la certeza, proclamada en los años setenta, de que «lo personal es lo político».

Todo esto, y el hecho de poner énfasis en las relaciones entre las personas, ha quedado expresado en los muy diversos trabajos de autoras feministas. En el contexto europeo, la aportación del movimiento feminista italiano, especialmente a partir de los años setenta, ha sido crucial. Fue en las ciudades del norte de Italia, a partir del año 1985, en donde, siguiendo la experiencia de las mujeres, se empezó a estudiar la relación entre los usos del tiempo y la política urbana, y autoras como Laura Balbo o Sandra Bonfiglioli anunciaron que «son las mujeres las que cambian el tiempo».

Tal como ha demostrado María Milagros Rivera Garreta en *Nombrar el mundo en femenino* (1994), la mujer tiene una especial capacidad para «nombrar la realidad», es decir, una gran capacidad para «hacer suyas las relaciones sociales». Por ello, la intervención de las mujeres es cla-

ve, imprescindible, en los procesos de participación, caracterizados por su complejidad.

Características de la ciudad global

El modelo de ciudad hoy dominante es la ciudad global, basada en el excesivo consumo de energía, organizada en función de las autopistas, inmersa en la cultura del petróleo, por las que se circula a una velocidad que impide ver al otro y la realidad concreta. La ciudad global también podríamos denominarla ciudad tardo-capitalista, ya que es un derivado de la formulación de la zonificación funcional de la ciudad, promovida por la *Carta de Atenas*[2], que encaja con el ideal de ciudad sin azar, basada en el individualismo, la segregación y el consumo, y que continúa con la fragmentación de las partes.

En el urbanismo tardo-racionalista, las autopistas han sustituido la calle como estructura vertebradora de la metrópolis. Autopistas y vías rápidas se han conformado en contra del espacio público tradicional de la calle y se han convertido en la negación de la esencia del mismo. Ya en el principio de la civilización del automóvil, Henry Ford, quien había inventado la cadena de montaje y la producción en serie para hacer miles de coches iguales, promovía al mismo tiempo la construcción de barrios residenciales, fuera de las ciudades, accesibles solo con los vehículos privados que se hacían en su fábrica. A partir de los años cincuenta, la entronización de la civilización del automóvil comportó la configuración de los territorios a partir de las autopistas, el espacio genuino para el automóvil y la velocidad, y de los suburbios.

El predominio de las autopistas y vías rápidas comporta una forma de vida específica, basada en el aislamiento dentro de la burbuja del automóvil, que hace todo rápidamente accesible. Se miden el tiempo y el espacio en función de los desplazamientos en vehículo privado y se percibe un mundo real que, a través de la ventana horizontal y en movimiento del parabrisas, se convierte en una ficción lejana, en una especie de programa

[2]La *Carta de Atenas* fue el resultado del CIAM (Congreso Internacional de Arquitectura Moderna) del año 1933 y fue publicada por Le Corbusier en el año 1943.

de televisión. Se ha creado un mundo pensado para ser servido eficazmente desde las entradas y salidas de las autopistas, se ha conformado lo urbano exclusivamente desde su vampirización, desde su uso, desde su accesibilidad a través de puentes, túneles y nudos. Un mundo en el que el espacio público se empobrece y queda reducido a una función, la de circular.

La ciudad real, ahora invisible desde la velocidad y posición elevada del automóvil, ya no es un lugar para el compromiso y la cultura crítica. Tal como explicó Lewis Mumford, el suburbanita que ha abandonado la ciudad no se compromete ni con la vida comunitaria del suburbio en el que vive, ni con las asociaciones civiles, políticas o profesionales de la ciudad, a la que va a trabajar (Mumford 1979). A medida que aumentan los sistemas de seguridad (blindaje, cinturones, cojines de seguridad, aire acondicionado, etc.), se incrementa el aislamiento en el coche y aumentan la vulnerabilidad y debilidad del peatón y el ciclista frente al automóvil. El tráfico se convierte en la organización simbólica de la ciudad y el automóvil es su célula básica, conformadora de una forma de ser individualista y competitiva, violenta e insolidaria[3].

Otro elemento característico y distorsionador son los centros comerciales, espacios que requieren tener acceso a vehículo privado para llegar a ellos y disponer de tiempo exclusivo, ya que no se puede utilizar el tiempo entre actividades para realizar compras: los centros comerciales se encuentran lejos de los lugares en los que discurre nuestra vida cotidiana. Al desperdicio del tiempo se suma la compra compulsiva que provocan estos entornos. Por lo tanto, lo que se suponía un ahorro de dinero no lo es, ya que se compra de más y se gasta el tiempo de manera exclusiva. Además, el tipo de relación social que se establece en este «no lugar» es contrario a las redes, es una relación simplemente comercial, sin ningún compromiso ni reconocimiento mutuo, en la que tanto los clientes como el personal de atención al público se sumergen en un estado de alienación.

De la misma manera que la autopista metropolitana intenta sustituir el papel vertebrador de la calle urbana, el *shopping center* intenta reemplazar el espacio público de la plaza, el mercado, la galería o la calle comercial llena de pequeñas tiendas (Muxí 2009). Cuando lo consigue, porque la

[3]Sobre las autopistas véase McShane (1994).

gente ha abandonado la ciudad, las conquistas sociales conseguidas en el espacio público vuelven a restringirse bajo las normas, la vigilancia y los policías de seguridad de los centros comerciales cerrados. Se sustituye el espacio público y se privatiza, con lo que dejan de existir espacios para los paseos o las reuniones cotidianas. La gradual sustitución de las pequeñas tiendas y los mercados populares por *shoppings* impide que las capas modestas, los inmigrantes y los grupos nómadas se integren en la sociedad mediante el proceso tradicional del pequeño comercio y los lugares de artesanía. Solo queda la posibilidad del trabajo precario, dependiente de las grandes cadenas comerciales y las franquicias. Con esto se consuma un cambio de modelo y de cultura. Por esto es tan importante prever en las plantas bajas la existencia de espacios pequeños para tiendas y negocios que refuercen la economía del barrio. Evitaríamos, así, resultados nefastos como los centros comerciales únicos, que empobrecen y desertifican, tal como sucede en muchos de los PAU de Madrid.

Movilidad sostenible

La movilidad sostenible e igualitaria está estrechamente relacionada con la proximidad, la complejidad urbana y los sistemas de transporte público.

Los equipamientos públicos se han de entrelazar con los recorridos de cada día. Si se colocan en los límites de las áreas urbanizadas no generarán calles con vida y seguridad, y aún será peor si estas calles tampoco están en relación con la red comercial. Tal como ha escrito el Col · lectiu Punt 6, es imprescindible que los recorridos urbanos sean útiles, es decir, una red con muchas posibilidades de itinerarios y con diferentes actividades en su trazado (Muxí *et alii* 2011).

Con la distribución territorial derivada del *zonning* y de las áreas monofuncionales se pierde una de las máximas ventajas de la mezcla y la proximidad: conseguir que los recorridos representen tiempo útil. En la medida en que en los distintos itinerarios cotidianos encontremos la manera de satisfacer las necesidades diarias, podremos utilizar el tiempo eficientemente. Todo lo contrario de lo que sucede cuando cada recorrido es exclusivo para una función.

Por lo tanto, es clave proyectar la ciudad y sus barrios con mezcla de funciones y con un diversificado sistema de transporte público.

Para coordinar una movilidad sostenible e igualitaria se han de tener en cuenta los distintos ritmos y modos de desplazamiento, que podemos resumir en cinco: los desplazamientos rápidos, en los itinerarios hacia el trabajo, la escuela o actividades con horario establecido como la visita al médico; itinerarios dentro de la lógica del consumo, cuando se va de compras, se miran escaparates, se entra en las tiendas y se llevan paquetes; los itinerarios de ocio y paseo, sin prisa, y a veces sin un destino concreto, por el espacio público; los itinerarios lentos y distraídos de los turistas, que se desplazan tanteantes y expectantes con una mirada curiosa y sorprendida por el entorno; y los desplazamientos en los que predominan los pasos lentos de niños y niñas, incluyendo los desplazamientos de personas mayores y con dificultades, en silla de ruedas o con visión reducida, y también los que pasean un perro y caminan a su ritmo sincopado.

Al planificar la movilidad en toda la ciudad, la clave consiste en segregar el tráfico rápido, que atraviesa los barrios con prisa, del tráfico lento de la vida del barrio, de carga y descarga. Esta separación es clave y no se puede permitir, hoy, que el tráfico rápido y pesado interfiera en la vida de los barrios. Véase, en este sentido, la propuesta de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona para racionalizar el tráfico rápido y potenciar manzanas peatonales (Rueda *et alii* 2012).

Usos del tiempo

Por lo tanto, la movilidad sostenible, la igualdad de género y los usos libres del tiempo están estrechamente relacionados y confluyen en la necesidad de una ciudad densa y articulada, en la que predomine la proximidad y la mezcla de usos. El derecho al uso libre del tiempo en la ciudad implica, esencialmente, seis características: accesibilidad a los servicios públicos; proyecto de espacios públicos integrados; bancos de tiempo en los barrios; acuerdos sobre movilidad sostenible; políticas de horarios de apertura de los comercios; y adecuación de los horarios escolares.

Para entender la complejidad de los movimientos diarios es clave el esquema de los movimientos cotidianos de las personas. Si tomamos los

itinerarios de un hombre con trabajo remunerado que no asume tareas domésticas, estos serán lineales y simples y le queda tiempo para actividades propias. Si es una mujer con trabajo productivo sin hijos a su cargo y con responsabilidad en las compras y en la casa, le queda muy poco de tiempo para actividades propias. Pero, si es una mujer con trabajo productivo y con hijos a su cargo y actividades de soporte a la vida familiar, el recorrido es poligonal y ya no le queda tiempo para sus actividades propias, es decir de ocio y aficiones.

También constituye una magnífica síntesis de las actividades diarias el esquema de itinerarios de mujeres proyectado por las jóvenes arquitectas de la ONG Equal Saree para sus proyectos de equipamientos y Centros de Recursos para Mujeres en el distrito de Okhla, en Delhi, India.

Para potenciar esta nueva cultura de una ciudad amigable y con igualdad de géneros, es importante promover todo tipo de itinerarios: de los niños y niñas cuando van y vuelven del colegio, itinerarios por el barrio mientras se departe sobre la memoria de los lugares, etc. Fomentar esta cultura de los recorridos por la ciudad —los *Jane Jacobs Walks*, las acciones de grupos como *Stalker*, los itinerarios relacionados con acciones artísticas, creativas o reivindicativas— es muy positivo, ya que enfatizan el uso del espacio público por parte de las personas y recuperan la memoria y las experiencias narrativas, por lo que aportan sentido.

Está demostrado que, si se vive en una ciudad compacta con comercios de proximidad, una compra sencilla de diversos productos puede llevar unos 15 minutos. En cambio, si se vive en una ciudad dispersa o en un suburbio, la misma compra puede llevar una hora y media.

En el sentido de entender la ciudad desde los usos del tiempo, es clave pensar cada espacio público y equipamiento en los distintos momentos del día: los distintos usos y usuarios de los espacios públicos según las horas, el uso de las escuelas e institutos en horas no lectivas y fines de semana para actividades deportivas y formativas para toda la gente del barrio, etc.

Un ejemplo emblemático para favorecer una movilidad sostenible, ahorro de tiempo e igualdad de género, se produce cuando existen horarios flexibles de entrada al trabajo, lo que hace posible que se pueda acompañar a los hijos al colegio y llegar al trabajo. Además, los horarios escalonados permiten evitar colapsos en el tráfico y en el transporte público.

Transporte público

Para una movilidad sostenible e igualitaria es clave la eficacia de la red de transporte público, pero con ella se siguen produciendo desigualdades. Generalmente, los itinerarios, horarios, y frecuencias priman los viajes a los lugares de trabajo, con lo que se favorece más a los hombres, que hacen recorridos unidireccionales, que a las mujeres, que intercalan en sus itinerarios de trabajo otras actividades: llevar a los niños, hacer compras o atender a familiares. Por lo tanto, se tiende a favorecer más los sistemas de transporte público que utilizan los hombres con prisa, que otros transportes, como los autobuses, que son más lentos y que utilizan las mujeres o los jubilados, quienes, además, no tienen vehículo privado. Además, en una realidad cada vez más metropolitana y regional, la clave de la calidad del transporte público y los usos del tiempo radica en una buena red de trenes interurbanos. Efectivamente, en las grandes aglomeraciones urbanas y regiones metropolitanas, el problema del transporte público es más complejo en la interconexión entre ciudades que dentro de los centros urbanos.

El transporte público, combinado con unos horarios laborales flexibles, tiene un gran papel en la conciliación entre la vida personal, laboral y familiar. Por ejemplo, ya hace años que en la ciudad de Estrasburgo, que tiene una buena red de tranvías y *park and rides*, se aplica una política de transporte público y horarios para que sea factible, si se desea, poder ir a comer y descansar al mediodía a casa. En cualquier caso, se trata de dar facilidades para que se pueda elegir entre horario partido u horario intensivo.

La movilidad sostenible puede ser fomentada y enriquecida por las aportaciones de las TIC. Por ejemplo, una buena información en las paradas sobre los horarios, tiempos de espera e incidencias, consultable desde los teléfonos móviles y otros dispositivos, es una herramienta para ahorrar tiempo.

Hallamos un grave signo de desigualdad en el acoso verbal y físico, en las insinuaciones, apretujones y vejaciones que sufren las mujeres en los metros de algunas grandes ciudades en las que sigue predominando una cultura machista. Para intentar paliar estas agresiones diarias, algunas

grandes ciudades, como Tokio, México D.F. y Delhi, han establecido en los extremos de cada tren vagones exclusivos para mujeres.

Por último, para planificar el transporte público se ha de tener en cuenta que las personas que se mueven no son un grupo homogéneo, sino personas con capacidades físicas, mentales y culturales diversas.

Espacio público

Las cualidades de la movilidad sostenible e igualitaria se desarrollan en relación con el espacio público. Un espacio público pensado para la equidad de género, para las necesidades de mujeres y hombres, favorece la autonomía y la socialización de las personas. Para que se perciban como algo propio, las calles han de tener aceras suficientemente anchas y los parques han de tener bancos. Los espacios públicos tienen sentido cuando son lugares de paso peatonal, respetados por el tráfico y con comercios en las plantas bajas. La iluminación pensada para las personas, y no solo para los automóviles, es clave para que sean lugares seguros de noche. Se ha de evitar el diseño de muros, fronteras, desniveles y todo tipo de elemento que cree zonas no visibles e inseguras.

En relación con el espacio público, una cuestión clave, desde el punto de vista del género, es la posibilidad de utilizar lavabos públicos, necesidad que afecta mucho más a las mujeres, a los niños y a los ancianos. Este es un derecho clave que hay que defender y para el que plantear todo tipo de alternativas. Se debería poder acceder fácilmente a los lavabos de los edificios públicos, pero, hoy, la obsesión por la seguridad, con sus escenografías de control, lo impide gravemente. Así, se produce la paradoja de que los edificios públicos, en vez de vincular e incluir, excluyen y expulsan. De hecho, los lavabos de los bares se reglamentaron en el periodo franquista como un servicio para el uso de cualquier persona, no solo de los clientes. Esto hoy se ha perdido y domina solo el derecho de admisión. Si no hay edificios públicos accesibles en los espacios públicos, se deben crear aseos públicos, preferentemente de acceso gratuito.

La mujer creadora en el espacio público

Para que la presencia de la mujer en el espacio público sea activa, creativa y propositiva, y que no esté presente solo en las imágenes de los anuncios comerciales, ha sido trascendental el cambio aportado por el activismo feminista, especialmente manifiesto en el campo del arte contemporáneo; un activismo artístico que arranca en los años sesenta, con las acciones de Yoko Ono dentro de *Fluxus* y de Atsuko Tanaka en el grupo *Gutai* en Japón, y se desarrolla en diversas generaciones en las experiencias hápticas de Lygia Clark, las acciones corporales de Ana Mendieta, las fotografías de Cindy Sherman o las acciones con los nuevos medios de comunicación de Marta Minujín. A este objetivo de reivindicar el lugar de las mujeres artistas en museos y galerías han dedicado una parte de su accionismo las norteamericanas Guerrilla Girls desde principios de los años ochenta.

Sin embargo, no ha sido fácil conquistar presencia en el espacio público, ya que muchas de estas obras han entrado solo en el espacio de la galería y, en menor medida, en el del museo. En esto han sido pioneras Adrian Piper, filósofa y activista; Barbara Kruger, con sus *collages* conceptuales a modo de anuncio; Jenny Holzer, con su obra conceptual de instalaciones electrónicas; y Alicia Ramis, con sus acciones reivindicativas que ponen a las personas en relación. Han sido artistas que han conseguido convertir el propio cuerpo femenino en espacio público.

En definitiva, esta diversidad de experiencias artísticas ha comportado que la teoría feminista se haya puesto en práctica en el espacio público, la galería y el museo. Además, es el activismo feminista el que potencia una mayor intervención de los otros, de los distintos, de quienes no participan normalmente, y favorece una participación auténtica, la recuperación de la memoria metropolitana y la creación de narrativas.

Propuestas

Planteamos, por último, una cautela y dos propuestas de avance del feminismo contemporáneo.

Hemos de ser sensibles, en primer lugar, a lo que Gayatri Spivak, una de las grandes especialistas en el fenómeno del otro, del subalterno, que se concreta en la mujer migrante, plantea desde una posición crítica, problematizadora y deconstructiva. Spivak (2009) ha entendido al subalterno, esencialmente, como la mujer en la sociedad postcolonial, y ha llamado la atención en su ensayo crucial, *¿Pueden hablar los subalternos?* (1985, 2009), sobre la gran dificultad para que el otro, la mujer marginada y explotada, pueda hablar y, en el caso de que consiguiera hablar, sea escuchada y sea entendida. Ello implica que hemos de ser muy cuidadosos en no otorgarnos la representación del otro, en no hacer, como denuncia Spivak, de ventrílocuos. Se han de potenciar las condiciones para que el otro y la otra puedan hablar por sí mismos. En este sentido, los hombres podemos y debemos apoyar al máximo la reivindicación de igualdad de géneros, pero esa es una tarea que la mujer ha asumido y que no se puede suplantar.

Como propuesta, uno de los mayores retos de la cultura feminista consiste en despojar al mundo de la tecnología de su exclusivismo masculino. La tecnología ha sido una fuente clave del poder masculino, un rasgo definitorio de la masculinidad, y su papel ha sido fundamental para consolidar la división sexual del trabajo. También las tecnologías de la información y la comunicación están, generalmente, en manos de los hombres (Wajcman 2006). Es, pues, una asignatura pendiente que las mujeres reivindiquen y se apropien del mundo de la tecnología.

Por último, uno de los grandes retos del feminismo contemporáneo radicaría en enfatizar una nueva relación con la naturaleza, con los seres vivos, con la vida. En la línea del ecofeminismo, este podría ser el paso más importante en la coyuntura actual de graves problemas ecológicos y extensión de los conflictos armados. Según Inés Sánchez de Madariaga (2008), la ciudad más cercana a la ciudad sostenible es la defendida desde la perspectiva de género. La profesora y ensayista Rosi Braidotti propone una nueva relación positiva y viva con la naturaleza, desde la ética de

una subjetividad nómada, y la mujer es la portadora de esta experiencia de simbiosis con la vida, con la naturaleza y con los seres vivos, incluidos animales y plantas. En el feminismo de Braidotti, en sintonía con el pensamiento postestructuralista de Gilles Deleuze y Félix Guattari y con los argumentos de Vandana Shira y María Mies, se defiende la sintonía con la vida en todos los aspectos, con la naturaleza y los animales: «Los animales también se venden como mercancías exóticas y constituyen el tercero de los mayores comercios ilegales del mundo actual, después de las drogas y las armas, pero antes que el de las mujeres», ha escrito en su libro *Transposiciones. Sobre la ética nómada* (2009).

Sería un gran logro que el feminismo contemporáneo, además de conseguir unas ciudades más amigables y humanas, más atentas a las diferencias, consiguiera feminizar y humanizar el mundo de la tecnología y la ciencia y pusiera un especial énfasis en la defensa del medio ambiente y en el pacifismo. No en vano, un texto pionero del ecologismo fue el de Rachel Carson, *La primavera silenciosa* (1962), en el que avisaba sobre el creciente peligro de contaminación por productos químicos. La arquitecta Lina Bo Bardi, por su parte, fue pionera en alertar con su libro *Contribuiçao Propedeutica ao Ensino da Teoria da Arquitetura*, de 1957, sobre los problemas ecológicos, al mismo tiempo que iniciaba una visión antropológica de la arquitectura. El pensamiento y la acción feministas siguen sumando aún más sentido en la búsqueda de una nueva tecnología inclusiva y no exclusivamente masculina, así como en la defensa de la vida y de la diversidad.

Referencias bibliográficas

ARENDT, H. (1993): *La condición humana*. Barcelona, Buenos Aires, Ciudad de México: Paidós.

BRAIDOTTI, R. (2009): *Transposiciones. Sobre la ética nómada*. Barcelona: Gedisa editorial.

MCSHANE, C. (1994): *Down the asphalt path. The Automobile and the American City*. Nueva York: Columbia University Press.

MONTANER, J. M. y MUXÍ, Z. (2011a): *Arquitectura y política. Ensayos para mundos alternativos*. Barcelona: Gustavo Gili.

——— (2011b): *Usos del temps i la ciutat*. Barcelona: Diputació de Barcelona, Ajuntament de Barcelona.

MUMFORD, Lewis (1979): *La ciudad en la historia*. Tomo II. Buenos Aires: Ediciones Infinito.

MUXÍ, Z. (2009): *La arquitectura de la ciudad global*. Buenos Aires: Nobuko.

MUXÍ, Z. *et alii* (2011): «¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?», *Feminismos,* n.º 17, p. 105-129.

RIVERA GARRETAS, M.ª M. (1994): *Nombrar el mundo en femenino*. Barcelona: Icaria editorial.

RUEDA, S. *et alii* (2012): *El urbanismo ecológico. Su aplicación en el diseño de un ecobarrio en Figueras*. Barcelona: Agencia de Ecología Urbana de Barcelona.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2008): *Esquinas inteligentes. La Ciudad y el urbanismo modernos*. Madrid: Alianza Editorial.

SPIVAK, G. C. (2009): *¿Pueden hablar los subalternos?* Barcelona: MACBA.

WAJCMAN, J. (2006): *El tecnofeminismo*. Madrid: Ediciones Cátedra, Universitat de València, Instituto de la Mujer.

ZAMBRANO, M. (1988): *Persona y Democracia: Una historia sacrificial*. Barcelona: Anthropos.

COMUNICACIONES

Accesibilidad universal en el urbanismo.

«La planificación urbanística y los entornos urbanos diseñados para todos y todas»

M.ª de la Cruz Blanco Velasco

Arquitecta
Experta en Accesibilidad Universal y Diseño para todos/as

«La no accesibilidad de los entornos, productos y servicios constituye, sin duda, una forma sutil pero muy eficaz de discriminación», según la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Desde sus orígenes el ser humano ha luchado por adaptar el medio natural a sus necesidades, por transformar el entorno y hacerlo «amigable», de modo que las características que la naturaleza urbanizada ha ido adoptando han sido decididas por él. Entonces, ¿por qué seguimos debatiendo si las ciudades que habitamos son o no accesibles si las hemos diseñado nosotros y nosotras? Quizás, una de las claves para responder sea que, al considerarnos creadores de nuestra propia realidad, no somos capaces de asumir la mejora de la misma, pues nos vemos limitados por nuestras inseguridades urbanas.

La accesibilidad universal se presenta como el gran reto social del siglo XXI, un reto dirigido a la sociedad y a los agentes implicados en la construcción de la misma y, en particular, un pulso a todo lo que rodea el diseño de la ciudad, el diseño del envoltorio urbano que sirve de base a la vida en general. Por lo tanto, es misión de todas las personas el contribuir a facilitarnos la vida y poder así acceder a todos los servicios, a todos los

productos y a todos los lugares en condiciones de comodidad, seguridad y autonomía, tal y como promulga la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad. Y será esta ley la que dé una definición objetiva de accesibilidad universal:

> Es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de «diseño para todos» y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.

El concepto de «ajustes razonables» es importante por cuanto ocupan los espacios intersticiales que la normativa en vigor ha dejado en las soluciones de diseño urbano, y que nos lleva a que, en función de si un entorno reúne o no condiciones de accesibilidad, un mismo derecho reconocido podrá ejercitarse o no por una persona, dependiendo de si esta presenta o no una discapacidad. Sin duda, es el concepto perfecto usado en todos los ámbitos técnicos para obviar el cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad, ya que, amparándose en ellos, es posible incumplir los parámetros especificados en las distintas normativas en materia de accesibilidad y, con ello, no llevar a cabo, ni tan siquiera, medidas mínimas para garantizar mejoras en la calidad de vida de las personas en general.

El diseño para todos y todas, desde el punto de vista de los usuarios y usuarias, supone que el diseñador o diseñadora ha tenido en cuenta sus características personales y ha creado un producto que se adapta a sus necesidades, que es utilizable por él o ella y las personas que lo o la rodean, use o no ayudas técnicas para desarrollar el proceso que se pretenda llevar a cabo. Es el diseño que tiene en cuenta la diversidad humana, la inclusión social y la igualdad. Este acercamiento holístico e innovador constituye un reto creativo y ético para los/las responsables de la planificación, el diseño, la gestión y la administración, así como para la clase política.

> El concepto de accesibilidad va ligado al movimiento a favor del modelo de «Vida independiente» que defiende una participación más activa de estas personas en la comunidad sobre unas bases nuevas: como ciudadanos titulares de derechos; sujetos activos que ejercen el derecho a tomar decisiones sobre su propia existencia y no meros pacientes o beneficiarios de decisiones ajenas; como personas que tienen especiales dificultades para satisfacer unas necesidades que son normales, más que personas especiales con necesidades diferentes al resto de sus ciudadanos; y como ciudadanos que para atender esas necesidades demandan apoyos personales, pero también modificaciones en los entornos erradicando aquellos obstáculos que les impiden su plena participación[1].

La diversidad humana ha aumentado en cuanto a la edad, la cultura y la capacidad. Actualmente, superamos más enfermedades y lesiones y, por lo tanto, convivimos con más discapacidades. Cuando hablamos de personas con discapacidad, hablamos de diversidad funcional o de personas con capacidades diversas y no solo nos referimos a aquellas con movilidad reducida (PMR), sino a las que presentan discapacidades cognitivas, intelectuales, auditivas, visuales, etc. Asimismo, existen situaciones que discapacitan temporalmente, tales como empujar un carrito de bebé, una caída que implica llevar muletas, padecer una depresión o atravesar una situación de elevado estrés, que lleva a dejar de prestar atención a todo aquello que nos rodea.

En relación con ello, Susang Sontag (1978) se acerca a la enfermedad estableciendo conexiones con lo que históricamente supuso la tuberculosis y lo que supone el cáncer hoy, y aporta la siguiente definición:

> La enfermedad es el lado nocturno de la vida, una ciudadanía más cara. A todos, al nacer, nos otorgan una doble ciudadanía, la del reino de los sanos y la del reino de los enfermos. Y aunque preferimos usar el pasaporte bueno, tarde o temprano

[1] Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

> cada uno de nosotros se ve obligado a identificarse, al menos por un tiempo, como ciudadano de aquel otro lugar.

No podemos olvidar que la discapacidad implica una pérdida de capacidades o una alteración de las mismas en su interacción con el entorno. Este fenómeno en la edad infantil y juvenil puede producirse con mayor o menor intensidad o no producirse en absoluto, pero en las edades cercanas a los 65 años es inevitable. Es entonces cuando se produce un proceso de deterioro y madurez y, a partir de ese momento, el medio puede ser muy hostil si se no ha pensado en nosotros como seres humanos.

La realidad es que la población española envejece, lo que es un dato objetivo e implica ser conscientes de que el número de personas mayores está creciendo, y seguirá creciendo, con lo cual abordar la accesibilidad de nuestras ciudades no es sino abordar nuestro futuro tratando de humanizar el suelo que pisamos. Para ello desde Europa se está tratando de dar un enfoque real a la vida de los mayores y ya es frecuente oír hablar de envejecimiento activo, que, como su nombre indica, implica movimiento y compromiso, que a veces no llega a entenderse y, en la mayor parte de los casos, suele provocar cierta decepción, porque las personas destinatarias no usan las instalaciones «supuestamente» diseñadas para ellas.

Y es que, tal y como decíamos en el caso de los planes de accesibilidad, no son los equipos técnicos los que tienen que inventar qué es lo mejor para determinadas discapacidades o situaciones discapacitantes, son las propias personas afectadas o futuras usuarias las que deben solicitar lo que necesitan, con sus términos, a su manera, y los técnicos traducir dichas peticiones y transformarlas en posibles propuestas de solución.

Pero este gran reto social no es reciente, lleva establecido, legislativamente, desde 1982, año en que se promulgó la Ley 13/1982, de 7 de noviembre, de integración social de los minusválidos, que se puso en crisis en las jornadas celebradas en Madrid en junio de 2002 con el título «La eliminación de barreras arquitectónicas y urbanísticas», organizadas por la Fundación Dragados y la Asociación de Periodistas Europeos, de gran repercusión, en las que ya, hace diez años, se dudaba de la precisión y eficacia del sistema nacional legislativo en materia de accesibilidad universal.

La accesibilidad, que marca un índice real de la calidad de vida de la ciudadanía, ha tenido diferente expresión en las legislaciones autonómicas, las prescripciones de estas leyes han tenido ámbitos de aplicación diferentes, ya que no se han considerado los mismos aspectos. Podrían darse numerosos ejemplos de cómo los requisitos mínimos exigidos para las viviendas adaptadas con movilidad reducida son diferentes en cada una de las comunidades autónomas. Sin olvidar que estas diferencias se trasladan también a las ordenanzas municipales en España.

Los esfuerzos por aunar los criterios variables y dispersos establecidos por las comunidades han sido intensos y parece ser que, por fin, han dado sus frutos, al menos normativamente hablando, y muestra de ello es la recientemente entrada en vigor de la Orden del Ministerio de Vivienda VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, con la que se unificarán todos los decretos y reglamentos autonómicos que hasta ahora presentaban notables diferencias y carecían de criterios comunes entre distintas regiones del país. De este modo, se normaliza el proceso, y esto, sumado a la modificación del Código Técnico de la Edificación, supondrá el cambio normativo que dará el impulso definitivo al cumplimiento de los principios inspiradores de la Ley de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal.

Pero las preguntas que instantáneamente surgen son las siguientes: ¿son, a partir de este momento, nuestras ciudades más accesibles? ¿Ha cambiado realmente el panorama nacional tras este gran esfuerzo? Ante tales cuestiones las respuestas son inmediatas, seguimos prácticamente en la misma situación, amparada, entre otras cuestiones, por la situación de crisis económica en la que nos encontramos inmersos. Pero, sin duda, el gran problema que genera este vacío en el cumplimiento no es el contenido de la legislación en sí, ni el de los manuales de recomendaciones, sino el régimen sancionador en vigor.

Tales supervisión y control se regulan desde la Comunidad Autónoma andaluza, en virtud del Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Anda-

lucía, y se ejerce, a través de las consejerías y delegaciones provinciales implicadas, mediante el cumplimiento de las fichas justificativas de accesibilidad y, de manera específica, a través de las oficinas de accesibilidad, que también funcionan a nivel de administración local. El personal técnico municipal supervisa la concesión de licencias según lo establecido en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía y en el Reglamento de Disciplina Urbanística, en colaboración con los colegios profesionales.

Pese a este esfuerzo legal, parece un hecho constatado que la normativa vigente aún no se ha aplicado en muchos de los edificios existentes, ni siquiera en los de uso público, aunque es obligatorio, y ni siquiera en los de nueva construcción, ni en los espacios públicos urbanizados se ha visto plasmado. Como muestra podemos exponer el caso de Málaga y su puerto, con la reciente intervención de Muelleuno y el Palmeral de las Sorpresas[2].

Imagen de las obras de construcción de la urbanización del Muelleuno de Málaga
Fuente: Elaboración propia, 2011

Para planificar el desarrollo accesible de nuestras ciudades debemos tener en cuenta, en primer lugar, el diseño del espacio público, y en el ámbito de aplicación de la Orden VIV 561/2010 se contemplan tanto los espacios públicos urbanizados como los elementos que los componen, se

[2]En la fotografía se puede advertir que, dado que el proyecto no se ha concebido bajo criterios de accesibilidad universal, se están construyendo unos escalones que no cumplen bajo ningún concepto con la normativa y que producirán caídas y dificultades extra para las personas con discapacidad, por lo que habrá que hacer, con posterioridad, obras de adaptación de la escalera y rampa a la normativa de accesibilidad.

aplican a las áreas de uso peatonal, áreas de estancia, elementos urbanos e itinerarios peatonales comprendidos en espacios públicos peatonales.

Destacamos los itinerarios peatonales accesibles[3], que se caracterizan por una serie de particularidades definidas en la Orden Ministerial, en el Decreto 293/2009 de la Comunidad Autónoma andaluza y en las ordenanzas municipales, tales como ser continuos y alineados a fachada o elementos horizontales-guía, estar libres de obstáculos en una anchura igual a 1,80 metros[4] que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas, y una altura de 2,20 metros, disponer de una iluminación mínima de 20 luxes, contemplar una correcta señalización y comunicación, carecer de escalones aislados y resaltes, usar pavimentos «accesibles» según el artículo 11, incorporar pendientes máximas transversal y longitudinal de 2 y 6 %, y resolver desniveles según las especificaciones de los artículos 14-17 de esta Orden. Y es aquí donde se establecen las dos tipologías de viario: plataformas únicas de uso mixto con preferencia peatonal y vías con separación vehicular y peatonal.

Los itinerarios peatonales pueden clasificarse, sin atenernos a ninguna normativa, en accesibles, practicables y no accesibles; la explicación deriva del grado de accesibilidad que hayamos conseguido en el proceso de elaboración del objeto o servicio y del alto porcentaje de usabilidad que el mismo presente para la población en general. En la actualidad, la condición de practicable en el viario urbano y resto de espacios públicos sigue siendo bastante compleja.

Cuando hablamos de itinerarios, de accesibilidad y de medio es imprescindible conocer cómo el usuario construye sus propios itinerarios ambientales y el modo en que las personas se orientan y recorren los espacios, descritos en el sistema Wayfinding, que definió Kevin Lynch (1960). Ya que

[3]Definición de itinerarios peatonales accesibles formulada en el RD 505/2007: «Son aquellos que garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas. Siempre que exista más de un itinerario posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que todos no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas». El resto de requisitos se pueden consultar en el texto legal.

[4]Según la Orden VIV 561/2010: «excepcionalmente esta anchura será no inferior a 1,50 m. en zonas urbanas consolidadas, en situaciones previstas en normativas autonómicas y en estrechamientos puntuales».

las personas, en el proceso de orientación espacial, usan recursos básicos como los canales de percepción auditiva, visual, y háptica para los casos perceptivos y, por tanto, si cualquiera de estos canales se ve afectado, la recogida de información podrá verse alterada y modificará la fabricación de los «esquemas de ruta», término para denominar la interacción de las personas con el medio espacial y que consta de «una secuencia lineal con tres componentes, ubicación o punto de partida, "destino" o punto de llegada y "camino" que sería el espacio entre el punto de partida y de destino» (García Moreno 2011).

Si profundizamos en el análisis de casos concretos podemos resaltar varios, de los que destacamos dos totalmente opuestos:

1. El Palmeral de las Sorpresas y Muelleuno de Málaga.

2. Intervención en el Barrio de San Basilio de Córdoba, «Accart21, la inclinación urbana».

En el primero de los casos, tal como observamos en las imágenes que se adjuntan, se trata de un proyecto de reciente construcción, en el que se han obviado muchos de los criterios más básicos de la accesibilidad universal. Tanto es así que muchas de las personas con las discapacidades más comunes encontrarán serias dificultadas para deambular por este gran espacio público tan atractivo y de gran calidad arquitectónica y urbanística, que ha supuesto una gran apertura de la ciudad al mar y un centro de ocio al aire libre de carácter internacional para multitud de visitantes. Sin duda, una de las grandes intervenciones arquitectónicas y de ordenación de borde urbano llevadas a cabo en Europa en los últimos años.

Pero sus carencias en materia de accesibilidad se deben a: la existencia de una iluminación inadecuada, que en la mayoría de los casos produce deslumbramientos para personas con discapacidad visual; la incorrecta o inexistente señalización de las escaleras, que también presentan en muchos casos disminución en la altura de los peldaños; la errónea colocación de las barandillas; los pavimentos con recogidas de aguas que pueden producir caídas, tanto de personas con discapacidad visual como de personas despistadas o con alguna otra carencia; los encaminamientos confusos y poco duraderos, como los de los aseos, sutiles, ya que se han hecho mediante

un sistema de iluminación en el pavimento. Así mismo, uso del vidrio en antepechos de barandillas sin señalizar, lo que implica posibles choques y confusión.

Del mismo modo, también se destaca la presencia de diversos desniveles en el Palmeral de las Sorpresas, con los que se ignora que los usuarios y usuarias de sillas de ruedas necesitan un plano inclinado para poder atravesarlos y aparecen solo en puntos muy concretos y alejados.

Imágenes del Muelleuno de Málaga
Fuente: Elaboración propia

Realmente, y tras este análisis, lo que sorprende es que una obra tan reciente incumpla algunos de los criterios más básicos de accesibilidad en muchos de sus elementos y recorridos. ¿Acaso no puede considerarse ese

gran paseo urbanizado en el puerto como un itinerario peatonal accesible? Entonces, si la normativa ha llegado a su culmen y parece ser que la unificación es un éxito, ¿por qué las construcciones más recientes siguen llenas de «barreras de todo tipo», ya sean físicas o sensoriales o de la comunicación? La respuesta no está aquí escrita, hay que buscarla en los agentes implicados en el proceso y en la llamada «Cadena de la Accesibilidad», así como en el año en que se aprueba el proyecto y el marco normativo en el que se inscribe.

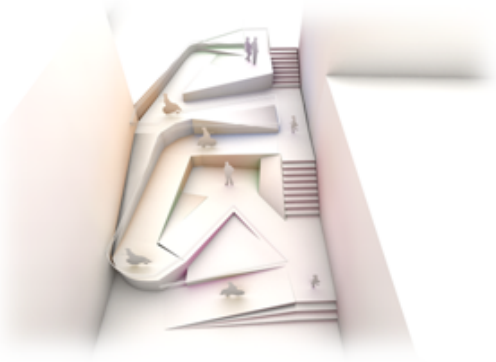
Pero este no es un caso aislado, ya que en Andalucía podemos remitirnos a situaciones de no accesibilidad en grandes intervenciones urbanas recientes en cascos históricos, tales como la construcción del Mercado de la Encarnación y la rehabilitación de la plaza del mismo nombre en Sevilla o la de la Plaza Mayor de Jaén, junto a la Catedral, obras en las que existen multitud de escaleras con ausencia de bandas señalizadoras y de cualquier tipo de indicación que facilite el acceso para todas las personas. En el caso de Jaén, además, hay una ausencia de barandillas en peldaños con disminución de tabica, no hay sombras y el mobiliario es inadecuado.

En todos los casos, independientemente de que el proyecto técnico haya sido supervisado por la oficina de accesibilidad o el órgano competente de la administración y visado por un colegio profesional, el equipo técnico es responsable de su contenido y de su aplicación a través de la dirección de obra, así como las empresas constructoras, encargadas de materializar todas esas órdenes que han de formularse para evitar este tipo de situaciones, que, aunque solventables, conllevan un gasto extra *a posteriori*. Pero, dicho todo esto, es sabido que la lucha con las constructoras para que se cumplan estos «detalles de accesibilidad» no suele dar frutos, lo que desespera al equipo técnico y obliga en muchos casos a renunciar a los principios fundamentales.

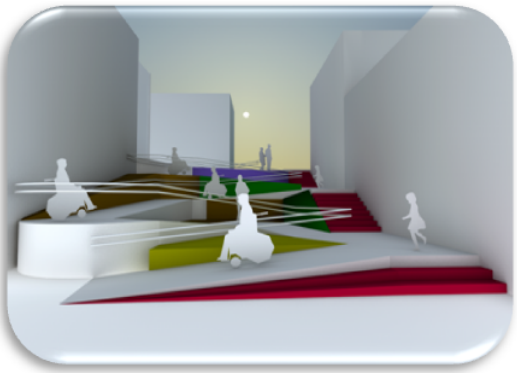
En el segundo caso, nos aproximamos a una intervención en el Barrio de San Basilio en el Casco histórico de Córdoba. En ella podemos destacar la intención de comunicación de un barrio pseudo-aislado por la inexistencia de rampas para descender una cota de 3,50 metros, altura a la que se encuentra el barrio con respecto a la ciudad. Se trata de un barrio de población envejecida, y la inexistencia de rampas o ascensores impide que

la vecindad y los turistas que frecuentan esta zona de patios cordobeses puedan ser autónomos en sus desplazamientos.

La intervención llevada a cabo en el año 2011 consiste en la eliminación de la escalera existente, que incumplía todos los criterios de accesibilidad, para sustituirla por un pequeño espacio público que incorpora una combinación de distintos tramos de rampa con tramos de escalera, a los que se añaden zonas de descanso intersticiales que aumentan los descansillos de las rampas y permiten tanto apearse, en el caso de cruce de sillas de ruedas o carritos de bebé, como pararse a descansar, acompañados por unos parterres iluminados con distinta tonalidad en la noche y compuestos por especies vegetales olorosas, que pueden tocarse, tanto si se trata de personas con movilidad reducida, de peques, o de personas con discapacidad visual, etc., a través de los orificios del metacrilato transparente que actúa como antepecho.



Se ha diseñado el espacio de bajada/subida universal con la idea de reducir el cansancio psicológico que las rampas de estas dimensiones pueden producir, ya que se ha tratado de que, a medida que nos aproximamos al elemento, estemos más cercanos a nuestro objetivo de llegada.



Intervención de mejora de la accesibilidad en el Barrio de San Basilio del Casco Histórico de Córdoba. Estado previo, imágenes de proyecto y estado reformado
Fuente: Elaboración propia

Plan Parcial. Planeamiento de desarrollo, en el que se ve la ordenación de las calles, la denominación de las manzanas y clasificación de usos
Fuente: Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía

El problema a veces surge por un reduccionismo exagerado, y con esto hacemos alusión a estar siempre debatiendo sobre entornos urbanos consolidados y de dimensiones reducidas, cuando el verdadero origen del problema de la no accesibilidad de la ciudad surge en el propio proceso de planificación urbanística. Tanto es así que donde debería ejercerse un control más estricto es en los órganos encargados de la supervisión y control de los instrumentos de planeamiento urbanístico a nivel autonómico. Esto es así porque, si un plan parcial, en el caso de la Comunidad Autónoma de Andalucía, no ha tenido en cuenta el ancho libre de los acerados de dimensiones mayores o iguales a 1,80 metros o con estrechamientos pun-

tuales de 1,50 metros de anchura, difícilmente, el día de mañana, podremos aumentar su dimensión, debido a que la sección del viario es determinante en el diseño de un plan parcial: no es posible modificar las alineaciones de las fachadas una vez que se ha llevado a cabo la urbanización, porque supondría modificar los parámetros urbanísticos de edificabilidad y ocupación e implicaría un cambio estructural en el propio plan, lo que exigiría un nuevo procedimiento urbanístico, quizás, imposible de ejecutar por la incompatibilidad con la obra construida y de una cuantía económica demasiado elevada para el tiempo de crisis económica en el que nos encontramos.

Por esto, los órganos de supervisión y control deberán ser profundos conocedores de la legislación específica en materia de accesibilidad universal, para lo que deben aprovechar lo dictaminado en el artículo 134 «Acciones formativas y de sensibilización» del Reglamento.

Si no se ponen en práctica estos criterios de diseño desde el origen del planeamiento, difícilmente conseguiremos, *a posteriori*, poner en práctica lo expuesto, debido a que no se trata de adaptar las ciudades recién construidas, se trata de construirlas adaptadas, es decir, bajo criterios de accesibilidad universal. Ello implica que por parte de las autonomías será necesario que las propias oficinas de urbanismo provinciales reflejen en sus informes de evaluación de planes generales, planeamiento de desarrollo, catálogos y ordenanzas municipales de edificación y urbanización, las deficiencias que en materia de accesibilidad se contemplen.

Todo esto implica una responsabilidad por parte de los agentes urbanísticos encargados de la gestión y el control del proceso de planeamiento. Sin duda alguna, no eximimos con esto al personal técnico redactor de planeamiento urbanístico, dado que debe cumplir toda la normativa en vigor y la de accesibilidad es tan importante como el resto, pero sí que es cierto que ante la ausencia de un régimen sancionador más estricto será necesario atender a una serie de recomendaciones que recuerden que la ciudad es para todos y todas.

Pero llegados a este punto es preciso plantearse la existencia y eficacia de los conocidos como planes municipales de accesibilidad. Al estudiarlos, encontramos un dato relevante, y es que estos ignoran el planeamiento urbanístico del municipio, y ni siquiera se introducen en el estudio y

planteamiento de las ordenanzas municipales, lo que conlleva una descoordinación e incluso situaciones de contrariedad y oposición de términos que, en teoría, buscan mejorar y reglar la calidad de vida de la ciudadanía. Por tanto, no hacen sino sumar más datos que, aunque tienen un objetivo beneficioso, serán de difícil aplicación, por cuanto el hecho de no refundir datos conllevará una confusión que hará menos creíble el proceso. Todo ello unido a los criterios, en ocasiones demasiado restrictivos, en los que se basa la normativa y que la hacen inoperante, lo que lleva así mismo a una falta de credibilidad.

El hecho de partir durante años de una legislación preexistente confusa y contradictoria que pone en cuestión sus propios criterios cambiantes, y que actualmente aún está en vigor, resta credibilidad y no es fácil para los que deban cumplirla y para los que han de exigir su cumplimiento, por lo que acaban por ignorarla. La normativa a la que nos referimos en el caso de Andalucía es:

A nivel estatal, en materia de edificación, el Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad. Esta modificación del CTE DB SU y SI, en lo que respecta a la accesibilidad de los espacios públicos, se legisló por primera vez mediante el Real Decreto 505/2007 sobre accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones, que se desarrollaría en la Orden Ministerial VIV 561/2010.

A nivel autonómico, el Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.

A nivel local, ordenanzas municipales diversas y no registradas.

Por otra parte, y teniendo en cuenta que nos encontramos en una época en la que los recortes económicos y la palabra crisis imperan, no puede negarse el coste económico que representa la publicación de criterios más generosos de espacio en sectores como el edificio residencial. Es innegable que la adaptación necesaria para proporcionar accesibilidad a los edificios o a los espacios urbanos que no la tienen, porque no fue considerada desde los presupuestos iniciales del proyecto, conlleva un gasto importante.

Además, en muchas ocasiones, con la adaptación posterior no se consiguen sino resultados mediocres.

En viviendas en las que, debido al precio del suelo, el coste por metro cuadrado útil es alto, se tiende a la reducción hasta el límite de la superficie que no se considera habitable, como los vestíbulos, pasillos, escaleras de uso general, espacios higiénico-sanitarios o de circulacion de las mismas viviendas, sin tener en cuenta que esos espacios son fundamentales para las personas con diversidad funcional.

Lo grave es que el límite mínimo para tales espacios, que normalmente se fija en la legislación, se adopta sin considerar el uso que de él hace una parte importante de la población.

Mujer, discapacidad y urbanismo

La lucha por la igualdad de oportunidades no entiende de diferencias, entiende de capacidades y similitudes, de aspectos positivos y valorables y, sobretodo, de comprensión hacia la persona en detrimento del medio, como agente que provoca esa negación de derechos que ampara la propia Carta Magna.

En Andalucía, seguimos desarrollando medidas comprendidas en el Plan de acción integral para las mujeres con discapacidad en Andalucía 2008-2013, para así dar respuesta a los objetivos generales del Plan, tales como «fomentar en las mujeres con discapacidad procesos de desarrollo de mayores grados de autonomía económica y personal, y eliminar los obstáculos que les impiden una participación social activa», así como «promover las condiciones que posibiliten a las mujeres con discapacidad el disfrute de sus derechos fundamentales de ciudadanía en igualdad de condiciones».

Pero, sin duda, la más reciente conquista para las mujeres con discapacidad, no exenta de dificultades, ha sido la aprobación de la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, que entró en vigor en nuestro país en 2006. Esta Convención incluye referencias directas a las niñas y mujeres con discapacidad en su Preámbulo.

Aunque, a día de hoy, los procesos de participación ciudadana no acaban de alcanzar el deseado objetivo con el que se plantearon, por lo que,

entre otras cosas, no se refleja la verdadera opinión de la ciudadanía en la planificación urbanística, como en el ejemplo que nos ocupa. De este modo, el género sigue siendo una tarea pendiente, también en los planes municipales de accesibilidad, que aún no han contemplado en sus encuestas la opinión de las asociaciones y los colectivos relacionados con la discapacidad y vinculados al género.

Ortega y Gasset, decía (2005: 537):

> La urbe es ante todo, esto: plazuela, ágora lugar para la conversación, la disputa, la elocuencia, la política. En rigor, la urbe clásica no debía tener casas, sino solo fachadas que son necesarias para cerrar una plaza, escena artifical. Que el animal político actúa sobre el espacio agrícola.

Y todos estos espacios deben responder a las necesidades de la ciudadanía, independientemente de sus características físicas y de su modo de relacionarse con el medio. El medio, en multitud de casos, discapacita, y un mismo espacio, debido a su diseño y a la sensibilidad del mismo, puede resultar ergonómico, agradable y fácil de usar o bien procústeo y rechazable por la incomodidad del mismo.

No siempre hablamos de datos objetivos, pero es cierto que el uso que de la urbe hacen las personas es diferente por muchos motivos, y uno de ellos es la condición femenina y masculina, pero reducirnos a este único parámetro supondría empobrecer el estudio. Tal y como planteaba Weaver en 1932, existen multitud de variables que definen la complejidad organizada: otro de los parámetros que deben ser tenidos en cuenta es que la persona en cuestión pueda tener una deficiencia que se transforme en discapacidad si el entorno no es accesible, por lo que este factor combinado con el género nos lleva a definir multitud de modelos-personas, en los que englobamos infantes y mayores, que a su vez tienen género y aglutinan multitud de «discapacidades temporales» otorgadas por la edad.

La socialización de género consiste en el aprendizaje de un modelo de mujer y de un modelo de hombre concreto, a partir de las funciones, expectativas y espacios sociales que se les consideran propios. Es decir, la socialización garantiza el aprendizaje de rol de género, que es mantenido y transmitido por los estereotipos de género. El mismo mecanismo es

aplicable a los estereotipos que mantienen la idea de cómo son, cómo se comportan y cuáles son las limitaciones y habilidades de las personas con discapacidad.

> Cualquier proceso de exclusión social se asienta sobre los roles y estereotipos. Tanto los unos como los otros se construyen siempre en función del entorno y de la sociedad en la que se vive por lo que no son inalterables sino que pueden ser modificados. Esta tarea implica actuar intencionadamente sobre los agentes de socialización, que son el mecanismo por los que cualquier sociedad mantiene su modelo de socialización y perpetúa los estereotipos de género y discapacidad (Plan de acción 2008: 67).

Ante esta amalgama de factores que influyen en la construcción y diseño de la ciudad en su vinculación con la discapacidad y el género, el modelo de ciudad segura es una referencia, lo que implica que si una mujer se siente segura en un paseo nocturno a través de un espacio libre, también lo hará una persona con discapacidad auditiva, y sí, por muy poco probable que esto parezca, la accesibilidad tiene un carácter universal que ayuda a entender la realidad física y sensorial que nos envuelve como un todo, un cúmulo de factores y circunstancias que habilitan al individuo para poder transitar el espacio-tierra de acogida.

De esta manera, y gracias a los múltiples análisis de la discapacidad y el diseño universal, se puede verificar que hay una variedad tan grande de alteraciones de la media que, realmente, la persona estándar es poco frecuente, y la discapacidad es un término tan amplio y variado y tan condicionado por las circunstancias externas que, al final, lo que beneficia a unas personas puede ser útil y muy beneficioso para otras que aparentemente no presentan alterada ninguna capacidad y que, sin embargo, responden a los estímulos que producen aspectos cualitativos de relevada importancia en el entorno urbano y edificado, así como sensorialmente construido.

Para ello podemos hacer un análisis desde la perspectiva de género de la normativa en vigor. Si pensamos en los futuros modelos de ciudad resultantes de la aplicación de la nueva Orden VIV/561/2011, podemos ver, *a priori*, una ciudad más insegura, salvo que existan multitud de actividades

terciarias en sus plantas bajas que tienen fachada a la calle, ya que, si los anchos libres del acerado peatonal tienen una dimensión igual o mayor a 1,80 metros y la banda de mobiliario anexa a la banda de paso es de 0,60 metros, ello supondrá aceras de 2,40 metros, lo que nos lleva a anchos de viario de 2,40m + 7,00m + 2,40m y a una distancia total de fachada a fachada de 11,80 metros. Este espacio es muy exagerado para recorrerlo con comodidad y rapidez, además, en este modelo teórico que acabamos de proponer, solo existen dos aceras con banda de mobiliario y una calzada en la que pueden circular dos vehículos, pero no se han contemplado aparcamientos.

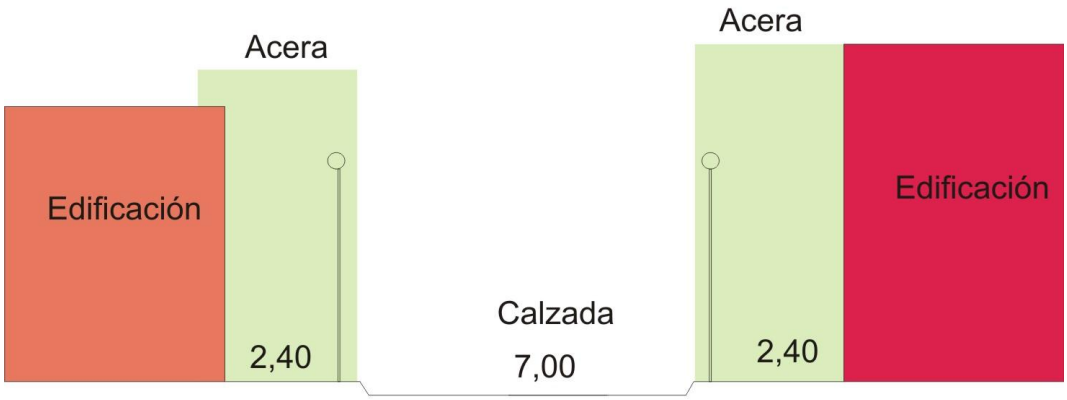


Gráfico esquemático, sin escala, en el que se expone el caso relacionado anteriormente
Medidas en metros
Fuente: Elaboración propia

Pero sucede que, si lo interpretamos desde el punto de vista del género, podemos hacer la siguiente reflexión: las aceras sirven para que la población infantil de una ciudad, que necesita gran variedad de sitios donde poder jugar y aprender, practique en ellas juegos no especializados, ya que las aceras animadas son especialmente apropiadas para esta función. Cuando la base de operaciones exterior se traslada a un parque o a un terreno de juego no solo se consigue inseguridad sino que, además, se derrocha en personal encargado, en equipo y espacio que muy bien pudieran haberse

empleado en más pistas de fútbol, piscinas, estanques para pequeños botes, etc., es decir, en toda una serie de usos específicos externos.

De este modo, el nuevo planteamiento de acerados de grandes dimensiones podría resultar idóneo para juegos infantiles no planificados y espontáneos y para personas mayores que hacen uso de la calle como espacio público. Supone un nuevo modo de habitar el espacio público, y es que realmente esta visión tan animada en la que mayores comparten espacio con guardería, nos permite utilizar la mezcla de capacidades que niños/as y mayores pueden intercambiar para facilitarse la vida y ganar autonomía.

Podemos educar cada día en accesibilidad universal, podemos incluir como materia transversal el diseño universal en todas las enseñanzas regladas, pero el verdadero cambio llegará cuando cumplir la ley sea una realidad y lo hagamos con el convencimiento de que estamos proyectando un futuro mejor para todos y todas.

Referencias bibliográficas

AA.VV. (1997): *Universal Design Principles*. Raleigh: Center for Universal Design. North Carolina State University.

AA.VV. (2004): *The EIDD Stockholm Declaration 2004.* Estocolmo: European Institute for Design and Disability.

AA.VV. (2010): *Cuestiones urbanas*, n.º 1. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Sevilla.

AA.VV. (2011): *Accesibilidad universal y diseño para todos. Arquitectura y urbanismo*. Madrid: Fundación Once y Fundación Arquitectura COAM.

ACUÑA, P. (2005): *Análisis formal del espacio urbano*. Lima: Instituto de Investigación de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes.

ALONSO LÓPEZ, F. (coord.) (2002): *Libro Verde: La accesibilidad en España. Diagnóstico de situación y bases para elaborar un plan integral de supresión de barreras*. Madrid: IMSERSO.

——— (2010): *Accesibilidad en los espacios públicos urbanizados*. Madrid: Ministerio de Vivienda.

ARAGALL, F. (2008): *Diseño para todos, un conjunto de instrumentos*. Madrid: Fundación ONCE.

ARTHUR, P. y PASSINI, R. (1992): *Wayfinding. People, signs and architecture*. Ontario: McGraw-Hill.

ASÍS, R. y BARRANCO, M. C. (2010): *El impacto de la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en la Ley 39/2006, de 14 de diciembre*. Madrid: CERMI/Ediciones Cinca.

BLANCO SANZ, R. M.ª *et alii* (2003): *Accesibilidad para personas con ceguera y deficiencia visual*. Madrid: Organización Nacional de Ciegos Españoles.

CALVINO, I. (2012): *Las ciudades invisibles*. Madrid: Siruela.

CAYO, L. (2009): *La configuración jurídica de los ajustes razonables*. Madrid: CERMI.

CHUECA, F. (2011): *Breve historia del urbanismo*. Madrid: Alianza editorial.

FARIÑA, J. y NAREDO, J. M. (2010): *Libro Blanco de la Sostenibilidad en el Planeamiento Urbanístico Español*. Madrid: Ministerio de Vivienda.

I Plan Nacional de Accesibilidad (2004): Madrid: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

I Plan de acción integral para las mujeres con discapacidad en Andalucía 2008-2013.

JACOBS, J. (2010): *Muerte y vida de las grandes ciudades*. España: Editorial Capitán Swing libros.

KERCHER, P. (2007): «La Declaración de Estocolmo». En G. SANTIAGO y P. SORET (coords.), *Turismo para todos desde la accesibilidad a la excelencia*. Madrid: Fundación ONCE.

LYNCH, K. (2001): *The image of the city*. Barcelona: Gustavo Gili.

MUMFORD, L. (1945): *La cultura de las ciudades*. Buenos Aires: Emecé.

NOGUERA JULI, E. (2011): *La ordenación urbanística: conceptos, instrumentos y prácticas*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.

SONTAG, S. (1978): *La enfermedad y sus metáforas*. Barcelona: Debolsillo.

ORTEGA Y GASSET, J. (2005): *Obras Completas, Tomo II*. Madrid: Editorial Taurus.

Referencias jurídicas

Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.

Ley 13/1982, de 7 de noviembre, de integración social de los minusválidos.

Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.

Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.

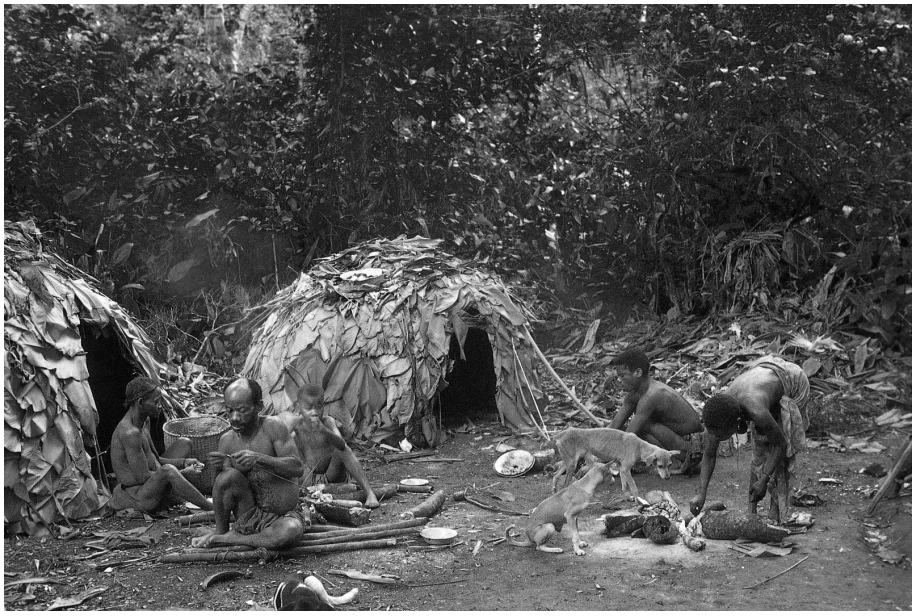
Arquitectas en el siglo XX

Javier Arias Madero

Universidad de Valladolid

Introducción

Las ciudades las inventaron las mujeres. En las primeras organizaciones sociales de la humanidad, los hombres se ocupaban de la caza y de la defensa. La casa, el poblado, su construcción y su mantenimiento fueron habitualmente un cometido femenino: estas mujeres fueron las primeras arquitectas y urbanistas.



Pigmeos Bambutis. Las mujeres son las arquitectas del poblado
Foto © Iturionline

Aquellas primeras ciudades, muchas veces temporales, se engendraban en torno a las relaciones familiares y de tribu, se orientaban para favorecer la relación social y la vida. Posteriormente el sedentarismo condujo primero al concepto de propiedad y por ende al deseo de conquista. Las ciudades pasaron a diseñarse desde el punto de vista del afecto al de la defensa, se introdujo el concepto de agresividad en la ciudad. Esta se convirtió en «cosa de hombres» y se dejó de contar con las arquitectas y con las ciudadanas durante milenios.

El siglo XX, que es el que nos ocupa, no cabe duda de que fue un siglo trepidante, con cambios vertiginosos y claros avances, tanto en lo social como en lo científico y también en las artes. La erupción de las vanguardias figurativas de principios de siglo, supuso una ruptura con toda la concepción artística escrita durante todos los siglos pretéritos y la arquitectura no se quedó atrás. Con las primeras experiencias del racionalismo, se da un nuevo impulso a la arquitectura para poder encuadrarla en la nueva realidad social surgida como consecuencia de los importantes cambios acaecidos en la época, incluidas las guerras mundiales. La nueva arquitectura y el urbanismo, con su recién adquirido compromiso social, pretendían democratizar el hecho constructivo, dignificar la vivienda del pobre, erigir equipamiento donde dar cobijo al nuevo orden social.

Las innovadoras ideas sobre la arquitectura y el urbanismo incluían propósitos de equiparación entre las mujeres y los hombres, pero la potente inercia de la concepción tradicional de la sociedad hizo muy difícil la integración de las valientes mujeres que pretendieron recuperar su sitio, eternamente vacío, en la planificación urbana y el diseño arquitectónico.

Los nuevos movimientos de vanguardia arquitectónica, por lo general, no favorecieron la integración de la mujer, propiciaron, eso sí, la aparición de los nuevos dioses (y no diosas) de la arquitectura que simbolizaban de modo personal la «nueva arquitectura»: Frank Lloyd Wright, Alvar Aalto, Le Corbusier, Mies Van Der Rohe, etc.

Junto a cada monarca de la arquitectura, podemos encontrar casi sin excepción, una mujer (o varias), en muchos casos pareja del gran arquitecto, parte fundamental del equipo, cuya labor, aunque reconocida por los especialistas, nunca trascendió al conocimiento colectivo no especializado. El papel de las mujeres arquitectas del pasado siglo (de la arquitectura de

Nacimiento de los «dioses» de la arquitectura.
Le Corbusier recibiendo la medalla de oro de Florencia
Foto Fondation Le Corbusier © FLC-ADAGP

vanguardia y primera línea de la crítica) siempre ha estado en un segundo plano ineludiblemente.

Honrosas excepciones de brillo autónomo lo constituyen Eileen Gray o Lisa Bo Bardi. Existen también ejemplos de parejas de arquitectos de gran equilibrio mediático, Alison y Peter Shmithson, Ray y Charles Eames son dos muestras de ello. Sin embargo, nos interesan en este trabajo de investigación las mujeres que formaron equipo con los grandes nombres de la arquitectura, que constituyeron una pieza fundamental en su trabajo y que contribuyeron de modo claro a su éxito mediático. Margaret Macdonald (Charles Rennie Mackintosh), Lilly Reich (Mies Van der Rohe), Charlotte Perriand (Le Corbusier), Aino Marsio (Alvar Aalto), Anne Tyng (Louis I. Kahn), entre otras.

Acabaremos la ponencia con una selección de tres mujeres que, por diferentes motivos, nos han interesado especialmente: Charlotte Perriand, porque ejemplifica el caso de la mujer luchadora, de vanguardia, Aino Marsio, que sumergió su talento bajo el nombre de su marido Alvar Aalto y, por último y cerrando el siglo XX, el ejemplo de Madelon Vriesendorp, pieza fundamental en la génesis de O.M.A., uno de los estudios de arquitectu-

ra y urbanismo más influyentes en la actualidad, cuyo papel ha pasado prácticamente desapercibido.

La introducción de la mujer en la arquitectura y el urbanismo del siglo XX

La revolución industrial de mediados del XIX y la ruptura del sistema de empresa familiar hicieron que el hombre, convertido en trabajador por cuenta ajena, adquiriese una dignidad adicional por encima de su mujer, que fundamentalmente se convirtió en su sirvienta. Aunque hubo logros en la integración de la mujer en el trabajo, esta se incorporó básicamente a tareas que suponían una profesionalización de lo que hacía en su hogar: confección, salud, limpieza, etc., y nunca se le permitió el acceso a puestos de relevancia que emanasen de una preparación técnica. Debió transcurrir todo el siglo XIX con sus luchas, reivindicaciones y conflictos para que se empezase a permitir el ingreso de la mujer en la universidad.

En arquitectura, el panorama a inicios del siglo XX es desolador: solamente Estados Unidos cuenta con algunas arquitectas en activo. El ingreso de la mujer en la arquitectura en Europa es algo posterior (con la honrosa excepción de Finlandia) y en España no tendremos a la primera arquitecta hasta 1936. Por lo que se refiere a instituciones de vanguardia relacionadas con la arquitectura como la Bauhaus, a pesar de lo revolucionario e innovador de las materias impartidas en ella, en temas de igualdad fue bastante decepcionante. De hecho, si hoy en día nombres de profesores de la Bauhaus como Paul Klee, Wassily Kandinsky, Walter Gropius y Mies van der Rohe siguen siendo reconocidos, no podemos decir lo mismo de los nombres de mujer. Con la excepción de Gunta Stölzl, no encontramos mujeres entre sus profesoras (salvo el breve paso de Lilly Reich, compañera de Mies). Artistas y arquitectas importantes de la talla de Sonia Delaunay, Eileen Gray, Charlotte Perriand o Popova nunca fueron invitadas a impartir clases.

Gunta Stölzl se ocupaba del taller de tejido, «más apropiado para las mujeres». La arquitectura se consideró en la Bauhaus un asunto masculino. En palabras del propio Walter Gropius: «según nuestra experiencia no es

aconsejable que las mujeres trabajen en los talleres de artesanía más duros, como el de carpintería. Por esa razón, en la Bauhaus se va formando cada vez más una sección de carácter marcadamente femenino que se ocupa principalmente de trabajar con tejidos. Las mujeres también se inscriben a encuadernación y alfarería. Nos pronunciamos básicamente en contra de la formación de mujeres arquitectas».

Profesorado de la Bauhaus, Gunta Stölzl es la segunda por la derecha
Foto © Konemann

Sí que existió una integración en la mujer como arquitecta en la nueva sociedad soviética postrevolucionaria. La creación de Vkhutemas en 1920 pretendía la fusión de todas las artes, incluida la arquitectura, y las posteriores asociaciones de arquitectos que se sucedieron, ASNOVA, OSA, incluyeron entre sus filas numerosas mujeres que contaron con reconocimiento entre sus colegas, Sergeevna, Komarova, Smolenscaya son algunas de ellas. La incorporación en España de las mujeres a la arquitectura es posterior al resto de países europeos. Las tres primeras mujeres en cursar los estudios de arquitectura lo hacen en los años 30. La primera arquitecta española, Matilde Ucelay, fallecida en 2008, terminó la carrera en 1936, mal momento para empezar una vida profesional para alguien con afiliación republicana y, además, mujer.

Ucelay fue depurada por la Dirección General de Arquitectura e inhabilitada para el ejercicio de la profesión según condena de un Consejo de Guerra en 1940. Su carrera consiguió remontar este punto (sus primeros proyectos fueron firmados por amigos) y consolidar una trayectoria sólida

con más de un centenar de obras construidas. Le fue concedido el premio nacional de arquitectura en 2004.

En una entrevista con su hijo en el periódico *El País*, este comenta: «[...] las visitas de obra de mi madre en los años 50 y 60. Ella solita, en medio de todos los hombres: los albañiles, los electricistas, los fontaneros [...]. Y conseguía que la respetaran siendo muy femenina. Cuando podía, iba de Balenciaga».

Matilde Ucelay trabajando en su estudio
© EFE

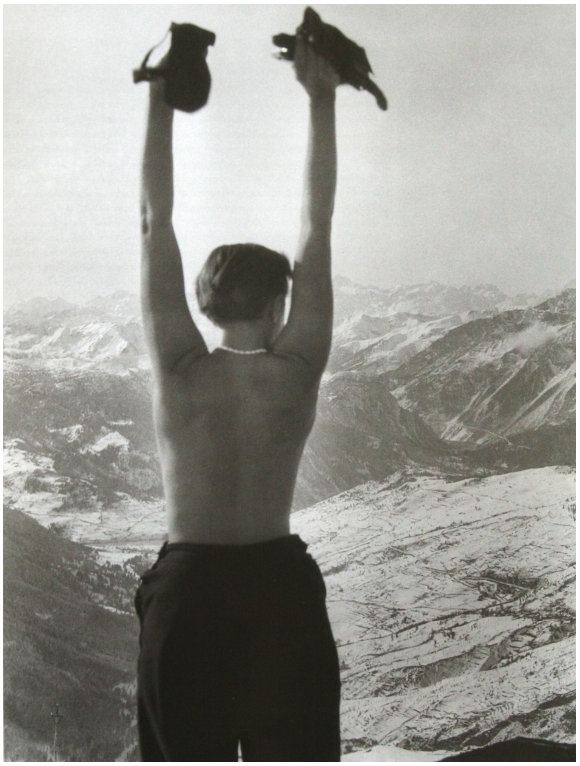
El panorama posterior a la Segunda Guerra Mundial con respecto a la integración de las mujeres en la arquitectura y el urbanismo es básicamente el que llega hasta nuestros días con un lento y paulatino crecimiento de incorporación en el colectivo. A pesar de los avances, hoy en día esta disciplina sigue resultando más hostil para las mujeres: las prácticas profesionales discriminatorias, la conciliación de la vida familiar y la concepción de un *star system* de la arquitectura masculino exigen de ellas un esfuer-

zo adicional al de sus compañeros para llegar a desempeñar los mismos cometidos y adquirir las mismas responsabilidades.

Charlotte Perriand. 1903-1999

Ejemplifica el modelo de mujer avanzada para su época. Iconoclasta y provocadora, rechazaba el papel tradicional de la mujer en la sociedad. Podemos calificar su carrera de brillante y larga, pero su nombre y el alcance de su obra no se encuentran al mismo nivel que su calidad. Perriand fue casi siempre la «colaboradora de lujo» de figuras de la talla de Le Corbusier, Jean Prouve, Robert Mallet-Stevens, Lucio Costa, Oscar Niemeyer, etc.

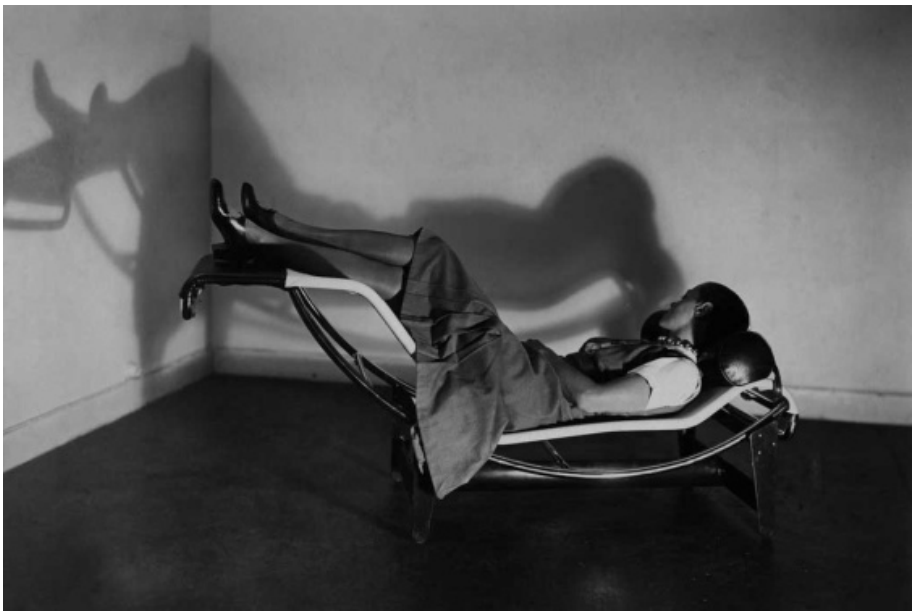
Sin su labor, probablemente, el legado de la arquitectura contemporánea hoy seria levemente diferente, e indudablemente peor.



Charlotte Perriand en 1935
© Archivo Charlotte Perriand

Nació en París en 1903 y se formó en diseño en la capital francesa. Su compromiso social y político siempre estuvo presente en su trabajo. Interesada por las nuevas ideas artísticas y arquitectónicas de la época, en 1927 comienza su colaboración de una década con Le Corbusier en, quizás, la época creativa más importante del estudio del arquitecto suizo, donde se gestan las bases de la arquitectura contemporánea.

Charlotte Perriand empieza a colaborar en importantes proyectos, fundamentalmente en el desarrollo de interiores y de mobiliario, e implementa en el complejo corpus teórico del estudio del arquitecto suizo la modernidad en los pequeños elementos del proyecto, cuestión que hasta entonces no había sido resuelta convenientemente. Fue la principal responsable de los equipamientos para la villa *La Roche-Jeanneret* y la Villa Saboya, entre otros, y formó parte activa y fundamental en la concepción de muchos de los proyectos de Le Corbusier que hoy en día son considerados hitos de la modernidad.



Charlotte Perriand sobre la *chaise longue* diseñada por ella y Le Corbusier. 1928
© Archivo Charlotte Perriand

En 1930 funda junto con arquitectos, diseñadores y pintores la *Union des Artistes Modernes*, con el ideario de la creación de un arte moderno y total, integrador de todas las disciplinas. Su carrera gira de modo im-

portante cuando en 1940 viaja a Japón invitada como consejera técnica en Artes Industriales por el Ministerio de Industria y Comercio. Sus experiencias en Japón y posteriormente en Vietnam al comienzo de la guerra enriquecen su formación, hasta ese momento del lado de la luz, del metal, de la máquina, con la sombra, el silencio, la artesanía, la madera, el tejido.

Propuesta de interior para el Salon d'automne. 1929
© Archivo Charlotte Perriand

A su retorno a Europa comenzó, entre otras, una extensa colaboración que se prolongó durante varias décadas con Jean Prouve, con quien trabajó en el concepto de la prefabricación, tanto en el diseño de mobiliario como en prototipos de viviendas. Su obra arquitectónica más importante le llego, sin embargo, al final de su carrera con el diseño de todo el complejo habitacional de la estación de esquí de *Les Arcs*, donde estuvo trabajando entre 1967 y 1982, como parte de un equipo multidisciplinar y puso en práctica todas las premisas de su teoría de la arquitectura: célula mínima, prefabricación, estandarización.

Aino Marsio. 1894-1949

Aino Marsio y Alvar Aalto en los años 40
Foto © Alvar Aalto

Finlandia es el país europeo donde los derechos de las mujeres avanzaron más rápido. Desde finales del siglo XIX existió una gran influencia del movimiento feminista (Asociación de Mujeres Finlandesas), que luchó, entre otras cosas, por la equiparación de hombres y mujeres, y cuyo mayor logro fue el sufragio universal en 1906, siendo el primer país europeo en conseguirlo y siendo las mujeres finlandesas las primeras en el mundo con derecho a elegibilidad parlamentaria.

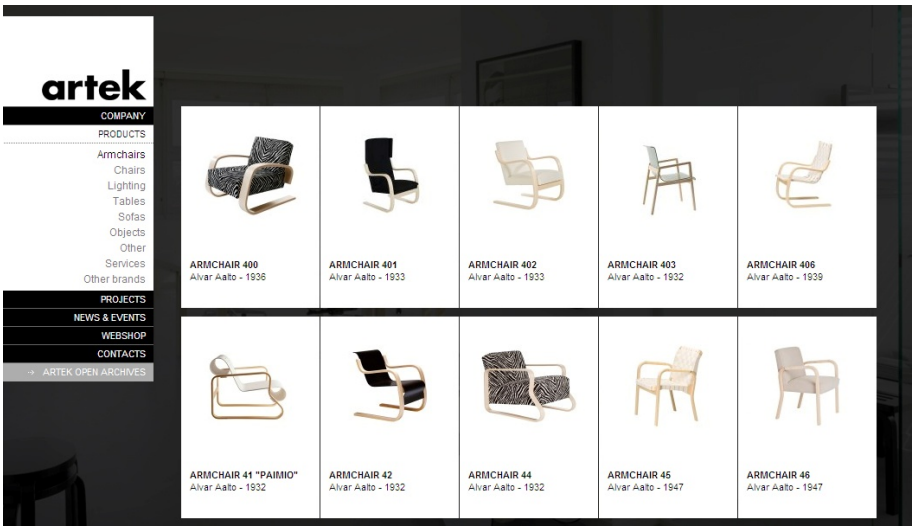
En este escenario nace y estudia arquitectura Aino Marsio, que obtiene el título en el Instituto de Tecnología de Helsinki en 1920. No se establece de modo independiente, sino que empieza a colaborar en varios estudios de arquitectos hasta que entra a trabajar en el estudio de Alvar Aalto en 1923, con quien se casa al año siguiente.

Interior de Villa Mairea. 1937-1940
Foto © Alvar Aalto

Marsio es la arquitecta de gran talento que renuncia a su individualidad al comprender la dimensión y la importancia del trabajo de su compañero. Implicada totalmente en el trabajo del estudio, juntos diseñaron sus obras más emblemáticas formando un equipo de excepción. Su trabajo queda reflejado en proyectos tan relevantes como La Villa Mairea, el Pabellón finlandés en la Exposición Universal de Nueva York del año 39, el sanatorio antituberculoso de Paimio o la Biblioteca de Viipuri. Con Alvar Aalto funda también Artek en 1935, empresa que comercializaría y popularizaría internacionalmente el diseño de mobiliario del estudio y que hoy en día sigue funcionando.

Una muerte prematura truncó su brillante carrera como arquitecta. Fue una mujer de exquisito sentido estético, gran compromiso vital y una inmensa capacidad de trabajo.

La desaparición de Aino marca un punto de inflexión en la vida personal y profesional de Alvar Aalto. Escribe Tafuri acerca del arquitecto finlandés: «Desde 1945 fue ajeno a toda demanda programática y solo intentará desarrollar un lenguaje ya formado claramente a finales de los años treinta». Bruno Zevi, otro gran historiador de la arquitectura comenta: «la ausencia de su perfeccionista compañera restó valor a su obra posterior. . . ».



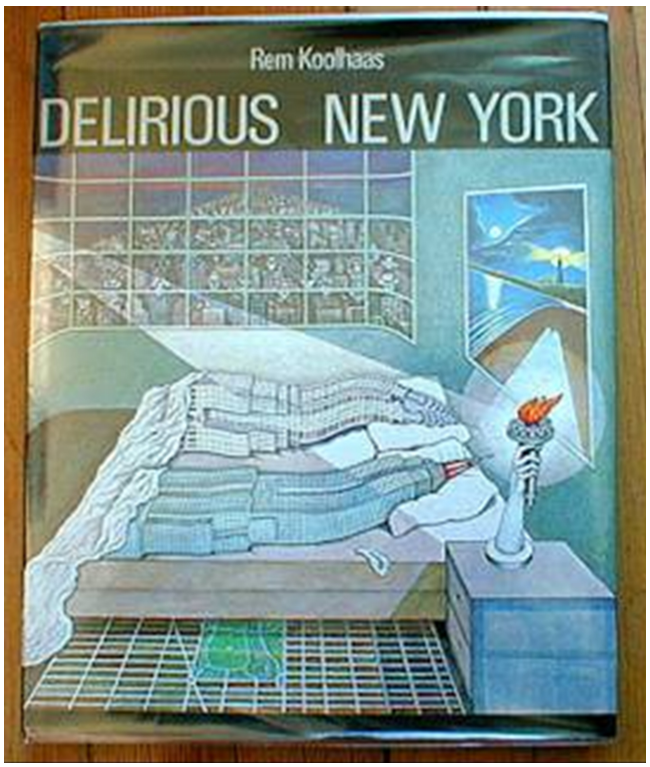
Sitio Web de Artek
© www.artek.com. Foto del autor

Madelon Vriesendorp. 1945

Central Park, 1978. De izquierda a derecha: Madelon Vriesendorp (esposa de Koolhaas desde 1976), Rem Koolhaas, Elia Zenghelis y Zoe Zenghelis

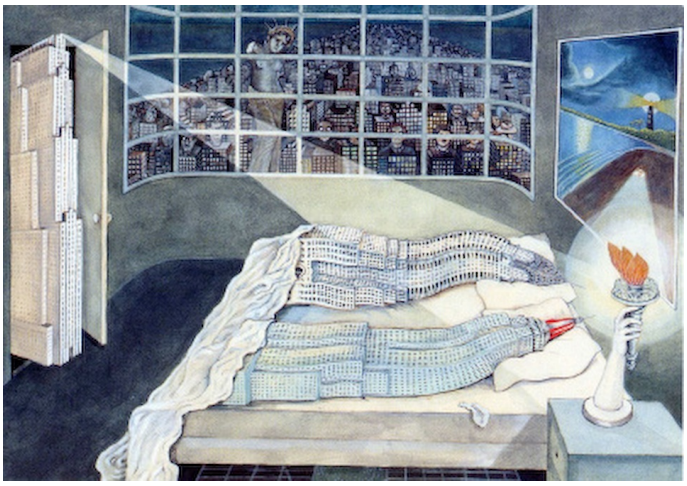
Madelon Vriesendorp es una diseñadora holandesa cofundadora junto a Rem Koolhaas y Elia y Zoe Zenghelis del estudio de arquitectura y urbanismo O.M.A.: *Oficina para una Arquitectura Metropolitana*. Su labor gráfica fue fundamental en la elaboración de la epistemología generadora de los principios de O.M.A., condensados en la publicación *Delirious New York* de 1978, manifiesto del equipo.

Nacida en 1945 en Bilthoven, Holanda, en 1964 se trasladó a Ámsterdam para estudiar en la *Academia Rietveld* y más tarde trabajó en la restauración de antiguos frescos y como diseñadora de vestuario de escena, libros y joyas. Cinco años más tarde se matriculó en la *Central Saint Martins School of Art* en Londres y después de graduarse se trasladó nuevamente a Ítaca y luego a Nueva York con su marido Rem Koolhaas.



Portada de *Delirious New York*. 1978
Foto del autor

Desde mediados de los 80 y tras abandonar O.M.A. enseña arte y diseño en varias escuelas relevantes, incluyendo la *Architectural Association* y la escuela de arte de Edimburgo. En los últimos diez años ha trabajado en colaboración con Charles Jencks en la producción de dibujos y maquetas para acompañar muchas de sus publicaciones y con su hija, la fotógrafa Charlie Koolhaas, en varios libros y proyectos de arte.



Flagrant delit. *New York series*. 1978
Foto © www. madelonvriesendorp.com

A pesar del importante alcance mediático de O.M.A. y de la popularidad de aquellos primeros manifiestos gráficos entre los arquitectos y estudiantes de arquitectura, la personalidad carismática y arrolladora de su pareja, Rem Koolhaas, y el hecho de no ser arquitecta de formación la mantuvieron siempre en un segundo plano y la privaron de contar con el debido reconocimiento.

Su obra pictórica, de gran interés, entronca con el surrealismo y la pintura metafísica desde una perspectiva siempre metropolitana. Es, según el diario *Financial Times*, «una de las mejores artistas de las cuales jamás se escuchó hablar» y su obra es «tan central en nuestros recuerdos de la arquitectura de la ciudad como Piranesi o *Metropolis*».

Instalación para la Bienal de Arquitectura de Venecia. 2008
Foto © www.madelonvriesendorp.com

Referencias bibliográficas

ESPEGEL, C. (2006): *Heroínas del Espacio. Memorias Culturales*. Valencia: Ediciones Generales de la Construcción.

BARSAC, J. (2005): *Charlotte Perriand: un art d'habiter. 1903-1959*. París: Norma éditions.

——— (2008): *Charlotte Perriand et le Japon*. París: Norma éditions.

COHEN, J. L. y COOKE, C. (1994): *Constructivismo Ruso. Estudios Críticos*. Barcelona: Ediciones del Serbal.

COLOMINA, B. (2008): *The World of Madelon Vriesendor*. Londres: AA Publications.

KOOLHAAS, R. (1994): *Delirious New York*. Nueva York: Monacelli Press.

LEBOREIRO AMARO, M.ª A. (coord.) (2009): *Arquitectas, un reto profesional. Jornadas internacionales de arquitectura y urbanismo*. Madrid: Ministerio de Vivienda, UPM.

PERRIAND, Ch. (2003): *A life of creation: an autobiography*. Nueva York: Monacelli Press.

RUBINO, L. (1980): *Aino e Alvar Aalto. Tutto il design*. Roma: Edizioni Kappa.

RUEGG, A. (2004): *Charlotte Perriand. Livre de bord 1928-1933*. Basilea: Birkhäuser.

VV. AA. (2006): *Bauhaus*. Colonia: Könemann.

Cartografías de lo efímero: el *mapping* como herramienta para el factor de género en la ciudad

Jorge Asencio Juncal

Carlos Jesús Rosa Jiménez

M.ª del Mar Carrión Ramírez

Arquitectos
Universidad de Málaga

Ciudad y género: el derecho de la diversidad y pluralidad a habitar la ciudad compleja

La presencia de la mujer en la historia de la arquitectura y del urbanismo ha sido muy escasa. A partir de la segunda mitad del siglo XX, con la figura de Jane Jacobs, se oye una voz crítica no solo con el diseño de la ciudad moderna, sino con sus condiciones de habitabilidad, una voz a la que seguirán las de François Choay o Saskia Sassen entre otras. La crisis de la ciudad racionalista de la Carta de Atenas (1933), en su visión funcionalista y segregadora de áreas monofuncionales, hay que enmarcarla como una superación del concepto de habitabilidad, basada únicamente en la razón higiénica (objeto primordial de la ciudad decimonónica burguesa) y la síntesis de la vida urbana en cuatro funciones (vivir, trabajar, circular y divertirse).

El enriquecimiento de este discurso viene apoyado por la crítica de los resultados urbanos de la ciudad del Movimiento Moderno tras la reconstrucción europea y la consolidación de las principales metrópolis industriales. El debate de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM), durante la década de 1940 y 1950, fue incorporando la complejidad urbana a medida que se hacía precisa una visión más poliédrica del urbanismo en su relación con otras ciencias sociales y humanas. Es simbólico que el último congreso del CIAM en 1959 sea casi coetáneo con la aparición de publicaciones que rompen su discurso autónomo. En 1960, Kevin Lynch publica *La imagen de la ciudad,* que acercaba el urbanismo al campo de la psicología, a través de la legibilidad urbana y la subjetividad del ciudadano. Y en este mismo año, una mujer periodista —Jane Jacobs— manifestaba en *The Death and Life of Great American Cities* el gran deterioro que estaba sufriendo el espacio público en aspectos sociológicos como la seguridad urbana. El antropólogo Lévi-Strauss sentaba las bases del estructuralismo con *Antropología estructural* (1958) y *El pensamiento salvaje* (1962), de gran influencia en el pensamiento urbano de la década de 1970 y en los estudios lingüísticos de la semiótica urbana y el simbolismo iniciados por Venturi y Scott en *Learning from Las Vegas* (1972). Si a esto añadimos la incorporación de la planificación ecológica con *Design with Nature* de Ian Mc Harg (1969) y la reivindicación política del *Derecho a la ciudad* de Henry Lefèbvre (1969), completamos un breve panorama de la visión multidisciplinar hacia la que había evolucionado el pensamiento urbano, gracias al enriquecimiento con las aportaciones de las diferentes disciplinas del concepto de habitabilidad urbana.

La normalización democrática de la política española con el fin de la dictadura llevó todos los esfuerzos en la década de 1980 a la participación ciudadana en el diseño de la ciudad, la recuperación histórica de su memoria y la dotación de equipamientos básicos que permitiesen consolidar la sociedad del bienestar. El papel de la mujer en este momento estaba totalmente dirigido a defender, reconocer y consolidar sus plenos derechos, tras casi 40 años de nulidad política y social, relegada a un segundo plano por el nacional-catolicismo y al rol de madre en casa, bajo la incuestionable tutela del hombre.

La incorporación de la igualdad y de la pluralidad, como condición social de la habitabilidad de la ciudad, se inicia con el reconocimiento del derecho a la ciudad de grupos minoritarios por razón de discapacidad o cultura. En el primer caso, la aprobación en Andalucía del Decreto 1992/72 de eliminación de barreras arquitectónicas, urbanísticas y en el transporte supone el inicio de la verdadera transformación urbana hacia una ciudad más accesible para la ciudadanía sea cual sea su condición física o psíquica. En el segundo caso, la apertura de las fronteras a la inmigración legal e ilegal durante el período de fuerte crecimiento económico de principios del siglo XXI ha dado paso a una diversidad y complejidad en el uso del espacio público, no del todo resuelta.

Los estudios urbanos desde la perspectiva de género comienzan a tener visibilidad a mediados de 1990. La publicación del proyecto de investigación belga *La Carta Europea de la Mujer en la Ciudad*, experiencia seleccionada en el Concurso de Buenas Prácticas patrocinado por Dubai en 1996, hace una evaluación de la situación actual de las mujeres en las ciudades basándose en un análisis de cinco temas prioritarios: planeamiento urbano y desarrollo sostenible, seguridad, movilidad, hábitat y equipamientos locales y estrategias. La suma de los factores obliga a un cambio en el diseño de la ciudad, una ciudad que tradicionalmente se ha planificado pensando en un individuo que no representa la diversidad. Velázquez y Justo (2001) definen perfectamente este hecho: «La ciudad se diseña según un patrón masculino implícito e inconsciente de usuario: personas independientes, motorizadas, sin ningún problema de discapacidad o salud, volcadas totalmente en el trabajo, sin responsabilidades en el cuidado de niños o mayores, ajenos a los procesos de mantenimiento tanto de la propia ciudad como de su hogar». Patrón masculino que fue definido por Durán Heras (1998: 245) con el término de *varavo*, como «acrónimo de varones activos, que por lo general aúnan a esta condición la de sanos y disponedores de familia».

Se trata, por tanto, de hacer una ciudad habitable incorporando en el diseño a «todos» sus habitantes: mujeres, infancia, juventud, personas mayores, inmigrantes. . . , con lo que se evitaría el riesgo de la exclusión social y que queden recluidos en espacios acotados. La Federación Andaluza de Municipios y Provincias planteó en 2004, como aportación del *mainstream*

de género o perspectiva de género al urbanismo y al diseño del espacio público, entre otros los siguientes aspectos:

- Incluir el estudio de los usos de los tiempos y de los espacios en la ciudad para una planificación igualitaria.
- La inclusión de «la vida cotidiana» en el funcionamiento y planeamiento de la ciudad, la movilidad, la accesibilidad, la flexibilidad..., en definitiva, el diseño de un espacio público basado en la «experiencia de la vida».
- La incorporación de elementos emocionales: afectos, memoria, belleza, sensaciones positivas a través del diseño de espacios más humanos.
- La incorporación de temas como la seguridad ciudadana.
- El estudio de las repercusiones espaciales de los cambios que se producen en las relaciones sociales.
- El diseño de espacios como compromiso ético hacia las personas, incorporando la igualdad, la poética del espacio, la serenidad...

Las cartografías de lo efímero: mapear el intangible urbano como metodología educativa para el urbanismo de género

Para poder diseñar una ciudad más habitable se precisan nuevas miradas y, sobre todo, nuevas cartografías que hagan visibles los procesos intangibles y multidisciplinares, más allá de la realidad funcional y tangible. Tal como expresa Steve Bowkett (2007) cuando define «trazar mapas», desde mediados del siglo XX comienza un ferviente periodo de intercambio entre distintas disciplinas, arte, arquitectura, literatura, política, etc., que hizo que la representación de los mapas pasase del mundo frío y objetivo de las matemáticas, la proporción numérica, la geometría y el dato científico, al «mundo suave de la sensibilidad, la memoria, la ilusión y el deseo»,

lo que se tradujo en la representación de información antes considerada intangible o irrelevante.

Con el desarrollo de las nuevas tecnologías de la información y los sistemas de información geográfica (SIG), el «trazar mapas» o *mapping* emerge como una poderosa herramienta para la innovación, «se posiciona entre crear y registrar la ciudad» (Cosgrove, 2008), en una función dual en la que el mapa es al mismo tiempo instrumento científico y representación artística del espacio vivenciado. Es en esta unión de objetividad e imaginación en la que la cartografía puede desarrollar todo su potencial innovador. Un conocimiento proactivo y abierto a la mirada de cualquier persona —hoy todos podemos hacer *mapping*— que abre nuevos horizontes en el ejercicio de hacer aprehensible la complejidad de nuestro entorno. En palabras de Abrams y Hall (2008: 12): «El *mapping* ha emergido en la edad de la información como un medio para hacer lo complejo accesible, lo oculto visible, lo no mapeable, mapeable».

La primera asignatura de urbanismo de la Escuela de Arquitectura de Málaga pretende introducir al alumnado en la disciplina urbana a través de la complejidad de «lo urbano» y dotarlo de herramientas básicas de representación. Para ello propone reconocer esa complejidad a través de la representación cartográfica de la ciudad y sus características urbanas. Como metodología de aprendizaje de la realidad urbana, se contrapone la cartografía física del análisis morfológico, topográfico y físico, con la cartografía de lo efímero, de la realidad intangible, volátil y perecedera, para adquirir competencias de representación de lo fenomenológico y subjetivo.

La acción de cartografiar-mapear-explorar está de forma indisoluble unida a las de analizar e identificar las características urbanas, arquitectónicas, sociales, económicas, paisajísticas y culturales de un tejido urbano. Por lo que es punto de partida para diagnosticar los problemas urbanos. Sin embargo, esta representación no se completa sin la inclusión de la ciudadanía y de sus necesidades, su forma de leer la ciudad, percibirla y habitarla. De palabras de Lynch (1960: 22), «para que las ciudades puedan ser usadas por muchos grupos de personas es importante comprender de qué modo los diferentes grupos principales tienden a imaginar su contorno».

Se propone descubrir el «alma de la ciudad» o «*genius locci*», la realidad inmaterial y que da vida al espacio público, donde la ciudadanía es la

protagonista, para lo que debemos ser especialmente sensibles a las necesidades sociales y preguntar directamente al usuario sobre su percepción de la ciudad o sus propuestas de mejora. Frente a una imagen ortodoxa de la ciudad, se esconde una serie de realidades informales, reales, en continua mutación. El espacio público se convierte en un generador de situaciones.

Es precisamente en ese análisis y mirada múltiple, sobre la ciudad y sobre los individuos que la componen y la utilizan, donde tiene cabida la dimensión de género en el espacio público. Si bien estas observaciones quedarían incompletas si no se plantean como investigaciones más profundas, con n-dimensiones en función de la edad (infancia, juventud y madurez), sexo, cultura y raza. Hablamos del espacio múltiple, cuantas más dimensiones, más vivo. Como describe Lynch (1960: 193), «las ciudades son el "hábitat" de muchos grupos y solo a través de una comprensión diferenciada de las imágenes colectivas e individuales y su interrelación puede estructurarse un medioambiente que resulte satisfactorio para todos».

A través de las cartografías de lo efímero, aportamos herramientas para hacer visibles las dimensiones y procesos, con los que interactuar en el diseño del espacio público de la ciudad desde la perspectiva de género. De esta forma, podemos relacionar las cartografías con los aspectos a tener en cuenta en el *mainstream* de género:

A. El estudio de los usos de los tiempos y de los espacios

Cartografías temporales

Permiten mostrar los acontecimientos fenomenológicos que se producen en un espacio público determinado, detectando sus flujos y funcionalidad. Un primer antecedente lo encontramos en la repetición obsesiva de los lienzos del pintor Camille Pissarro al representar la misma imagen de Montmartre en diferentes estaciones y horas del día. Con esta técnica el observador permanece fijo y dirige la cámara a un punto invariable. De esta forma se lleva a cabo un registro constante en el tiempo o bien se puede acelerar la grabación continua o *time lapse*.

20:30 21:00

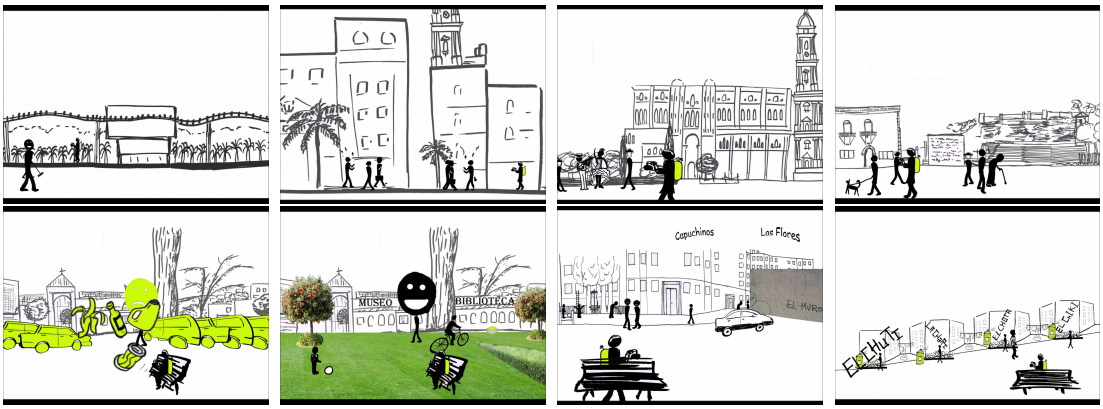
21:30 22:00

Estudio de *time-lapse* en la Plaza Mayor de Salamanca
Fuente: http://www.youtube.com/watch?v=W_JHE7R4O4I

Cartografías seriadas

Representan secuencias del paisaje urbano, como fragmentos de movimientos de viandantes y sus sensaciones cuando recorren la ciudad, entendiendo el paisaje como espectáculo de la ciudadanía que mira un conjunto de signos, formas y colores. . . , compuesto por elementos naturales y artificiales, como el rostro de la ciudad que revela su historia.

En las ilustraciones que presentamos a continuación, mediante una animación dibujada, se plantean dos visiones de la ciudad de Málaga: una dinámica, a través del recorrido de una turista por el centro histórico de la ciudad; y una segunda, estática, en la que el observador permanece en diferentes espacios urbanos de los barrios de Capuchinos y Las Flores, contemplando las carencias, problemas y aspiraciones vecinales de dichos lugares.



Propuesta de cartografía seriada elaborada por alumnado de Urbanismo 1: Cristina Carrasco Brenes, Francisco Corbacho Mata, Ana Gil Gallardo y Francisco Muñoz Fuentes. Curso 2011-2012

Cartografías cinéticas

Bernard Tschumi (1994) defiende que la idea de permanencia en la ciudad está siendo alterada por la imagen inmaterial de sistemas abstractos potenciados por la electrónica y la televisión. La velocidad y las TIC están cambiando este rol, de forma que habitamos una escisión por la que la imagen estable de la arquitectura da paso a la imagen inestable en movimiento.

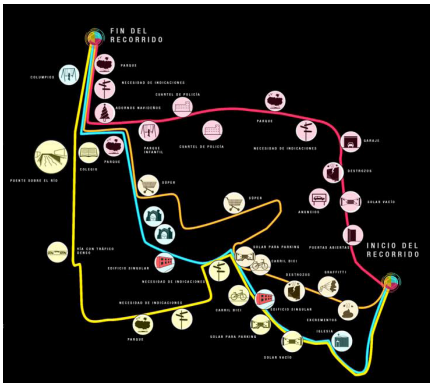
La cartografía cinética propuesta por la alumna María Bataller y los alumnos Ignacio Rodríguez-Vergara y Fausto Santarosa plasma la percepción de cuatro personas de distinta edad y formación, cuyo denominador común es que no residen en el barrio de Capuchinos de Málaga:

- Un estudiante de ESO de 14 años de edad, cuya valoración final del barrio se resumió en «feo y extraño».
- Un jubilado de 73 años, que puso de manifiesto la monotonía del paisaje.
- Una profesora de educación especial de 46 años, cuya valoración final era la de un barrio necesitado.
- Un universitario de 23 años, para quien el barrio era totalmente desconocido.

Cartografía cinética elaborada por los alumnos de Urbanismo 1: Jesús Gómez San Emeterio, Francisco Martín Rodríguez y David Naranjo Ramírez. Curso 2011-2012.

El desolador paisaje urbano recogido en el trabajo se complementa con peticiones de la ciudadanía

La única condición que se impuso fue un origen y final fijados, y se les dio libertad para realizar una «deriva» urbana. A fin de registrar todo el recorrido, el alumnado ideó un sistema propio, colocar una cámara compacta adosada a un casco de bicicleta que permite seguir la mirada a través de un recorrido no guiado. La cámara captó los elementos en los que se fijaban y que retenían en la memoria, estos elementos fueron los que quedaron plasmados en cuatro mapas perceptivos subjetivos.



Resultado de la cartografía cinética que recoge los hitos más importantes en la percepción de un barrio por cuatro personas desconocedoras de este fragmento de ciudad

Fuente: María Bataller, Ignacio Rodríguez-Vergara y Fausto Santarosa, Urbanismo 1, curso 2011-2012

El cauce del río Guadalmedina, como espacio actual sin uso, es un ejemplo de apropiación espontánea de la ciudadanía

Nos preguntamos: ¿Quién usa el espacio público y cuándo lo utiliza? La mujer es la principal usuaria de la ciudad. Mientras que el hombre suele hacer desplazamientos pendulares entre el trabajo y el hogar, la mujer los hace más complejos y diversificados a lo largo del día, debido a los múltiples desplazamientos que realiza en su papel laboral, familiar, de cuidado de mayores e infancia. En el uso del espacio público por tramos generacionales y de sexo, Paricio y Vivas-Elías (2010: 14) ven necesario el análisis de la multifuncionalidad de un espacio como sinónimo de calidad: «un espacio público de calidad es un espacio que da cabida a un gran número de actividades diferentes, por colectivos diferentes y en momentos del día diferentes. Un espacio que prioriza el peatón sobre el vehículo privado. Se trata de medir si el espacio público cumple la función de lugar de encuentro de diferentes generaciones, de intercambio de culturas, de conocimiento del otro, de socialización y fortalecimiento de las redes sociales». Para ello plantean el estudio de los siguientes indicadores:

- Número de espacios públicos que incorporan más de un uso (jugar, relacionarse, pasear, hacer ejercicio físico, relajarse. . .).
- Porcentaje de uso por tipología de actividades que se realizan en dichos espacios.
- Variables de desagregación: edad, modelo familiar, tipología de hogar, nivel de renta y variable temporal.

B. En la incorporación de elementos emocionales

Cartografías emotivas

Determinan la carga emotiva que ciertos elementos urbanos pueden transmitir a quienes habitan la ciudad. Normalmente las partes de la ciudad desprovistas de estas cualidades quedan en último lugar en la escala perceptiva. Las emociones más agradables se relacionan con los espacios donde se disfruta del ocio.

El barrio infantil. Niños y niñas asimilan directamente el mundo externo a su propia actividad y construyen después para prolongar esta asimilación un número creciente de esquemas a la vez más móviles y más aptos para coordinarse entre sí

Fuente: María Bataller, Ignacio Rodríguez-Vergara y Fausto Santarosa, Urbanismo 1, curso 2011-2012

C. En la seguridad ciudadana

Cartografías de la inseguridad

En la obra de la artista Abigail Reynolds, «Monte del miedo, Este de Londres. Estadísticas de la policía de crímenes violentos 2002-3», podemos encontrar un ejemplo perfecto de cómo visualizar un problema que normalmente se expresa por estadísticas: construye una topografía a partir de las estadísticas de crímenes sexuales o violentos según los datos de la policía de Londres (Harmon 2009: 142).

Las cartografías pretenden estudiar las variables de visibilidad, iluminación y transparencia que generan situaciones de inseguridad en el espacio

público. Curiosamente, los cambios tecnológico-políticos de los años 90 han transformado el espacio privado en virtual. Para Galdensonas (2007: 41) «hay una paradójica relación entre la extensión de la democratización de la información y el crecimiento del control policial y estatal: la extensión del poder policial crece en relación proporcional a la transparencia y permeabilidad democrática de las comunicaciones personales». La tecnología constituye y circunscribe un nuevo espacio controlado por cámaras. El muro de vigilancia nos protege al mismo tiempo que invade nuestra intimidad.

D. En la inclusión de «la vida cotidiana» en el funcionamiento y planeamiento de la ciudad

Cartografías cognitivas

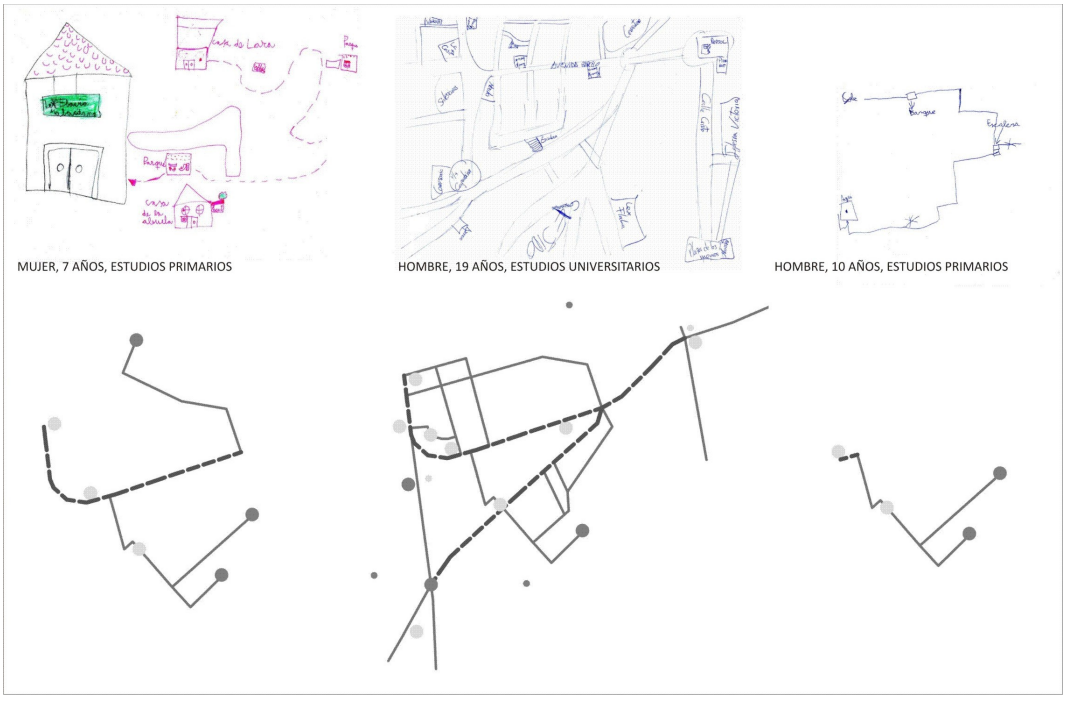
Una primera aproximación de los mapas cognitivos parte del análisis de las categorías de Lynch (1960), en las que un concepto clave es la *legibilidad* del paisaje urbano, es decir, la facilidad con que pueden reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente (Lynch 1960: 11). Paralelamente aparece la *imaginabilidad* o capacidad de un elemento urbano de suscitar una imagen vigorosa en cualquier observador (Lynch 1960: 19). Para Lynch, la forma urbana queda definida por tres propiedades: identidad, estructura y significado, aunque solo abarca inicialmente los dos primeros.

Lynch junto a Donald Appleyard y John R. Myer publican *The view from the road* (1964) y concluyen que existen dos principales estilos cognitivos: el espacial, formado por hitos y barrios, y el secuencial formado por sendas y nodos. Siguiendo la clasificación propuesta por Appleyard (Estébanez 1988: 378-379), los planos mentales pueden clasificarse en dos categorías:

- Planos Secuenciales. Itinerarios ideales o sendas que atraviesan la ciudad por los puntos de mayor interés y que unen los elementos urbanos más destacados. Analizan la ciudad como si se tratase de un recorrido turístico en autobús, se trata de una visión pobre de la realidad urbana constreñida a itinerarios elementales.

- Planos espaciales. «Representación de todos los elementos urbanos destacados, ubicándolos espacialmente de forma correcta, sin estar unidos necesariamente por sendas, atendiendo a la magnitud espacial de cada distrito urbano y, en algunos casos, llegando a dibujar con notable detalle la malla de calles y edificios» (Ponce Herrero *et alii* 1994: 73). Esta representación se asocia a individuos más dinámicos e instruidos.

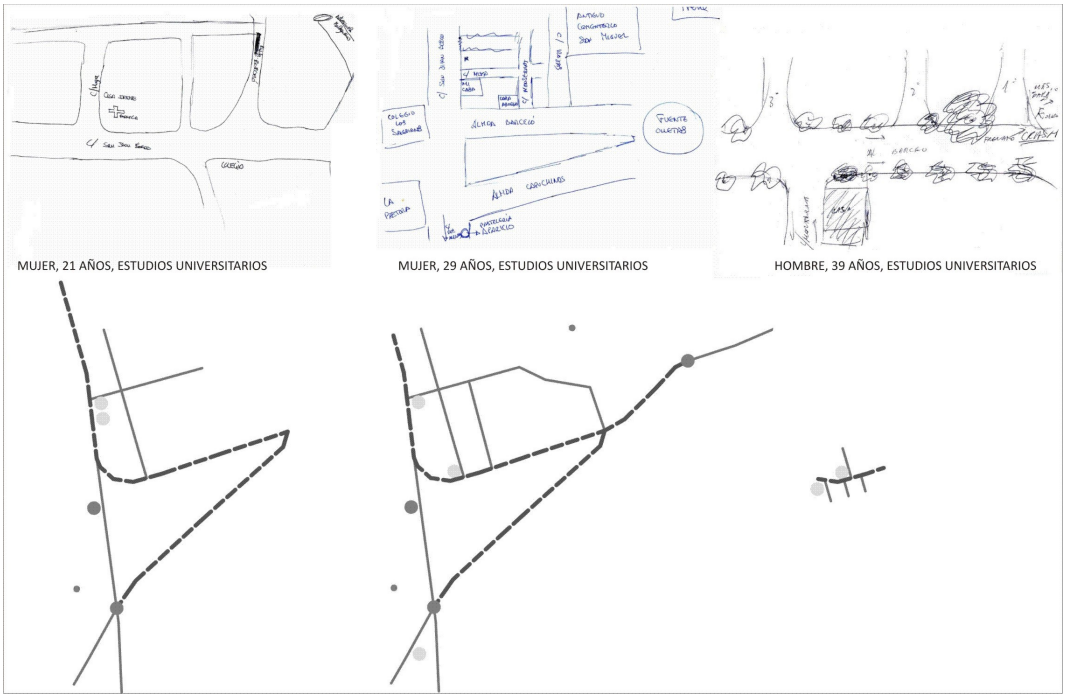
Esta diferenciación aparece en los resultados del trabajo elaborado por Sara Arroyo Jimeno, Sara Sarabia Martínez, M. Isabel Vargas Cárdenas y Natalia Pawlicka, que permitió generar un mapa cognitivo colectivo, a través del estudio perceptivo de 12 miembros de una misma familia sobre su barrio de residencia.



Representación del barrio por diferentes miembros de una familia y objetivación
Fuente: Arroyo, Sarabia, Vargas, Pawlicka, Urbanismo 1, curso 2011-2012

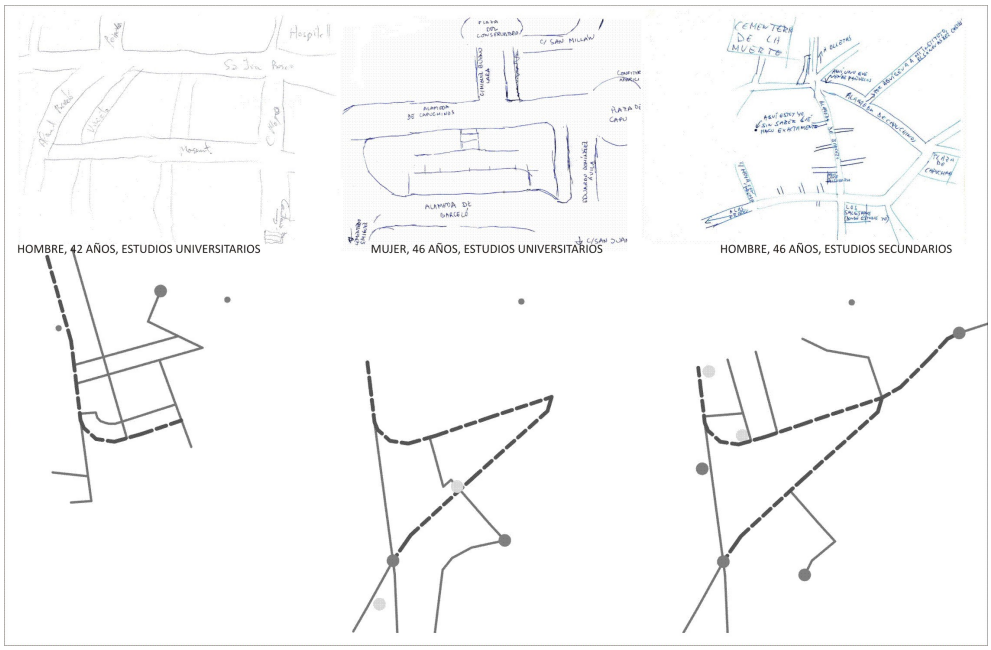
Para la realización de este trabajo se pidió a las personas encuestadas realizar un mapa mental dibujando de memoria un croquis sencillo de su barrio con los elementos que considerasen importantes. Estos «mapas

mentales» o «mapas cognitivos» son una representación física de la imagen subjetiva del lugar y dan información muy valiosa. Además, se les encuestó acerca de lugares, trayectos, magnitudes, emociones, etc. Ponce Herrero *et alii* (1994: 77-84) plantean esta metodología de trabajo basada en la realización de una encuesta que incluya, además de las características de la persona encuestada, preguntas sobre imágenes preferidas o definiciones cortas sobre el barrio y carencias o virtudes del lugar.

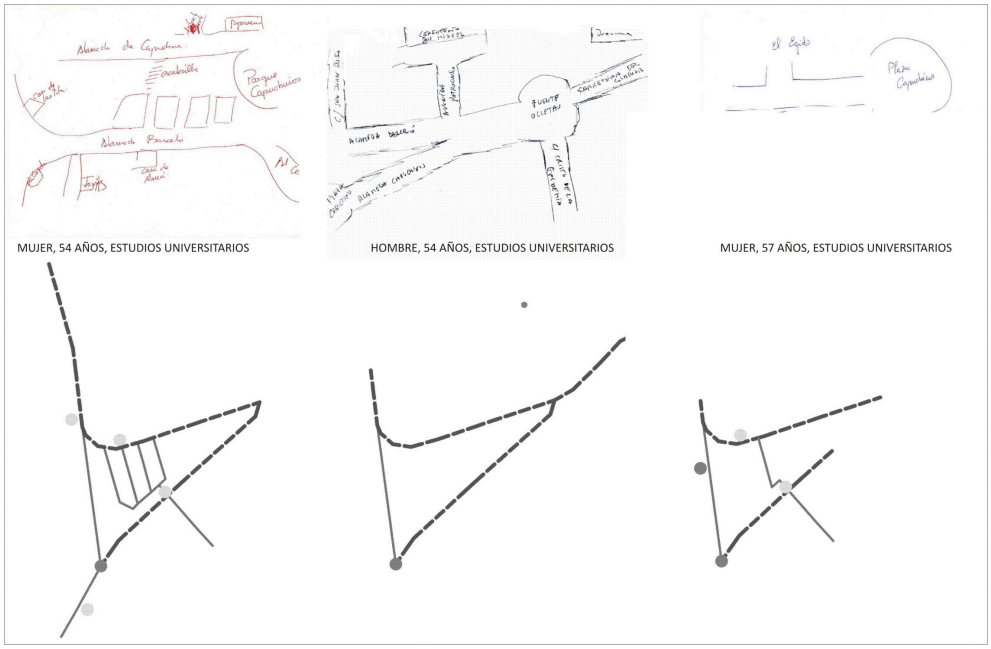


Representación del barrio por diferentes miembros de una familia y objetivación
Fuente: Arroyo, Sarabia, Vargas, Pawlicka, Urbanismo 1, curso 2011-2012

Estas representaciones fueron codificadas conforme a unos criterios objetivos para tratar de obtener elementos comunes concluyentes tales como espacios más presentes en el imaginario colectivo, rutas preferidas, etc. Para ello siguieron el análisis de Lynch, que establece que la imagen de la ciudad es el resultado de la superposición de muchas imágenes individuales. Se analiza el resultado a partir de cinco elementos físicos que caracterizan la ciudad: sendas, bordes, barrios, nodos y mojones.



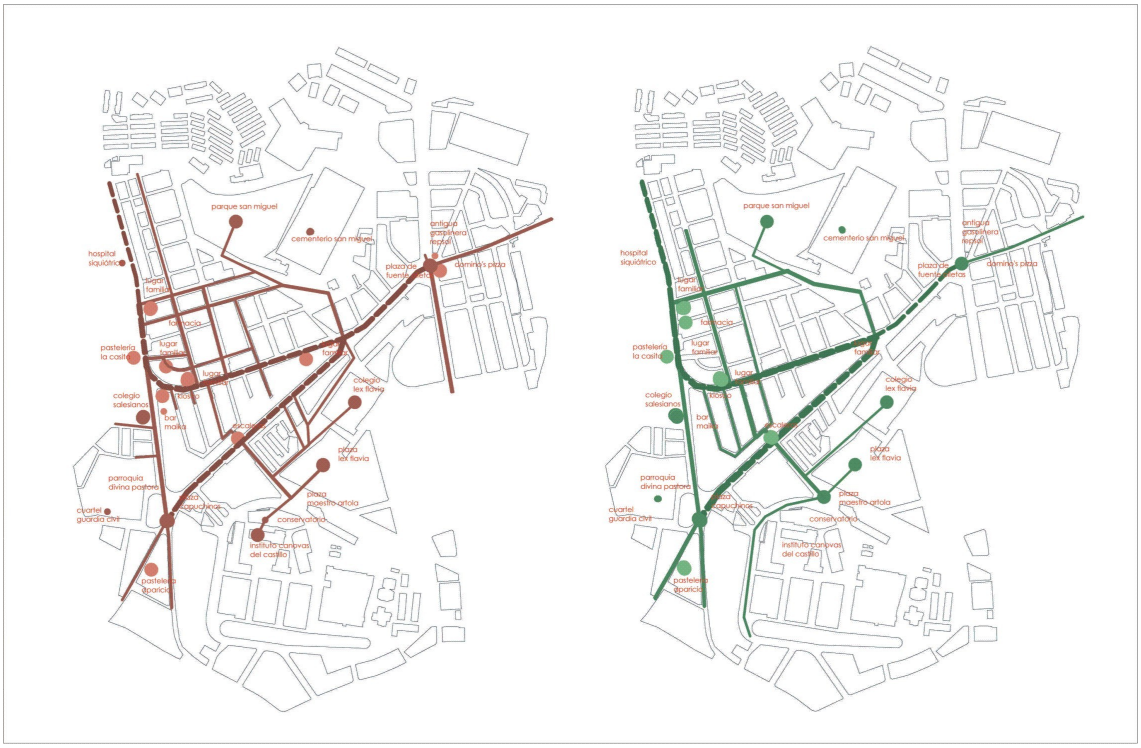
Representación del barrio por diferentes miembros de una familia y objetivación
Fuente: Arroyo, Sarabia, Vargas, Pawlicka, Urbanismo 1, curso 2011-2012



Representación del barrio por diferentes miembros de una familia y objetivación
Fuente: Arroyo, Sarabia, Vargas, Pawlicka, Urbanismo 1, curso 2011-2012

El análisis de la representación del barrio por los distintos individuos permitió elaborar dos «mapas colectivos» diferenciados por sexos, sumando los distintos itinerarios, hitos y elementos de interés de los mapas individuales, por hombres y mujeres.

Estos mapas dan una información muy valiosa, ya que evidencian los espacios colectivos que ocupan las mujeres en el barrio, sus desplazamientos, costumbres, etc., lo cual puede servir como punto de partida en el rediseño de la ciudad, bien, activamente, actuando en aquellos lugares que permanecen «invisibles» u olvidados por las mujeres (inseguridad, mal diseño, etc.), bien estudiando qué características reúnen aquellos espacios públicos más frecuentados, para extraer herramientas de planificación y diseño.



Mapas colectivos finales: espacios públicos en el imaginario de los hombres y mujeres encuestados

Fuente: Arroyo, Sarabia, Vargas, Pawlicka, Urbanismo 1, curso 2011-2012

Comparativa entre la cartografía de lo efímero y la cartografía material
Fuente: Arroyo, Sarabia, Vargas, Pawlicka, Urbanismo 1, curso 2011-2012

La ciudad de lo intangible

La conclusión del trabajo queda perfectamente expresada en la útima ilustración, en la que se compara la cartografía de la realidad material, morfológica y objetiva de la ciudad, y el *mapping* o visión subjetiva de una familia respecto a su barrio. La primera es inmutable y constante. La segunda es simbólica, variable y rica: el impacto de cada nodo urbano es expresado por la intensidad de las líneas radiales, los barrios percibidos por la ciudadanía se expresan en colores y las texturas laberínticas hacen otro tanto respecto de la legibilidad urbana. La primera dibuja la arquitectura, la segunda intenta expresar los sentimientos del colectivo, sin los cuales difícilmente podremos hacer ciudades más habitables.

Referencias bibliográficas

AA. VV. (2004): *Una propuesta local para la incorporación de la perspectiva de género al urbanismo*. Sevilla: Federación Andaluza de Municipios y Provincias. Disponible en http://www.famp.es/famp/publicaciones/ficheros/2004vademecum.pdf.

ABRAMS, J. y HALL, P. (eds.) (2008): *Else/where: mapping, new cartographies of networks and territories*. 2.ª ed. Minneapolis: University of Minnesota. Design Institute.

BOWKETT, S. (2007): «Trazar mapas». En D. COLAFRANCESCHI, *Landscape+. 100 palabras para habitarlo*. Barcelona: Gustavo Gili.

COSGROVE, D. (2008): «Carto-city». En J. ABRAMS y P. HALL (eds.), *Else/where: mapping, new cartographies of networks and territories*. 2.ª ed. Minneapolis: University of Minnesota. Design Institute.

DURÁN HERAS, M. A. (1998): *La ciudad compartida. Conocimiento, afecto y uso*. Madrid: CSCAE.

ESTÉBANEZ, J. (1988): «Los espacios urbanos». En J. ESTÉBANEZ ÁLVAREZ, R. MÉNDEZ GUTIÉRREZ y R. PUYOL ANTOLÍN, *Geografía Humana*. Madrid: Cátedra, p. 357-584.

GALDENSONAS, M. (2007): *Exurbanismo*. Buenos Aires: Infinito.

HARMON, K. (2009): *The map as art. Contemporary artists explore cartography*. Nueva York: Princeton Architectural Press.

HART, R. y MOORE, G. T. (1973): «The development of spatial cognition: A review». En R. M. DOWNS y D. STEA (eds.), *Image and Environment: Cognitive Mapping and Spatial Behavior*. Chicago: Aldine.

LYNCH, K. (1984): *The Image of the City*. Barcelona: Gustavo Gili.

LYNCH, K., APPLEYARD, D. y MYER, J. R. (1964): *The view from the road*. Cambridge: MIT Press.

PARICIO CÁRCELES, A. y VIVAS-ELÍAS, P. (2010). «Ciudadanía y mujer. Una propuesta de indicadores urbanos», *La Ciudad Viva*, n.º 5, p. 14.

PONCE HERRERO, G., DÁVILA LINARES, J. M. y NAVALÓN GARCÍA, M. R. (1994): *Análisis urbano de Petrer. Estructura urbana y ciudad percibida*. Alicante: Universidad de Alicante.

TSCHUMI, B. (1994): *Event-Cities: praxis*. Cambridge: MIT Press.
VELÁZQUEZ, I y JUSTO, A. (2001): «Propuestas para un nuevo urbanismo: experiencias innovadoras en el planeamiento urbanístico». En *Jornadas «Arquitectura, Urbanismo y Vida Cotidiana»*, organizadas por EMAKUNDE, 37. Disponible en http://www.euskonews.com/0208zbk/gaia20807es.html (Consultado el 12 de octubre de 2012).

La ciudad como espacio emocional: percepción y psicología ambiental

María Isabel Barrau

Colegio Salesiano-San Pedro/Universidad Pablo de Olavide

«Así, había llegado a fiarme más del juicio ajeno,
que de lo que sentía y sabía en mi ser de mujer»
Christine de Pizan

Género o la posibilidad de la interdisciplinariedad

Formarse en una única disciplina y posteriormente dedicarse exclusiva y profesionalmente a ella puede llegar a producir en la persona que lo asume, un obstáculo para interpretar la realidad, compleja y poliédrica, al reforzar la exclusividad de su ámbito en sí, cercenando en la mente del investigador o profesional cualquier intento de apertura de horizontes, de búsqueda de vías alternativas, concibiéndolas estas como intromisiones de valor dudable de esas disciplinas que no llegan a ser autosuficientes. Así, se excluye la máxima de que una sola disciplina no puede, única y exclusivamente, dar respuesta a ciertas problemáticas que desbordan la propia capacidad resolutiva de un único ámbito y desde una única perspectiva.

Si bien tanto los profesionales como sus propias mentes son formados y proyectados en función de un único ámbito, la tendencia actual es que el/la profesional del siglo XXI, aparte de saber trabajar en equipo, debe tener la suficiente capacidad resolutiva para ampliar respuestas a sus interrogantes desde ámbitos diferentes al suyo en origen. Esa tendencia

acusada de mirar hacia la interdisciplinaridad laboral (que no multidisciplinaridad), con lo que se aunan esfuerzos en búsqueda de la respuesta más ajustada, ha permitido que los estudios de género, que emergen como un grito de nueva mirada trasversal de la realidad, hayan podido filtrarse en todas las disciplinas actuales, creando así una red que va desde el compromiso personal a un trabajo polisémico en el que todos pueden y deben estar implicados.

El que diferentes disciplinas cooperen en pro de un objetivo supone enriquecer las respuestas y, por tanto, la posibilidad de ampliar las posibilidades de que usuarios y usuarias de los proyectos iniciados obtengan más y mejores beneficios.

El género ha permitido hacer más flexibles las fronteras entre disciplinas y que, por ejemplo, hoy, a la hora de hablar de urbanismo, tengamos forzosamente que hablar de psicología, de emociones, de percepción y de interacción psicológica con el medio.

¿Quién puede alzarse con la bandera de la exclusividad a la hora de abordar el problema de las mujeres en la ciudad? El género no solo ha permitido sacar a la luz la inoperancia de sistemas enraizados en nuestro inconsciente patriarcal, sino que profesionales de todos los ámbitos podamos ponernos de acuerdo para hablar de cómo mejorar la vida de la mujer en la ciudad.

Living means perceiving

A la hora de abordar el asunto del urbanismo con perspectiva de género podríamos tender a dirigir nuestra mirada analítica hacia el espacio físico para que, una vez detectadas sus posibles disfunciones en relación con las necesidades de las mujeres, empecemos a hacer las modificaciones pertinentes.

Pero, quizás, sabiendo que nuestro sujeto de estudio no es la ciudad, sino la mujer que usa la ciudad, que vive la ciudad, que necesita de la ciudad, el punto de partida no puede ser lo exento a ella sino ella misma.

Pero, igualmente, una vez que vamos poco a poco definiendo el epicentro de nuestro interés, podríamos tender a quedarnos en los usos que la mujer hace del espacio en el medio urbano como punto de partida para

nuestras propuestas. Analizar los usos que la mujer hace de la ciudad no es más que analizar consecuencias. Consecuencias no conscientes para nosotras sino impuestas por múltiples factores: necesidades androcéntricas del espacio, proyección de los espacios en función de las necesidades masculinas, ataduras impuestas en relación con los usos temporales del espacio, las pautas de comportamiento que la sociedad impone a la mujer, etc.

Buscar el origen del por qué nos reunimos hoy aquí sería dar por hecho todo eso para adentrarnos en cómo la mujer hace suya esa relación entre sí misma y el espacio a través del uso y las necesidades que se desprenden de ese proceso. Así, el origen de dicha relación no puede ser otra que la que se origina en la mente de las mujeres gracias a las claves perceptivas e interpretativas que se generan.

Centrarnos en la percepción es centrarnos en cómo la mujer ve, identifica, le otorga un determinado valor simbólico a los espacios en los que vive, en los que interactúa, de los que se apropia y de los que toma como espacio de tránsito. . . , en definitiva, la reciprocidad en la relación mujer/ espacio: cómo la mujer percibe los diferentes espacios públicos que conforman la ciudad y cómo su percepción los condiciona a la vez, de manera que ya no serán aspectos diferenciados, sino proyección de una visión holística que los transforma en unidad[1].

Bien es cierto que, quizás, al darnos cita profesionales y/o investigadores de diferentes disciplinas, sería importante, a modo de introducción, saber qué entendemos por espacio físico o, mejor dicho, qué vamos a entender por espacio físico[2] en este trabajo en concreto, con lo que se enriquecerían otras definiciones que tengamos.

Sabemos que la materialidad es parte esencial y constituyente de lo construido, del medio urbano que nos rodea, pero no nos podemos quedar exclusivamente en eso. Hay otros factores que influyen en la construcción de los lugares, construcción realizada por sus usuarios y compuesta por elementos que determinan su realidad, como pueden ser las actividades que

[1]Son varios los autores que, bajo diferentes denominaciones, acaban por concebir la relación sujeto - medio como una unidad. Véase: Bonnes y Secchiaroli (1995: 154-155), Altman (1973: 99-111), Ittelson (1973b: 1- 19), Saegert y Winkel (1990: 441-477), Wapner (1987), Stokols y Altman (1987).

[2]En el apartado «Conductas y prácticas» veremos se amplía la definición y los diferentes matices que permiten abordar el espacio desde la psicología.

en él se lleven a cabo y las representaciones cognitivas que los individuos hacen del conjunto en general, con lo que se genera percepción alrededor de factores físicos, intrapsicológicos y sociales. Así pues, la percepción tiene asignado un rol de intermediario para definir la relevancia tanto a nivel psicológico como práctico de los diferentes espacios o medios que crean las personas. Siguiendo las palabras de Ittelson, «living means perceiving», cuestión que nos lleva a entender el espacio como representación mental que se genera a partir de la acción y que cada persona genera en función de su propia experiencia.

Si entendemos la experiencia del espacio de manera individual, poco interés tendría el estar aquí hablando de la experiencia de las mujeres en el espacio como colectivo; al hablar de colectivo estaríamos homogeneizando experiencias, lo que supondría una simplificación de esa relación mujer - espacio y una anulación de la propia experiencia individual. No debemos olvidar que, si pensamos «la mujer» a partir de la categoría sujeto y buscamos una única identidad, no podremos encontrar una continuidad esencial a través de todas ellas. Pero, si pensamos la mujer como lo múltiple, como una entidad, una presencia contingente real a través de las acciones, acabaremos viendo una realidad que evidencia la presencia grupal de este determinado colectivo que son las mujeres.

Por tanto, deberíamos ver qué tipo de relaciones se establecen entre las mujeres para pensar que una mujer no actúa de una determinada manera por ser mujer, sino porque se relaciona como mujer. Y, lo que es más importante, las prolíferas y variadas aportaciones que los estudios de género han realizado avalan que «las mujeres no constituyen un grupo homogéneo de intereses y mucho menos de intereses urbanos» (Hernández Pezzi 1998: 37). La mujer, como ser que ha estado socialmente preestablecido, condicionado, proyectado, y ha sufrido las correspondientes consecuencias en su configuración tanto individual como grupal, puede presentarse como colectivo al que se le han aplicado unas mismas exigencias, expectativas y pareceres comunes. Esto justifica poder hablar de la mujer como un colectivo socialmente reconocido y se puede concluir que «la exclusión de lo femenino es genérica, absoluta e indiferenciada» (Ramírez González 1996) también en el espacio público.

¿Pero cómo adentrarnos en el análisis del espacio público, de la relación mujer-ciudad gracias a los estudios de género si no hay pautas científicas ni, a veces, criterios comunes? ¿Tiene realmente sentido esta aparente dispersión? Para responder a estas preguntas remito al último apartado de este trabajo, en el que se pone de relieve la epistemología feminista y la importancia de crear ciencia a partir de los «conocimientos situados».

Psicología ambiental

Para abordar el tema de la percepción de los espacios por la mujer, tomaremos la Psicología como herramienta de análisis. La rama de la psicología que me permitirá desarrollar estos propósitos es la Psicología Ambiental, también conocida como psicología ecológica o ecopsicología, entre otros. Esta rama de la Psicología viene desarrollando desde los años 40 estudios acerca de cómo el medio, físico y construido, afecta a la sociabilidad y uso de los distintos ambientes, y procura un mejor entendimiento en la relación entre la conducta humana y el medio físico, tanto natural como construido.

Partir de los procesos psicológicos que median en la relación del sujeto con el espacio me permitirá conocer cuáles son los mensajes que la ciudad manda a las mujeres de manera subliminal, y cómo las mujeres descodifican esos mensajes a través de la percepción que tienen de los espacios, lo que se traduce en prácticas específicas que obedecen a ese orden establecido.

Al tomar como referencia las palabras del propio Canter[3] de que «la gente siempre sitúa sus acciones en un lugar específico y disponible, y que la naturaleza del lugar, tan específica, es un ingrediente importante en la comprensión de la acción y experiencia humana» (Canter 1986, *apud* Bonnes y Bonaiuto 2002: 30), vemos la importancia de la relación e interacción entre conducta y espacio. Y no solo conducta y espacio, sino que debemos tener en cuenta toda la serie de factores simbólicos, normas y/u oportunidades que presentan tanto para la acción como para los sistemas de relaciones sociales. Estos factores se convierten en propiedades consti-

[3]Este autor junto a Ittelson, Gibson, Prohsansky o Lynch conforman la élite intelectual de esta disciplina.

tutivas del ambiente a través de atribuciones de significado compartidas, construidas a través de la interacción social y la comunicación (Bonnes y Secchiaroli 1995: 77).

Conductas y prácticas

Por eso, será de especial interés en nuestra investigación entender el espacio como *behavioural setting*[4], es decir, escenarios que definen y sitúan la conducta en relación con un contexto[5] físico y social. La conducta tiene un papel importantísimo en el análisis de los espacios, al conjugar componentes físicos y sociales, ya que no podemos responder al medio de manera independiente a nuestro papel como seres sociales (Martínez Torvisco, 1998: 103). Que los espacios provoquen conductas es enormemente revelador[6], más aún si estas son diferentes entre hombres y mujeres. Pero aún más revelador es saber que esos comportamientos son consecuencia de las distintas percepciones que mujeres y hombres elaboran del espacio urbano y que conllevan acciones diferenciadas, respondiendo así a diferentes necesidades y objetivos. Esto enlaza directamente con las aportaciones de la Teoría Histórico-Cultural de Vigotsky, al hablarnos de los contextos como escenarios culturales de actividad, en donde percepción y participa-

[4] Juan Martínez Torvisco (1998: 103) recoge la definición de escenario de conducta de Ittelson, Prohshanky, Rivlin y Winkel (1974), como «un lugar en el espacio y en el tiempo dotado de una estructura que interrelaciona propiedades físicas, sociales y culturales, y que facilita formas comunes y regulares de conducta». No obstante, la definición que Martínez Torvisco recoge de Barker (1987: 1420) es más completa, ya que define los escenarios de conducta como escenarios «eco-conductuales híbridos; son patrones limitados de actividades humanas y no humanas controlados por sistemas de fuerzas que mantienen sus actividades en equilibrio semiestable. Las partes y los procesos de los escenarios de conducta tienen un alto grado de interdependencia interna, en consecuencia de lo cual son unidades discretas, siendo entidades dentro del ambiente ecológico» (1998: 103).

[5] Debemos tener, igualmente, una concepción clara de qué entendemos por contexto. Encontramos una definición pertinente en Churchman (2002: 195), quien nos dice que «el contexto es una colección de eventos que ocurren en las mismas circunstancias. Estas circunstancias no están definidas por un área geográfica demarcada sino más específicamente por un modo de operar en la vida diaria de los individuos involucrados». Así mismo, al haber nombrado la palabra evento, debemos saber que entendemos por evento «por una serie de actividades llevadas a cabo en un determinado medio ambiente por un grupo de individuos caracterizados en términos espaciales, sociales, económicos y psicológicos».

[6] Bonnes y Bonaiuto (2002: 29) nos recuerdan «la importancia de la dimensión físico-espacial del ambiente como parte constituyente de acciones humanas y experiencia en los niveles intrapersonal, interpersonal, grupal, intragrupal, y societal». Ver también Stokols y Altman (1987b).

ción se condicionan, se complementan, y conforman mi propio yo. Un yo que sería equiparable a una mente en acción. Una mente mediada por los instrumentos disponibles en estos escenarios culturales. Unos escenarios que, cargados de patrones, nos impulsan a actuar a través de los usos de dichos instrumentos o *semiotical meanings*.

El propio Ittelson, en plena sintonía con la teoría histórico-cultural nos expone desde la psicología ambiental que «la percepción del medio siempre implica acción, [pero] no una acción ciega, una acción sin objetivo» (Bonnes y Secchiaroli 1995: 135); «acción y percepción se sostienen la una a la otra recíprocamente como una función del objetivo» (Bonnes y Secchiaroli 1995) propiamente dicho.

Stephen Kaplan (1982: 183-188; 1983: 311-332) refuerza esta teoría, y nos recuerda que «las preferencias de la gente con respecto al medio deben ser consideradas como un asunto de «toma de decisiones» y «elección», según el papel principal que los procesos cognitivos de categorización e inferencia juegan en la estructuración de las evaluaciones connotadas de manera afectiva». Kaplan conecta decisión y acción en el mismo tiempo ante toda la serie de posibilidades que el medio puede brindar y las alternativas que pueden ser percibidas como posibles. Este «control cognitivo» del que nos habla Kaplan no debe ser entendido en clave conductista o piagetiana, sino que, como defendía Vygotski, en el desarrollo mismo de la acción nuestras elecciones van guiando nuestras acciones, es decir, no hay un aprendizaje[7] o desarrollo previo. Las herramientas que necesita el individuo para satisfacer una determinada necesidad emergen de la propia actividad en la que el individuo se implica, buscando y generando significado en el ambiente.

Siguiendo a Ittelson y enlazándolo con lo que ha aportado la teoría histórico-cultural dentro de la psicología, no debemos considerar el proceso del conocimiento humano separado de todo ese sistema de metas que guían las conductas.

[7]Para la THC, el aprendizaje no supone almacenar conocimiento y utilizarlo cuando procede como exponen las escuelas cognitivista y piagetiana, en las que el aprendizaje debe ser un desarrollo y ser previo al conocimiento, sino que se trata de aprender a controlar nuestras acciones, de saber actuar mediante el uso de herramientas para mediar nuestras acciones y ampliar así las posibilidades de acción.

La percepción implica una evaluación que no solo se queda en un control cognitivo del medio y de las posibilidades, sino que «al identificar los lugares que permiten la satisfacción de las necesidades y/o la realización de metas (acciones) en un medio indiferenciado, el individuo se mueve en una dirección en la que la dimensión motivacional (relevancia de las metas) intersecciona con la dimensión cognitivo-perceptiva (representación del medio y de las oportunidades percibidas en él)» (Bonnes y Secchiaroli 1995: 129) y actuar como impulso de las propias acciones. La evaluación que proporciona la percepción «se convierte en expresión del nivel que los lugares facilitan conforme al logro de objetivos relevantes de acción para el individuo», según Canter (1983), a diferencia de Peponis y Wineman, que establecen «la influencia del espacio en la conducta de manera indirecta debido a la influencia sobre actores colectivos y no a través de la percepción de la acción» (2002: 287).

Este planteamiento de la percepción como acto que implica objetivos y metas ejemplifica cómo el ambiente percibido incluye estrategias para la exploración y conceptualización de los espacios. El ambiente, además, provee de un lenguaje simbólico de significados y emociones que influyen en las decisiones que nosotros tomamos a través de nuestros actos.

Esa implicación emotiva y práctica que otorga significado a ese espacio vivido a través de las prácticas se concretiza en la elección o discriminación de unos determinados espacios urbanos.

Podemos hablar de una conducta espacial o *spatial behaviour* que nos recuerda la importancia del componente afectivo que, como dice Aragonés, «puede ser más impactante para formar parte de la representación urbana que la propia forma geométrica del espacio» (Aragonés 1998: 47) y que, en relación con la dimensión cognitiva, se presenta como necesidad para comprender de manera más profunda las relaciones complejas que unen estos procesos a la conducta humana y las acciones en relación con el medio. Vemos, por tanto, que el espacio es más bien «una condición de vida» (Tello Robira 2005: 85), que viene marcada por nuestras formas de relacionarnos con él, nuestras maneras de interactuar socialmente a través y sobre él, por cómo nos representamos en él, etc.

Ciudad y representación

La ciudad es un espacio de representación de poderes, de roles, de características asignadas y expectativas. La ciudad es un gran teatro y «se prepara para ello facilitando lugares abiertos para la representación: balconadas y observatorios, lugares dominantes (una plaza... un patio) que crean el teatro sin necesidad de edificio» (Durán 1998: 55). Para la mujer es un teatro cuyo guión está muy bien atado y aprendido, muy lejos de esos espacios de anonimato de los que nos habla Manuel Delgado. La mujer no se diluye, la mujer no ejerce su libertad en la calle de la manera en que lo hacen los hombres. La mujer debe comportarse y mostrarse como tal, de manera que todo aquello que no entre dentro de los cánones es sospechoso de convertirse en algo que excluir. Para la mujer, los comportamientos en la ciudad no son *protocolos espontáneos*, como diría Delgado, quien duda sobre la concepción de la ciudad como escenario dramatúrgico al no encontrar guión alguno determinado, sino que tiene su propio guión. En la mujer no es compatible eso de que «el hombre invisible deviene metáfora perfecta del hombre público que reclama una invisibilidad relativa, consistente en ser visto y no visto [...] Visto porque se visibiliza, pero no puede ser controlado, porque es invisible» (Delgado 1999: 17). La mujer es siempre visible, debe luchar para no ser reconocida mujer pública o de lo público[8] y está supeditada a determinados esquemas. Podríamos considerar ese anonimato que otorga la ciudad a aquellos que la habitan, pero la mujer debe dejar bien visible y patente su feminidad en el espacio público a través de la materialidad simbólica de la indumentaria y los comportamientos[9].

Por eso, más que hablar de la ciudad como un entorno o ambiente hostil, deberíamos considerar la ciudad como un escenario no proclive para

[8]Shilpa Phadke (2007: 1510-1518) denuncia el esfuerzo que tiene que hacer la mujer para demostrar su respetabilidad en el espacio público siguiendo las pautas dadas por la mentalidad patriarcal, como son la ropa adecuada, los símbolos que muestran que es una mujer decente y el factor tiempo. Aunque esta autora lo ejemplifica en el contexto de la India, donde estas circunstancias son aún más acusadas, no debemos olvidar que cualquier mujer, en determinadas horas, puede ser confundida o directamente difamada conforme a este estereotipo de mujer. Por ello, en muchas ocasiones, se generan comportamientos y medidas que intentan recalcar fehacientemente que no se pertenece a ese sector de la población.

[9]Vemos cómo la mentalidad androcéntrica no solo intenta aglutinar el género humano en general en torno a la experiencia masculina, sino que haciéndolo anula la realidad de la mujer.

satisfacer las necesidades, las metas, etc. de las mujeres. De este modo, la mujer es capaz de adoptar el rol del «otro», actuando así como alteridad en su propia singularidad, en su percepción, en su identidad. Y como tal, interactúa e intenta hacerse con los espacios y los ambientes en donde necesita integrarse. «Así, el espacio se considera más que un entorno físico para convertirse en el escenario de representación de los roles asignados socialmente, con diferente poder simbólico, con mayor o menor protagonismo, con mayor o menor visibilidad social», de manera que la mera presencia de la mujer en la ciudad no lleva aparejada su visibilidad social (Sánchez García 2001).

Todo esto de manera no consciente, pues de modo no consciente adoptamos roles, los reforzamos y los proyectamos sobre nosotros mismos y los demás, provocando una naturalización de los mismos. Se suele decir: «No es normal que una mujer vaya sola a esas horas por la noche», «es que ir así vestida por la noche... luego no te quejes». Son estos los comentarios que tan asiduamente escuchamos y que tan interiorizados tenemos, cuya consecuencia más inmediata es que la mujer rechace un tipo de vestimenta por las connotaciones socialmente atribuidas o simplemente por ser de noche o de día.

Usos y comportamientos predeterminados y predefinidos que asumimos sin más. No olvidemos que, como dicen Proshansky y Fabian (1986: 25): «frecuentemente, el mundo físico objetivo y sus propiedades tienen consecuencias sobre la conducta y la experiencia de la persona sin que esta tenga «conciencia» de ello... Bajo estas circunstancias, el individuo no puede ni identificar ni verbalizar estas influencias, sino que solo el análisis objetivo del «observador externo» puede determinar esta influencia del espacio físico en la conducta y experiencia de la persona»; «la implicación que supone este análisis obliga a que el observador sea un participante, de manera que el medio no es observado sino explorado» (Bonnes y Secchiaroli 1995: 135), y este requisito tendrá su repercusión en cómo abordemos la cuestión metodológica del proyecto.

Como hemos dicho anteriormente, la persona no suele vivir de manera analítica, por ello necesitamos un estudio preciso de las prácticas de las personas para saber identificar los hábitos, motivos y carencias que desarrollan en relación con el uso del espacio urbano.

Percepción y experiencia

Esa parte no consciente de nuestra percepción de la que hablábamos anteriormente está íntimamente ligada a las experiencias previas. La percepción no es solo aquello que percibimos a través de los sentidos, sino que entran en juego diferentes mecanismos que agrupan la información de determinada manera y la combinan con lo ya sabido. La percepción está modelada por las expectativas, esperanzas, miedos, necesidades y recuerdos que componen nuestro mundo interno. Teniendo en cuenta todo lo anteriormente expuesto sobre el tipo de socialización en el que se desarrolla la mujer, podremos entender más fácilmente que la percepción que la mujer tiene de un espacio puede llegar a ser muy diferente de la de un hombre. Si la mujer identifica los espacios de poco tránsito con noticias sobre violaciones o sucesos que hayan pasado en zonas similares, ese lugar no envía a la mujer mensajes conforme a una impresión visual, sino a experiencias pasadas[10].

Una mujer no percibe los lugares de manera diferente por el hecho de ser mujer, sino por las relaciones que se establecen a partir y en relación con ella, ya que la percepción es un proceso constructivo; la persona aprende a percibir y, como resultado de ese aprendizaje, se crean esquemas cognitivos que posteriormente guiarán los procesos perceptivos.

La percepción es crucial para entender los valores simbólicos que desprende la ciudad. La percepción mira hacia «la percepción de los significados y no solo hacia estímulos sencillos o configuraciones geométricas, en el caso de la percepción visual» (Bonnes y Secchiaroli 1995: 28). Comenzamos a ver cómo la percepción implica una categorización de lo que nos llega de los sentidos. La ciudad nos lanza toda una serie de mensajes simbólicos que las personas descodifican y aplican de una determinada manera sobre esos mismos espacios. Aquí está la parte determinante de un uso diferencial. La percepción guía el movimiento de una persona en la ciudad y la alerta de los diferentes peligros o seguridades que pueden desprenderse, aspecto que refuerza en la mujer esa conciencia de estar más inmersa que el hombre en lo que la rodea, lo que se encuentra a su

[10]Bonnes y Secchiaroli (1995: 35) recogen de Ames (1960: 3) que es «mejor considerar más las experiencias pasadas como causas de las impresiones visuales que los objetos».

alrededor y que funciona como objeto de vigilancia contra el peligro (Kirby 1996: 54).

Podemos decir que la construcción de los espacios se hará en función de la propia percepción del individuo. Según el modo de percibir, la persona actuará de una manera u otra. He aquí el comienzo de la diferenciación de prácticas conforme al espacio urbano.

Espacios percibidos y construidos

La percepción y la actuación son aspectos recursivos que se desarrollan en un espacio físico que otorga las posibilidades de actuación. La persona no desarrolla un proceso de percepción, categorización y posterior actuación. Debe quedarnos claro que la persona actúa y, a través de las propias actuaciones, construye percepciones que modifican las capacidades de acción, este proceso genera a su vez nuevas percepciones y así nuevos escenarios de actuación. Esta recursividad nos lleva a la conclusión de que la percepción se forja según el uso y la disponibilidad del medio.

A modo de resumen de lo anteriormente expuesto, debemos recordar que es necesario tener una idea clara de cuál es el análisis que nos interesa hacer de los espacios. Los espacios urbanos no pueden ser entendidos solo como lugares físicos hechos de mera materialidad. Ya hemos mostrado cómo la creación, diseño o distribución de los espacios y de lo que en ellos hay no es algo arbitrario sino que responde a una serie de necesidades a escala masculina que reproducen un único modelo social. No podemos hablar de una relación mujer-medio sin tener en cuenta que el propio espacio no es, por así decirlo, inocente. Espacio y vida se implican mutuamente, lo que significa que el espacio no es algo inerte, estático, solo físico, sino que lo constituyen también nuestras maneras de hacer al modificarlo poco a poco (Tello Robira 2005: 85). El espacio físico, como escenarios culturales de actividad, hace que yo me perciba y me configure a partir de mi participación en dichos contextos.

El espacio lo configuro yo a partir de la percepción que haga de él, porque de esa percepción dependerán las prácticas que yo lleve a cabo en dichos espacios, al otorgarles diferente valor y simbolismo.

Vivir los espacios, entendidos dentro de toda una realidad social, cultural, ambiental, etc., lleva aparejada una estimación emocional de estos, de manera que se lleva a cabo un desciframiento de sus valores comunicativos e informativos; «a partir de esta operación de descodificación, la persona se *predispone con el ambiente*, es decir, elabora y define sus pautas de interacción con el lugar» (Corraliza 1998: 60).

Vemos, por tanto, que el ambiente, entendido como territorio emocional (Corraliza 1998), condicionará nuestra posición tanto en relación con este y en relación con nosotros y nosotras mismas, como nuestras acciones y metas de una manera retroalimentativa, pues «el entorno, físico y social, es parte del contexto situacional donde tiene lugar la conducta humana» (Martínez Torvisco, 1998: 101), de manera que esas mediaciones que yo haga estarán enormemente influenciadas por el ambiente en el que se generan y se desarrollan y este se verá afectado y/o modificado por dichas mediaciones.

Pilar Díaz Sánchez (2007), al distinguir lugar y espacio (*locus* y *spatium*[11]), establece distintas maneras en las que las mujeres se relacionan con el medio urbano: la mujer conquista *locus* mientras que el *spatium* sigue lejano, dominado por una ideología que defiende intereses de grupo y segrega a las mujeres. Quizás, la clave sería plantearnos el territorio, como nos dice Delgado (1999: 39), como *lugar ocupado* y el espacio como *lugar practicado*. Si tenemos estas consideraciones en cuenta, podemos plantear que la mujer puede tener facilidad a la hora de hacerse con los lugares concretos, los que tienen entidad e identidad simplemente por el hecho de estar en ellos, por formar parte presente en ellos. Pero los espacios, tan heterogéneos y abstractos en su definición, concreción y, quizás, en su consideración[12], puede abarcarlos a través de las prácticas, de las acciones que sobre ellos realice. En esa acción cabría fundamentalmente

[11] *Locus* entendido como campo particularizado y *spatium* como la relación o distancia entre los puntos.

[12] Manuel Delgado (1999: 122) hace una interesante no-definición de espacio, de manera que «el espacio solo puede ser un ámbito que no es sino no-ser o un ser-lo-que-sea, algo incierto, indeciso, consecuencia de una nihilización o anonadamiento del territorio o un lugar cualquiera. ¿Qué puede decirse del espacio?: del espacio no se puede decir nada. El espacio no puede ser ni dicho, ni pensado, ni imaginado, ni conocido, ya que decirlo, pensarlo, imaginarlo o conocerlo lo convertiría de inmediato en una marca o territorio, aunque solo fuera por un instante».

la interacción con los otros, que define la socialización de la mujer, de manera que las acciones se transformen en mediaciones de uso presencial y práctico de los espacios, lejos de una acción continua e incansable de tareas y obligaciones impuestas y autoimpuestas.

Pautas epistemológicas para una puesta en marcha del método feminista en el urbanismo: importancia de los conocimientos situados

En el primer apartado, hablábamos de las dificultades que tenemos a la hora de marcar las pautas de actuación si partimos de la experiencia individual para, posteriormente, aplicarlo a la experiencia de todo un colectivo. Veamos, por tanto, la importancia de partir del individuo, básico en psicología, como método de nuestro trabajo de relaciones sujeto-medio, básico en la psicología ambiental.

Como dice Erica Burman (1998: 14): «la importancia del trabajo feminista se encuentra en desplazarse desde una óptica en la que se da voz a las víctimas hacia una escucha de sujetos que reivindican activamente», con el objetivo de dar una «mejor descripción del mundo» y, con ello, tal como dice Haraway (1991: 269), intentar «lograr simultáneamente una versión de la contingencia histórica radical para todas las afirmaciones del conocimiento y los sujetos conocedores, una práctica crítica capaz de reconocer nuestras propias *tecnologías semióticas* para lograr significados y un compromiso con sentido que consiga versiones fidedignas de un mundo real, que pueda ser parcialmente compartido» (1991: 321).

La simple ausencia de un supuesto «auténtico programa de investigación que contemple desde una filosofía de género, teoría de género, un método y técnicas específicas que permitan el desarrollo de investigación» se considera que «debilita y segrega a los estudios feministas, reduciéndolos a discursos políticos ideológicos propios de un grupo marginal», lo que impediría «la posibilidad de ampliar las perspectivas y dimensiones de su objeto de estudio» (Guzmán Cáceres y Pérez Mayo 2005).

Por eso, no deberíamos hablar de metodología feminista como una «lógica de *descubrimiento* sino de una relación social de *conversación* cargada de poder» (Haraway 1991: 342), a fin de poder salir del bucle sin

salida que generan los/as pensadores/as por considerar que, al no existir ni método ni metodología feminista propiamente dichos, no debe haber apoyo de la comunidad científica y, por tanto, bloquean cualquier intento de entrar en los discursos de poder, con lo que desestabilizan las propuestas provenientes del feminismo.

Lo que quizás se obvie ante la aparente necesidad de búsqueda de un método es que la mirada, la perspectiva... sería un punto de partida legítimo para poder comenzar a ver la realidad de una manera diferente tal y como lo hacen los distintos postulados feministas, los cuales han conseguido superar el positivismo, alzar a nivel de categoría epistemológica la multiplicidad y la complejidad, o la capacidad de reconocer que, al situarnos, superamos las barreras de los absolutismos dogmáticos tanto absolutos como relativistas, sin que por ello se anule la cientificidad. Y lo más importante, tener la lucidez de posicionarse en los márgenes para crear corrientes alternativas a la epistemología tradicional.

Por ello, debemos tener claro que quienes intentamos posicionarnos epistemológicamente lo hacemos como personas interesadas en el feminismo que, «como propuesta política que va más allá de las distintas orientaciones [...] propone cambiar la condición subordinada de las mujeres, de manera tal que se eliminen los obstáculos sociales, políticos, culturales y subjetivos que les impiden el ejercicio de sus libertades y el acceso pleno a la dignidad humana» (De Barbieri 1998: 121). Un camino que se hace al andar, o lo que es lo mismo, un modo de trabajo que es arranque, que es camino, que es un punto de vista «que se va haciendo a medida que se desarrolla la investigación» (Bartra 1998: 148). Y por eso estamos aquí, para poner en común los baldoquines de un largo camino que, juntas/os, tenemos aún que recorrer.

Reflexionar sobre mi posicionamiento metodológico servirá de guía interpretativa sobre mi posterior investigación. Aun así, cualquier aspecto planteado ya sea teórico, procedimental o metodológico, no debería ser interpretado como un marco rígido en el que tengo que amoldar lo que empíricamente vaya encontrando en mi camino. Estos supondrán en nuestro trabajo las bases sobre las cuales puedo empezar a definir mis propios procesos. Si la complejidad es lo que caracteriza nuestro estar en el mundo, que mande la complejidad, no los planteamientos simplificantes que

sesgan y condicionan resultados finales en pro de las hipótesis de las que parto.

Puede que a medida que avance en nuestra investigación, lo inconexo, lo cambiante se abra paso frente a lo sólido, a lo yuxtapuesto. No queremos tener el privilegio de defender una base metodológica a ultranza por el simple hecho de que su planteamiento teórico nos convence aquí y ahora. Lo que preferimos es ser conocedoras de la realidad y, sobre ella, crear en paralelo el método que nos permita ajustar lo que vemos y experimentamos en un papel, y pueda ser transmitido y adaptado en investigaciones futuras según las realidades y los resultados investigados. No podemos seguir hablando en términos de *disyunción*, *repulsión* o *anulación recíproca,* como nos recuerda Morin (1994), sino que la idea de recursividad tiene que estar bien presente para entender la realidad. Podemos decir, por tanto, que «la responsabilidad feminista requiere un conocimiento afinado con la resonancia, no con la dicotomía» (Haraway 1991: 334). «La objetividad no busca abandonar el compromiso, sino la estructuración mutua y habitualmente desigual, el arriesgarse en un mundo donde nosotras somos permanentemente mortales, es decir, donde nunca poseemos el control final» (Haraway 1991: 346).

La recursividad supone ir más allá de la causa-efecto, es considerar la retroalimentación sin caer por ello en un bucle en donde la acción misma de la mujer no tenga reconocida la capacidad de romper dichas relaciones conforme al propio ámbito y posibilidades. Pues como defiende magistralmente Haraway (1991: 331-332):

> el yo que conoce es parcial en todas sus facetas, nunca terminado, total, no se encuentra simplemente ahí y en estado original. Está siempre construido y remendado de manera imperfecta, y por lo tanto, es capaz de unirse al otro, de ver junto al otro sin pretender ser el otro. Esta es la promesa de la objetividad: un conocedor científico busca la posición del sujeto no de la identidad, sino de la objetividad, es decir, de la conexión parcial.

La propuesta feminista que, en terreno de la Psicología Social, podría proporcionarnos unos parámetros mejor ajustados a nuestras pretensiones

sería la *Teoría del conocimiento situado*[13]. Con esta teoría, y con Haraway como mayor exponente, intentamos valorizar el conocimiento no académico, el conocimiento de la rutina, de la cotidianidad, de aquello que la mujer conoce mejor que nadie al plantear una reflexión de sus propios quehaceres cotidianos y estilos de vida, ya que «la relevancia del sujeto cognoscente implica [...] que los estándares de justificación son siempre contextuales» (Guzmán Cáceres y Pérez Mayo 2005), aspecto fundamental para quienes, como hemos indicado previamente, nos enmarcamos en el ámbito de la Psicología Social.

No nos interesa conocer las aportaciones de las mujeres al mundo de los hombres. Partiendo de esta idea vemos cómo el centro del poder comienza por tanto a cambiar.

De esta manera, podemos huir igualmente de las falsas objetividades homogenizadoras y anuladoras de cualquier otra perspectiva que no entre en el canon de la Academia. Como dice Biglia (2005: 20), «hay que apostar por una objetividad feminista que reconozca la parcialidad de las miradas de cada sujeto y reivindique la propia mirada situada como una de las posibles y con valor equipolente a las otras», pues, como afirma Haraway (1991: 324), «la objetividad feminista significa, sencillamente, conocimientos situados».

Pero, ¿qué es un «conocimiento situado»?, cabría preguntarse. Entendemos por «conocimiento situado» reconocer mi lugar, mi punto de partida, mi contexto que posibilita, entre otras cosas, el que yo tenga una determinada visión de la realidad, de mi realidad, de mi lugar social, de mi lugar material. Si no soy consciente de mi *aquí* y mi *ahora*, de mi yo y mi proyección de mí misma, ¿cómo puedo analizar el conocimiento que produzco?

Reconocer la subjetividad de mi mirada, la localización de mi punto de partida, mis propios condicionantes, etc., no supone caer en vagas subjetividades carentes de referencia. Como dice Bartra (1998: 150), «lo objetivo no está divorciado de lo subjetivo y lo personal; el discurso puede ser claro, sencillo, directo, personal y objetivo al mismo tiempo».

[13]Para mayor información, ver Donna Haraway (1991).

Es muy fácil caer en la trampa de que porque algo es subjetivo carece de fiabilidad, carece de referencia empíricamente demostrable. ¡No! Las subjetividades se nutren de aspectos objetivos; no podemos creer que una interpretación subjetiva nace de la nada, de la invención o la casualidad de una opinión ligeramente formada. Las subjetividades nacen de un *algo* objetivo, de una realidad concreta, y esta realidad objetiva, en contacto con *sujetos subjetivos*, se transforma en diferentes realidades con una misma matriz receptiva. Parten de un mismo hecho y se transforman adaptándose a aquello sobre lo que se depositan. La objetividad es precisamente el posicionamiento crítico, porque si luchamos por una «doctrina y una práctica de la objetividad que favorezca la contestación, la deconstrucción, la construcción apasionada, las conexiones entrelazadas y que trate de transformar los sistemas del conocimiento y las maneras de mirar» (Haraway 1991: 329), debemos adoptar una perspectiva parcial que, en nuestro caso, nos ofrece la epistemología feminista de los conocimientos situados.

Siempre debemos tener en cuenta que, como dice Haraway, el feminismo ama la interpretación, la traducción, el tartamudeo y lo parcialmente aprendido. «El feminismo trata de una visión crítica consecuente con un posicionamiento crítico en el espacio social generizado no homogéneo. La traducción es siempre interpretativa, crítica y parcial» (Haraway 1991: 336-337).

He ahí la importancia de revalorizar los trabajos feministas de carácter cualitativo, porque son parte imprescindible del proceso de creación del conocimiento. Como dice Haraway (Haraway 1991: 322),

> las feministas no necesitan una doctrina de la objetividad que prometa trascendencia [. . .], pero necesitamos un circuito universal de conexiones, incluyendo la habilidad parcial de traducir los conocimientos entre comunidades muy diferentes y diferenciadas a través del poder. Necesitamos el poder de las teorías críticas modernas sobre cómo son creados los significados y los cuerpos, no para negar los significados y los cuerpos, sino para vivir en significados y en cuerpos que tengan una oportunidad en el futuro.

Nos debemos apoyar, por tanto, en los conocimientos parciales, en su interconexión, pues de esta manera combatimos un relativismo demoledor que daña los cimientos de nuestras propuestas[14]. Porque si algo tenemos claro, es que «el relativismo, es una manera de no estar en ningún sitio mientras se pretende igualmente estar en todas partes. La *igualdad* del posicionamiento es una negación de responsabilidad y de búsqueda crítica. El relativismo es el perfecto espejo gemelo de la totalización en las ideologías de la objetividad» (Haraway 1991: 329). La moraleja de Haraway (1991: 326) es, por tanto, bien sencilla: «solamente la perspectiva parcial promete una visión objetiva», pues como sigue sosteniendo la misma autora, «la alternativa al relativismo no es totalización y visión única [...] sino los conocimientos parciales, localizables y críticos, que admiten la posibilidad de conexiones» (Haraway 1991: 329). Debemos recordar que esto es precisamente en lo que se fundamenta la *encarnación feminista,* que, en palabras de Haraway (1991: 334), «no trata de una localización fija en un cuerpo reificado, femenino o de otra manera, sino de nudos en campos, inflexiones y orientaciones y de responsabilidad por la diferencia».

No debemos tener miedo de aquello que consideramos particular, de conseguir especies de «informantes claves» en nuestros planteamientos epistemológicos. Lo importante de todo ello es que sirvan como referente de identificación para otras personas que, al ser leídas, al ser expuestas, o al ser comprendidas, puedan venir otras tras nosotras diciendo: «ahí me identifico yo, esa experiencia también la he tenido yo».

Como defiende Bárbara Biglia (2005: 22), la ciencia hay que entenderla como práctica, de manera que «los conocimientos no serían respuestas definitivas, sino expresión cognitiva o intelectual de una interacción en acto con nuestro entorno social y natural».

Esta visión no académica de la realidad permite una valoración de los márgenes[15], como espacios conceptuales y empíricos. Los márgenes se presentan ante nosotras como un doble privilegio de mirada: «por un lado

[14]Se ha acusado a las teorías feministas durante mucho tiempo de potenciar un relativismo que no favorecía la creación de enunciados universalmente válidos.

[15]La «Teoría del punto de vista» (*Standpoint Theory*) critica el hecho de que las mujeres tengan un saber diferente por naturaleza, pero afirma que las mujeres, al estar colocadas en una posición marginal de la sociedad tienen un conocimiento no hegemónico, por lo tanto menos corrupto, y que este debe ser la base para producir conocimiento.

sensibilidad hacia temáticas hasta el momento ignoradas, por otro un gran cuidado a mantenerse siempre adherentes al propio aquí y ahora» (Donino 1991, *apud* Biglia 2005: 13). Reconocer nuestro posicionamiento, nuestro emplazamiento teórico y empírico, sabernos parcialmente conocedoras de la realidad no nos debe llevar a asumir que forzosamente pertenecemos a tierras bastardas[16]; quienes somos conscientes del emplazamiento de nuestros planteamientos reivindicamos la valorización de todos los saberes, y es necesario conocer ese punto de partida para que nos permita ahondar más y mejor en el conocimiento, ya que solo se puede mirar desde donde se está.

Esta visión postmoderna presenta a su vez, otra característica que critico por no estar del todo de acuerdo con ella, al atenerme a la experiencia que he tenido en relación con la producción de conocimiento de otras mujeres.

Mujeres consideradas en los márgenes de la producción del conocimiento científico podrían, de igual manera, reproducir hábitos, comportamientos y opiniones que complementen, incluso más y mejor, a lo que tradicionalmente se considera como pensamiento único-androcéntrico. ¿Cuántas necesidades femeninas son diseñadas en los edificios proyectados por mujeres? La visión que da del conocimiento no adulterado, no contaminado de los patrones de poder, en definitiva, menos corrupto, no la considero creíble en tanto que los patrones sociales, culturales y sociales, impregnados de androcentrismo, están asumidos tanto individual como socialmente, sin el menor atisbo de revelarse como algo que ha sido apropiado de forma consciente[17].

Por ello, prefiero quedarme con las oportunidades de proyección dentro de las posibilidades de los márgenes (como un conocimiento situado más) en los que las mujeres, pudiendo llegar a ser conscientes de su marginalización de los discursos de poder, pueden cruzar la frontera de estos para entrar, si es necesario, o retroalimentarse dentro de su propio espacio

[16] Parafraseando el concepto de hijas bastardas de Haraway.

[17] Haraway (1991: 328) defiende que «existe una buena razón para creer que la visión es mejor desde abajo que desde las brillantes plataformas de los poderosos. [...] Los puntos de vista "subyugados" son preferidos porque parecen prometer versiones transformadoras más adecuadas, sustentadas y objetivas del mundo».

de producción epistemológica. Y, de este modo, «devolver importancia a los conocimientos producidos en ámbitos no institucionales no solo para reproducir lógicas de poder sino también para tener conocimientos colectivos más completos» (Biglia 2005: 22). Como dice Haraway (1991: 339), «no buscamos la parcialidad porque sí, sino por las conexiones y aperturas inesperadas que los conocimientos situados hacen posibles [...] La cuestión de la ciencia en el feminismo trata de la objetividad como racionalidad posicionada. Sus imágenes [...] son la conjunción de visiones parciales y voces titubeantes en una posición de sujeto colectivo que prometa una visión de las maneras de lograr [...] visiones desde algún lugar».

En este acercamiento a la reflexión de los enfoques epistemológicos de corte feminista, y a pesar de querer huir de posicionamientos epistémicos estrictos, sí debemos aclarar que toda investigación debe estar articulada en términos de compromiso con la realidad de muchas mujeres, por lo que deberíamos integrarlo en un trabajo de «Tercera Generación» tal y como es llamado por Bárbara Biglia, por ser de carácter activista feminista. Para ello, remito a Bligia (2005), quien se hace eco de las condiciones de la calidad de una investigación de este tipo, cuyos pilares conformarán, como baremo de calidad, las líneas fundamentales de mi investigación y que me limito a enumerar:

- Compromiso para el cambio social.
- Ruptura de la dicotomía público/privado.
- Relación de interdependencia entre teoría y práctica.
- Reconocimiento de la perspectiva situada.
- Asunción de responsabilidades.
- Valoración y respeto de la agencia de todas las subjetividades.
- Puesta en juego de las dinámicas de poder.
- Apertura continua a la modificación.
- Reflexividad / autocrítica.

- Saberes colectivos.
- Redefinición de los procesos de validación del conocimiento.

Referencias bibliográficas

ALTMAN, I. (1973): «Some perspectives on the Study of Man-Environment Phenomena». En W. PREISER (ed.), *Environment and Design Research Association Fourth International Conference,* vol. 1*, Selected Papers*. Stroudsburg, PA: Dowden, Hutchinson & Ross.

AMES, A. (1960): *The morning notes of Adalbert Ames*. Edición de H. CATRIL. New Brunswik, NJ: Rutgers University Press.

ARAGONÉS, J. I. (1998): «Cognición ambiental». En J. I. ARAGONÉS y M. AMÉRIGO (eds.), *Psicología Ambiental*. Madrid: Pirámide.

BARKER, R. G. (1987): «Prospecting in environmental psychology». En D. STOKOLS e I. ALTMAN (eds.), *Handbook of Environmental Psychology*. Nueva York: John Wiley.

BARTRA, E. (1998): «Reflexiones metodológicas». En E. BARTRA, *Debates en torno a una metodología feminista*. México DF: UAM-X, CSH.

BIGLIA, B. (2005): *Narrativas de mujeres sobre las relaciones de género en los Movimientos Sociales*. Tesis doctoral. Facultad de Psicología. Universidad de Barcelona.

BIGLIA, B. y DE CABRUJA, T (2005): «Psicología social crítica y postmodernidad. Implicaciones para las identidades construidas bajo la racionalidad moderna», *Anthropos*, n.º 177, p. 49-59.

BONNES, M. y SECCHIAROLI, G. (1995): *Environmental Psychology. A Psycho-social Introduction*. Londres: Sage.

BONNES, M. y BONAIUTO, M. (2002): «Environmental Psychology: From Spatial-Physical Environment to Sustainable Development». En R. B. BECHTEL y A. CHURCHMAN (eds.), *Handbook of Environmental Psychology*. Nueva York: John Wiley & Sons.

BURMAN, E. (1998): *Deconstructing Feminist Psychology*. Londres: Sage.

CANTER, D. (1983): «The Purposive Evaluation of Places: a Facet Approach», *Environment and Behavior*, vol. 15, n.º 6, p. 659-698.

——— (1986): «Putting situations in Their Place: Foundations for a Bridge between Social and Environmental Psychology». En A. FURNHAM (ed.), *Social Behaviour in Context*. Londres: Allyn and Bacon.

CHURCHMAN, A. (2002): «Environmental psychology and urban planning: where can the twain meet?». En R. B. BECHTEL y A. CHURCHMAN (eds.), *Handbook of Environmental Psychology*. Nueva York: John Wiley & Sons.

CORRALIZA, J. A. (1998): «Emoción y ambiente». En J. I. ARAGONÉS y M. AMÉRIGO (eds.), *Psicología Ambiental*. Madrid: Pirámide.

DE BARBIERI, T. (1998): «Acerca de la las propuestas metodológicas feministas». En E. BARTRA (comp.), *Debates en torno a una metodología feminista*. México DF: UAM-X, CSH.

DELGADO, M. (1999): *El animal público*. Barcelona: Anagrama.

DÍAZ SÁNCHEZ, P. (2007): «Las ciudades en las sociedades preindustriales, ¿espacios de mujeres?». En C. SEGURA GRAÍÑO (coord.), *Mujeres y espacios urbanos. Homenaje a Christine de Pizán en el VI Centenario de la 1.ª Edición de La Ciudad de las Mujeres 1405-2005*. Madrid: Al-Mudayna.

DONINO, E (1991): *Conversazioni con Evelyn Fox Keller, una scienziata anomala*. Roma: Eleuthera.

DURÁN, M.ª Á. (1998): *La ciudad compartida. Conocimiento, afecto y uso*. Madrid: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España.

GUZMÁN CÁCERES, M. y PÉREZ MAYO, A. R. (2005): «Las epistemologías feministas y la Teoría de Género. Cuestionando su carga ideológica y política *versus* resolución de problemas concretos de la investigación científica», *Cinta de Moebio*, n.º 22 . Disponible en http://www.moebio.uchile.cl/22/guzman.htm

HARAWAY, D. (1991): *Ciencia, cyborg, y mujeres. La reivindicación de la naturaleza*. Madrid: Cátedra.

HERNÁNDEZ PEZZI, M. (1998): *La ciudad compartida. El género de la arquitectura*. Madrid: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos. Ministerio de trabajo y asuntos sociales.

ITTELSON, W. H. (ed.) (1973a): *Environment and cognition*. Nueva York: Academic Press.

——— (1973b): «Environment Perception and Contemporary Perceptual Theory». En W. H. ITTELSON (ed.), *Environment and Cognition*, Nueva York: Academic Press.

ITTELSON, W. H, PROHSHANKY, H. M., RIVLIN, L. G. y WINKEL G.H. (1974): *An introduction to environmental psychology*. Nueva York: Holt, Rinehart and Winson.

KAPLAN, S. (1982): «Where cognition and Affects Meet: a Theoretical Analysis of Preference». En P. BART, A. CHEN, y G. FRANCESCATO (eds.), *Knowledge for Design*. Washington, D.C.: EDRA.

KIRBY, K. M. (1996): *Indifferent Boundaries: Spatial Concepts of Human Subjectivity*. Oxford: Guilford Press.

MARTÍNEZ TORVISCO, J. (1998): «Espacio personal y ecología del pequeño grupo». En J. I. ARAGONÉS y M. AMÉRIGO (eds.), *Psicología Ambiental*. Madrid: Pirámide.

MORIN, E. (1994): *Introducción al pensamiento complejo*. Barcelona: Gedisa.

PEPONIS, J, y Wineman, J. (2002): «Spatial Structure of Environmental and Bevahiour». En R. BECHTEL y A. CHURCHMAN (eds.), *Handbook of Environmental Psychology*. Nueva York: John Wiley & Sons.

PHADKE, S. (2007): «Dangerous Liaisons. Women and Men: Risk and Reputation in Mumbai», *Economic and Political Weekly*, vol. 42, n.º 17, p. 1510-1518.

PIZÁN, C. de (2001): *La Ciudad de las Damas*. Madrid: Siruela.

PROSHANSKY, H. M. y FABIAN, A. K. (1986): «Psychological aspects of the quality of urban life». En D. FRICK y H. W. HOEFERT (eds.), *The Quality of urban life: social, psychological, and physical conditions*. Berlín: De Gruyter.

Metodología para construir una ciudad inclusiva: su aplicación al área de urbanismo a través del PGOU

Carlota Ángela Escudero Gallegos

Geógrafa, Universidad de Málaga

Cofundadora del Seminario Permanente Ciudad y Mujer

Agustina Hidalgo Hidalgo

Geógrafa. Técnica de Igualdad
Ayuntamiento de Álora (Málaga)

Introducción

El estudio de lo urbano desde la Geografía, como ciencia que estudia las interrelaciones espaciales, se basa, como afirma Escudero (2012: 28), en cuatro aspectos: el demográfico, referido a las variaciones de la población según el balance entre nacimientos y muertes, a las pérdidas y ganancias por la migración, y a la estructura socioeconómica de la población según edad y sexo. El espacial, conformado por la estructura urbana, por el crecimiento en volumen y en superficie del espacio construido y la asignación de usos a cada espacio, por la diversidad, complejidad y actividades desarrolladas en ellos, y por la movilidad entre esos espacios. El social, caracterizado por las complejas dinámicas sociales, económicas, políticas y culturales de los entornos urbanos, así como los procesos que

excluyen a grupos humanos de las ventajas de la vida urbana. Finalmente, el de los usos del tiempo, magnitud gracias a la cual secuenciamos la realidad y desarrollamos nuestra existencia, vinculada a la gestión del tiempo y usos del espacio que hacemos en función de cada actividad, a la movilidad espacial y a los medios de transporte que usamos para desplazarnos.

Partimos de esta multiplicidad de aspectos para acercarnos en su día al estudio del núcleo urbano de un municipio situado en el interior de la provincia de Málaga y a la experiencia de «buenas prácticas», integrada por una serie de acciones programadas y realizadas dentro del proyecto denominado «Plan de Igualdad Local en el Área de Urbanismo Obras y Servicios», cuyo principal objetivo se resumía en incorporar la perspectiva de género a la planificación, toma de decisiones y gestión en las áreas con competencia urbanística del Ayuntamiento de Álora. Su puesta en marcha en colaboración con el Área de Urbanismo implicaba establecer vías de comunicación y coordinación entre las distintas áreas municipales, organizaciones sociales y empresariado del sector, además del «capital humano» de las mujeres, y supuso un paso importante en el desarrollo de las Políticas de Igualdad en el ayuntamiento. Pero, antes de transmitir esta experiencia, haremos una reflexión sobre la necesidad de hacer un urbanismo inclusivo y con perspectiva de género.

Está demostrado que, en el transcurso de los tiempos y para todas las disciplinas académicas, como podemos observar, por ejemplo, en el repertorio de tesis doctorales de Torres Ramírez y Torres Salinas (2007), más de la mitad del género humano, las mujeres, han permanecido invisibles a la observación y consideración de las personas estudiosas, por lo que esta parcialidad androcéntrica cuestiona la supuesta objetividad de la ciencia. En consecuencia, las mujeres son invisibles para el conocimiento y para la gestión y proyección de la ciencia. Invisibles para las observaciones y toma de decisiones en las transformaciones territoriales. Invisibles para planificación urbana y el diseño de la arquitectura en la ciudad. Invisibles en materia de urbanismo.

La invisibilidad que, como en las demás disciplinas, acaece en el urbanismo, se hace patente al plantearnos un breve recorrido histórico por las particularidades de la ciudad desde las relaciones de género, por la historia de la ciudad y las personas que la habitan, al observar a quienes la

construyen, gestionan y toman las decisiones, así como al observar el uso de los espacios públicos y privados. En la genealogía (entendida como los antepasados de una persona, animal o cosa, como conjunto de cosas que anteceden) de las ciudades, cuando nos preguntamos por los «olvidos» en la interpretación y planificación de la ciudad, estamos abriendo la posibilidad de remediarlos. Por ello, tan interesante es conocer el muy distinto uso que pudieron hacer del espacio hombres y mujeres, recuperando para ello la memoria de lo y «las que» estuvieron sometidas a olvidos y omisiones, como conocer lo que hubieran podido hacer las mujeres por sus congéneres, otras mujeres, y no pudieron, por las prohibiciones referidas al conocimiento o saber académico.

La ciudad es una creación del ser humano y cuando organizamos el espacio de la ciudad no lo hacemos de manera original con nuestro pensamiento, sino que nos limitamos casi siempre a aprender la forma en la que lo han organizado quienes nos precedieron, a recuperar las categorías analíticas con las que lo clasificaron, a aceptar qué debía ser estudiado, reproducido, y qué no debía serlo. De ahí que nuestra forma de pensar la ciudad esté fuertemente condicionada por nuestros sesgados conocimientos, por la visión androcéntrica, que impregnan la cultura y la historia. De ahí también que las ideas más absurdas, sin ningún correlato con las necesidades de las mujeres que habitan la ciudad y de espaldas al sentir de la ciudadanía, se plasmen en el espacio urbano y se perpetúen durante siglos.

Desde una óptica inclusiva e integradora del espacio, no solo como producto social, «sino también como espacio percibido y vivido por las personas, se produce una diferenciación en el mismo que transciende la división del espacio público y espacio privado construido en función de la pertenencia a un determinado sexo y de los roles, aptitudes y comportamientos que del mismo se desprenden. Si aceptamos que existe un espacio que se clasifica en función del género, que es la adscripción cultural que se hace a cada uno de los sexos, el código de conductas que determina lo masculino y lo femenino en el proceso de socialización de las personas» (Escudero 1995: 123), tenemos que admitir que la organización de ese espacio, donde transcurre la existencia de la ciudadanía y su actividad, también está influido por los roles de género. Por ello, el urbanismo no es

neutro desde el punto de vista del género. Como dice Sánchez de Madariaga (2007: 21): «El urbanismo puede mejorar o por el contrario perjudicar el modo en que las mujeres llevan a cabo sus múltiples responsabilidades en la esfera pública y en la esfera privada. Si las personas que redactan los planes urbanísticos y toman las decisiones no consideran la variable género desde un principio en sus análisis y en sus propuestas, es muy probable que las opciones de desarrollo urbanístico perjudiquen desproporcionadamente a las mujeres»

Ante esto tendríamos que plantearnos algunas cuestiones, para lo que partimos de una serie de premisas que recogemos a continuación:

Si el urbanismo es la práctica de la planificación urbanística, que es una disciplina científico técnica que tiene como objeto la ordenación del territorio y la planificación urbana. Si a través del urbanismo se aplica un conjunto de conocimientos científicos y técnicos relativos a la creación, desarrollo, reforma y progreso para las poblaciones según conviene a las necesidades de la vida humana, y se clasifica el suelo en urbano, urbanizable o no urbanizable, con lo que se regula el uso del espacio en el que transcurre el tiempo de nuestra vida en el ámbito público y privado. Si el urbanismo, en la toma de decisiones, sigue siendo una actividad muy masculinizada, tanto por quienes lo ejercen, porque las carreras técnicas lo fueron y aún en la actualidad siguen siéndolo en todas las universidades, como por los propios conocimientos que se transmiten desde el paradigma de esta disciplina. Si las mujeres viven la ciudad con pautas diferentes a las de los hombres, se ocupan mayoritariamente de los cuidados de sus descendientes y ascendentes, de la logística y de la intendencia, fruto de una doble jornada laboral que se traduce en un uso de la ciudad y de los tiempos más complejo y diverso. Si esta vivencia diferenciada no se refleja en los procesos de planificación urbanística con estudios específicos sobre la vida y necesidades de las mujeres con respecto a la ciudad. Si la ciudad no funciona ni para las mujeres ni para otros grupos infrarrepresentados, niños, niñas y personas mayores, porque el modelo que los planificadores tienen en mente se aleja de la realidad de sus vidas.

¿Es el urbanismo suficiente y/o adecuado para comprender la realidad social, como modo de conocimiento asociado a una racionalidad científico-

técnica y como manera en la que ese conocimiento es aplicado para formular proyectos de ingeniería social urbana?

¿Es legítimo que, en nombre de criterios exclusivamente de carácter político-técnico, se tomen decisiones para transformar una realidad espacial en una dirección determinada, sin tener en cuenta las percepciones de quienes la habitan, mujeres y hombres en diferentes ciclos de la vida, con actividades y usos del tiempo heterogéneos, ni las repercusiones que tienen en sus vidas?

¿Debería la práctica urbanística atender a la diversidad de modos de conocer, sentir, vivir, trabajar, cuidar, desplazarse, gestionar, y a las necesidades de las personas que habitan los lugares en sus diferentes ciclos vitales?

¿Necesitaría la agenda urbanística habilitar otras herramientas de evaluación, como indicadores, estudios de impacto social, etc., y otras formas o procesos de participación ciudadana, inclusivos y verdaderamente participativos, diferentes a los existentes?

Como ciudadanas y profesionales vinculadas a los estudios de género y urbanismo, hemos querido dar respuesta a algunas de las cuestiones planteadas, para lo que elaboramos un proyecto, el «Plan de Igualdad Local en el Área de Urbanismo Obras y Servicios» para la sensibilización y participación ciudadana, en el que concebimos instrumentos y procesos para arrancar propuestas específicas que se pudieran integrar en un proyecto de ciudad y territorio inclusivo para las mujeres. La iniciativa que presentamos forma parte de una serie de acciones programadas y realizadas dentro del proyecto denominado «Plan de Igualdad Local en el Área de Urbanismo Obras y Servicios», cuyo principal objetivo se resume en incorporar la perspectiva de género en la planificación, toma de decisiones y gestión en las áreas con competencia urbanística del Ayuntamiento de Álora, municipio situado en el interior de la provincia de Málaga. Su puesta en marcha junto el Área de Urbanismo implicaba establecer vías de comunicación y coordinación entre las distintas áreas municipales, organizaciones sociales y empresariado del sector junto al «capital humano» de las mujeres, y supuso un paso importante en el desarrollo de las Políticas de Igualdad en el Ayuntamiento de Álora.

El proyecto se inscribe en la Iniciativa Comunitaria EQUAL «Mujeres Construyendo Futuro» de la Federación Andaluza de Municipios y Provincias (FAMP), con el objetivo de que las mujeres participen de manera activa en el diseño y planificación de la ciudad y que se integren en un mercado de trabajo emergente, como era en esos momentos el sector de la construcción, en el que las mujeres estaban poco representadas por ser un sector que tradicionalmente ha estado muy masculinizado.

El diseño de la metodología para desarrollar el proyecto y la secuencia de sus acciones se emprendieron en el contexto de la realización del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) del municipio. Los planes generales de ordenación urbana constituyen el instrumento de ordenación urbanística integral del término municipal. Clasifican el suelo para el establecimiento del régimen jurídico correspondiente, definen los elementos fundamentales de la estructura general del territorio adoptada, establecen el programa para su desarrollo y ejecución, así como el plazo mínimo de su vigencia.

El proyecto lo diseñó Agustina Hidalgo, geógrafa y técnica de Igualdad en el Ayuntamiento de Álora. Una vez concedida la subvención, para la puesta en marcha del Plan de Igualdad Local en el Área de Urbanismo, era imprescindible contar con expertas en género, por lo que implicó a dos profesionales que coincidieron en su día en el «Primer Máster de Mujer y Urbanismo», una geógrafa, Carlota Escudero, y una arquitecta, Lola Jiménez, quienes se encargaron de desarrollar y gestionar las estrategias de intervención.

¿Cómo surgió el Plan de Igualdad local en el área de Urbanismo, obras y servicios?

En el Ayuntamiento de Álora se recibió un escrito de la FAMP en el que se proponía a las corporaciones locales andaluzas que elaboraran un plan para coordinar las áreas de urbanismo y obras y servicios con las delegaciones de la mujer. En este escrito, la FAMP informaba de su participación en el proyecto «Construyendo futuro: una oportunidad de empleo para las mujeres», financiado con cargo a la iniciativa comunitaria EQUAL. La fina-

lidad de este proyecto EQUAL era lograr avances reales en la lucha contra las desigualdades entre mujeres y hombres en el sector de la construcción en Andalucía. Para ello, se debía ampliar la diversificación ocupacional y las opciones profesionales de las mujeres, fomentar su acceso a la formación y al empleo en las profesiones en las que se encuentran subrepresentadas. Se trataba así de dar una solución a la segregación laboral y de incorporar la perspectiva de género a dicho sector.

El plan surge porque los proyectos formativos y los programas de integración social y cultural que se estaban llevando a cabo en los últimos años en Álora eran insuficientes para modificar la situación de las mujeres. La participación de las mujeres en la vida social, política y laboral era escasa en el municipio. La economía, que había sido tradicionalmente agrícola, en esos momentos estaba sufriendo un proceso de transformación al sustituirse la actividad económica principal, la agrícola, por los sectores de la construcción y de los servicios, lo que supuso unas altas tasas de desempleo femenino. Ello se debía al bajo nivel de instrucción y a la falta de cualificación profesional en un sector emergente como era la construcción, el que más mano de obra acogía y en el que la mujer no estaba representada.

La escasa concienciación sobre el papel que como mujeres representan en la sociedad es un factor que propicia la discriminación. Las situaciones de desigualdad perjudican no solo a las mujeres, sino a la sociedad en su conjunto. Una sociedad que dificulta que las mujeres desarrollen todo su potencial como personas está evitando que las mujeres realicen sus aportaciones, fundamentales para el bienestar de ellas y de los suyos. Y esto, concretamente en el área de urbanismo, que es la que nos ocupa, ha tenido efectos negativos en las formas de concebir diseños y espacios en la ciudad.

La realización de un «Plan de Igualdad Local en el Área de Urbanismo Obras y Servicios» suponía un paso importante en el desarrollo de las políticas de igualdad en el Ayuntamiento de Álora. Su puesta en marcha implicaba establecer vías de comunicación y coordinación entre las distintas áreas municipales, organizaciones sociales y empresariado del sector, junto al «capital humano» de las mujeres. El proyecto se presentó, fundamentándolo en la necesidad de realizar una coordinación firme entre todas

las áreas. El compromiso inicial que teníamos era el de crear las condiciones sociales y políticas, para que las mujeres pudieran ejercer con plenitud sus derechos como ciudadanas. El proyecto surge con la finalidad de crear las condiciones necesarias para facilitar cambios sociales capaces de conformar una sociedad en la que tanto hombres como mujeres sean iguales tanto en el plano jurídico como en la práctica social. Es responsabilidad de las administraciones públicas posibilitar el desarrollo de este tipo de programas para conseguir la igualdad efectiva.

Tendiendo puentes para integrar la perspectiva de género en el PGOU de Álora

Una vez que identificamos al adversario que había imposibilitado a las mujeres participar activamente en el diseño de los espacios donde desarrollan sus vidas, que no era otro que ese poderoso proceso oclusivo de los mecanismos sociales y conductos para intervenir y participar en el entorno. Estos, cargados de roles de género y estereotipos sexistas fraguados con el devenir de los tiempos, que comienza con el diseño del planeamiento urbanístico y termina con la producción y construcción de los espacios que habitamos las personas, nos pusimos manos a la obra para integrar el enfoque de género.

Sabíamos que para integrar la transversalidad de género se requiere, algo más que una estrategia completa e integradora que se dirija a incorporar las políticas específicas de igualdad de oportunidades en las políticas generales de urbanismo, ordenación del territorio, transportes, salud, servicios, empleo, juventud, turismo, etc. El *mainstreming* o transversalidad de género requiere, según las directrices europeas, cambios en los procedimientos y una reorganización a todos los niveles para el intercambio y la cooperación, que en este caso se traducen en los requisitos que pasamos a detallar a continuación:

- La voluntad y el compromiso de todas las estructuras políticas, de sus responsables políticos y personal técnico, los recursos económicos y humanos para superar los desequilibrios existentes entre hombres y mujeres.

- Tener en cuenta e incorporar en todos los procesos de toma de decisiones, en todas las etapas del ciclo político: planificación, ejecución, seguimiento y evaluación, el principio de igualdad de oportunidades.

- Conocimientos interdisciplinares como bases para el debate público y las decisiones políticas. Técnicas y herramientas adecuadas, por ejemplo, un desarrollo de la estadística sobre la situación actual de las mujeres y los hombres para tener un conocimiento comprensivo a partir de las relaciones de género.

- La participación de las organizaciones sociales, de las asociaciones de mujeres, en los procesos de toma de decisiones en la vida política, en la vida pública, para asegurar que los valores, intereses y experiencias de las mujeres se tienen en cuenta cuando se toman las decisiones.

Si esos son los requerimientos, si son las directrices de Europa, la siguiente pregunta que nos hicimos fue: ¿Cómo conseguimos llevar a la práctica estos requerimientos para integrar la perspectiva de género en el PGOU de Álora? Nos planteamos, pues, unos objetivos generales, unos objetivos operativos y unas acciones en un plazo de tiempo determinado.

Objetivos generales

- Implicar al Ayuntamiento en los modelos de ciudad que toman en consideración la visión de las mujeres (concejala, alcalde).

- Involucrar al Área de Urbanismo y Obras del Ayuntamiento en los procesos de cambios reales de la calidad de vida de las mujeres (Enrique García, el arquitecto municipal).

- Empoderar a las mujeres y asociaciones de mujeres para protagonizar los cambios urbanos en el desarrollo local.

Objetivos operativos

- Analizar la situación en ese momento del municipio desde la perspectiva de género, sus principales tendencias, balance y perspectivas.

- Sensibilizar, formar e intercambiar información sobre técnicas de perspectiva con género entre el personal técnico.
- Formar a las asociaciones de mujeres para que se involucren en la construcción del modelo de ciudad.
- Conocer la percepción que tienen las mujeres del municipio.
- Incorporar a la ordenación del territorio, al actual planeamiento urbanístico, el enfoque integrado de género.
- Establecer mecanismos y dinámicas participativas para que las mujeres se impliquen en los periodos de exposición pública de los planes urbanísticos, proyectos y programas, y en la toma de decisiones.
- Constituir una comisión de seguimiento del Plan General de Ordenación Urbana.
- Diseñar guías de ayuda, exposiciones sobre planeamiento y otros documentos que faciliten el conocimiento de la ciudad de Álora por las mujeres.
- Compartir experiencias de buenas prácticas con otras administraciones.

Acciones que realizamos

Antes de entrar en lo realizado, tenemos que hacer algunas aclaraciones. En este proceso, soplaban vientos favorables, había sinergias positivas con otro proyecto ejemplarizante por sus buenas prácticas. La Diputación de Málaga estaba inmersa también en un proceso para incorporar la transversalidad de género en las estructuras administrativas y política de todas sus áreas. Además, dentro de la iniciativa EQUAL «Proyecto Construyendo Futuro», se estaban realizando también en la Diputación unas series de acciones que, aunque diferentes, enriquecían mutuamente a ambos proyectos. Por último, en el municipio de Álora, se iniciaba la revisión del

PGOU, lo que facilitaba un laboratorio práctico, un escenario de experiencias en tiempo real para la participación de las mujeres. En este contexto las acciones realizadas fueron:

1.º. Un estudio socio demográfico de la situación del municipio, separado por sexos, desde la perspectiva de género, con las principales tendencias, balance y perspectivas respecto al PGOU. Fue depositado en el Ayuntamiento y su resumen se publicó en Ballesteros y Escudero (2007: 335).

2.º. Realización de varios talleres formativos durante los meses de Abril y Mayo que fueron diseñados e impartidos por la geógrafa y la arquitecta participantes en el proyecto. Estas sesiones formativas estaban dirigidas a las mujeres del municipio, e invitamos a participar en ellas al personal técnico del ayuntamiento, para que conocieran y reflexionaran sobre los siguientes temas:

- Evolución de las políticas y logros en materia de igualdad a escala internacional, nacional, regional y local, hasta llegar a ese momento. La organización del sistema urbano, su modo de funcionamiento como modelo inapropiado para las necesidades del trabajo doméstico y extradoméstico de las mujeres, puesto que las ciudades estaban pensadas para un sujeto activo, en edad de trabajar, y que estuviera sano y con recursos autónomos para la movilidad, para desplazarse en un óptimo tiempo por el territorio.

- Reflexión sobre qué era la ordenación del territorio, el urbanismo, para qué servía un PGOU, cómo podían repercutir esos procesos en nuestras vidas cotidianas, y como podían intervenir y participar las mujeres para modificar el funcionamiento, para mejorar la calidad de vida de los asentamientos humanos.

3.º. Un análisis urbanístico de la utilización de los espacios en el municipio de Álora y la realización de los «Talleres de Percepción del Espacio Urbano» en Álora. En ellos las mujeres del municipio, con una metodología activa y participativa, a partir de varios paquetes de preguntas abiertas en torno al municipio que se trabajaron en diferentes grupos, aportaron, a

través de la puesta en común de conclusiones, las ideas consensuadas sobre cómo mejorar el sostenimiento de la vida humana. Estos talleres sirvieron de base para plantear propuestas e implicarlas en el seguimiento del Plan General de Ordenación Urbana.

Para ello se planteó a las mujeres la siguiente cuestión inicial: ¿Cómo sería la ciudad deseable, la ciudad posible? Propusimos la batería de preguntas en tres mesas de experiencias que denominamos:

- Una ciudad que permita la igualdad y la convivencia. En ella se abordaban preguntas sobre cómo podríamos repensar la ciudad para todos y todas y cómo sería una ciudad segura.

- Una ciudad que facilite la vida cotidiana. En esta mesa se proponían preguntas sobre el tráfico y la accesibilidad, las calles y plazas, la calidad del espacio público y la vivienda y sus accesos.

- Una ciudad sostenible con los recursos y comprometida con su patrimonio histórico y medioambiental. En ella se reflexionó sobre cómo tenía que ser una ciudad sostenible que perdure y mejore, una ciudad comprometida con la rehabilitación de su patrimonio arquitectónico.

A partir de las respuestas del grupo a las preguntas de las tres mesas de experiencia del taller, tenían que priorizar los problemas detectados y consensuar los que consideraran más importantes para el municipio, para aportar posible soluciones. Estas propuestas se recogieron en un informe que el propio arquitecto municipal trasladó al equipo de profesionales que había ganado el encargo de redactar el PGOU para que lo tuvieran en cuenta como estudio previo.

¿Qué queríamos conseguir con los talleres? Responder a algunos de los objetivos, empoderar a las mujeres y asociaciones de mujeres para protagonizar los cambios urbanos en el desarrollo local. Partíamos de que las mujeres viven la ciudad con pautas diferentes a las de sus compañeros, se ocupan de los cuidados de los pequeños/as y de las personas mayores, de las compras y de la asistencia, y de que la doble jornada se traduce en un uso de los espacios y tiempos de la ciudad más diverso y complejo. En los talleres queríamos tener la interpretación de la ciudad desde el punto de

vista de las mujeres, conseguir acercarnos a esa otra mirada sobre Álora, a la percepción que tenían ellas de su municipio.

Hay que señalar, como un resultado operativo singular, que a los talleres de «percepción, participación, acción» asistieron numerosas personas pertenecientes al tejido asociativo de mujeres: Asociación de madres y padres, Centro de educación de personas adultas, mujeres de las barriadas de El Puente, Bellavista y Bermejo, personal técnico municipal, agentes de desarrollo local, agentes locales para el empleo o promoción del empleo, unidades territoriales de empleo, desarrollo local y tecnológico.

4.º. Realización de la «Jornada de sensibilización y formación sobre el Plan de Igualdad en el Área de Urbanismo», que se celebró el día 27 de mayo de 2004. Esta jornada, dirigida a jóvenes, mujeres, empresariado y personal técnico del ayuntamiento, fue diseñada para abordar toda la problemática que, desde las perspectivas del urbanismo y la diversificación profesional, afecta a las mujeres, y contó con dos ponencias y una mesa de experiencias. La divulgación de la jornada se hizo a través de los medios de comunicación local (radio y televisión), así como con carteles confeccionados para este menester. También se utilizaron tarjetones de invitación que, junto con el folleto, se enviaron a todas las instituciones públicas, privadas y asociaciones del municipio. En ella participaron más de 200 personas, entre las que se encontraban técnicos y técnicas de otros pueblos de la comarca, dado el interés por el contenido de dicha Jornada.

Participantes en la Jornada de sensibilización y formación

Otra mirada sobre Álora. Metodología utilizada en los talleres de percepción urbanística

Para cumplir el segundo de los objetivos operativos: conocer la percepción que tienen las mujeres del municipio, se utilizó la técnica de grupos focales en los Talleres de Percepción del Espacio Urbano en Álora, en los que las mujeres del municipio participaron aportando ideas sobre cómo mejorar el sostenimiento de la vida humana. Estos talleres sirvieron de base para plantear propuestas al arquitecto municipal responsable del Área de Urbanismo Obras y Servicios e implicar a las mujeres en el seguimiento del PGOU de Álora.

La metodología fue participativa y colaborativa al utilizar la dinámica de los grupos focales, gestionados en este caso por una arquitecta y una geógrafa (Lola Jiménez y Carlota Escudero), quienes previamente diseñaron un cuestionario con preguntas abiertas (adaptación del empleado por el colectivo de mujeres de Pamplona). Las dinámicas grupales se realizaron en el espacio físico del Ayuntamiento de Álora. Las participantes fueron sesenta y cinco mujeres, con una franja de edad comprendida entre los 22 años y los 65 años, representantes del tejido activo femenino en el municipio: escuela de adultas, asociaciones de mujeres y usuarias del Centro de información a la mujer.

Con carácter previo a los talleres se realizaron sesiones formativas, a cargo de la arquitecta y geógrafa mencionadas, a las que se invitó al personal técnico para que las mujeres conocieran qué era la ordenación del territorio, el urbanismo, para qué servía un PGOU, cómo podían repercutir esos procesos en nuestras vidas cotidianas, y cómo podían intervenir y participar las mujeres para modificar el funcionamiento, para mejorar la calidad de vida de los asentamientos humanos. Las mujeres fueron convocadas por el Área de la Mujer del Ayuntamiento de Álora por la técnica de igualdad, Agustina Hidalgo, impulsora y gestora del proyecto dentro de la iniciativa comunitaria EQUAL «Construyendo Futuro».

La interpretación de la ciudad desde el punto de vista de las mujeres significaba otra mirada sobre Álora, por ello les preguntamos: ¿cómo sería la ciudad deseable, la ciudad posible? Para responder a esta pregunta les planteamos un cuestionario a modo de guión en cada una de las cuatro

mesas de percepción y experiencias, cuyos contenidos versaban sobre los temas ya enunciados en el apartado anterior.

Conclusiones y logros obtenidos

Respecto a las conclusiones, las mujeres participantes en los talleres de percepción urbana en Álora tomaron conciencia de que la organización del sistema urbano del municipio, su modo de funcionar, no respondía a las necesidades del trabajo doméstico y extradoméstico de las propias mujeres, como tampoco lo hacía a las de las personas en edades avanzadas o en la niñez. De que el espacio vivido en el núcleo urbano consolidado de Álora parecía pensado para un sujeto activo varón, en edad de trabajar, que estuviese sano y con recursos autónomos para la movilidad, para poder desplazarse en un tiempo óptimo por las cuestas del territorio. Las mujeres desmitifiron la lejanía que experimentaban cuando trataban los temas urbanos, planteando propuestas realistas e implicándose en el seguimiento del PGOU de Álora.

El logro más importante de este proyecto es que se implicaron en él varias áreas municipales del ayuntamiento, a la vez que surgió un grupo de mujeres y personal técnico para seguir trabajando en esta línea, tanto durante el tiempo que el proyecto estuvo abierto, coincidiendo con la elaboración del nuevo PGOU y con su proceso de realización, como en posteriores actividades programadas a corto y medio plazo. Otros logros importantes han sido:

- Implicar al Ayuntamiento en los modelos de ciudades con la visión de las mujeres.
- Involucrar al área de urbanismo y obras del Ayuntamiento en los procesos de cambios reales de la calidad de vida de las mujeres.
- Empoderar a las mujeres y asociaciones de mujeres para protagonizar los cambios urbanos en el desarrollo local.

- Compartir experiencias de buenas prácticas con otros organismos públicos (Instituto Andaluz de la Mujer y Diputación de Málaga, áreas de Mujer y Urbanismo).

- Conocer, gracias a las líneas discursivas de las mujeres en los talleres de percepción, la vivencia diferenciada y las necesidades que las mujeres tienen respecto al municipio, que se identifican con una ciudad segura, compacta, donde sea fácil la convivencia, igualitaria, con barrios equilibrados, con dotaciones y comercios.

- Gracias a las dinámicas participativas y con el apoyo del arquitecto municipal, las mujeres se implicaron en los periodos de exposición pública del PGOU, realizando alegaciones, en proyectos y programas, así como en la toma de decisiones. A pesar de ello, esta vivencia diferenciada no quedó reflejada en el proceso de planificación urbanística.

Participantes en un taller de percepción del espacio urbano

ANEXO: Resultados de los talleres

Del proceso participativo grupal, cuyas intervenciones y dinámicas de participación están recogidas, transcritas y analizadas, mencionamos en los cuadros del anexo, los resultados más significativos sobre los acuerdos a los que llegaron las personas participantes en las tres mesas de trabajo tras priorizar sus demandas. Estas demandas consensuadas fueron la base para que las mujeres aportaran alegaciones en el periodo de exposición pública en el PGOU de Álora.

Taller A: Una ciudad que permita la igualdad y la convivencia

Se abordaron bloques de preguntas para repensar la ciudad pensando en todas y todos y diseñar una ciudad segura. En las respuestas dadas por el grupo, las mujeres priorizaron los problemas detectados, consensuaron los que consideraron más importantes para el municipio y aportaron posible soluciones:

- El problema que más les preocupa es el del transporte público, ya que al no disponer de vehículo propio dependen de él, sobre todo el servicio de trenes de cercanías, porque hay dos barriadas grandes, Mellizas y El Chorro, que deberían tener más trenes de cercanías.

- La falta de aparcamiento también les preocupa, además tendría que haber más aparcamientos de minusválidos y más vigilancia en la Plaza de la Fuente Arriba.

- Sobre el tema de las motos, demandan más vigilancia para que la gente cumpla con las normas de circulación: que se utilice el casco, pues casi toda la gente joven se lo cuelga en el brazo, y que se tengan en cuenta también el ruido que producen las motos.

Taller B: Una ciudad amable que facilite la vida cotidiana

Se abordaron bloques de preguntas sobre tráfico y accesibilidad, calles y plazas, calidad del espacio público, y la vivienda y sus accesos. A partir de las respuestas dadas a cada bloque de preguntas, las mujeres dieron

prioridad a problemas que detectaron, y consideraron, en relación con su importancia, los siguientes problemas:

El principal problema, el ruido y velocidad. La solución respecto a este problema que se propuso intervenir en los puntos conflictivos para controlar su exceso.

Otro tema es el déficit y deterioro del mobiliario urbano. Se debe concienciar a la población para que lo cuide.

El tercer asunto es lo relacionado con el espacio de ocio. Lo más importante es la necesidad de lugares de ocio para la juventud, pero también para la infancia y las personas mayores. Hacen falta parques y talleres infantiles, un cine, teatro, campamentos de verano, bares para menores y discotecas, pues la gente joven va a divertirse fuera del pueblo.

Agustina Hidalgo, técnica de igualdad del Ayuntamiento de Álora, presenta a la ponente, Carlota Ángela Escudero, en un taller de percepción del espacio urbano

Talleres C y D: Una ciudad sostenible con los recursos y comprometida con el patrimonio

Respecto a la sostenibilidad de los recursos:

- Lo prioritario es que todos los días se recojan las basuras, pues los fines de semana hay demasiada basura. Pero también se propuso poner más contenedores para reciclar vidrio, cartón y plásticos, respetar los horarios en los que se pueden tirar las basuras, vigilar y

concienciar para a la población para que tire la basura únicamente en las zonas del municipio habilitadas para ello.

- Mejorar el deporte para las mujeres, hacer más espacios deportivos y adecuar la oferta deportiva a la dificultades de desplazamiento de las mujeres.

- Plantar más árboles y realizar campañas de educación ambiental para que sean respetados.

Respecto a la conservación y rehabilitación del patrimonio:

- Lo razonable sería que en el casco histórico y calles cercanas a los monumentos del municipio, se cuidase más la tipología de las fachadas para no romper la estética y armonía del conjunto. Cuidar los materiales empleados en la reforma de balcones y ventanas, puertas y zócalos, también en los adornos del mobiliario urbano y las macetas.

- Por último, propusieron constituir una comisión de seguimiento para dinamizar e integrarse en los procesos de participación del PGOU de Álora.

Referencias bibliográficas

ESCUDERO GALLEGOS, C. (1995): «Utilización del espacio urbano: La colonia obrera del Barrio del Bulto». En *Ciudad y Mujer. Nuevas visiones del espacio público y privado*. Madrid: Seminario Permanente Ciudad y mujer, p. 123-129.

——— (2007): «Contribución de la perspectiva de género al Plan general de Ordenación urbana de Álora». En R. BALLESTEROS GARCÍA y C. ESCUDERO GALLEGOS (eds.), *Feminismo en las dos orillas*. Málaga: Universidad de Málaga, p. 335-370.

——— (2012): *La vida en la ciudad. Propuestas metodológicas multidisciplinares para su análisis y caracterización*. Tesis de Doctorado. Universidad de Málaga.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2007): *Urbanismo con perspectiva de género*. Sevilla: Instituto Andaluz de la Mujer. Junta de Andalucía.

TORRES RAMÍREZ, I. y TORRES SALINAS, D. (2007): *Tesis doctorales sobre estudios de las mujeres en las universidades de España. 1976-2005. Análisis Bibliométrico y Repertorio Bibliográfico*. Sevilla: Instituto Andaluz de la Mujer.

Aula Eileen Gray. Experiencias en género y ciudad

Piedad Aroca Pavón

Isabel Cantillo Téllez

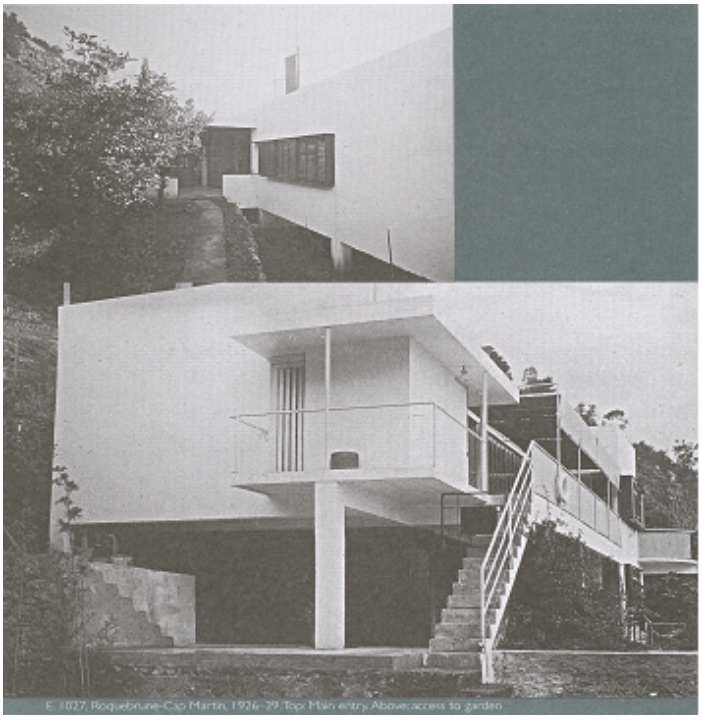
Arquitectas
Aula Eileen Gray

Presentacion del Aula

El Aula Eileen Gray es un espacio de formación, debate y acción que surgió en el seno del Colegio Oficial de Arquitectos de Córdoba, en el año 2003. Se trata de un espacio abierto donde las arquitectas, comprometidas con el género, pretendemos generar reflexiones y provocar respuestas de la sociedad mediante acciones concretas.

El Aula ha tomado el nombre de una de las mujeres pioneras en el mundo de la arquitectura. Eileen Gray nació en Irlanda en el año 1878 y se interesó desde muy joven por el diseño y la arquitectura. Tras formarse en países como Inglaterra, Alemania o Francia, se instaló definitivamente en París en 1906 donde falleció 70 años después. Eileen Gray fue una mujer independiente, que no perteneció a ningún movimiento concreto, ni contó con benefactor alguno que le permitiese acceder a los foros intelectuales que favorecían a sus colegas artistas y pensadores hombres. Su preocupación por el ser humano, por su forma de vida y por su dimensión de morador y constructor de su propio ser están presentes en el diseño de sus piezas de mobiliario y en su obra arquitectónica. Uno de los grandes iconos

como diseñadora es su famosa «E-1027 table», mesa que formó parte del mobiliario de su obra arquitectónica más importante, su casa situada en Roquebrune Cap Martin en la Costa Azul. Tal fue la brillantez de esta obra que el prestigioso arquitecto Le Corbusier se obsesionó con ella, hasta el punto de intentar apropiarse en parte de la misma.



Inicialmente, nuestra labor se centró en la difusión de la obra de arquitectas pioneras, como Eileen Gray, así como de compañeras contemporáneas que planifican ciudades y proyectan espacios más amables y seguros, donde la ciudadanía es la verdadera protagonista de la escena urbana. Posteriormente, la investigación y reflexión sobre la incorporación de la perspectiva de género al urbanismo y la arquitectura se ha convertido en nuestro principal esfuerzo, que se ha visto materializado en la publicación *Urbanismo en clave de igualdad: el escenario deseado*. De forma paralela, venimos desarrollando acciones concretas que permiten, gracias a la participación de las mujeres en la planificación de sus ciudades o de la ejecución de propuestas sobre el espacio urbano, mejorar la calidad de los escenarios de convivencia de mujeres y hombres.

En muchas ocasiones, las componentes del Aula nos convertimos en mediadoras entre los últimos responsables en la planificación de la ciudad y las mujeres. Por un lado, nuestra formación y desarrollo profesional como arquitectas nos permite conocer, proponer y aplicar herramientas que pueden mejorar nuestras ciudades. Por otro lado, dado el papel de cuidadoras que generalmente nos ha tocado desempeñar, tanto histórica como actualmente, unido a nuestra incorporación al mercado laboral remunerado, las mujeres somos importantes usuarias y, como consecuencia, grandes conocedoras del espacio urbano en general y del doméstico en particular. Además, las mujeres expresamos no solo nuestros deseos, sino que en muchas ocasiones somos las voces de otros grupos sociales poco considerados. Por todo ello, consideramos necesario aprovechar el conocimiento adquirido de las mujeres para planificar y proyectar ciudades para tod@s.

Cuando hablamos de género nos referimos a los roles o funciones atribuidos socialmente y diferenciados por sexos. Por ello, cuando hablamos de la incorporación de la perspectiva de género —femenino— al urbanismo y la arquitectura, nos estamos refiriendo a la inclusión de la experiencia y el conocimiento de las mujeres para lograr que las ciudades, los equipamientos, los espacios públicos y las viviendas sean más cómodas, seguras, accesibles, sostenibles y agradables.

No podemos ser indiferentes a los grandes y vertiginosos cambios en el modo de vida que estamos padeciendo. El desarrollo de nuestras ciudades, desde el planeamiento, con sus espacios, equipamientos, viviendas, etc., no ha tenido en cuenta estos cambios que afectan fundamentalmente a las conductas cotidianas, por lo que este modelo ha quedado obsoleto. Por esta razón, es necesario replantearse algunos aspectos esenciales en nuestra forma de pensar, planificar y hacer ciudad. Debemos tener en cuenta que su construcción condiciona nuestra forma de vida. En estos procesos, además de investigar sobre los valores y características del lugar y de implicar al personal técnico y político de las administraciones locales, debemos conocer las demandas, inquietudes y necesidades de toda la ciudadanía.

Algunas experiencias del Aula

Hemos seleccionado cinco experiencias, teóricas y prácticas, para mostraros:

Proyecto Escala uno_uno

Coincidiendo con el 8 de marzo, celebración del día internacional de la mujer, el COACO, a través del Aula, inició una secuencia de actos, dirigidos al colectivo, encaminados a dar a conocer la obra de arquitectas. En marzo de 2007, quisimos que esta labor de difusión se extendiese hasta la calle y se vinculase con una acción concreta de mejora de nuestra ciudad.

Jane Jacobs, teórica del urbanismo nacida en los Estados Unidos en 1906, recoge en su libro *Muerte y vida de las grandes ciudades americanas*, editado por primera vez en 1967, la siguiente frase: «La ciudad es preciso observarla desde las aceras, desde los pasos de cebra, desde las esquinas, en la confluencia de las calles; trabajar a escala de la persona que camina».

Pensar la ciudad a Escala uno_uno surge con el objeto de hacer visible a través de una mirada y una experiencia distintas, profesional y femenina, las carencias, los defectos y las virtudes de los núcleos urbanos en los que convivimos.

En esta ocasión, continuamos la labor de difusión, mediante la información volcada en un amplio tapiz que recogía la obra de doce mujeres pioneras en el mundo de la arquitectura, e iniciamos, con esta acción, un ejercicio colectivo de pensar la ciudad a escala uno_uno, con la idea de llegar a comprender y mejorar la ciudad cotidiana. Para ello, desplegamos una amplia moqueta, de color morado, sobre el paso peatonal situado frente al Colegio Oficial de Arquitectos de Córdoba, con el objetivo de llamar la atención de conductores y conductoras sobre la importancia que los pasos peatonales tienen como espacio compartido, un espacio en el que las personas deben sentirse seguras, no amenazadas.

Esta intervención, efímera, sirvió para alertar tanto a vehículos como a los propios responsables de la movilidad en la ciudad, que, poco tiempo después, instalaron un semáforo que regula el tráfico en ese paso de cebra.

Posteriormente, el personal responsable del Área de Movilidad del Ayuntamiento ha contactado en diversas ocasiones con el Aula para el desarrollo de nuevas acciones con motivo de la celebración de la Semana Europea de la Movilidad. En el año 2008, propusimos la ejecución de un paso peatonal, entonces inexistente, en un punto de la ciudad, situado junto al Ayuntamiento. En este espacio, detectamos que el recorrido habitual de peatones no se correspondía con el trazado regulado formalmente. Dos años después, apuntamos la remodelación del entorno de la Plaza Ramón y Cajal. Espacio urbano muy transitado por su proximidad al centro de la ciudad y a diversos centros escolares, donde la escasa dimensión de sus acerados, los obstáculos que actualmente los invaden y el deterioro de su urbanización impiden a los peatones desplazarse sin invadir la calzada. Estas dos llamadas de atención, que no llegaron a ejecutarse por falta de presupuesto, sí han servido para que el Ayuntamiento intervenga. En el primer caso, pintaron el trazado del paso peatonal de inmediato. En el segundo caso, nos consta que el Ayuntamiento está redactando el proyecto de adecuación de la plaza, con el objeto de mejorar las condiciones físicas del espacio.

Integración de los nuevos pobladores en las zonas rurales

Dentro del programa regional LEADER PLUS de Andalucía, con el Aula estudiamos, desde la perspectiva de género, diferentes propuestas para la «Integración de los nuevos pobladores en las zonas rurales afectadas por las áreas metropolitanas». En concreto, trabajamos en los municipios de diversos grupos de desarrollo local (GDR) limítrofes con las áreas metropolitanas y capitales de las provincias de Granada, Huelva, Málaga y Sevilla.

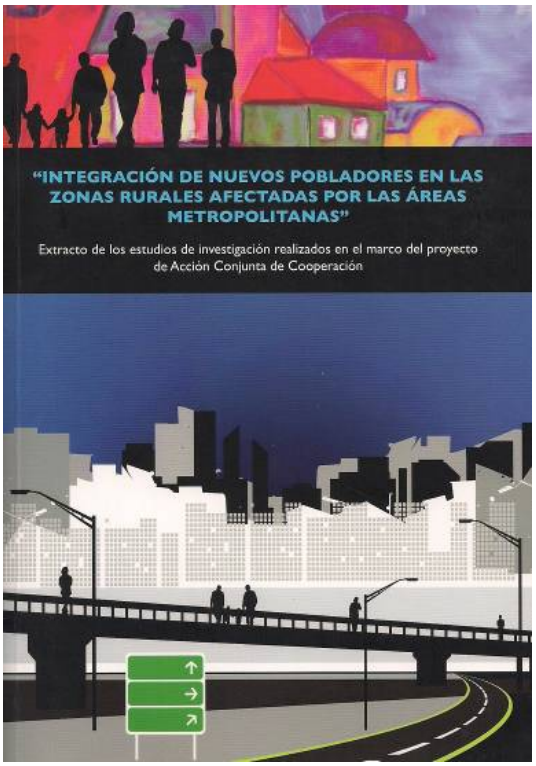
En el año 2006, momento en el que se inició este trabajo, estas zonas llevaban años sometidas a una gran presión urbana, generada por su proximidad a las áreas metropolitanas colindantes. La afluencia masiva de nueva población, en busca de una oportunidad laboral o atraída por una vivienda significativamente más económica, estaba generando problemas de cohesión social.

La expansión de la ciudad se producía dentro del marco legal. Sin embargo, la fuerte vinculación del desarrollo urbanístico al crecimiento económico, implicaba una desvinculación de las previsiones contempladas en el planeamiento y provocaba serios problemas de insostenibilidad.

Ante la inexistencia de un diagnóstico analítico de esta realidad que ayudase a reorientar estas transformaciones hacia una planificación urbanística sostenible y una mejor relación social, siete grupos de desarrollo local de Andalucía decidieron ejecutar una acción conjunta de cooperación que generase un proyecto piloto para abordar de forma multidisciplinar este problema global.

Especialistas en urbanismo, género, sociología y estadística, entre otros, nos reunimos para estudiar la problemática de cohesión social de la nueva población, que se originó en estos municipios ligados a los rápidos crecimientos, y para reflexionar sobre el modelo de ciudad que genera.

Nuestro trabajo se centró en la toma de datos de la ciudad existente, el conocimiento de la ciudad futura, contemplada en los nuevos planes generales, y la incorporación de la componente social mediante entrevistas realizadas a diversos grupos de mujeres, principales usuarias de la ciudad.



Fruto de este trabajo es el extracto de los estudios de investigación realizados en el marco del proyecto de Acción Conjunta de Cooperación, publicado en 2008, con el título «Integración de los nuevos pobladores en las zonas rurales afectadas por las áreas metropolitanas».

Participación ciudadana en los procesos de planeamiento

Desde el Aula entendemos que las ciudades deben diseñarse para la ciudadanía, teniendo en cuenta las experiencias y valores que componen su vida cotidiana. Por ello, las experiencias de las mujeres, principales usuarias de determinados espacios de la ciudad y generalmente portavoces de las personas ancianas, menores y dependientes, deben ser escuchadas y trasladadas al documento de planeamiento. Con este objetivo, iniciamos una línea de colaboración con la Diputación Provincial de Córdoba, que de momento se ha visto materializado en dos municipios, La Rambla y Montoro.

La participación ciudadana en el ámbito del Urbanismo, se entiende actualmente como la componente social del mismo y es fundamental para que la ciudad se convierta en un proyecto colectivo y democrático. Hay que tener en cuenta que el urbanismo planifica y ordena los edificios y espacios de las ciudades, lo que conlleva inevitablemente una modificación de las condiciones y modos de vida de las personas que las habitan. Por esta razón, el urbanismo no puede ser un mero desarrollo técnico que analiza, planifica y ordena nuestras ciudades, sino que debe tener presente que sus habitantes son las personas destinatarias de esas transformaciones, tanto en el sentido de los beneficios, como en el de las limitaciones que va a experimentar su vida cotidiana. La participación activa de la ciudadanía, tanto en la formulación como en el seguimiento de los planes urbanísticos, es la herramienta que nos permite conocer la aceptación o el rechazo de lo que se está proponiendo.

Para el desarrollo de esta acción se escogieron municipios donde se estaba redactando el Plan General de Ordenación Urbana, de forma que, previa a la aprobación inicial del documento de planeamiento general, celebráramos una doble jornada teórico-práctica.

En la primera parte, tratamos de formar e informar a la ciudadanía sobre qué es el planeamiento, para qué sirve y cuáles son los mecanismos legales para participar y proponer nuevas acciones. Así mismo, les trasladamos las previsiones recogidas en el nuevo documento del PGOU, para lo que habitualmente ha colaborado un equipo técnico redactor. Finalmente, les mostramos las pautas del diseño de la ciudad desde la perspectiva de género.

Una vez introducida la materia, desarrollamos unos talleres con el objetivo de que las participantes, que ya conocían las propuestas contempladas en el PGOU en redacción, expusiesen sus opiniones y deseos sobre aspectos como las nuevas áreas de expansión de sus municipios, el espacio público, los equipamientos o la vivienda. En algunos núcleos, el equipo redactor participó como oyente en estos talleres. Pero, incluso en estas ocasiones, animamos a las mujeres a participar dentro de los plazos contemplados por la ley. Además, se elaboró un cuaderno de conclusiones que recopilaba todo el material de las jornadas que se aportó a los Ayuntamientos y los equipos redactores.

Estas dos experiencias, pioneras en la provincia de Córdoba, son ejemplos prácticos de participación ciudadana que aportan una singularidad concreta a este trabajo, ya que las mismas se fundamentan en las vivencias propias de las personas que día a día hacen uso y disfrutan su municipio; es decir, en las necesidades, demandas, propuestas, deseos e inquietudes desde el conocimiento y la experiencia propia.

Urbanismo en clave de igualdad: el escenario deseado

Urbanismo en clave de igualdad: el escenario deseado es una publicación elaborada por el Aula, fruto de la colaboración entre la Diputación Provincial de Córdoba y el Colegio Oficial de Arquitectos de Córdoba, que fue editada en mayo de 2011[1].

Este documento pretende ser un manual práctico, dirigido a los diversos agentes involucrados en el diseño y construcción de la ciudad. En él se desarrollan conceptos generales en materia de género y se concretan propuestas trasladables a nuestro urbanismo y arquitectura.

La ciudad en clave de igualdad es aquella que mejor satisface las necesidades de la vida cotidiana y garantiza una mejor calidad de vida para todas las personas. A su vez, esta ciudad en clave de igualdad coincide, en sus objetivos fundamentales, con una ciudad más sostenible. Aunque se analizó la bibliografía existente sobre la materia, el manual se centró fun-

[1]Disponible en http://www.coacordoba.net/concursos12/URBANISMO_EN_CLAVE_DE_IGUALDAD_EL_ESCENARIO_DESEADO.pdf.

damentalmente en las experiencias de participación ciudadana realizadas desde el Aula.

La publicación se organiza en siete capítulos que desarrollan temas tan diversos y complejos como la planificación de la ciudad, el espacio público y la seguridad, la movilidad y el transporte público, los equipamientos y los servicios, el tejido residencial, la participación ciudadana y la accesibilidad universal. En ellos se reconoce y analiza la situación actual y se aportan propuestas, desde una perspectiva profesional y de género, que buscan mejorar nuestras ciudades, planificar, ordenar y diseñarlas en clave de igualdad, es decir, para que satisfagan las necesidades de la vida cotidiana, garanticen la calidad de vida de toda la ciudadanía, y contemplen medidas que favorezcan la accesibilidad y la sostenibilidad.

Al final del manual se recogen, a modo de anexo, las experiencias de participación llevadas a cabo con los residentes de La Rambla y Montoro a las que nos hemos referido en el apartado anterior.

Jornadas Internacionales sobre Urbanismo e Igualdad en la provincia de Cádiz

El objetivo fundamental de estas Jornadas Internacionales sobre Urbanismo e Igualdad, que formaban parte del programa +URBANA+HUMANA del Área de Igualdad y Bienestar Social de la Diputación de Cádiz, era la difusión de experiencias teórico-prácticas en materia de arquitectura y urbanismo que incorporasen conceptos en clave de igualdad, en el ámbito

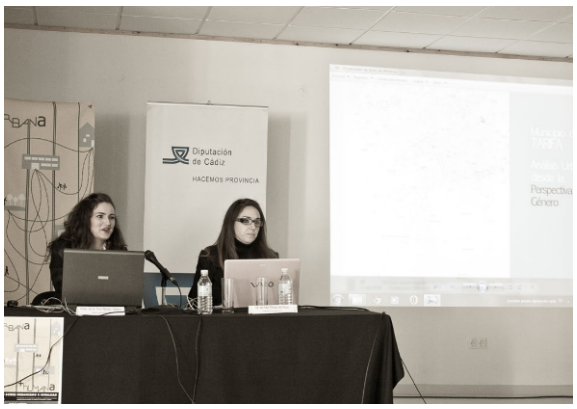
nacional e internacional, con la intención de dar a conocer al personal técnico implicado en los procesos de diseño y construcción de la ciudad, unas experiencias que pudieran servirles de referencia para su práctica profesional.

Para ello, se eligieron tres municipios de la provincia de Cádiz: Vejer de La Frontera, Tarifa y Rota, pertenecientes a las mancomunidades de Janda Litoral, Campo de Gibraltar y Bahía Noroeste respectivamente.

Las jornadas eran de carácter itinerante y se estructuraron de la siguiente manera:

Una primera parte de formación de carácter más teórico, en la que, además de dar unas nociones generales sobre Urbanismo y Género, se hizo un breve recorrido por los conceptos de *Planificación de la Ciudad, Espacio Público, Movilidad y Transporte Público, Equipamientos y Servicios, Tejido Residencial, Participación Ciudadana y Accesibilidad Universal*, a cargo del Aula Eileen Gray, del Colegio de Arquitectos de Córdoba. En primer lugar, se precisó cada uno de estos conceptos, para después realizar un análisis diagnóstico de la problemática que encontramos en el día a día de nuestros municipios. Posteriormente, se concluyó cada tema con propuestas concretas para mejorar la realidad actual

Una segunda parte, en la que se presentó una mesa de experiencias y buenas prácticas, compuesta por dos arquitectas de reconocido prestigio, Izaskun Chinchilla Moreno y Susana García Bujalance, quienes, además de su trayectoria profesional, nos dieron a conocer sus proyectos y propuestas teórico-prácticas, que incorporan de forma natural enfoques de género sostenibilidad y participación.



Por último, se llevó a cabo una sesión de trabajo, en la que se incentivó la reflexión sobre las cuestiones planteadas a nivel general y su aplicación en ámbitos concretos de cada uno de los municipios en los que se realizaron las jornadas, con la participación de todas las personas asistentes.

La formación de agentes de igualdad de oportunidades en materia de urbanismo

Inés Novella Abril

Arquitecta y Agente de Igualdad de Oportunidades

Introducción

La igualdad de oportunidades ha pasado de ser una reivindicación, una lucha o incluso una excentricidad a constituir un derecho respaldado por la legislación. Una muestra de este cambio es la aparición de un nuevo perfil profesional: agentes de igualdad de oportunidades (AIO). Su formación como profesionales, si bien se apoya en una sólida base teórica que podría enmarcarse en los estudios de género, requiere ser completada con contenidos de carácter más práctico o *profesionalizante*; de tal modo que se proporcione una capacitación integral (tanto teórica como práctica) en cuanto al diseño, desarrollo y evaluación de un amplio abanico de dinámicas relacionadas con la igualdad entre mujeres y hombres. Esta formación ha venido tomando forma de diferentes maneras, como seminarios, cursos de especialización o postgrados; pero, quizás, la tendencia actual, tras varios años de recorrido, haya sido su constitución como máster.

Con independencia del formato en el que se oferte, la formación para AIO suele estar englobada dentro de las facultades pertenecientes al ámbito de las ciencias sociales, especialmente las facultades de Derecho, Filosofía y Letras y Trabajo Social. Es lógica esta cierta especialización si tenemos en cuenta que la base teórica y metodológica antes comentada, los estudios de género, también ha estado tradicionalmente vinculada a

estas áreas de conocimiento, bajo distintas denominaciones como «estudios de la mujer», «feminismo», «igualdad» o «género». Sin embargo, el propio concepto de *mainstreaming de género* considera fundamental que el principio de igualdad y la perspectiva de género estén presentes en toda iniciativa política de manera efectiva y con mayor intensidad en aquellos ámbitos que tienen especial relevancia para las mujeres. Es decir, los AIO deben tener conocimientos sobre ciertas disciplinas cuya relación con las ciencias sociales no es tan directa o no es tan habitual y, sobre todo, deben conocer la relación existente entre dichas disciplinas y el género y la igualdad.

Si los estudios de género constituyen un campo de conocimiento o, mejor dicho, un enfoque del conocimiento relativamente reciente, el urbanismo ha sido una disciplina tardía en incorporar esta perspectiva (Fainstein y Servon 2005: 3). Si bien en la cultura anglosajona la relación entre género y urbanismo ya constituye un ámbito de estudio consolidado en ambas direcciones, en España todavía resulta complicado encontrar programas en materia de género o igualdad que incluyan formación en urbanismo o planeamiento y, salvo excepciones, no se incluye la perspectiva de género en la formación de los profesionales que habitualmente intervienen en el proceso urbanístico. Esta sectorización académica, que tiene su equivalente en el ámbito profesional y en el ámbito político-administrativo, dificulta la consolidación de temas de carácter transversal, entre los que se encuentran la perspectiva de género o el principio de igualdad. En el caso de los AIO, implica dificultades para adquirir herramientas que les permitan trabajar e intervenir en ámbitos tales como las disciplinas científico-tecnológicas, ni en las implicaciones que estas puedan tener en cuanto a la igualdad efectiva entre hombres y mujeres. Consecuentemente, también implica que en dichos campos haya pocos profesionales y personal académico que aborden la materia siendo conscientes de la realidad diferenciada de las mujeres y su relación con la desigualdad entre mujeres y hombres. El urbanismo es uno de estos campos.

Este texto pretende dar a conocer la formación que se ha ofrecido a futuros AIO en materia de urbanismo dentro del contexto de un máster específico para esta figura profesional, concretamente el Máster de Agentes de Igualdad de Oportunidades ofertado por la Universidad CEU-Cardenal

Herrera de Valencia. Se abordan aspectos como el contexto en el que se introduce la asignatura, la relación con otras materias del máster, la organización del material didáctico, aquellos contenidos que se han considerado imprescindibles, la metodología, el modo de evaluar al alumnado y cuáles son las primeras conclusiones tras un año de experiencia.

Contexto: Agentes de Igualdad de Oportunidades

La figura de Agente de Igualdad de Oportunidades está prevista por la Ley 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres. Son profesionales con una alta formación en igualdad de oportunidades, sobre todo en cuanto a habilidades específicas para abordar políticas de igualdad. El objetivo que persigue la creación de esta nueva figura es que mediante su trabajo se logre consolidar la igualdad entre hombres y mujeres en cualquier aspecto y en todo ámbito social y político.

Por tanto, su formación debe ser tal que les permita diagnosticar la existencia o no de desigualdades, diseñar iniciativas para fomentar la igualdad, planificarlas, implementarlas y finalmente evaluarlas. Además, dada la naturaleza transversal de la igualdad, la temática en la que abordar estas tareas puede ser muy dispar, cualquiera, de hecho. Sin embargo, a fin de acotar su ámbito de trabajo, en el I Congreso Nacional de Agentes de Igualdad de Oportunidades, celebrado en Pontevedra en 2004, se establecieron como posibles áreas de intervención (Valcarce Fernández y Jato Seijas):

1. Área de introducción de la perspectiva de género en las políticas públicas.

2. Área económica (mercado laboral).

3. Área política (toma de decisiones).

4. Área social (cultura, educación, salud, conciliación, publicidad y comunicación...).

5. Área de cooperación (internacional, comunitaria, local...)

En este mismo congreso se trató también de definir esta figura profesional: requisitos mínimos de formación, posibles escenarios laborales, etc. Se propuso establecer una diplomatura como nivel de estudios mínimo para

acreditarse, debiéndose complementar con una formación específica para la obtención del título de Agente de Igualdad de Oportunidades.

El hecho de no delimitar el área de conocimiento de la que parten los y las futuras AIO refuerza esa idea de *transversalidad*, al menos de partida, y abre la puerta a que personas formadas en muy diferentes campos puedan acreditarse como AIO, introduciendo la perspectiva de género en su disciplina de base y trabajando a favor de la igualdad desde ahí. Sin embargo, esa intención «panorámica» en su formación no ha sido fácil de mantener, debido en gran medida a la sectorización de los ámbitos de estudio y de las disciplinas profesionales. De tal manera que la mayoría de los cursos, seminarios, postgrados o másteres en materia de igualdad están vinculados a facultades o departamentos del campo de las ciencias sociales y suelen recibir principalmente a estudiantes procedentes de esos mismos ámbitos. No obstante, la interdisciplinaridad de los estudios de género se va desarrollando de forma paulatina en nuestro país, hecho para el que nuevamente ha sido fundamental el papel de la Ley de Igualdad, que de manera explícita recoge la promoción de la perspectiva de género en ámbitos como la ciencia, la tecnología y la innovación, así como la obligatoriedad de crear unidades de igualdad en las universidades.

Este ha sido el caso del Máster de Agentes de Igualdad de Oportunidades de la Universidad CEU-Cardenal Herrera, que, aunque se oferta desde la Facultad de Derecho, Empresa y Ciencias Políticas, ha estado fuertemente vinculado a la Unidad de Igualdad de dicha universidad. Esto ha permitido mayor flexibilidad para incorporar materias de otros ámbitos, acoger un abanico más amplio de alumnado y disponer de mayor inercia (al depender orgánicamente del rectorado) para mover recursos fuera y dentro de la institución. Así, fue posible introducir la asignatura «Mujer y espacio construido», mediante la cual se incorporaron al máster contenidos que recogen la relación existente entre el modo en que planificamos el entorno y la desigualdad consolidada entre mujeres y hombres.

Máster de Agentes de Igualdad de Oportunidades

El Máster de Agentes de Igualdad de Oportunidades se oferta en la Universidad CEU-Cardenal Herrera desde el curso 2010-2011. Pertenece

al conjunto de másteres de tipo profesional, ya que tiene como objetivo principal la capacitación de profesionales en el ámbito de la igualdad de oportunidades. El máster se dirige y coordina desde la Facultad de Derecho, Empresa y Ciencias Políticas, pero la docencia se imparte íntegramente *on line*.

El carácter *profesionalizante* de estos estudios determina los contenidos, el modo en que estos se imparten y la evaluación del trabajo del alumnado, además de plantear un periodo de prácticas obligatorio en empresas tanto del ámbito privado como público. En cuanto a los contenidos, implicó que se incorporasen asignaturas muy prácticas, junto con las de índole teórica; por tanto, hubo que incluir como parte del profesorado no solo a personas de perfil académico, sino también a otras que desarrollan su actividad en el mundo laboral. De esta manera, además de una base teórica, se ofrecen herramientas de trabajo, metodologías, ejemplos reales, etc. Por otro lado, la modalidad de docencia *on line* contribuía a hacer el máster compatible con las distintas situaciones de alumnas y alumnos, sobre todo de aquellos ya incorporados al mundo laboral, con cargas familiares o residentes lejos de la ciudad de Valencia. El modo de evaluación, aunque distinto en cada materia, dio prioridad a los trabajos de síntesis en los que debían poner en práctica los contenidos aprendidos.

Con una carga total de 60 ECTS, el máster está planteado para una duración de un curso escolar. Las asignaturas, algunas obligatorias y otras optativas, se agrupan en cuatro módulos temáticos y van finalmente acompañadas de un periodo de prácticas obligatorio de 200 horas y de un Trabajo Final de Máster. El primer módulo, «Fundamentos de la Igualdad», recoge las asignaturas con mayor carga teórica, y aborda cuestiones filosóficas, históricas, sociológicas, jurídicas y políticas de la igualdad. El segundo módulo, «Mujer e Igualdad. Ámbitos de atención», agrupa un grupo heterogéneo de asignaturas relacionadas con aquellas disciplinas o ámbitos en los que se considera especialmente importante atender a la igualdad e introducir la perspectiva de género. Aquí se reúnen materias sobre violencia machista, trabajo, coeducación, salud, desarrollo y economía, y la asignatura que nos ocupa, sobre urbanismo. El tercer módulo «Mujer y Comunicación» se centra en las materias que abordan el lenguaje, la publicidad y también la responsabilidad social corporativa. Por

último, el módulo cuarto, «Herramientas del Agente de Igualdad», recoge los contenidos más prácticos en asignaturas que se dirigen a la capacitación específica de los AIO, tales como la diagnosis, la planificación o la intervención en políticas de igualdad.

MÓDULOS Y MATERIAS	ECTS	TIPO
Módulo 1. Fundamentos de la Igualdad	**12**	
1: Fundamentos Filosóficos, Éticos e Históricos de la Igualdad	4	Oblig.
2: Mujer e Igualdad, aspectos sociológicos y estereotipos sociales	4	Oblig.
3: Mujer e Igualdad: Fundamentos Jurídicos y Políticos	4	Oblig.
Módulo 2. Mujer e Igualdad. Ámbitos de atención	**21**	
4: Instrumentos Jurídicos y Políticos para lograr la igualdad	3	Oblig.
5: Violencia contra las mujeres	3	Optat.
6: Mujer y Trabajo	4	Optat.
7: Mujer y Coeducación	3	Optat.
8: Mujer y Salud	4	Optat.
9: Mujer y desarrollo	2	Optat.
10: Mujer y espacio construido	2	Optat.
11: Mujer, motor de la Econonomía y el desarrollo	4	Optat.
Módulo 3: Mujer y Comunicación	**8**	
12: Mujer y lenguaje sexista	2	Oblig.
13: La Imagen de la Mujer a través de los medios de comunicación y la publicidad	2	Optat.
14: Mujeres, Organizaciones y Responsabilidad Social Corporativa	2	Optat.
Módulo 4: Herramientas del Agente de Igualdad	**12**	
15: Agente de Igualdad	2	Oblig.
16: Agente de Igualdad, diagnóstico de la desigualdad e instrumentos de investigación	2	Oblig.
17: Agente de Igualdad: Instrumentos de Intervención	2	Oblig.
18: Planificación de Políticas Públicas para lograr la Igualdad	3	Oblig.
19: Habilidades Socio-emocionales para la intervención en situaciones de desigualdad	3	Oblig.
Trabajo de Fin de Máster	**9**	Oblig.
Prácticas	**9**	Oblig.

La asignatura «Mujer y espacio construido»

La oportunidad de organizar una asignatura relacionada con el urbanismo dentro del Máster de AIO de la Universidad CEU-CH surgió casi desde el principio, pero se consolidó tras el primer año de rodaje del máster. Se pensó que podía enriquecer el abanico de materias ofertadas y también hacer el máster más atractivo para el alumnado proveniente de la escuela de arquitectura y de diseño industrial o, al menos, comenzar a trazar puentes entre ambas facultades. Fue necesario solicitar una aprobación de la ANECA para modificar el plan de estudios inicial. La dirección del máster consideró oportuno incluir la asignatura «Mujer y espacio construido» dentro del Módulo 2 «Mujer e igualdad. Ámbitos de atención», en el que se agrupan asignaturas que abordan temas sociales considerados de especial interés desde los estudios de género, porque en ellos reside algún tipo de desigualdad estructural más o menos específica que determina y forma parte de la desigualdad global existente entre mujeres y hombres. En este módulo conviven temáticas habitualmente relacionadas con el tema de las mujeres, como la violencia machista, pero también otros en los que la relación entre ellas y la igualdad es menos popular, como el caso de la salud o el propio urbanismo.

Al ser de tipo optativo y designarle únicamente 2 ECTS (unas 50 horas de trabajo) la asignatura se planteó a nivel introductorio y dirigida a personas que casi con toda seguridad no tenían conocimientos previos en materia de urbanismo. Por este motivo, uno de los objetivos de la asignatura, quizás el más importante, es que el alumnado conozca y entienda la relación entre el espacio construido y la igualdad. Consecuentemente, gran parte de los contenidos de la materia se dedican a este fin. Otro objetivo fundamental es capacitar a los estudiantes para intervenir como AIO en el proceso de construcción del hábitat, para ello se aportan argumentos y ejemplos de referencia en los que apoyarse.

Los objetivos de la asignatura son:

- Entender la relación entre espacio construido e igualdad.
- Conocer los procedimientos que generan ciudades y edificios que sitúan a las mujeres (y a todos los que dependen de ellas) en desventaja.
- Conocer las principales teorías y pensamientos que han abordado conjuntamente los estudios de género y los estudios urbanos.
- Saber distinguir un espacio (ciudad, barrio, vivienda...) igualitario, y por qué.
- Conocer de qué manera puede una o un agente de igualdad formar parte del proceso mediante el cual se planifica nuestro hábitat.

Al tratarse de docencia *on line*, las 50 horas de trabajo correspondientes a los 2 ECTS corren a cargo del alumnado, aunque hay una línea abierta de consultas mediante la plataforma web del máster y el correo electrónico. La distribución de la carga lectiva se desarrolla de la siguiente manera:

- Lectura de materiales *on line* 25 horas
- Resolución de problemas/tareas 06 horas
- Realización de trabajo final de síntesis 15 horas
- Preparación de exámenes 04 horas
- Salidas y visitas (voluntario)

La asignatura está estructurada en cuatro temas. En cada tema se aportan materiales, disponibles a través de la plataforma web del máster. Se incluye la resolución de breves tareas asociadas a los contenidos expuestos en los textos, o bien se propone una lectura complementaria de algún documento importante o la respuesta a preguntas tipo test. Al final de la asignatura se propone un trabajo de síntesis que trate de reunir los contenidos que se han estudiado.

El tema 1, «Introducción», presenta la asignatura y expone la relación entre igualdad y entorno físico. Es un tema breve que trata de captar la atención y el interés lanzando preguntas que les invitan a la reflexión sobre su propia experiencia como usuarios y usuarias de la ciudad, y sobre hasta qué punto han sido conscientes o no de los posibles vínculos con la igualdad de oportunidades.

El tema 2, «Igualdad y espacio construido, una visión general», recoge cuestiones genéricas trabajadas en el módulo teórico del máster, que el alumnado ya ha estudiado, y se ponen en relación con el tema que nos ocupa. Se incluyen aspectos como la situación legal y normativa de la cuestión, así como las características habituales de las profesiones que suelen estar relacionadas con el proceso de creación del entorno, su grado de masculinización, la representatividad de las mujeres, etc. Se exponen también los principales obstáculos que impiden unas ciudades integradoras que constituyan una base neutra desde el punto de vista de género, así como las razones por las que trabajar para conseguirlo. Entre los textos que se proponen como lectura complementaria destacan *La Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad* y el conocido artículo de Dolores Hayden «¿Cómo sería una ciudad no sexista?».

El tema 3, «Principales teorías y ejemplos a favor de un entorno igualitario», trata de resumir propuestas alternativas al urbanismo habitual. Se hace en dos apartados. En el primero se introduce la figura de Jane Jacobs, mediante la cual se expone la importancia del espacio público, la integración de usos, etc. En el segundo se introduce la teoría de *las infraestructuras para la vida cotidiana*, que profundiza en la necesidad de replantearse la estructura de los equipamientos y el uso que se hace de los mismos. Ambos apartados van acompañados de ejemplos reales que facilitan la comprensión de los contenidos, sobre todo si se tiene en cuenta la formación previa de alumnas y alumnos. En este tema se introduce también la cuestión de la vivienda, y se aportan ejemplos de referencia como las viviendas Frauen-Werk-Stadt de Viena.

Por último, en el tema 4, «Aplicación del *mainstreaming* en el proceso de planificación», se dirige la mirada hacia la práctica, buscando sobre todo que se adquieran conocimientos y habilidades básicas para manejarse con la terminología, la dinámica y el proceso del urbanismo. Dada la li-

mitada extensión de la asignatura, se consideró interesante que este tema aportase unas nociones básicas acerca de la práctica urbanística, pero que fuese acompañada de referencia a textos y manuales que completasen la formación y que pudiesen servir de herramienta de trabajo en un futuro profesional. En este tema también se recogen enlaces web a instituciones, iniciativas y proyectos que pueden resultar de interés para los AIO en materia de urbanismo, arquitectura e igualdad, y en general sobre la participación e inclusión de mujeres en políticas públicas. Se trata de entender, en definitiva, que el urbanismo es ante todo una política pública, que constituye una base potentísima sobre la cual implementar iniciativas a favor de la igualdad entre mujeres y hombres.

La asignatura se cierra con el trabajo final de síntesis, que plantea a los alumnos y alumnas una reflexión acerca de su entorno habitual una vez cursada la asignatura. Se les pide que analicen su barrio desde el punto de vista de la igualdad y de qué manera intervendrían como AIO para mejorarlo.

Referencias bibliográficas

AA. VV. (2005): *Guía metodológica para la incorporación de la perspectiva de género en las Agenda 21 locales y los planes de urbanismo en Canarias*. Las Palmas: Viceconsejería de Medio Ambiente.

BOFILL LEVI, A. (2008): *Guia per al planejament urbanístic i l'ordenació urbanística amb la incorporació de criteris de gènere*. Barcelona: Institut Català de les Dones.

BOOTH, C. (2002): «Infraestructura para la vida cotidiana: el proyecto modelo Frauen-Werk-Stadt». En VV. AA., *Segundo Seminario Internacional sobre Género y Urbanismo. Infraestructuras para la vida cotidiana*. Madrid: ETSAM, UPM.

FAINSTEIN, S. S. y SERVOR, L. J. (2005): *Gender and Planning. A reader*. Nuevo Brunswick: Rutgers University Press.

GRAFT-JOHNSON, A. de, MANLEY, S. y GREED, C. (2003). *Why do women leave architecture?* Bristol: University of West England.

HORELLI, L., BOOTH, C. y GILROY, R. (2000): *The EuroFEM Toolkit for Mobilizing Women into Local and Regional Development*. Helsinki: Helsinki University of Technology. Disponible en http://issuu.com/eva_alvarez/docs/12_eurofem_toolbox

HORELLI, L. (2006): «La gestión del tiempo y el espacio de la vida cotidiana en el contexto nórdico». En VV. AA., *Urbanisme y Gènere, una visió necessària per a tothom*. Barcelona: Diputación de Barcelona, p. 249-258.

JACOBS, J. (1972): *Muerte y vida de las grandes ciudades.* Barcelona: Ed. Península.

LE CORBUSIER (1971): *La Charte d'Athènes*. París: Les éditions de Minuit.

ROGERS, R. (2000): *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona: Gustavo Gili.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2004a): «Infraestructuras para la vida cotidiana y la calidad de vida», *Revista Ciudades*, n.º 8, p. 101-133.

——— (2004b): *Urbanismo con perspectiva de género.* Sevilla: Instituto andaluz de la mujer.

——— (2008): *Esquinas inteligentes. La ciudad y el urbanismo moderno.* Madrid: Alianza Editorial.

——— (2009): «Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia», *Ciudad y territorio. Estudios Territoriales*, vol. XLI, n.º 161-162, p. 581- 598.

——— (2010): «Women in architecture: the Spanish case», *Urban Research & Practice*, vol. 3, n.º 2, p. 203-218. [online] Disponible en http://dx.doi.org/10.1080/17535069.2010.481377 (Consultado el 31 de julio de 2011).

VALCARCE FERNÁNDEZ, M. y JATO SEIJAS, E. (s. f.): «Las profesiones de género, perfiles y competencias». Universidad de Vigo. Disponible en http://webs.uvigo.es/pmayobre/06/arch/profesorado/margot_valcarce/profesiones_genero.pdf (Consultado el 15 de septiembre de 2011).

«Algo se está enfocando mal...». Parámetros objetivos y cuantificables en la construcción de nuestras ciudades desde una perspectiva de género

José Carlos Mariñas Luis

Ángela Barrios Padura

Arquitectos
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla

La primera vez que escuchamos hablar de «la mirada de género» aplicada al diseño de nuestras ciudades fue hace más de diez años para un proyecto en Berlín, en el que se nos exigía cumplimentar una ficha que justificaba el diseño de los espacios objeto del concurso desde la perspectiva de género.

Tras un gran desconcierto inicial, la consulta de diversos textos, algunos de 1995, nos dirigió hacia una puesta en común de consideraciones y prescripciones que perseguían mejorar el diseño de nuestras ciudades y con ello nuestras vidas como ciudadanos.

Desde entonces, hemos intentado aplicar, con mayor o menor acierto, estos aspectos a nuestros proyectos de diseño urbano. Hemos encontrado en ocasiones una inercia contraria a los parámetros propuestos, fruto tanto de la incomprensión o del escepticismo, como de la contradicción puntual con los preceptos establecidos en algunas normativas sectoriales.

Hace apenas unos meses, nos llamó la atención un artículo de un reconocido escritor y miembro de la Real Academia Española en un periódico

de ámbito nacional, en el que mostraba con su habitual mordacidad un total desapego sobre estas cuestiones, y arremetía de una forma con una intensidad tales que solo pueden justificarse por el desconocimiento del que hizo alarde.

Antes de nada, debemos reconocer que, tras varios años insistiendo en nuestras clases de OU, obras de urbanización, a los alumnos sobre algunas claves del diseño y construcción de nuestras ciudades desde la perspectiva de género, seguimos reconociendo en los futuros arquitectos la misma incredulidad inicial, la misma incomprensión y, en ocasiones, el mismo rechazo mostrado por el autor del artículo.

Pero es sintomático que una persona extremadamente formada, de contrastada erudición y, habitualmente, muy crítica con las cuestiones que dificultan la vida de los ciudadanos mostrara tal desconocimiento y recelo sobre conceptos que pretenden fundamentalmente mejorar la vida en nuestras ciudades.

Debemos preguntarnos que, si esto sucede en una persona culta y supuestamente bien informada, ¿cómo podemos esperar que la mirada desde una perspectiva de género pueda integrarse de forma natural en la sociedad, en los procesos de construcción de la ciudad y en los criterios con los que los técnicos definen, aplican e interpretan las normativas para el diseño de nuestras ciudades?...

Algo se está enfocando mal...

Porque la realidad es que, tras casi dos décadas, si bien es frecuente encontrar de forma general en las memorias de ordenación de los planes generales de los últimos años referencias a la necesidad de incorporar, ya desde el proceso de planeamiento, una mirada desde la perspectiva de género, la realidad es que es muy difícil o imposible encontrar dentro del articulado de las normas generales o particulares de aplicación alguna descripción pormenorizada al respecto, prescripciones concretas o parámetros de diseño.

Así pues, nos encontramos, de nuevo, ante un conjunto de buenas intenciones muy genéricas, políticamente correctas, que no tienen un reflejo concreto en el diseño de nuestras ciudades, más allá del voluntarismo de algunos técnicos que intentan en sus proyectos incluir o desarrollar cues-

tiones específicas y que, a menudo, se topan con el escepticismo y la incomprensión de los técnicos municipales.

Con el objeto de ilustrar el argumento que presentamos en estas jornadas, aportamos un extracto de la Memoria de Ordenación del PGOU de Sevilla:

> Capítulo I. Los fundamentos ideológicos del nuevo Plan. Apartado 2.2. La componente ética.
>
> [...]
>
> Y por último, no queremos dejar de referirnos a la ordenación urbana desde la perspectiva del género.
>
> *Convencidos de que una buena parte de los problemas de exclusión social, de marginalidad y de pobreza de la sociedad Sevillana está protagonizado por la mujer, y también, por el reconocimiento expreso de que el colectivo de mujeres, en general, sigue estando marginado, en parte, de los centros de decisión social cuyo protagonista relevante continúa siendo el hombre, el Nuevo Plan quiere incorporar algunos elementos surgidos de la reflexión de la ordenación urbana desde la perspectiva del género*.

Se reconoce que del análisis del modo en que las mujeres usan la ciudad, de los roles asignados, y de su expresa exposición a la violencia machista deben surgir propuestas válidas para hacer una ciudad para todos y todas.

> En base al análisis del modo concreto en que las mujeres usan la ciudad, al reconocimiento de los roles y papeles que mayoritariamente tienen asignados en nuestra sociedad, y al hecho de estar sometidas —como colectivo— a una forma de violencia exclusiva a su género, cual es la violencia de contenido sexual, lo que les lleva a interiorizar los espacios públicos y semipúblicos desde el prisma de la seguridad.

1. Relativos al transporte y el proceso de planificación, proponen la combinación de usos en el territorio, para ello se dotarán de servicios las áreas

periféricas, se conectarán barrios mediante esquemas de movilidad mallado, se dará prioridad al transporte público, se limitará el uso de transporte privado en el centro de las ciudades, se potenciará la intermodalidad, se crearán aparcamientos disuasorios, y se mejorarán los accesos y aparcamientos a servicios sanitarios y mercados.

> En primer lugar, aquellas que se refieren al propio proceso de planificación y el transporte.
>
> *Desde la perspectiva del género se pretende destacar algunos aspectos relevantes:*
>
> *– Planificar el territorio con criterios de multifuncionalidad, es decir, combinar diversos usos en un mismo territorio para facilitar el acceso a lugares e instalaciones y reducir, al mismo tiempo, la necesidad de viajar.*
>
> *– Dar prioridad al transporte público.*
>
> *– Dotar de servicios las áreas periféricas.*
>
> *– Compatibilizar en zonas residenciales, talleres e industrias no contaminantes, compatibles con el uso residencial, en lugar de ubicarse en polígonos industriales periféricos, lugares que las mujeres perciben como inseguros.*
>
> *– Descentralizar la instalación de bienes y servicios, en todos los barrios de la ciudad.*
>
> *– Promover una red de sistemas de transporte público potenciando la intermodalidad.*
>
> *– Conectar los diversos barrios de la ciudad, pasando de un esquema radiocéntrico a un esquema de movilidad mallado.*
>
> *– Limitar la circulación de vehículos privados en el centro de las ciudades.*
>
> *– Creación de aparcamientos disuasorios.*
>
> *– Reserva de lugares de aparcamiento en la cercanía de los servicios sanitarios y en los mercados.*

– *Facilitar la circulación de medios alternativos.*

2. Respecto al tratamiento del espacio urbano en la ciudad, se propone romper la dicotomía centro-suburbios, fomentar espacios de empleo en las áreas suburbanas, mezclar tipologías edificatorias y grupos de diversos estatus económico y social, evitar zonas monofuncionales, integrar funciones (vivienda, comercio, trabajo y servicios) y potenciar los recorridos peatonales en los barrios, liberándolos de obstáculos.

> En segundo lugar, aquellas sugerencias que inciden específicamente en el tratamiento del espacio urbano en la ciudad:
>
> ▪ *En la ciudad:*
>
> – *Tender a un modelo plurinuclear de estructura celular.*
>
> – *Romper la dicotomía centro-suburbios.*
>
> – *Buscar la cualidad de la centralidad en cada barrio.*
>
> – *Fomentar espacios de empleo en las áreas suburbanas.*
>
> – *Mezclar diferentes densidades, tipologías edificatorias, y diferentes grupos de diversos estatus económico y social.*
>
> ▪ *En áreas periféricas al centro urbano:*
>
> – *No crear zonas monofuncionales: integrar funciones (vivienda, comercio, trabajo y servicios).*
>
> – *Crear una estructura de verde urbano.*
>
> – *Proteger la vida de los mercados frente al crecimiento de superficies comerciales.*
>
> ▪ *En el barrio:*
>
> – *Aumento de calles peatonales y de pequeñas plazas relacionales.*
>
> – *Estimular la creación de espacios intermedios entre el dominio privado y el público.*
>
> – *Liberar los recorridos peatonales de obstáculos (coches, farolas, postes, cabinas. . .).*

3. Los referidos a la seguridad, siguiendo las recomendaciones de la Carta Europea de las Mujeres y la Ciudad, proponen tres principios básicos que contribuyen a crear espacios seguros y a dar sensación de seguridad: visibilidad/transparencia, ruta clara, y entornos multifuncionales que garantizan el control social en horarios de día y de noche.

> En tercer lugar, otro grupo de indicaciones se refieren a la seguridad, en línea con las recomendaciones de la *Carta Europea de las Mujeres y la Ciudad que plantea tres principios básicos que contribuyen a crear espacios seguros y a dar sensación de seguridad: Visibilidad/transparencia, ruta clara que facilita una lectura rápida de la senda y entorno multifuncional que promueve y facilita el control social durante las diversas horas del día y de la noche*.

Concluye proponiendo, incluso prescribiendo:

> Asimismo, todos los espacios públicos, parques y zonas verdes contaran con iluminación artificial específica en función de los usos e intensidades previstas por los proyectos de urbanización.

Pero, aún después de tan intensa declaración de intenciones, en la realidad, la puesta en práctica de las prescripciones del Plan no es fácil.

Es lo que ocurrió, por ejemplo, en el desarrollo urbano del Plan Parcial para el sector SUS-DE-09 «Hacienda El Rosario» dentro del ámbito del PGOU de Sevilla, del que somos autores y comentamos a continuación.

Como equipo redactor propusimos cuestiones relacionadas con los aspectos especificados en la Memoria del Plan, pero al no existir en las normas particulares directrices concretas sobre las condiciones particulares de diseño, en ocasiones se vieron alteradas por la interpretación personal de los técnicos municipales, con argumentos que, a veces, eran contrarios a las premisas conceptuales del propio Plan.

Debido a que sería excesivamente extensa la descripción concreta de cada cuestión modificada, comentaremos que, de forma general, se produjo desde los primeros momentos de tramitación del Plan Parcial un proceso de corrección por parte de los técnicos municipales de las directrices de

nuestro documento para la aprobación inicial y que, fundamentalmente, reducía la cantidad y calidad de los espacios libres, fomentaba el monocultivo funcional y legitimaba la segregación entre viviendas protegidas y viviendas libres.

Todo ello argumentado siempre desde una supuesta mejora de las necesidades municipales, ahorro en costes de mantenimiento posterior o simplemente cuestiones basadas en la huida de ciertos errores pasados en otros ámbitos de actuación.

Así pues, la inexistencia de concreción en las Normas del Plan sobre algunos de los aspectos antes citados de la Memoria de Ordenación dejaba a la interpretación del personal técnico municipal, del promotor del Plan Parcial, y al voluntarismo y formación del equipo redactor la inclusión o no de directrices en esta línea de pensamiento.

Debido a ello y de forma irremediable, el planeamiento de desarrollo para este ámbito urbano de casi dos mil viviendas en Sevilla sufrió, a nuestro parecer, modificaciones o alteraciones contradictorias con el propio espíritu del Plan General en materia de género.

Generalmente, la interpretación inflexible de las normas en contra de aspectos de diseño bajo la perspectiva del género se produce por la escasa o nula formación de los técnicos municipales en estas cuestiones, ya que, en el mejor de los casos, su conocimiento se circunscribe a aspectos anecdóticos reflejo de ciertas polémicas vacías e insustanciales generadas en ocasiones sobre la perspectiva de género en la construcción de nuestras ciudades.

Pero pongamos otro ejemplo mucho más concreto, de tipo sectorial, que expresa una contradicción entre los criterios de diseño del espacio público desde una perspectiva de género y las normativas sectoriales, o mejor dicho, de la aplicación literal de ciertas normativas sectoriales.

Centrémonos, por un momento, en la iluminación artificial de los espacios públicos, gracias a dos proyectos: el anteriormente citado y la reurbanización de un espacio público en Madrid, la Plaza de Santo Domingo.

La remodelación de la Plaza de Santo Domingo en Madrid es un proyecto producto de un Concurso de Ideas en el que se incorporaban, desde la memoria del concurso, diversos aspectos del diseño final desde una perspectiva de género.

Dado que los espacios sobre los que se intervenía, pese a su centralidad, se caracterizaban por contar con una cierta situación de marginalidad y peligrosidad nocturna ante la presencia de focos de prostitución en las

calles aledañas, algunos de los aspectos sobre los que se incidía con mayor intensidad era la mejora de la visibilidad en los recorridos, el aumento de la transversalidad en la plaza y de la sensación de seguridad mediante la actuación sobre el alumbrado.

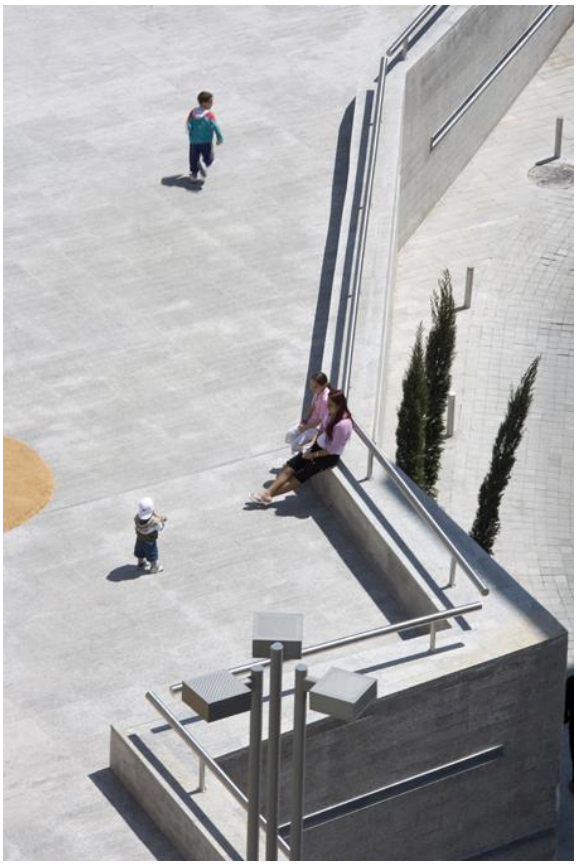
La interpretación que hicimos sobre lo que significaba una mejora en la sensación de seguridad mediante el alumbrado público en el uso de los espacios públicos, a falta de parámetros más específicos sobre la cuestión, consistía en iluminar de forma más uniforme y densa, de igual manera a como lo hacemos en una intersección de viarios para mejorar la seguridad vial.

Así pues, consideramos una intensidad media de servicio de 30 lux con mínimos de 20 lux y máximos de 60 lux y un coeficiente de uniformidad media alrededor de 0,35. Pero el problema consistía en que el aumento de la iluminación genera habitualmente un aumento en el consumo energético y un aumento de la contaminación lumínica.

Este conflicto se superó mediante la selección de luminarias de altas prestaciones, cuya característica principal era su altísimo rendimiento aparejado con una nula emisión de luz hacia el hemisferio superior, con lo que se garantizaba la óptima iluminación del espacio público con nulos valores de contaminación lumínica y se contribuía, de esta forma, tanto a la mejora del confort en el espacio como al aumento de la sensación de seguridad.

Esto se contradecía con las directrices y parámetros de iluminación para la ciudad de Madrid (en zonas peatonales del centro histórico se define: iluminación media entre 15-20 lux y coeficiente de uniformidad alrededor de 0,20 lux), pero, en este caso, la comprensión de nuestros propósitos por parte de los técnicos municipales y de los ingenieros responsables en materia de alumbrado permitieron que se aceptaran estas exigencias a partir de argumentos que tenían como fundamento el diseño urbano desde perspectivas de género.

El ejemplo mostrado, por su singularidad, fue objeto de apreciaciones muy positivas desde ámbitos muy específicos y sectoriales, como la que se hizo en un artículo puramente tecnológico publicado en la revista *Diseño de Ciudad* nº 60, en el que se valoraba esta actuación desde el punto de vista del alumbrado público.



Es una opinión arraigada que el acierto en el tipo de iluminación y su intensidad tuvo mucho que ver en el posterior «éxito» del uso ciudadano de la plaza en todo tipo de horarios y en la erradicación de una forma natural de la sensación de peligrosidad o marginalidad existente.

Pero, en el caso de la urbanización del sector SUS-DE-09 Hacienda el Rosario en Sevilla, ocurrió todo lo contrario.

En Sevilla, los parámetros exigidos por el Pliego de Condiciones Técnicas de alumbrado público de la Gerencia Municipal de Urbanismo para las zonas peatonales, plazas y parques en los nuevos crecimientos era similar a los parámetros de partida en Madrid. Pero desde la perspectiva de proponer un diseño de espacio libre y seguro, y que aporte una sensación de seguridad mediante el aumento de la visibilidad y la mejora en la iluminación de recorridos y espacios de estancia, consideramos que dichos niveles de iluminación se perciben en general como insuficientes para el ciudadano, y sobre todo para los colectivos más sensibles a los procesos de violencia, niños, ancianos, mujeres...

Por ello, en la propuesta inicial del proyecto de urbanización y en las reuniones previas con los técnicos municipales responsables, se argumentó la necesidad de mejorar los parámetros de partida relativos a la intensidad de iluminación, si bien en esta ocasión no conseguimos una respuesta positiva, toda vez que, coincidiendo con la puesta en marcha de una nueva normativa de aplicación, el Reglamento de Eficiencia Energética en Instalaciones de Alumbrado Exterior, dichos niveles de iluminación y la tipología de luminarias debían reducirse considerablemente para las áreas destinadas a espacio público.

Por ello, el proyecto finalmente aprobado, si bien cumplimenta rigurosamente los parámetros de iluminación y uniformidad media exigidos en las normativas actuales de aplicación, a nuestro parecer, su interpretación literal por parte de los servicios municipales, sin tener en cuenta otras posibilidades, provoca valores insuficientes para proponer un espacio público donde se facilite el control social y la sensación de seguridad en las horas de poca luz u horario nocturno.

Otras experiencias similares, en estos y otros proyectos sobre el espacio público, permitirían mostrar argumentos sobre la idoneidad y la necesidad de incorporar espacios protegidos para el juego de niños y cómo su existencia o no han condicionado el uso definitivo de los espacios públicos reurbanizados. De igual manera, podríamos hablar sobre la calidad e idoneidad en el diseño del mobiliario urbano y sobre cómo ello también influye de forma contundente en la forma en que se usan los espacios y en las características de los ciudadanos que los usan, pero creemos que abundarían en el objetivo de esta comunicación.

Así que, avancemos de una vez. . .

Nuestro planteamiento se fundamenta en que ejemplos tan específicos como estos deberían servir para comprobar que, en la práctica profesional cotidiana, es complicado intervenir teniendo en cuenta ciertos aspectos del diseño urbano desde la perspectiva de género por la falta de concreción de ciertos parámetros o bien por ideas ampliamente consensuadas y asumidas por muchos técnicos, tanto en la redacción de planeamiento general como en la intervención sobre el espacio público.

Esa dificultad vendría dada, según nuestra experiencia, por un lado, por la ausencia de características concretas y específicas sobre la mayoría de los aspectos del diseño urbano desde una perspectiva de género y, por otro lado, por el desconocimiento que impera entre numerosos técnicos municipales, que lamentablemente y en demasiadas ocasiones actúan, como el escritor que citábamos al principio, desde un profundo desconocimiento y a partir de los prejuicios que generan ciertos debates genéricos.

Si después de dos décadas de esfuerzos didácticos, mediante publicaciones, congresos y seminarios nos encontramos aquí, casi como al principio, quizás, haya que considerar que la estrategia no está siendo la adecuada y que se debe complementar esta labor de reeducación de nuestra socie-

dad con un trabajo complementario que permita extraer conclusiones y parámetros concretos con el fin de perseguir la articulación de un cuerpo normativo pionero en España y en muchos de nuestros países vecinos.

Proponemos que los organismos responsables en materia de género articulen equipos técnicos sectoriales muy específicos que trabajen sobre cuestiones concretas: nivel de iluminación adecuado, compatibilidad con normativas en materia de eficiencia energética, tipologías de mobiliario, parámetros cuantitativos que exijan la existencia o justifiquen la ausencia de áreas para juegos de niños...

Para que, una vez obtenidas, algunas conclusiones objetivas se eleven a los organismos correspondientes, como base de lo que podría llegar a ser una normativa sectorial de obligado cumplimiento, y siempre en paralelo con la intensificación de la labor didáctica entre los equipos de técnicos municipales y los servicios responsables de la interpretación de la normativa.

Si no estamos dispuestos a concretar los criterios de puro sentido común en los que se apoyan muchos de los planteamientos urbanos argumentados desde una perspectiva de género, los resultados seguirán siendo una colección de argumentos políticamente correctos en las memorias de los planes generales y una negociación llena de incertidumbre entre técnicos formados y sensibles a estos parámetros y otros cuyo desconocimiento les lleva muchas veces y, sin intención, a cometer los mismos errores que nuestros predecesores.

Hacia una ciudad planificada con perspectiva de género: 10 años de políticas municipales de igualdad en la Ciudad de Madrid

Purificación Barreiros Ribao

Dirección General de Igualdad de Oportunidades. Ayuntamiento de Madrid

Madrid cuenta con un estrategia de ciudad (2011-2015) encaminada a convertirla en una ciudad de referencia, competitiva y sostenible. Uno de los aspectos clave del Mapa Estratégico reside en conseguir una ciudad socialmente integrada que avance hacia una sociedad cada vez más cohesionada con igualdad de oportunidades para desarrollar proyectos vitales, que incluye la potenciación de la igualdad entre mujeres y hombres.

Esta es la meta que se persigue con la aprobación de la «Estrategia para la Igualdad entre Mujeres y Hombres de la Ciudad de Madrid», continuadora de las políticas de igualdad iniciadas en el Ayuntamiento de Madrid en el año 2000 con la aprobación del I Plan de Igualdad de Oportunidades entre mujeres y hombres (2000-2004) y el desarrollo del II Plan (2006-2009), de conformidad con las competencias derivadas de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

La «Estrategia para la Igualdad entre Mujeres y Hombres de la Ciudad de Madrid 2011- 2015», recoge las lecciones aprendidas de la implantación y desarrollo de los dos Planes anteriores y consolida la práctica municipal en la aplicación del principio de *mainstreaming*, común a la planificación pública en otros planes y programas. Como los anteriores, prevé una vigencia de cuatro años.

El *mainstreaming* surge como una estrategia para romper las barreras estructurales que impiden el logro de la igualdad real de oportunidades

entre los sexos. Mediante la incorporación de la dimensión de la igualdad de género en todas la políticas del Ayuntamiento de Madrid, a todos los niveles, en todas las etapas y por todos los agentes implicados en las mismas. Se trata de reorganizar, mejorar, desarrollar y evaluar los procesos políticos desde esta dimensión y conseguir, a su vez, aumentar la eficacia y eficiencia de las políticas públicas y el funcionamiento de la Administración Local.

La pretensión de esta estrategia es conseguir este avance hacia la igualdad a través de la implementación de una herramienta clave: la incorporación del Enfoque Integrado de Género en todas las políticas municipales, tanto en la gestión municipal como en las políticas generales dirigidas a la ciudadanía y en las políticas específicas dirigidas a mujeres.

Su desarrollo se realizará a través de los Programas Operativos Anuales que, a propuesta de la Comisión Transversal de Género y previa aprobación de la Comisión Ejecutiva e informe al Consejo de las Mujeres del Municipio de Madrid, recogerán las medidas que se desarrollarán en cada ejercicio presupuestario a lo largo del periodo de vigencia de la estrategia, los recursos implicados para su desarrollo así como las estructuras de seguimiento y evaluación que, para cada caso, se diseñen[1].

La Estrategia para la Igualdad recoge los mandatos incluidos en la *Carta Europea para la Igualdad de Mujeres y Hombres en la Vida Local*[2], a la que el Ayuntamiento de Madrid se adhirió mediante Acuerdo del Pleno de 30 de abril de 2008, así como a la necesidad de incorporar la perspectiva de género en el conjunto de las políticas y programas públicos, recogida en la Ley orgánica para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

[1]La Estrategia para la Igualdad de Oportunidades de mujeres y hombres en la Ciudad de Madrid 2011- 2015 va a requerir la existencia de las siguientes Comisiones:

- Comisión Ejecutiva.
- Comisión Transversal de Género.
- Comisión Territorial.

En esta organización, el Consejo de las Mujeres del Municipio de Madrid, máximo órgano de participación de las mujeres en el municipio, tendrá también un papel destacado en la evaluación y seguimiento de la estrategia.

[2]La «Carta Europea para la Igualdad de mujeres y hombres en la vida local» fue diseñada en mayo de 2006 como fruto de un proyecto anterior denominado «La igualdad en las ciudades de Europa», llevado a cabo por la comisión de electas locales del Consejo de Municipios y Regiones de Europa (CEMR).

La Dirección General de Igualdad de Oportunidades ha venido desarrollando en el marco de su primer y segundo Plan de Igualdad del municipio de Madrid, una serie de actuaciones relacionadas con la incorporación de la perspectiva de género en la ciudad. Para dar continuidad a las actuaciones iniciadas en el año 2000 con la celebración de la 1.ª Jornada «Mujer y Ciudad», conscientes de la necesidad de incorporar diferentes visiones y experiencias en la construcción de la ciudad, se constituyó, en abril de 2006, el grupo de trabajo denominado «Grandes Ciudades, Nuevas Necesidades» integrado por personal técnico de distintas áreas de gobierno[3].

Desde su creación, este grupo, que se define como un espacio de reflexión interdisciplinar sobre las ciudades del siglo XXI, ha iniciado un proceso de debate y elaboración de propuestas para incorporar una nueva manera de mirar, de intervenir en el espacio urbano y construir una ciudad más habitable para mujeres y hombres que incorpore las diferentes visiones, las nuevas necesidades de los grupos sociales tradicionalmente ignorados en la planificación urbana.

La idea principal consiste en introducir elementos de transversalidad en la estrategia urbana municipal. La realidad compleja y cambiante de la «gran ciudad» en un mundo global requiere que muchos conceptos y formas de trabajar sean revisados, entre otros, la tradicional compartimentación del trabajo de las administraciones.

Las principales conclusiones obtenidas del primer seminario de trabajo, celebrado en julio de 2006, han marcado las líneas de trabajo de «Grandes Ciudades, Nuevas Necesidades» (GGC):

- Iniciar una metodología de trabajo basada en la creación de espacios de reflexión-acción conformados por diferentes profesionales con distintos puntos de vista, de modo que puedan plantearse acciones de carácter global e integral a la hora de intervenir sobre el espacio público.

- Dentro de esta metodología ha de ser esencial, por un lado, la transversalidad, que incluye factores de realidad como la perspectiva de género, la inmigración, criterios ambientales, etc.

[3]Direcciones generales, empresas municipales y organismos autónomos, tales como la Empresa Municipal de la Vivienda y el Suelo (EMVS) o Madrid Salud.

Reflexionar sobre esta realidad y proponer instrumentos y formas de trabajar innovadoras es el objeto del grupo de trabajo interno «Grandes Ciudades, Nuevas Necesidades». Se trata de reflexionar en común sobre temas de interés que tienen que ver fundamentalmente con el espacio público, y alcanzar una visión más estratégica sobre el fenómeno urbano.

Uno de los grandes logros del GGC es el trabajo en red. Frente a una Administración muy segmentada, este grupo brinda la oportunidad de coordinar y colaborar entre áreas. Cualquier relación transversal es en sí muy complicada, por eso, resulta muy útil como «laboratorio» para ensayar fórmulas de coordinación, comunicación y participación entre distintas áreas del Ayuntamiento. La incorporación del enfoque de género en cualquier política pública ha de hacerse de forma transversal, se trata de la aplicación del *mainstreaming* de género a la política municipal. En un mundo dominado por «el ladrillo» y las infraestructuras, La Dirección General de Igualdad y el resto de direcciones generales «de lo social» aportan el concepto de persona a la ciudad. Esta aportación de las áreas periféricas al urbanismo resulta necesaria y muy coherente con el nombre del grupo de «Grandes Ciudades, Nuevas Necesidades», ya que se incorporan de lleno los nuevos retos y necesidades a los que se enfrenta la ciudad: inmigración, menores, mujeres, etc. Desde la perspectiva de género se cuestiona la posibilidad de un planeamiento urbano neutro respecto a los distintos grupos sociales que integran una ciudad y se plantea incorporar una nueva manera de mirar y de intervenir en el espacio urbano:

- Una ciudad a escala humana.
- Una ciudad que apueste por la igualdad entre mujeres y hombres.
- Una ciudad que favorezca las nuevas formas de convivencia.
- Que promueva la autonomía y el derecho a la ciudad de los grupos de población más vulnerables: personas con discapacidad, mayores, infancia.

El GGC crea un espacio que permite distanciarse del ajetreo cotidiano y reflexionar en común sobre temas de interés y alcanzar una visión más estratégica sobre el fenómeno urbano.

Los seminarios organizados por el GGC permiten el aprendizaje riguroso y sistemático de temas de interés. Se valora positivamente que el GGC combine tres niveles de análisis:

- Visión teórica: reflexión sistemática sobre temas de interés global que permiten elaborar una visión integradora y estratégica del fenómeno urbano (género, inmigración, globalización...).
- Formación: metodologías contrastadas y referencias interesantes en temas transversales como participación, mediación, regeneración urbana o evaluación de proyectos.
- Trabajo práctico: aplicación de una visión multidisciplinar sobre un proyecto concreto que se esté desarrollando en la ciudad de Madrid y sobre el que se pueda incidir.

La «Estrategia para la Igualdad de Oportunidades 2011-2015 entre Mujeres y Hombres de la Ciudad de Madrid», continuadora de las políticas de igualdad iniciadas en el Ayuntamiento de Madrid hace 10 años, incorporó el objetivo del fomento de la perspectiva de género en el planeamiento y en la ejecución de las nuevas operaciones urbanas. Estableció entre sus líneas de actuación las siguientes:

- La consolidación de una estructura urbanística que facilite la movilidad y el uso de los espacios y equipamientos públicos, adecuándolos a las necesidades actuales y futuras de las mujeres.
- Fomentar la perspectiva de género en el planeamiento y ejecución de las nuevas operaciones urbanas.
- Apoyar la implantación de planes de movilidad sostenible en orden a potenciar el uso de transporte público y los modos no motorizados (peatonal y ciclista).
- Fomentar la seguridad de los espacios públicos mediante acciones de diseño urbano y el fomento de actividades que incidan en un mayor uso del espacio urbano.

- El apoyo a la implicación activa de la ciudadanía en la planificación urbana, bajo los principios del enfoque integrado de género.

Con objeto de colaborar en el desarrollo de la Estrategia para la Igualdad en lo que se refiere al Programa Operativo para 2011, se plantea desde la Dirección General de Planeamiento Urbanístico el desarrollo de un estudio a modo de «Guía de Planeamiento Urbanístico desde una perspectiva de género para el municipio de Madrid». El trabajo de la guía se ha realizado en colaboración directa con técnicos y técnicas municipales del Área de Urbanismo, con la Dirección General de Igualdad de Oportunidades y de las distintas áreas adscritas al «Grupo Grandes Ciudades, Nuevas Necesidades». La propia realización del proyecto puede ser un buen ejemplo de una forma de trabajo integrada, aspecto esencial cuando se trabaja desde la óptica del género.

Actualmente, Madrid se encuentra ante la revisión de su Plan General de Ordenación Urbana, una magnífica oportunidad para que la perspectiva de género se integre en el modelo de ciudad que se está diseñando. Incorporar en sus trabajos previos la visión de género multiplica su importancia. La «Guía del planeamiento urbanístico desde la perspectiva de género para el municipio de Madrid», que parte de la documentación de referencia para la revisión, es un ejemplo notable de transversalidad y cooperación entre áreas. Esta «Guía de Género y Planeamiento» forma parte, por lo tanto, de la estrategia de *mainstreaming* asumida por el Ayuntamiento.

Para la revisión del Plan General se ha diseñado un proceso de participación en el que se ha constituido la Mesa Técnica Perspectiva de género, con representación institucional y del tejido asociativo así como de personal experto que trabaja sobre las distintas materias que conforman el contenido del Plan.

En julio de 2012 se presentó un documento de Preavance[4] de los trabajos realizados, en el que se recogen las aportaciones de las primeras mesas de participación, así como del equipo redactor, que muestra el estado de un proceso continuo que culminará con la presentación del Avance en 2013.

[4]La fase denominada Preavance no está prevista ni regulada en la Ley 9/2011 del Suelo de la Comunidad de Madrid. Esta fase favorece que la ciudadanía esté informada y pueda presentar observaciones a los documentos presentados.

El diagnóstico de ciudad que incluye el documento de Preavance incorpora un apartado sobre perspectiva de género en el apartado sobre cohesión social y territorial. Dicho diagnóstico incorpora un análisis cuantitativo sobre las desigualdades de género en la ciudad de Madrid, en el que se ofrece información desagregada por sexo sobre aspectos demográficos, de actividad y desempleo, corresponsabilidad, salud y uso de las tecnologías de información y comunicación. En dicho apartado se ha incluido un análisis cualitativo a partir de las aportaciones realizadas por quienes integran la Mesa de Perspectiva de Género.

El Plan de Ordenación Urbana de Madrid incorpora en su revisión la perspectiva de género. Madrid, una ciudad planificada con perspectiva de género, es uno de los ejes que forman parte de las Propuestas Estratégicas incluidas en el apartado Ciudad Cohesionada social y territorialmente.

En el eje Perspectiva de Género, una nueva visión de la planificación incluye los siguientes objetivos y líneas de actuación:

- Promover la inclusividad en el urbanismo.
- Apostar por un modelo de ciudad densa y compleja.
- Optimizar el uso del tiempo: la conciliación entre la vida personal, familiar y profesional.
- Conseguir la accesibilidad universal, tanto en su acepción física como en su acepción social.
- Mejorar la seguridad de los espacios públicos.

Más de diez años de trabajos separan la celebración del primer seminario municipal «Mujer y Ciudad» del momento actual de revisión del plan de ordenación urbana de Madrid, nuevos retos y oportunidades se abren a cada paso, en realidad, esto no ha hecho más que empezar...

Referencias bibliográficas

Carta Europea para la igualdad de mujeres y hombres en la vida local (2006). Adhesión de Madrid, mediante Acuerdo del Pleno de 30 de abril de 2008.

Ley orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad efectiva de mujeres y hombres (artículo 31).

Estrategia para la Igualdad de Oportunidades entre mujeres y hombres de la ciudad de Madrid, 2011-2015. Ayuntamiento de Madrid.

La incorporación de la perspectiva de género en la planificación urbana municipal. Dirección General de Igualdad. GEA 21. Diciembre de 2007.

Guía de Planeamiento urbanístico desde la perspectiva de género para el municipio de Madrid. Revisión del Plan General de 1997. Área de Urbanismo y Vivienda. Gea 21.

La ciudad no es para mí: mecanismos de intervención desde la perspectiva de género. Regeneración e integración urbana

Isabel Jiménez López

Universidad de Sevilla

El actual modelo de ciudad, concebido para el desarrollo de actividades, la generación de espacios libres y de entorno urbano, fruto de una larga evolución, puede considerarse obsoleto en tanto que se enfoca principalmente a un sector de la población, lo que provoca una segregación urbana y social que ha originado desequilibrios estructurales en ámbitos poblacionales que hasta ahora se han considerado marginales. Nos encontramos, así, ante una creciente demanda de nuevos modelos urbanos basados en las distintas experiencias sobre el uso y desuso de la ciudad actual por parte del total de la ciudadanía.

El papel del hombre y la mujer en el diseño y desarrollo de la ciudad a lo largo de la historia, en los ámbitos de lo público y lo privado, ha mantenido una fuerte vinculación con las labores desarrolladas por unos y otras. De este modo, nos enfrentamos ante un paradigma establecido en el que el espacio urbano se asocia al plano profesional, especialmente masculino, y el modelo de ciudades dormitorio o suburbios queda fuertemente vinculado al papel de la mujer y el ámbito doméstico. La realidad «reproductiva» de la mujer frente a la realidad «productiva» del hombre.

La inserción de la mujer en el mercado laboral ha ido evidenciando las carencias que el modelo de ciudad actual presenta acerca de cómo percibir, soñar y vivir el espacio público. También queda cada vez más patente el

segundo plano al que han quedado relegadas las necesidades de los/las que no realizan actividades consideradas como «productivas».

Así, la mirada de género evidencia que no hay una única realidad, sino múltiples, basadas en las distintas experiencias y tareas que se desarrollan, no siendo posible o resolutivo un modelo único de ciudad planificado de modo igualitario. No se pueden resolver las necesidades de todos los grupos de población con una única mirada, para ello, usamos la arquitectura y el urbanismo como herramientas para consolidar escenarios en los que plasmamos, en el tiempo, las huellas de nuestro vivir.

La arquitectura, a día de hoy, sigue considerándose un sistema fundamentalmente masculino, si bien es cierto que la mujer ha ido incorporándose a esta estructura. En el proceso de formación de las ciudades las mujeres no han sido consideradas como sujetos que deciden y determinan su configuración. La sociedad actual ha evolucionado y han surgido nuevos modelos familiares, lo que hace que la ciudad también deba, a su vez, evolucionar y adaptarse a las nuevas necesidades, desde el ámbito doméstico hasta el tejido urbano. Es incomprensible que actualmente las ciudades se sigan proyectando según antiguos criterios urbanísticos de principios del ya pasado siglo XX, sin atender a los nuevos modos de vida y diferentes maneras de entender y vivir la ciudad.

Las necesidades sociales a las que cada vez vamos siendo más sensibles deben verse reflejadas en este tipo de planificaciones, de modo que nos permitan seguir construyendo positivamente con unos horizontes que nos lleven a mayores niveles de accesibilidad e igualdad.

Hasta ahora la ciudad se ha diseñado como un aglomerado de funciones separadas que provocan la segregación de espacios, de personas y de nuevos modos de vida. La ciudad ya no facilita el ocio, el paseo, el contacto con otros niños y niñas, con mayores... Ya no nos reconocemos en ella. Es preciso un cambio de paradigma que considere todas estas necesidades, un punto de vista mucho más humano, ya que somos las personas quienes creamos la ciudad y no podemos caer en ser víctimas de la misma, amparándonos en argumentos arcaicos e inamovibles que no llevan sino a perpetuar el modelo antiguo y desfasado que nos ha llevado al colapso en el que, a menudo, nos encontramos.

La percepción como experiencia

La percepción de la ciudad no es la misma para cada individuo, depende fundamentalmente de nuestro cuerpo y, en la medida en la que este es diferente, la percepción de nuestro entorno está íntimamente relacionada con nuestras experiencias y nuestros modos de vivir.

Debido a la incorporación de la mujer a la actividad económica y a la vida política, ha tenido lugar un profundo cambio en lo que se refiere a la presencia de la mujer en el espacio público. En nuestra sociedad las mujeres percibimos el espacio urbano como nuestro, salvo en casos excepcionales debido, en general, a la falta de seguridad. Las mujeres suelen desarrollar multiples funciones que forman parte de su experiencia vital, esto hace que el modo de percibir su entorno sea más complejo.

Es evidente que nuestras ciudades reflejan espacialmente las características sociales y económicas y, por ello, condicionan el comportamiento y la vida de cada uno de los individuos que forman los distintos grupos sociales.

Actualmente nuestro modelo espacial responde de forma general a las exigencias de las economías basadas aún en una división tradicional de los papeles entre los dos sexos y en una estructura familiar tradicional. Así, son rasgos generalizables la atención al vehículo privado, la concepción del transporte público para permitir el trayecto de la vivienda al trabajo, la segregación de usos, los desarrollos dispersos y sin cohesión social y la perdida, en definitiva, de los valores tradicionales de la ciudad como espacio colectivo, rico y diverso en posibilidades de intercambio social.

Por ello, dado que las mujeres y los hombres usan y tienen una experiencia del espacio público diferente, de acuerdo con los diferentes papeles y responsabilidades, consideramos que la aportación de la perspectiva de género en el diseño del espacio público adquiere una importancia fundamental en el momento actual como elemento integrador de una diversidad social y cultural.

Esta capacidad integradora nos permitirá dar una respuesta satisfactoria a las necesidades tanto de las mujeres como de otros grupos desfavorecidos (menores, mayores) y, por supuesto, de los hombres en su conjunto, al favorecer su participación conjunta en la creación de un elemento, por

esencia colectivo, como es la ciudad. Pretendemos incorporar el factor del género, entendido como el estudio de las relaciones sociales y responsabilidades entre las mujeres y los hombres en un determinado contexto histórico y socio-económico, como elemento fundamental en el desarrollo y organización de nuestros espacios urbanos. El objetivo básico es garantizar una adecuada calidad de vida a la ciudadanía gracias al análisis y conocimiento de los problemas, necesidades y demandas concretas de cada colectivo.

Mecanismos de intervención

La puesta en práctica de un urbanismo con perspectiva de género, debe producirse a distintas escalas, desde la escala del diseño urbano, los espacios libres y la vivienda, hasta la escala de planificación municipal o incluso en los planes de ordenación a nivel territorial.

Nos centramos principalmente en el espacio público, en el espacio cotidiano, para reinventarlo y regenerarlo, dando prioridad a conceptos como la seguridad, la accesibilidad, la regeneración de lo existente y la socialización de los espacios públicos y dotaciones.

Como principios fundamentales destacaremos:

1. La agrupación de funciones.
2. El estudio y diseño de un buen transporte público.
3. La adecuación del espacio público.
4. La recuperación y revitalización de la ciudad construida.

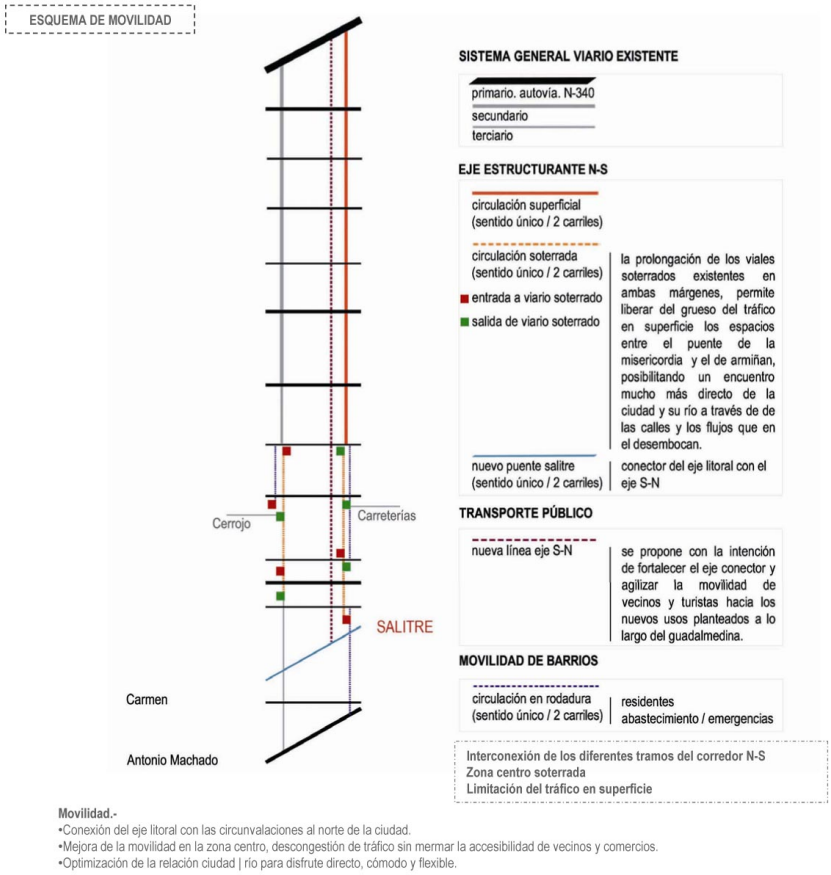
Las soluciones, igual que las ciudades, son múltiples. Cada lugar es diferente, tiene su propia identidad, y habrá que entender su complejidad y diversidad social, cultural y territorial.

Regeneración e integración urbana

Movilidad: La movilidad determina en las ciudades la posibilidad de acceso a servicios o actividades. Actualmente las ciudades están planeadas

para el uso del coche, la mayor parte del espacio público se encuentra al servicio del mismo. La movilidad peatonal se encuentra relegada a un segundo plano. El modelo de ciudad se desarrolla a partir de la segregación de usos, limitando y potenciando el uso del coche.

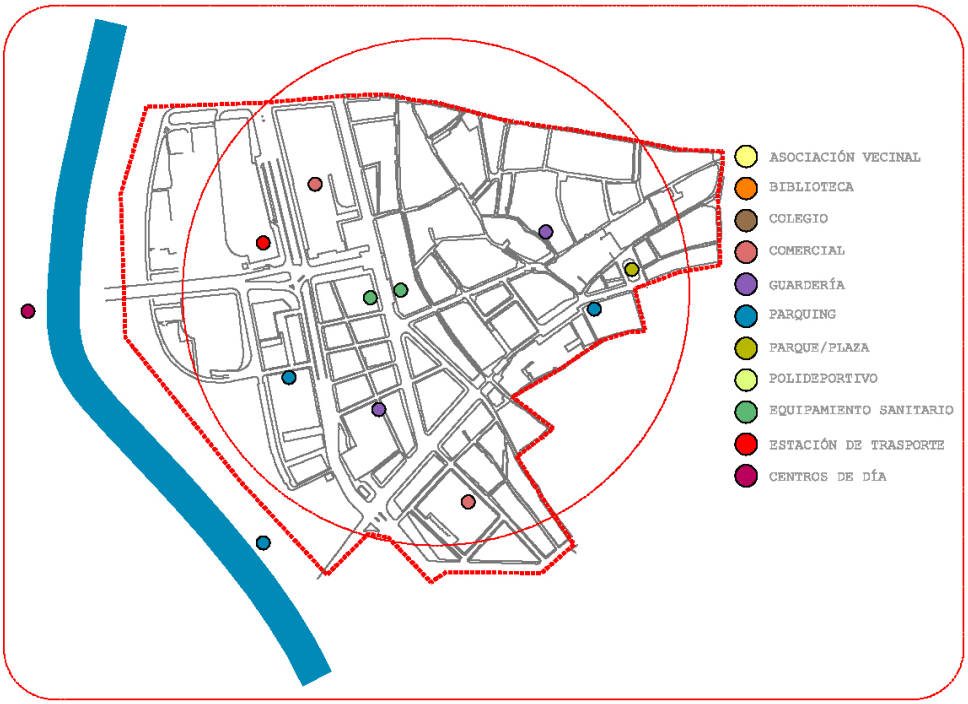
Se propone, por tanto, una movilidad basada en la gestión de los recursos que minimice la inversión de tiempo y fomente el transporte público. Un nuevo modelo urbano que explota los equipamientos de proximidad sin segregar los usos, lo que permite el desplazamiento a pie.



Propuesta para el concurso de ideas de intervención en el río Guadalmedina

Uno de los parámetros principales que se debe exigir a las ciudades es que no sea obligatorio utilizar eel coche para hacer uso de ella, por lo que se debe realizar un planeamiento basado en la integración y proximidad de usos, es decir, las viviendas deben tener en un entorno próximo los

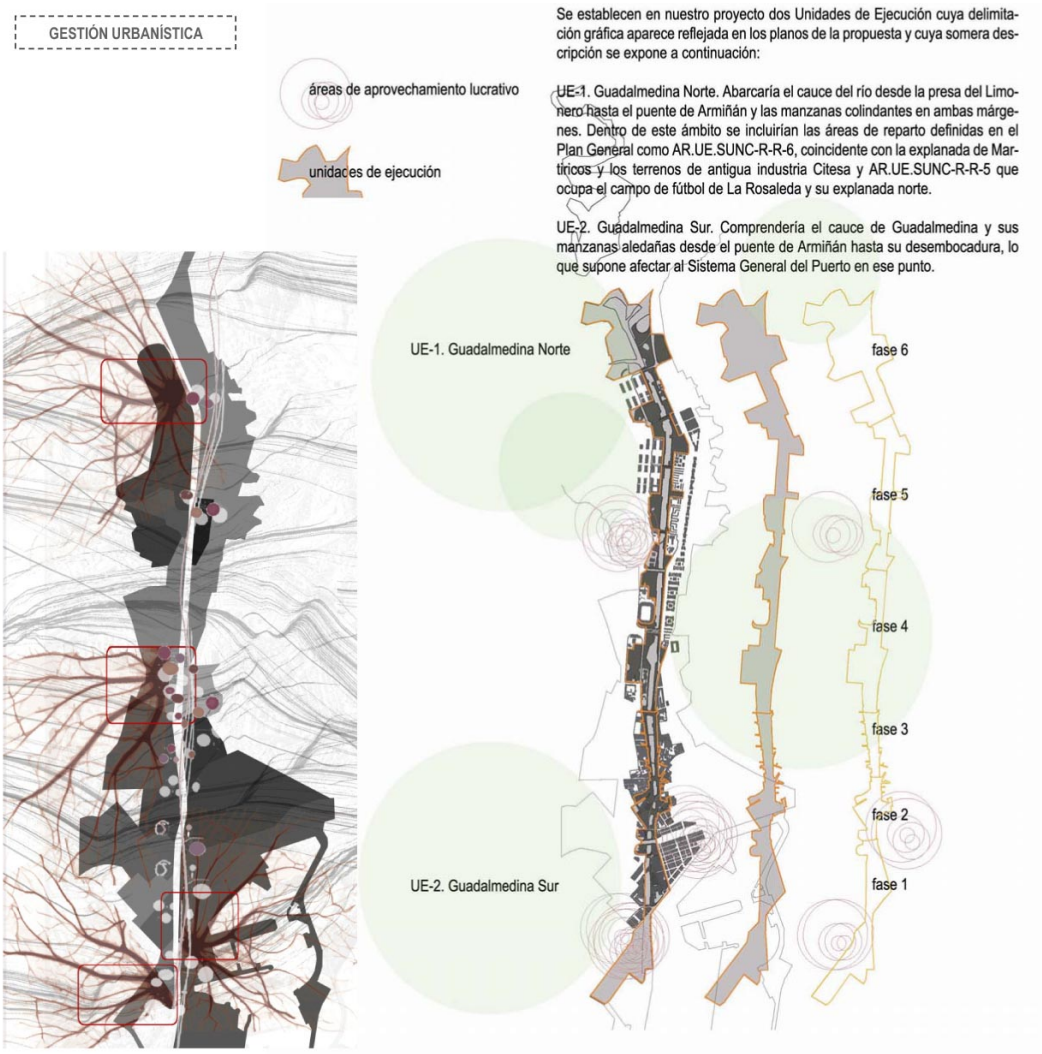
equipamientos de uso diario, como son comercios, colegios, centros de salud, etc.



Estudio de género en el ámbito de Sevilla Centro

La propuesta para el río Guadalmedina define una nueva tipología de equipamientos: los equipamientos de proximidad, y determina pautas o características que deberán cumplir en el ámbito planeado.

- Centralidad en el ámbito de influencia.
- Localización en vías y espacios principales del diseño urbanístico.
- Accesibilidad desde todos los puntos del ámbito de influencia bien a pie o en transporte público.
- Proximidad a plaza o zona verde.
- Proximidad a edificios públicos (centros de enseñanza, etc.).



Propuesta para el concurso de ideas de intervención en el río Guadalmedina

Se propone un modelo de ciudad accesible, centrado en el espacio libre, el acceso a las edificaciones y el transporte público. Si las personas con dificultades motoras pueden moverse de forma autónoma por la ciudad, se facilitará que las personas cuidadoras también ganen autonomía y se conseguirá una ciudad sociable para toda la ciudadanía.

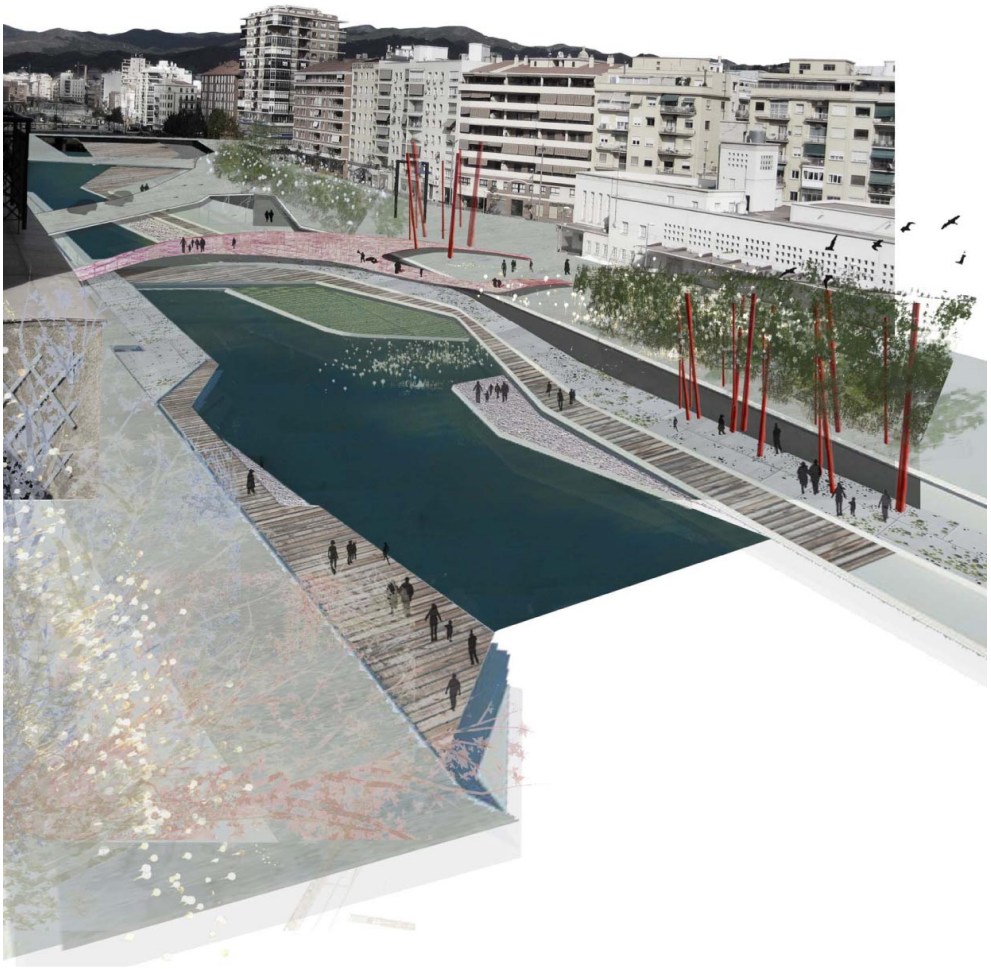
El planteamiento fundamental es generar un tejido urbano que garantice que la ciudad pueda ser usada por todos los colectivos, regenerando y eliminando áreas de segregación social y potenciando las zonas de integración y participación común. Configurar redes para las personas que van a pie, donde se comuniquen parques, residencias, equipamientos...

Los espacios públicos han sido lugares de relación y cohesión social, no solo relacionados con el tránsito de personas sino vinculados al espacio de estancia de diversos sectores poblacionales. Tradicionalmente las mujeres, las personas mayores y la población infantil han sido los grupos que más usos han dado al espacio público, que se convierte en un lugar donde estar, charlar, jugar, etc. Si el espacio público está descuidado, sucio o es inseguro, ellos serán los primeros en darse cuenta y dejarán antes de utilizarlo.

La percepción de seguridad y libertad de movimiento en hombres y mujeres es completamente diferente. Para ellas, estas sensaciones pueden generar miedo a utilizar ciertos ámbitos o a pasar a ciertas horas por ciertos lugares. En muchos casos, de hecho, la percepción de miedo es más fuerte que la posibilidad real de sufrir algún tipo de agresión.

Se propone una iluminación que se integre de forma correcta en el espacio público, que no propicie zonas sin visibilidad, tanto por carencia de iluminación como por las barreras visuales que se puedan generar mediante carteles, espacios publicitarios, teniendo en cuenta la falta de seguridad que ello provoca.

Debe propiciarse la generación de espacios públicos, lugares habitables y agradables para la realización de actividades dirigidas a todos y todas, evitar el aislamiento, el desuso de solares y dar prioridad a este tipo de espacio frente a las grandes zonas de aparcamientos.



Propuesta para el concurso de ideas de intervención en el río Guadalmedina

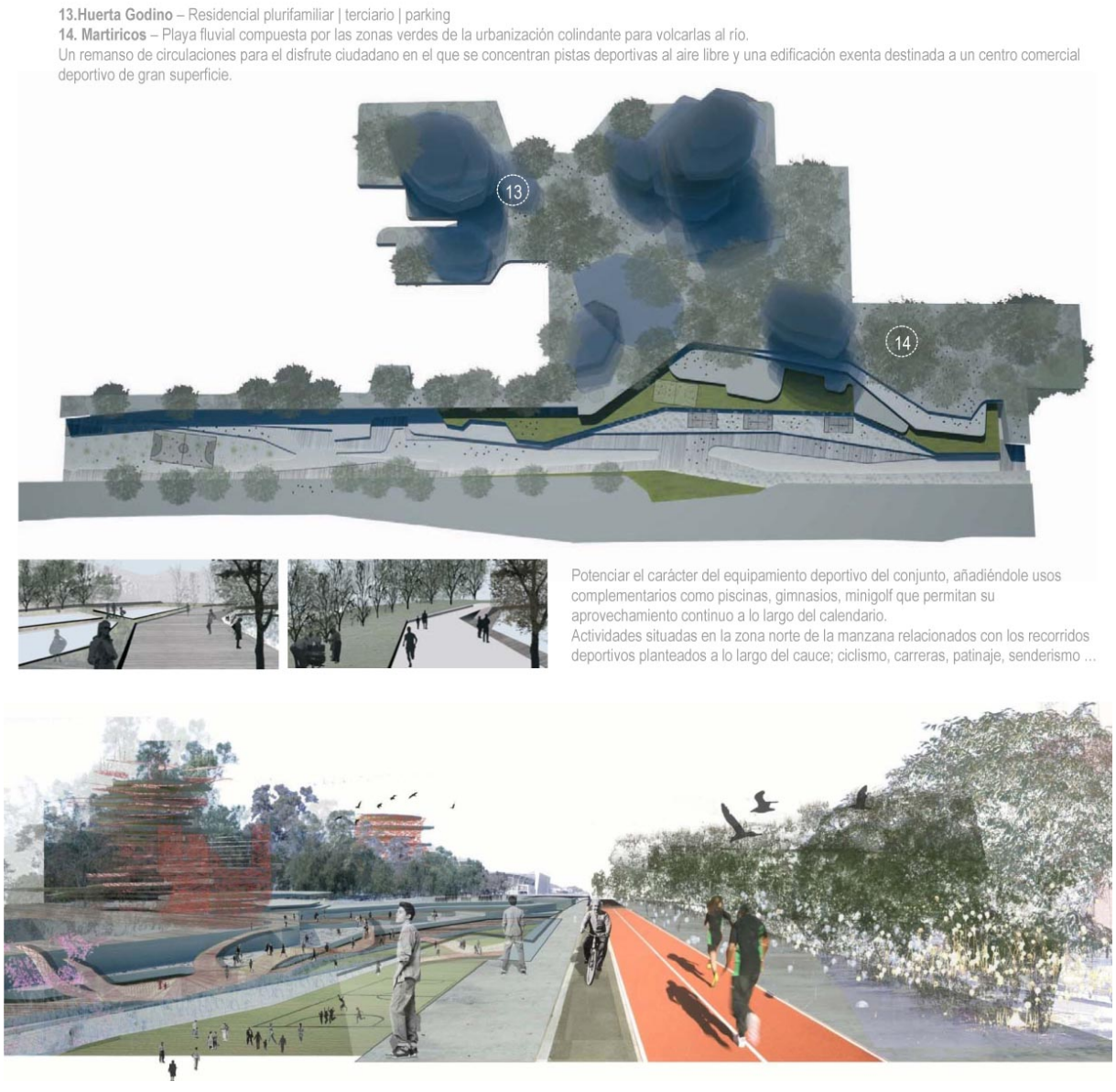
Junto a los equipamientos y servicios, el tejido urbano lo conforma la concatenación de espacios públicos. Estos espacios libres, formados por la red viaria y plazas o jardines, segregan a la población al dar más importancia a los desplazamientos en coche y a su distribución en el tejido urbano, lo que merma, la generación de espacios peatonales.

El espacio público debe contemplar las necesidades de toda la ciudadanía y colectivos, y generar espacios intermedios entre el público y el privado, entre una vivienda y la calle.

Es importante considerar el espacio público como un espacio en el que estar, no como un mero lugar de tránsito en el que no se realicen

actividades o se le otorguen usos diversos. Igualmente, resulta necesario considerar zonas de sombra y estancia.

Se trata de humanizar el espacio público gracias a su diseño de modo que se generen espacios de estancia, espacios de sombra, que fomenten su uso y generen actividades.



Propuesta para el concurso de ideas de intervención en el río Guadalmedina

Referencias bibliográficas

AYUNTAMIENTO DE GRANADA (2006): *Granada: indicadores de género para su evaluación*. Granada: Patronato Municipal Fundación Albaicín, Delegación de Igualdad de Oportunidades, Ayuntamiento de Granada, 2006.

CERRADA JIMÉNEZ, A. I. y LORENZO ARRIBAS, J. (eds.) (1998): *De los símbolos al orden simbólico femenino*. Madrid: Al-Mudayna.

CEVEDIO, M. (2003): *Arquitectura y género: Espacio público / Espacio privado*. Barcelona: Icaria editorial.

HERNÁNDEZ PEZZI, C. (1998): *La ciudad compartida: el género de la arquitectura*. Madrid: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España.

Libro Verde del Urbanismo y la Movilidad (2008). Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Comisión de Transportes.

MUIXÍ MARTÍNEZ, Z. (2006): «Ciudad próxima: urbanismo sin género», *Ingeniería y territorio*, n.º 75, p. 68-75.

PÉREZ DEL RÍO, T. (2009): Apuntes del Curso «La Política europea de empleo y Género».

PLATAFORMA AUTÓNOMA FEMINISTA (2005): *La ciudad de las mujeres, 1405-2005*. Madrid: Plataforma Autónoma Feminista.

RIVERA GARRETAS, M.ª M. (1990): *Textos y espacios de mujeres (Europa, siglos IV-XV)*. Barcelona: Icaria.

ROMÁN, M. y VELÁZQUEZ, I. (2008): *Guía de urbanismo con perspectiva de género*. Murcia: Instituto de la Mujer de la Región de Murcia.

RUBIO ALFÉREZ, Ch. y ARDID GUMIEL, M. (eds.) (1996): *Mujer y urbanismo: una recreación del espacio : claves para pensar en la ciudad y el urbanismo desde una perspectiva de género*. Madrid: Federación Española de Municipios y Provincias.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2004): *Urbanismo con Perspectiva de Género*. Sevilla: Instituto Andaluz de la Mujer.

La mujer, la planta baja, la calle y la ciudad

Magda Mària

Anna Puigjaner

Grupo de investigación HABITAR
E.T.S. Arquitectura del Vallès

Introducción

Una parte fundamental de la vida de las ciudades tiene que ver con la relación que establecen las plantas bajas con la vía pública. El mantener la vitalidad de las calles depende, en buena medida, de involucrar a quienes las habitan durante todas las horas del día: a quienes viven, pero también a quienes trabajan en ellas.

Desde hace años se constata una reducción del pequeño comercio fruto de la deslocalización impuesta por los grandes centros comerciales ubicados en la periferia urbana. En el año 2004, en zonas del centro de Madrid, se estimaba que los locales desocupados de manera permanente podían llegar al 60 % del total. En el 2008, en Bilbao, esta cifra ascendía al 33 %. En los últimos años, el número de locales desocupados en los centros de las principales ciudades españolas está sufriendo un crecimiento exponencial. Para comprender este efecto desertizador, bastaría desmontar los locales activos de un centro comercial cualquiera y reubicarlos, por separado, en las plantas bajas de un barrio que haya perdido el comercio o que se haya planificado sin él, como monocultivo residencial. Solo entonces comprobamos la gran extensión de calles afectadas, reducidas a vías para el paso de vehículos con los que llegar al centro comercial.

Asimilación de la superficie y longitud de los centros comerciales del Centro Comercial La Vaguada de Madrid, con las plantas bajas de un barrio. Los locales de las tres plantas de este centro comercial ocupan casi 1,5 km, una longitud equivalente a la de la Gran Vía de Madrid y mayor que el Paseo de Gracia de Barcelona
Fuente: las autoras

Debido a este efecto de desertización, muchos locales permanecen vacíos por la dificultad de encontrar soluciones alternativas y esto revierte directamente en el estado de las vías públicas en las que se encuentran. La desaparición de este tejido comercial en muchas de las calles de nuestras ciudades las convierte en inseguras, insalubres y oscuras y, por tanto, en inhabitables.

Locales comerciales y talleres en desuso en el centro de Madrid
Fuente: las autoras

«Siempre que se produce una separación tajante entre las partes residenciales y las no residenciales de una ciudad, estas últimas se convierten rápidamente en barrios bajos» (Alexander, Ishikawa y Silverstein 1980: 239-241). Con las plantas bajas clausuradas, las relaciones sociales tienden a desaparecer y entonces la calle decae como espacio público de convivencia.

La calle como habitación comunitaria

Procurar que la calle funcione como un espacio social de convivencia es la mejor manera de evitar su deterioro. La consideración de la calle como lugar, no simplemente como vía de tránsito rodado o de paso peatonal, es recogida en el título del libro de Jan Gehl *Life Between Buildings* (1971). También el arquitecto Louis I. Kahn (1971) se refiere a la calle en términos semejantes: «la calle es una estancia por acuerdo mutuo; una estancia comunitaria cuyas paredes pertenecen a los donantes, brindadas a la ciudad para el uso común. Su techo es el cielo». La calle, por tanto, al no ser considerada únicamente como infraestructura, se convierte en la plataforma donde la vida sucede entre los edificios.

El arquitecto Louis I. Kahn explica en este dibujo que la calle no es un área de tránsito, sino un volumen a cielo abierto donde tiene lugar la convivencia
Fuente: Kahn (1971)

Por lo general, en las vías públicas abundan elementos poco domésticos como el asfalto, los coches, las farolas o las señales de tráfico. Es el lenguaje propio de una infraestructura. Este lenguaje, inherente y, por tanto, favorable a los automóviles, ha acabado por imponerse en muchas ciudades, lo que condiciona su espacio público. La calle se ha convertido así en un lugar que es la expresión de una normativa, de una regulación de su uso, de modo que resulta imposible realizar en ella cualquier acción improvisada. Este papel estructural que se le da a la calle arraigó a principios del siglo XX. Movimientos como el Futurismo italiano y su veneración del automóvil y la velocidad, o la estratificación de las calles en los proyectos urbanos de Le Corbusier o Hilberseimer muestran este interés por la especialización y el funcionalismo que ha acabado definiendo las calles de la ciudad contemporánea.

A esta estratificación «deshumanizadora» debemos sumar otro fenómeno. Durante los últimos años, en un afán homogeneizador y eminentemente esteticista, nuestras calles se han limpiado y librado de obstáculos, eliminando todos aquellos elementos «molestos» que el tiempo había ido acumulando, fruto de las necesidades y usos espontáneos, pero civilizados, de la ciudadanía. Muchos ayuntamientos han emprendido campañas para regular el diseño de rótulos, o para eliminar marquesinas y ciertos escaparates, con lo que limitaban cualquier capacidad de intervención de quienes verdaderamente utilizan el espacio público. Ahora, después de varios años de esta práctica, nos preguntamos si no nos estamos equivocando y si la calle no debería recuperar algo de los saludables obstáculos que poseía. Y así, invitar a volver a utilizarla como lugar, asumiendo toda la complejidad que ello supone, sin reducirla a una simple fórmula de peatonalización. En este sentido también se expresa Christopher Alexander:

> Las calles deben servir para estar en ellas y no solo para recorrerlas. Durante siglos, la calle ofreció a los habitantes de la ciudad un espacio público utilizable frente a sus casas. Hoy, y mediante muy sutiles procedimientos, la ciudad moderna ha llegado a un punto en que las calles son para «pasar» y no para «quedarse». Desde un punto de vista ambiental, la esencia del problema es que las calles son «centrífugas» y no «cen-

> trípetas»: expulsan a las personas en lugar de atraerlas. Para combatir esto es preciso convertir el mundo peatonal exterior en un lugar donde permanecer, y no en un lugar por el que pasar. Hay que convertirlo en una especie de habitación exterior y pública (Alexander, Ishikawa y Silverstein 1980: 525-527).

Una habitación exterior y pública que se debería asemejar más al interior de nuestras casas que a la calle que conocemos hoy en día. Una calle, por así decirlo, «domesticada», que se aleja de su configuración de infraestructura y se acerca, mediante elementos y actividades, a su condición de lugar.

Cuidar la casa, cuidar la calle

El cierre al tráfico de calles y avenidas los sábados y domingos, las fiestas populares o los mercados ambulantes que se instalan y se desmontan a diario en nuestras ciudades son usos que, a nuestro entender, ya nos están acercando a una forma de usar la calle más doméstica y con una mayor intervención por parte de la ciudadanía. Domesticar la calle, entenderla como lugar, es promover que estos y otros usos encuentren el modo de producirse, utilizando para ello los recursos propios del momento presente sobre la ciudad, o recuperando algunos heredados de nuestra tradición que, en la coyuntura actual, pueden resultar plenamente viables.

Realizar en la calle una actividad que normalmente haríamos en casa es una de las formas más simples de domesticación. Tradicionalmente, esta domesticación y cuidado de la extensión pública de las viviendas era realizada por las mujeres. Barrer la calle, regarla, o colocar plantas en las aceras eran y, ocasionalmente, continúan siendo, acciones que suponen un claro ejemplo de esa utilización del espacio público que reivindicamos. Imágenes de mujeres barriendo las calles en poblaciones españolas, de personas del vecindario sentadas en sus sillas en la acera, o de niños y niñas jugando en el centro de la calzada, que en su día atrajeron la mirada de arquitectos que reivindicaban una ciudad más habitable, son cada vez más inusuales (Rudofsky 1982). Sin embargo, extender el cuidado que se tiene en la casa hacia la calle es una forma de apropiación que entiende la calle como lugar.

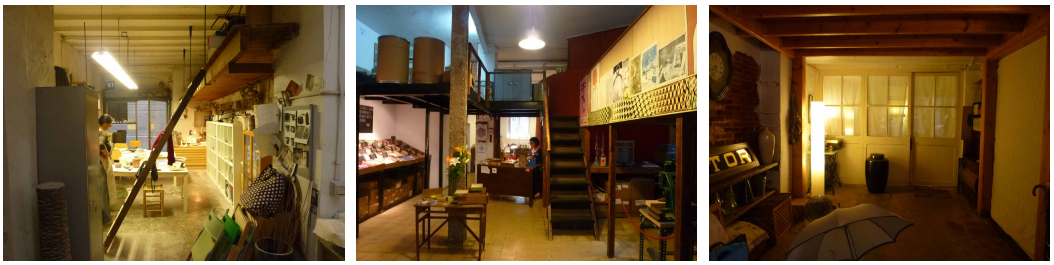
Mujeres barriendo la calle de una población de Andalucía; niños jugando en la calzada en Locorotondo (Italia); sillas reunidas en el centro de la calle en Martina Franca (Italia)
Fuente: Rudofsky (1982)

Negocio, trabajo y vida privada

En esta apropiación de la calle, las plantas bajas tienen un papel muy relevante, al ser capaces por su situación de extender su contenido hacia la calle y contagiarla en ocasiones del carácter de lo doméstico, con lo que diluyen, en definitiva, los límites con lo público.

De un tiempo a esta parte, en el casco antiguo de Barcelona, en medio de locales cerrados, tiendas de ultramarinos, peluquerías o locutorios, coexisten una serie de establecimientos que llaman la atención por la especial relación que establecen con la calle, por la originalidad de su distribución interior y por la variedad de actividades que en ellos se llevan a cabo. En general son una mezcla de talleres-comercio o de viviendas-taller o de salas de exposición-atelier.

No sin sorpresa descubrimos que la mayoría de las personas que se encuentran detrás de estas operaciones, que abren con usos mixtos la convivencia entre las plantas bajas y la calle, y aportan vida, luz y calidad espacial a un medio ambiente urbano degradado y moribundo son mujeres. Mujeres de todas las edades, con profesiones y procedencias distintas:



Diversos ejemplos de talleres, comercios o viviendas en Barcelona ocupados por mujeres, donde existe una clara voluntad de relación con la calle
Fuentes: las autoras

artesanas, modistas, artistas, ceramistas, joyeras, grabadoras, estampadoras, editoras, galeristas... En general, inquietas y con cultura, deciden combinar el espacio donde realizan su labor diaria con el espacio de exposición y, en muchos casos, con la propia vivienda, y reúnen así vida laboral y doméstica.

La combinación de vivienda y comercio en las plantas bajas posibilita el considerar de nuevo las relaciones entre el trabajo y la casa. En la sociedad actual, y todavía más con la multiplicidad de tareas que desempeña la mujer, esta combinación vuelve a cobrar todo su sentido. La mezcla de lugar de trabajo y lugar de residencia permite flexibilizar horarios, ahorrar tiempo y reducir la movilidad derivada. Hoy en día es necesario encontrar un tipo de negocios que puedan admitir estas particulares coyunturas, pero también un tipo de actividades que permitan a la vez «hacer» y «atender», «construir» y «cuidar», «trabajar» y «vivir». Como abogaba Christopher Alexander:

> La separación artificial de hogar y trabajo crea una fisura en la vida interior de la gente [...]. No se puede resolver el problema de la vivienda en la ciudad independientemente de los del trabajo, educación y comercio. La forma y el uso de las estructuras deben incorporar esta integración de personas y actividades en nuestras ciudades y vecindarios (Alexander, Ishikawa y Silverstein 1980: 71-75).

La casa taller puede ofrecer fórmulas diversas, en función del tipo de trabajo que se desarrolla. Se pueden acondicionar locales en planta baja apro-

vechando las cualidades de un altillo o de la parte posterior del solar, con dominio sobre un patio que reúna las condiciones necesarias de habitabilidad. Se puede pensar también en vincular el local con una vivienda existente en el primer piso, añadiendo una escalera, de modo que todo el conjunto pase a formar parte de una nueva unidad registral que no suponga modificar la densidad permitida y, por tanto, no implique un cambio normativo.

Fachada, aparador, escenario, espectáculo

En todos estos casos aparecidos no solo en Barcelona, sino en otras ciudades europeas, además de ofrecer una actividad concreta en las plantas bajas, la relación que estas establecen con la calle es especialmente valiosa. Los trabajos que se llevan a cabo, tengan o no un beneficio comercial directo, se convierten en un hecho del dominio público. Algunos de estos establecimientos tienen una relación muy abierta con la calle y el paseante puede contemplar o incluso participar de las actividades desde el exterior. Otros utilizan filtros sutiles, como objetos delicadamente expuestos o pequeños aparadores escenográficos que van cambiando con el tiempo a modo de pequeñas escenografías que atraen al paseante.

En todos ellos siempre existe un campo visual más o menos amplio que prolonga la calle hacia el interior, o la casa, el taller o el comercio, hacia el exterior. Esta ampliación perspectiva permite contemplar o, simplemente, adivinar, las sucesivas etapas del espacio vinculadas a las actividades: comercio, taller, altillo, vivienda y, al final, luz desde el patio interior. A nivel social, estas interrelaciones potencian la identidad del vecindario y favorecen la tan ansiada integración actividad-transeúnte:

> La contemplación de la acción es un incentivo para la acción. Cuando es posible ver el interior de los espacios desde la calle, el mundo de las personas se amplía y enriquece y hay más entendimiento. Nace la posibilidad de la comunicación, del aprendizaje (Alexander, Ishikawa y Silverstein 1980: 71-75).

Diversos ejemplos de talleres y comercios en Barcelona ocupados por mujeres, donde existe una clara voluntad de relación con la calle
Fuente: las autoras

Espacios pequeños, control personalizado

Esta ocupación del espacio público se acentúa cuando el comercio o taller es de dimensiones reducidas. Este es el caso, por ejemplo, de las tiendas en Marruecos, India o Perú, y de algunos comercios en las partes más antiguas de las viejas ciudades, donde las superficies no suelen tener más de 5 m^2. Justo el espacio para una persona y algunas mercancías, pero un espacio lleno de plenitud. La falta de superficie hace que estos establecimientos dependan de la calle para poder desarrollar su actividad, la ocupa y se apropia en parte de ella. Ante esta estrechez de espacio, la calle se convierte en el escaparate de sus productos, como sucede en el cuadro de Mariano Fortuny *El vendedor de tapices* (1870). Como sucedía y continúa sucediendo en nuestras calles, donde mujeres y hombres exponen y, a la vez, trabajan artesanalmente sus productos a pie de calle. El nivel de apropiación de la calle y, por tanto, su definición como lugar, depende también de la dimensión de los comercios.

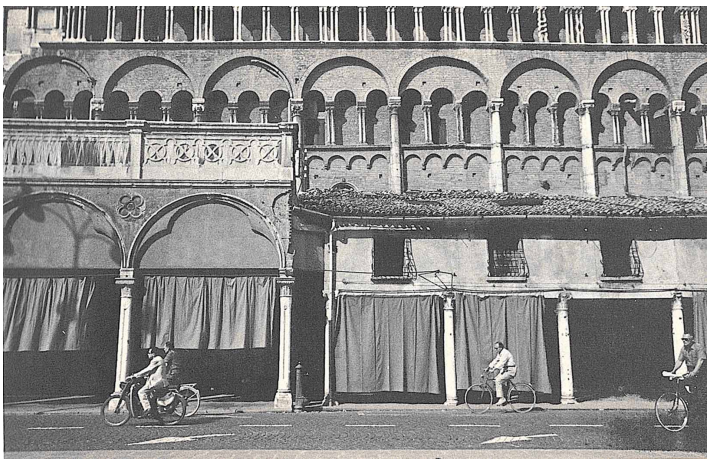
> Cuando las tiendas son demasiado grandes o están controladas por empresarios ausentes, se hacen plásticas, blandas y abstractas. [...] Las comunidades solo podrán recuperar el carácter personal si prohíben cualquier forma de cooperativa

> o de grandes cadenas comerciales, fijan estrechos límites al tamaño de las tiendas de la comunidad y prohíben la posesión de las mismas por propietarios absentistas. [...] Esto no será posible a menos que el tamaño de los espacios comerciales de alquiler sea pequeño (Alexander, Ishikawa y Silverstein 1980: 390-392).

El vendedor de tapices, de Mariano Fortuny (1870); fotografía de W. Weber de dos artesanas trabajando frente a su vivienda en una calle de Barcelona (1928); fotografía de una floristería instalada en una portería en una calle comercial de Barcelona (2010)
Fuentes: Museo del Monasterio de Montserrat; Weber (1993); las autoras

En estos casos resulta muy operativo establecer unos espacios de transición entre la parte más «privada» o «interior» del negocio o la vivienda, y la vía pública. Ámbitos fijos, pero con usos cambiantes, como porches, porterías o atrios, o mecanismos móviles como toldos, sombrillas o galerías desmontables, permiten utilizar de manera flexible unas superficies que pueden ser ocupadas temporalmente, sin molestar el habitual tránsito urbano.

Walter Benjamin denominó «porosidad» a esta cualidad ambigua de los límites entre el dominio público y el ámbito privado, donde «la construcción y la acción se interpenetran en los patios, soportales y escaleras» (Benjamin 1986). Esta «porosidad» permite desarrollar actividades laborales o comerciales y, al mismo tiempo, preservar la intimidad de otras actividades paralelas.



Calle de Ferrara (Italia) con soportales y toldos; pequeño comercio en una ciudad española con extensión de toldos a la calle
Fuentes: Rudofsky (1982); las autoras

Hay que controlar el tamaño del comercio, pero también hay que tener una normativa que facilite este tipo de actividad y ocupación urbana. Actualmente las ordenanzas fijan unas condiciones mínimas de superficie que no permiten recurrir a soluciones como estas. En algunas de nuestras ciudades, las ordenanzas tienden a establecer una frontera clara entre el espacio público y el privado de la actividad, de modo que este sea autosuficiente. Se admiten usos en la calle, pero estos deben estar regulados. Se admiten escaparates y rótulos pero circunscritos al ámbito estricto de las aberturas de fachadas.

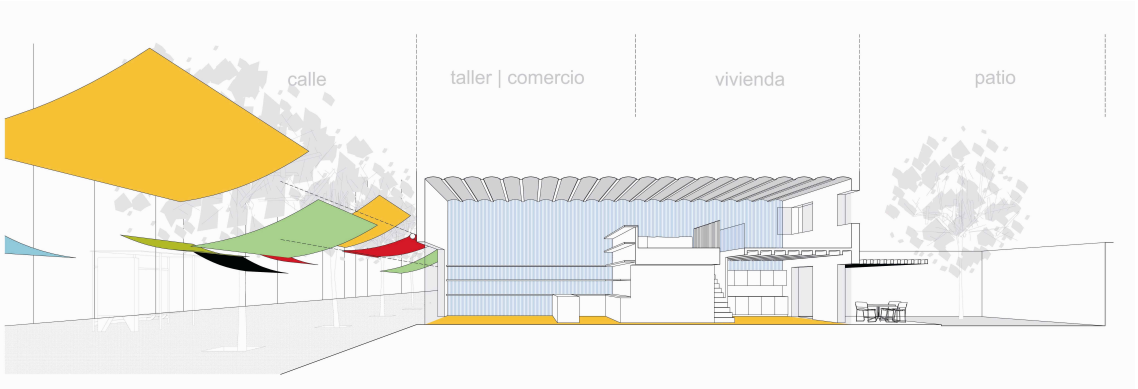
Se pretende con ello regular la actividad en el espacio público para evitar excesos, pero la aséptica imagen urbana que se logra tiende a despojar las calles de muchas de las muestras visibles de dicha actividad. A la vista de los resultados, nos preguntamos si la eliminación sistemática de veladores, vitrinas sobre las fachadas o mesas para exponer productos —practicada por algunos Ayuntamientos— no tendrá efectos negativos sobre la energía que las plantas bajas pueden prestar a la calle y, en consecuencia, sobre el carácter plural de la propia calle.

Necesidad de un cambio de normativa

La revisión de las ordenanzas también debería realizarse en el caso de aquellas que atañen a las viviendas en planta baja y, específicamente, aquellas que afectan a los establecimientos que comparten el espacio doméstico con el laboral. Desde 2004 existen algunas iniciativas municipales destinadas a impulsar la construcción de viviendas en plantas bajas: Coslada en 2004, Madrid en 2005, Fuenlabrada y Getxo en 2006, Bilbao en 2008, San Sebastián en 2009, etc. El objetivo es reformar el gran número de locales desaprovechados o abandonados, salvando las limitaciones normativas impuestas en otros municipios. En algunos casos se trata de crear viviendas protegidas, como en el País Vasco; en otros se fomentan las actuaciones destinadas a jóvenes, personas mayores o discapacitadas, como en Madrid. También existen acciones pensadas para ofrecer a artistas y creadores espacios para vivir y trabajar en régimen de alquiler.

Si a estas iniciativas se sumaran fórmulas distintas que permitieran compaginar domicilio, trabajo y actividad comercial, acondicionando las plantas bajas de manera que los locales pudieran acoger esta simultaneidad de usos, ofreceríamos a los colectivos y, principalmente a las mujeres, un amplio abanico que facilitaría la compaginación de su trabajo con su actividad privada. Los cada vez más numerosos locales abandonados podrían tener así una salida operativa y eficiente. Con ello contribuiríamos a establecer unos vínculos mucho más estrechos con el entorno inmediato, al extender la domesticidad hacia el espacio público y recuperar así su actividad social.

A finales del siglo XIX y principios del XX, algunos arquitectos y diseñadores entendieron que las viviendas debían adaptarse a las necesidades de las personas que más tiempo habitaban en sus espacios y que más cuidado tenían de ellos: las mujeres. Precisamente fue el nuevo papel de la mujer en la casa y en la sociedad uno de los detonantes que desencadenó importantes cambios que revolucionaron el espacio doméstico. Le Corbusier tuvo en cuenta «las piernas del ama de casa» a la hora de proyectar sus viviendas. A mediados del XIX, una mujer, Katherine Beecher diseñó un prototipo de casa con todos los servicios centralizados —calefacción, ventilación, fontanería, luz, cocina de gas—, para así ahorrar incontables



Perspectiva de una propuesta de organización interior de vivienda-taller en planta baja, abierta a la calle y con patio posterior
Fuente: las autoras

desplazamientos a las madres de familia[1]. Otra mujer, Margarete Schütte-Lihotzky, diseñó en 1927 un doble mueble compacto e higiénico, la «cocina de Frankfurt», que permitía a la mujer tener a su alcance todo lo necesario, así como ejecutar sus tareas con más rapidez y eficacia. Este modelo revolucionó la manera de concebir y diseñar la casa para hacerla tal como la entendemos hoy en día.

Actualmente, a inicios del siglo XXI, la acción pionera de algunas mujeres que recuperan locales en planta baja en los centros de las ciudades, puede constituir un claro precedente para una manera alternativa de diseñar el espacio doméstico en relación con el trabajo, la calle y la ciudad, y dar así respuesta a las actuales necesidades de la sociedad. A la vez, puede constituir una oportunidad para cambiar la manera de habitar las casas y, por extensión, las calles y las ciudades, y convertirlas en más humanas y asequibles. Porque si la calle funciona, la ciudad funciona, y si la ciudad funciona, la sociedad también.

[1]Katherine Beecher, en sus dos obras, *A Treatise on Domestic Economy, for the Use of Young Ladies at Home, and at School* (1843) y, sobre todo, *The American Woman's Home* (1869), plantea la profesionalización del trabajo doméstico.

Referencias bibliográficas

ALEXANDER, Ch., ISHIKAWA, S. y SILVERSTEIN, M. (1980): *Un lenguaje de patrones*. Barcelona: Gustavo Gili.

BEECHER, C. E. (1843): *A Treatise on Domestic Economy, for Use of Young Ladies at Home, and at School*. Boston: Thomas H. Webb, and Co.

BEECHER, C. E. y BEECHER STOWE, H. (1843): *The American Woman's Home: or, Principles of Domestic Science*. Nueva York: J. B. Ford, and Co.

BENJAMIN, W. (1986): «Naples». En *Reflections: Essays, Aphorisms, Autobiographical Writings*. Nueva York: Schocken Books.

KAHN, L. I. (1971): *Texto del dibujo para la exposición «City/2»*. Nueva York: The Museum of Modern Art.

RUDOFSKY, B. (1982): *Streets for People, a primer for Americans*. Nueva York: Van Nostrand Reinhold Co.

WEBER, W. (1983): *Barcelona (1923-28)*. Granada: EDILUX.

En la búsqueda de un modelo de ciudad espiritual y material: el caso de la ciudad de Tapiola, Finlandia (1951-2012)

Marta Pérez Rodríguez

Profesora Colaboradora. DPA. ETSAV. UPV

Vista de gran lago tangente a la senda peatonal *Tapionraitti*
Fuente: MFA

Si intentáramos buscar respuestas a cuál debería ser un buen modelo de ciudad que asumiera entre otras, las necesidades de género, compartiríamos las palabras de Inés Sánchez de Madariaga (2006: 8-10). En ellas, evidenciaba que «el modelo de ciudad que mejor satisface las necesidades de género, es al mismo tiempo el modelo más sostenible en términos ambientales». Es así, porque la mujer como agente social, se convierte en parte integrante de la definición y construcción de la ciudad.

Esta hipótesis de partida nos llevaría a adentrarnos en un problema de más calado, y de naturaleza compleja, que requeriría por nuestra parte métodos de análisis que asumieran la *especificidad* de la ciudad. Para obtener una visión holística del problema urbano, deberíamos imbuirnos en los diversos puntos de vista que en ella convergen. Una aproximación «como problema estético-formal, otro como racionalidad científico-técnica, y un último, como medio de transformación social» (Sánchez de Madariaga 2008: 18). Difícil tarea por el hecho de que todos estos factores están tan íntimamente conectados en la estructura general de las ciudades que su disección en partes podría hacernos caer en el error de buscar soluciones parciales. John Berger escribía que, en realidad, «nuestra manera de ver las cosas tiene que ver con aquello que conocemos o creemos. . . » (Berger 2004). Así que, hablar de la ciudad implica acercarnos no solo a su conformación técnica, sino también a la visión humanista de la que hablaba Jane Jacobs cuando manifestaba que la única manera posible de poder planificar bien las ciudades implicaba «entender cómo funcionan [. . .] en definitiva vivirlas, para poder proyectarlas» (1961: 427). Por eso, hoy asumimos una cierta mirada fragmentada no intencionada de la visión de la ciudad, producto esta de nuestra percepción y de la observación de una «cierta» realidad que como usuarios o usuarias tampoco nos es ajena.

Cabría preguntarse: ¿por qué la elección de una ciudad como Tapiola se constituiría en un modelo posible a nivel urbano? y, a partir de su análisis, ¿podrían considerarse aún vigentes sus ideales? Solo cabe la respuesta tras el análisis de sus principios de carácter formal, social y económico. En ellos encontraríamos su propia esencia y su posible asimilación como modelo.

La elección nos aleja de un modo consciente de nuestra propia realidad. Mirando con cierta distancia, intentamos reconocer los valores estéticos y éticos de una ciudad diseñada *ex novo,* apenas hace 60 años, y que, aún

hoy, se encuentra en proceso de transformación. Una pequeña comunidad como Tapiola, con apenas 40.000 habitantes (125 hab./hectárea), contiene en sí misma los procesos de cualquier ciudad. Desde sus inicios hasta hoy, el análisis sobre sus fundamentos e ideales, nos posibilitaría hablar de aquellos que han sabido mantenerse, pero también, de los que desde «una cierta ingenuidad» no llegaron a consolidarse con el tiempo.

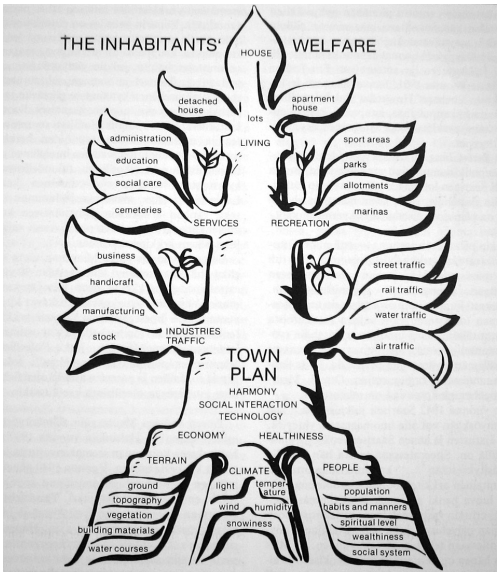
Uno de los primeros criterios a valorar dentro de la génesis de la ciudad de Tapiola, que permite descifrar aquellas cualidades espaciales y ambientales que la definen, nace de su relación con el entorno. El modelo reconoce el lugar donde se inserta y cohabita con él, estableciendo una relación de equilibrio.

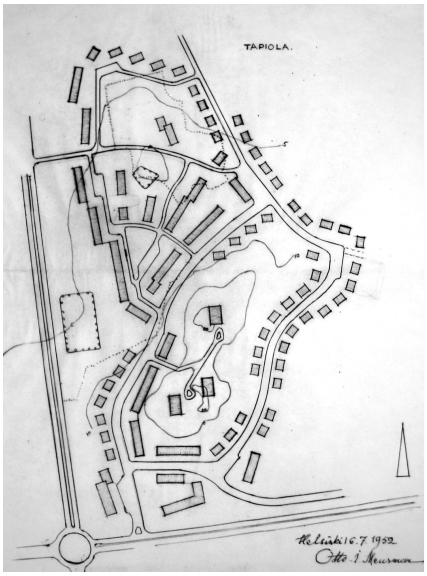
La búsqueda de un mínimo impacto desde sus inicios llevará al estudio pormenorizado del componente natural, con lo que queda manifiesta la sensibilidad de la cultura finlandesa hacia el paisaje.

Las tierras donde se asienta la ciudad de Tapiola reciben el nombre de *Hagalund* y pertenecen al municipio de Espoo, en la región de Uusimaa al sur de Finlandia. Era un lugar principalmente agrícola, rodeado de bosques, cuya explotación era y es la base económica del país. Dentro de ella, los campos de la mansión de *Hagalund*, cultivados desde el siglo XVIII, mantenían su producción económica mediante una explotación agrícola y ganadera, en donde el espacio destinado a cultivos, próximos a la bahía de Otsolahti, asumían ya en su diseño las características físicas dominantes de la orografía finlandesa. Una ciudad alojada entre árboles y zonas rocosas, donde los espacios de cultivo servirán para la configuración de los futuros parques y espacios colectivos. Es ahí donde la naturaleza se convierte en parte esencial del modelo, como recogen las palabras del arquitecto Otto-Ivari Meurmann (1947): «la naturaleza debe ser respetada [. . .] intentando mantener al máximo su estado original». La figura de Meurman, catedrático de urbanismo de la universidad de Helsinki, es clave para entender los principios que estructurarán la ciudad. Él será el encargado de concebir el primer planeamiento para las tierras de *Hagalund*, en él sus ideas parecen escapar de una visión reduccionista o programática de la ciudad:

> el planeamiento de la ciudad debería estar vivo, porque su objetivo es un organismo vivo, una comunidad [. . .]. Si el pla-

neamiento cesa de vivir y se congela, será como una chaqueta estrecha que asfixia lo que contiene. Entonces, el desarrollo de la sociedad habrá llegado a su fin, avanzando poco a poco hasta que lo haga desaparecer completamente [...].





Otto I. Meurmann: Síntesis del modelo orgánico urbano según la Teoría del planeamiento urbano en Asemakaavaoppi, 1947; detalle de la zona Este del Plan de Tapiola de 1945
Fuente: MFA

El modelo insistirá en la prioridad de lo natural: «las viviendas deben llevarse a la naturaleza en lugar de devolver la naturaleza en pequeñas piezas a las zonas urbanas» (Meurmann, 1963)[1]. De este modo, se perpetuará lo existente y se incorporará más masa verde. Se dispondrán trazados curvilíneos en sintonía con la orografía existente y se minimizará al máximo el tráfico rodado. Por último, los edificios se situarán en la naturaleza, en un entorno abierto, separado de las zonas industriales mediante cinturones verdes y con especial cuidado en el diseño de los accesos rodados y los recorridos peatonales.

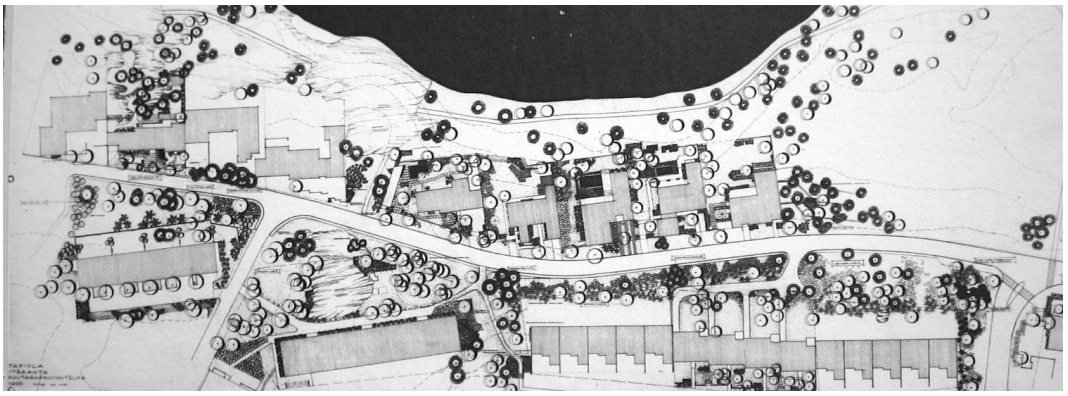
[1] «No es posible seguir normas o líneas generales sobre cómo construir en la naturaleza, porque la cuestión es que la variedad en la naturaleza nunca se repite, ni en el paisaje ni en los detalles. La naturaleza es vida, cambio» (Meurmann, 1963).

Esta relación silenciosa e intensa con el entorno, ¿no es acaso un marco ideal para el desarrollo de las actividades humanas? La idea no se basaba únicamente en una decisión de no intervención y protección de las zonas boscosas, sino también en el diseño de los futuros espacios verdes y en la disposición de las edificaciones. En este encuentro entre lo construido y lo natural, el artificio arquitectónico parece ceder a las irregularidades y a los desniveles existentes del terreno; se observa casi una falta de control en la manipulación del objeto construido en su cota cero. Por su parte, lo natural parece conservar sus características primarias sin casi aparente esfuerzo.

Aulis Blomstedt: Detalle de la zona Este del Plan de Tapiola de 1945; detalle de la zona Este del Plan de Tapiola de 1954. Apartamentos *Kolmirinne*
Fuente: MFA

Pero esa aparente libre disposición nace del minucioso acercamiento del arquitecto paisajista Neils H. Orénto al estudio del medio natural. Será el encargado de llevar a cabo el levantamiento de mapas, a modo de inventario del paisaje, que más tarde serán proporcionados a los arquitectos redactores de los futuros núcleos de edificación (Blomstedt, Revell, Ervi, etc.). En su diseño final, y sobre unos primeros planos topográficos, se marcaron todas las zonas objeto de protección: bosques, árboles individuales, e incluso formaciones rocosas y fortificaciones.

Esta adecuación entre lo existente y lo proyectado, también será objeto de un extenso trabajo *a posteriori*, en el que edificación y naturaleza constituyen el nuevo binomio indisoluble. Para lograrlo, el arquitecto pai-



Jussí Jännes: Estudio de vegetación próxima a la edificación
Fuente: MFA

sajista Jussi Jännes realizará cerca de ochenta y un proyectos de los ciento cuarenta y cuatro desarrollados en total para la ciudad de Tapiola.

Esta forma de interrelación entre el paisaje y la ciudad, en cuanto a la concepción y tratamiento del espacio libre, no es nueva, forma parte de la tradición del país. En 1936, Aalto diseñaró el conjunto de viviendas próximas a la fábrica de celulosa de Sunila, cerca de la ciudad de Helsinki, donde «la estructura natural sigue formando parte de los espacios libres una vez construidos los edificios» (Marti 2000: 191), lo que se traduce en una cultura respetuosa hacia lo natural y de gran valoración estética del paisaje. Algo ligado también a la mitología finlandesa, ya que el nombre de Tapiola proviene del dios del bosque *Tapio*. Esta visión de lo natural, no es producto de un modelo suburbano edulcorado, ni de una «sentimentalización de la naturaleza» (Jacobs 1961: 465), sino, más bien, del hecho de reconocer la esencia misma del lugar y generar un nuevo binomio capaz de producir espacios de calidad.

Otro elemento clave en la configuración del planeamiento final de la ciudad reside en la interacción social. De la mano de Heike Von Hertzeen, persona próxima a las ideas utopistas de finales del siglo XIX, la preocupación reside en el bienestar del usuario, de manera que «el entorno del hogar debería ofrecer la posibilidad de descanso y recreo como equilibrio al ritmo frenético de la vida laboral» (Von Hertzen 1946). Von Hertzen es clave en la definición del modelo urbano a nivel social. Director en funciones de la *Väestöliito* (Organización Social y de la Salud), escribió el

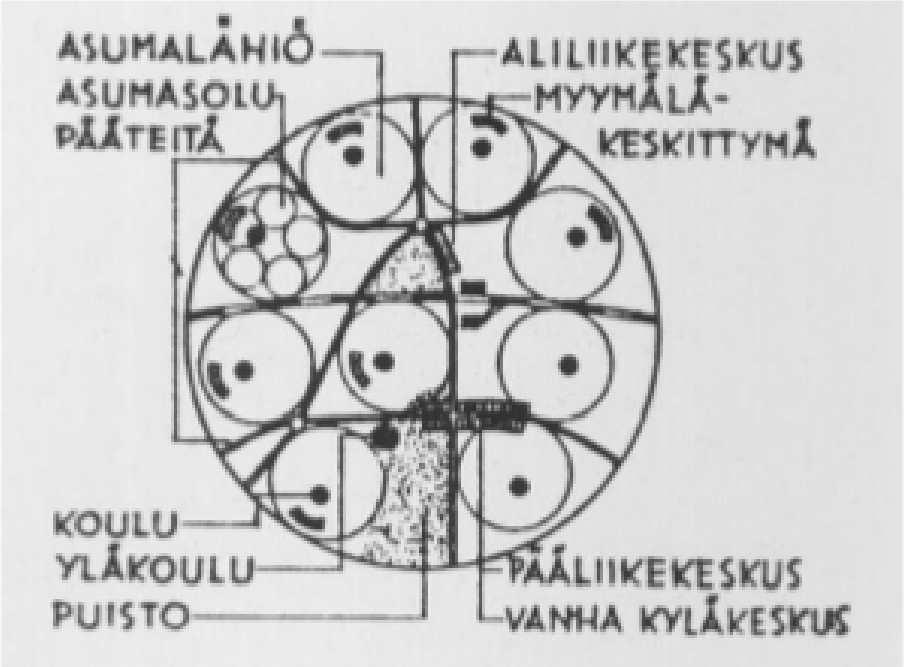
libro *Hogar o cuartel para nuestros hijos* publicado en 1946. Este panfleto provocativo, critica conscientemente y con dureza la política de vivienda de aquella época en Finlandia, y puede ser considerado como la reivindicación e ideario sobre la que se constituirá la ciudad de Tapiola. Para escribir su libro Von Hertzen había visitado varias urbanizaciones en el Norte de Europa y EE.UU. En él manifiesta abiertamente una preocupación por los estándares en materia de alojamiento y por la planificación de las ciudades finlandesas. Sus palabras son sensibles a las necesidades sociales del momento y auna cuestiones de diversa índole, aunque pone especial cuidado en:

> una búsqueda de un modelo de ciudad espiritual y material, lo que implica un especial cuidado en el diseño de un hábitat residencial acorde al desarrollo del individuo, una protección hacia la infancia y su bienestar, posibilitando una vida en plenitud y seguridad (Von Hertzen, 1946)[2].

La validez del modelo también la encontramos en la gestión y promoción de la ciudad de Tapiola. Esta es fruto de un conjunto de entidades sociales de índole privado que terminaron constituyendo la sociedad *Asuntosäätiö* o *The Finnish Housing Foundation* en 1951, bajo la dirección de Von Hertzen. Pero también gracias a un sistema estatal de créditos para la construcción de viviendas que dará a la entidad privada una gran libertad en la gestión de los proyectos y una financiación pública, por la que el 75 % de las viviendas estarán subvencionadas por el estado.

Los planteamientos originales de la ciudad de Tapiola también parecen estar próximos a lo enunciados por Ebenezer Howard y su *social city*. Tapiola formaría parte de una de las siete ciudades, planeadas cuidadosamente por *Asuntosäätiö*, de tal modo que cada habitante de una de las ciudades de población relativamente pequeña pudiera, gracias a un sistema bien organizado de conexiones, disfrutar de una comunicación fácil, rápida y económica con un conjunto grande de población, en este caso Helsinki.

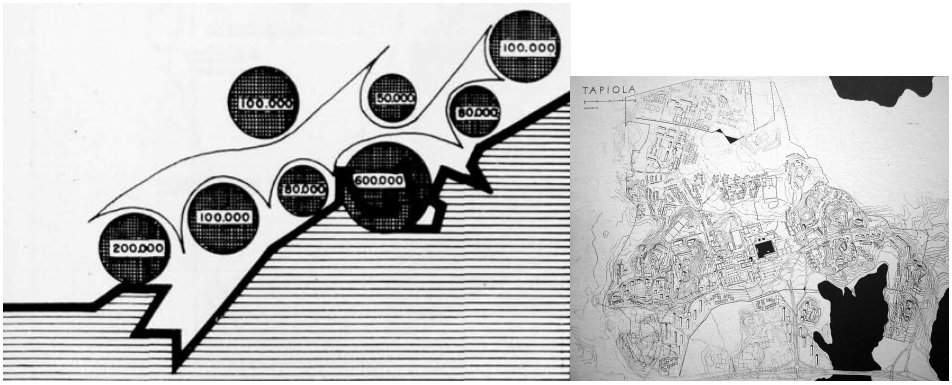
[2] «[. . .] un lugar seguro para vivir, favorable para el desarrollo de los niños, fue la ideología fundamental. Un énfasis particular fue puesto en expandir el ámbito de la casa, de tal modo que la manzana, la escuela y las tiendas vecinas formaran una entidad reconocible donde los chicos pudieran estar a salvo», Espoon Kaupunkisuunnittelukeskus, Espoo (2003: 9).



Planeamiento de la ciudad de Tapiola 1954
Fuente: MFA

Lo que, en palabras del propio Howard, «permitiría que las ventajas que presenta la ciudad en sus más altas formas de vida corporativa pudieran estar al alcance de todos, al mismo tiempo que cada ciudadano de lo que habría de ser la más hermosa ciudad del mundo puede vivir en una región de aire puro» (Aymonino 1972: 208). El esquema de estos planes, perteneciente a los modelos de crecimiento de las ciudades escandinavas, era el llamado «Plan de los cinco dedos», que consistía en conservar el casco de la ciudad existente con su mismo carácter de centralidad y elegir unos ejes de crecimiento sobre los que se situaban una serie de núcleos urbanos o nuevas ciudades, unidos por una infraestructura de transporte rápido y fluido. Esta integración en un sistema regional, de proximidad a enclaves productivos como Otaniemi o Helsinki, con una planificada red de líneas de autobús y ferrocarril, favorecería el uso del transporte público por encima del privado, gracias a su número y frecuencia.

Tapiola se organizará finalmente en pequeñas unidades vecinales que albergan unos 5.000 habitantes cada una en su origen. Su estructura en torno a un eje a la manera del *cardus-decumanus* romano establece los



Otto Danneskiold-Samsoe: Esquema de planeamiento según la Teoría de los barrios residenciales, 1944; Plan para las siete ciudades, esquema de descentralización de Helsinki
Fuente: MFA

diferentes sectores residenciales. El desarrollo de la ciudad se dará en sucesivas etapas, comenzó por el sector este entre 1952 y 1957, le siguió el concurso para el centro comercial y de servicios proyecto de Ervi en 1954, más tarde, la planificación y desarrollo del sector oeste en 1955 y, finalmente, el sector norte diseñado por Petit Ahola en 1958. Al sur-este, la ciudad venía delimitada por la bahía de *Otsolahti*.

La senda peatonal *Tapionraitti*, que constituye el eje principal, recorre de este a oeste la ciudad y organiza las distintas fases de crecimiento. La senda *Tapionraitti*, en su recorrido peatonal, discurre por múltiples espacios. Desde el interior del centro comercial de *Heikintori*, atravesará, fundiéndose con él, el espacio abierto y porticado del centro comercial *Tapiontori*, para convertirse de nuevo en una línea tangente a los jardines de *Leumuniity Park* y a los equipamientos colectivos que se dispondrán en torno al gran lago. Al final termina siendo, a la sombra de los árboles, bajo el cielo y entre edificaciones, en una línea sinuosa y vital. En general, las sendas peatonales estaban pensadas para ser utilizadas en recorridos cortos, mientras que las comunicaciones de tráfico rodado se disponían exteriormente a las zonas residenciales y desarrollaban un mayor recorrido.

Torre de Aarne Ervi e intervención de Jussi Jännes en el *Leumuniity Park*; senda peatonal *Tapionraitti*
Fuente: la autora

Para producir la densidad dentro de cada una de las unidades vecinales, asumiendo el hecho de su inserción en el paisaje, el programa de la vivienda en Tapiola se desarrolla de forma diversa. Este modelo acercará la propuesta más a los principios de las New Town que a una ciudad jardín. La estructura de la ciudad presenta cierto carácter radiocéntrico, con un centro cívico, que será objeto de concurso público en el año 1953, ganado por el arquitecto Aarne Ervi. Dicho centro surge en clara consonancia con el debate del VIII Congreso de los CIAM «Sobre el *Corazón de la Ciudad*», celebrado en Hoddesdon en 1951. Su estructura formal y su adecuación al planeamiento general lo acercan a las ideas enunciadas por J. L. Sert (1961: 4-8): «estos núcleos actuarán de elementos catalizadores y alrededor de los mismos se devolverá la vida a la comunidad. En ellos se agruparán los edificios públicos de distintas clases, siguiendo una forma armónica de forma y espacio, serán los puntos de reunión de la gente, los centros de vida común en los que los peatones gozarán de preferencia sobre los intereses del tráfico y de los negocios». Ubicado en un emplazamiento privilegiado sobre una pequeña elevación del territorio; se caracteriza formalmente por una pieza en U, a modo de recinto cerrado; que constituye la «plaza» de la ciudad. Su volumetría ayuda a conseguir un espacio con un alto valor urbano, formado por un cuerpo bajo de dos o tres niveles junto con un elemento de cierto carácter vertical que marca un hito visual en el territorio y lo dota de cierta monumentalidad, la torre de

Aarne Ervi: Concurso para el centro cívico de Tapiola
Fuente: MFA

oficinas diseñada también por Aarne Ervi. En él se aglutinan las funciones de carácter productivo, con zonas comerciales, oficinas y socio-culturales.

Cada una de las áreas en que se subdivide la ciudad de Tapiola venía determinada por el módulo escolar, donde, a la vez que se definen las agrupaciones de viviendas de diversas densidades y tipologías, se albergan pequeñas dotaciones de uso comercial para pequeñas necesidades primarias, así como una escuela y una guardería. La unión de programas y su proximidad física permitían construir una entidad urbana que comprendiera el espacio habitacional. De esta manera se garantizaba una vinculación espacial que aseguraba a los niños libertad de movimiento.

En clara relación con el concepto de proximidad, la ciudad de Tapiola también planteaba en sus orígenes espacios destinados al trabajo de la comunidad. El número total de puestos de trabajo creados al inicio por parte de la *Housing Foundation* estaba en torno a 4.200, el 50 por ciento

Viljo Revell: Escuela infantil «Casa de los niños», 1954
Jorma Jarvi: Escuela Mixta, 1959-60
Fuente: MFA

de la población activa. De ellos el 25 % estaba destinado a la industria, el 34 % a oficinas, el 14 % a oficios profesionales y el 27 % a servicios.

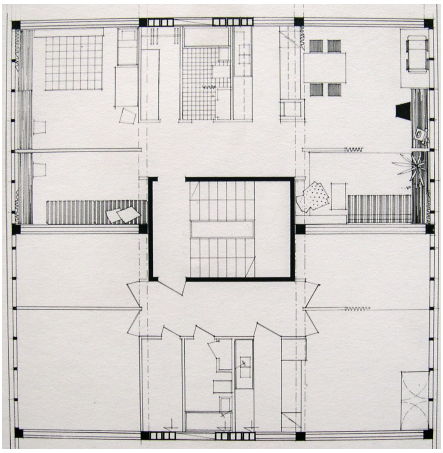
Viljo Revell: Conjunto de viviendas *Koulukallio* en el sector este de Tapiola, 1954
Senda peatonal *Tapionraitti*
Fuente: la autora

¿Existe en el diseño de la ciudad de Tapiola una coexistencia valorada entre lo público y lo privado? Claramente sí. La interacción entre habitante y entorno se produce por la total integración de los edificios en el paisaje, por la multiplicidad en los usos definidos, por la conexión de estos gracias al diseño de sus recorridos peatonales y por los espacios «aparecidos»

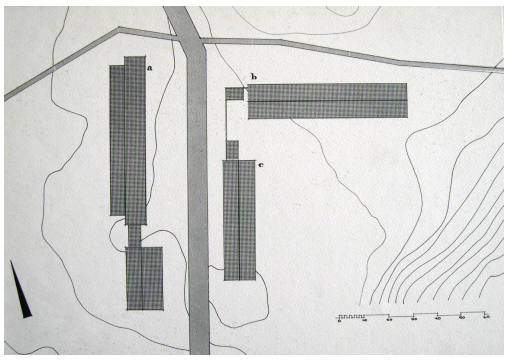
entre las edificaciones. Todo ello posibilita el uso intimista del paisaje y un contacto tan intenso con lo natural favorece no solo un crecimiento más saludable, sino también una mayor concienciación por el medio como vehículo social. Estas ideas trasladan el discurso de la reformulación de la ciudad a una puesta en valor de las condiciones cualitativas. Con ello la ciudad parece volver a recuperar la esencia de la ciudad tradicional al margen de su forma histórica. El entrecruzamiento de actividades diversas y su proximidad espacial son la más sólida póliza contra la degeneración urbana.

Tapiola se constituye para diferentes grupos sociales, el 90 % de las viviendas serán de propiedad privada y el 10 % restante destinadas al alquiler. Del total, el 85 % son viviendas colectivas en altura y el 15 % restante son casas aisladas. El tipo predominante de edificio es de estructura laminar, entre tres a cuatro plantas como máximo y de dos a tres viviendas por planta y escalera. A este modelo habrá que añadir propuestas de torre, viviendas unifamiliares aisladas o viviendas en hilera. Toda esta diversidad tipológica permitiría la variación y heterogeneidad del programa social buscado: apartamentos unipersonales, para parejas solas, para familias con uno o dos hijos o hijas o para familias numerosas. Esa diversidad de programa, que atiende a los diversos tipos sociales e intenta aproximarse lo más posible a la realidad de una ciudad compleja, se asemeja a las investigaciones desarrolladas con posterioridad por Dolores Hayden en 1980 bajo el titulo de HOMES. En este proyecto se planteaba encontrar un modelo de ciudad no sexista[3], constituido por un grupo heterogéneo de grupos familiares, y por la incorporación y uso de espacios y equipamientos colectivos, diseñados desde y para la comunidad.

[3] «¿Cómo sería una ciudad no–sexista?», publicado en *Signs: Journal of Women in Culture and Society*, es un proyecto urbanístico utópico que describía un grupo hipotético constituido por unas cuarenta familias, donde el 15 % eran familias monoparentales, un 40 % de parejas en las que ambos trabajaban fuera de casa y sus niños/as, un 35 % de parejas en las que solo uno de los miembros tenía empleo y sus hijos/as y un 10 % de residentes sin pareja. La población total consistía en 69 personas adultas y 64 menores. La comunidad HOMES combinaba instalaciones colectivas con viviendas privadas y espacios al aire libre. Habría un centro de atención de día, otro que elaborara comidas para llevar, para las personas ancianas y el mencionado centro de atención, una lavandería, una cooperativa de alimentación con tienda de comestibles, un garaje con dos camiones para la distribución de alimentos y el transporte, parcelas para el cultivo y una oficina de ayuda. Todos los servicios estaban destinados a los miembros de la comunidad pero también abiertos a cualquier usuario o usuaria.



Viljo Revell: Vista del Conjunto de viviendas *AS OY MANTYVIITA JA SUFIKA* en el sector este de Tapiola, 1954 y planta
Fuente: MFA



Viljo Revell. Vista del Conjunto de viviendas *Kaskenkaatajantie* en el sector oeste de Tapiola, 1958 y planta
Fuentes: la autora y MFA

Pero la diversidad del programa edificatorio para asumir las diversas formas de vida y permitir la hererogeneidad y multiplicidad deseada no solo se organiza desde un diseño flexible de la morfología edificatoria. También conviene incidir, aunque someramente, en la capacidad flexible del diseño interior de las viviendas, definida por el diseño de unos mínimos elementos necesarios y unas reglas de compartimentación moduladas y abiertas.

Podría finalmente decirse que, gracias a la insistencia de Heiki Von Hertzen, la ciudad de Tapiola logrará uno de los objetivos básicos: la constitución de un entorno social que favorecerá el bienestar deseado de sus

habitantes. Se preguntó a los propios habitantes en un debate surgido en torno a 1966: ¿qué podemos esperar de la ciudad de Tapiola?[4]Encontramos en sus conclusiones que existía en general una gran aceptación del modelo de ciudad proyectado. Quizás, una de las cuestiones que se pusieron más en duda era la consecución de un volumen de producción y trabajo acorde al número de habitantes para no terminar convirtiéndose en una ciudad dormitorio de Helsinki. De otro lado, la extensión de la ciudad hacía el norte también generaba una cierta desconexión de las áreas residenciales con el centro cívico. Pero, bien es cierto que, gracias a la densidad de la ciudad, a su morfología y a mantener la esencia del ideario colectivo propuesto por Von Hertzen, la ciudad podría seguir asumiendo la incorporación de nuevos procesos urbanos y definirse como un «buen espacio para la vida». No en vano, la ciudad de Tapiola recibió el premio del *French Institute of Life* en 1975 , por ser un modelo de integración social.

[4] *The Immediate Housing Environment. Analysis of 7 New Towns. Analysis of Tapiola*. 1976. IFHP, International Federation for Housing and Planning.

Referencias bibliográficas

AYMONINO, C. (1972): *Orígenes y desarrollo de la Ciudad Moderna*. Barcelona: Gustavo Gili.

BERGER, J. (2004): *Modos de ver*. Barcelona: Gustavo Gili.

JACOBS, J. (1961): *Muerte y vida de las Grandes Ciudades*. Barcelona: Edicions 62.

MARTI ARIS, C. (2000): *Las formas de residencia en la ciudad moderna*. Barcelona: Gustavo Gili.

MEURMAN, O. I. (1947): *Asemakaavaoppi*. Helsinki: Otava.

——— (1963): «Rakentaminen ja luonto», *Suomen Luonto*, n.º 22, p. 44-55.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2006): *Urbanismo con perspectiva de Género*. Unidad de Igualdad y Género. Junta de Andalucía.

——— (2008): *Esquinas inteligentes. La ciudad y el urbanismo moderno*. Madrid: Alianza Editorial.

SERT, J. L., ROGERS, E. N. y TYRWHITT, J. (eds.) (1961): *El corazón de la Ciudad, para una vida más humana de la comunidad*. Barcelona: Editorial Científico Médica.

The immediate housing environment. Analysis of 7 New Towns. Analysis of Tapiola. 1976. La Haya: International Federation for Housing and Planning (IFHP).

VON HERTZEN, H. (1946): *¿Hogar o cuartel para nuestros hijos?*

Mejora del hábitat como estrategia para fortalecer la identidad colectiva

Talleres de sensibilización de la mujer saharaui en temas hábitat

Eva Morales Soler

Universidad de Málaga

Antecedentes. Relación de la mujer saharaui con su hábitat

La mujer saharaui ha tenido un importante papel a lo largo de la historia en la construcción de su sociedad y su entorno. Antes de la existencia del Frente Polisario, la sociedad saharaui estaba formada por tribus de pastores nómadas, y estas transmitían al individuo la mentalidad de comunidad y colaboración. Ya había, por lo tanto, en la vida pastoril de los nómadas un reparto de trabajo entre hombres y mujeres, en el que las mujeres se hacían cargo de la vida civil. Las mujeres nómadas, más aún que sus congéneres sedentarias, estaban acostumbradas a quedarse solas en los campamentos mientras los hombres estaban lejos, dedicándose a los rebaños, a vigilar el territorio, a la guerra o la caza. Por ello estaban acostumbradas a tomar la iniciativa, a asumir responsabilidades y a trabajar. Todas estas enseñanzas y maneras de hacer serían muy útiles más tarde en la época revolucionaria del exilio. En 1974 la mujer saharaui creó una organización social, la Unión Nacional de Mujeres Saharauis (UNMS). Esta ha representado un papel muy importante para que la mujer tenga presencia en la lucha por el derecho a la independencia y autodeterminación de su pueblo, en el exilio desde 1975.

Así pues, desde el comienzo de los asentamientos saharauis en el exilio como pueblo refugiado, el rol de la mujer ha sido esencial al participar activamente en la construcción de edificios públicos y viviendas, mientras los hombres se encontraban en su mayoría en el frente luchando.

Recordando los testimonios de Fatma El Mehdi:

> Los primeros momentos en la Hamada fueron muy difíciles porque no había comida, ni agua, ni vivienda [...] mi abuela y mi madre juntaron varias *melfas* (vestimenta de la mujer saharaui) y mantas para hacer nuestro primer refugio, una jaima para toda la familia, dormíamos todos juntos, bebíamos en el mismo cuenco y comíamos en el mismo plato. La comida consistía en un solo plato de arroz con aceite y sal [...] Las mujeres ofrecieron sus jaimas para dar clases y se convirtieron en maestras cuando ni siquiera habían terminado el tercero de primaria, lo que les obligaba a aprender la víspera lo que tenían que enseñar el día siguiente. Otras mujeres, ante esta nueva situación, tuvieron que empezar a hacer ladrillos de adobe con arena para construir escuelas y centros sanitarios.

Asamblea de mujeres saharauis en los primeros años de exilio

Cuando los hombres vuelven a los campamentos tras el alto el fuego de 1992, se modifican las relaciones sociales y de poder que había hasta

entonces. Esto supuso la retirada de las mujeres de los órganos de decisión. Aunque las mujeres continúan trabajando en la base organizativa, el mercado laboral en materia de construcción lo acapara la población masculina. Aún así, las mujeres siguen teniendo un papel activo en la toma de decisiones a nivel familiar sobre la distribución tipológica de su vivienda, además, la construcción de la jaima sigue siendo responsabilidad de ellas.

Mujeres saharauis en los campamentos actuales

Espacios solo para mujeres

Cada vez que las mujeres han buscado formas de vivir en libertad han llegado a la misma conclusión: la necesidad de un espacio propio, solo para mujeres y gestionado por ellas mismas. La experiencia tenida con las mujeres saharauis en la mejora de su hábitat, nos sirve de referente evocador para aprender que es necesario que las mujeres adquieran un rol importante en el cuidado, gestión y diseño del entorno en el que viven, y

Casa de la mujer del campamento de Dahla

que, a su vez, este pueda servir de vehículo para reforzar el papel en su sociedad.

El espacio propio[1] es, por lo tanto, una reivindicación histórica y una necesidad de primer orden para las mujeres que, cada vez que se les da voz, lo reclaman una y otra vez. En este sentido la UNMS[2] en 2003 demanda la construcción de nuevos espacios descentralizados en cada campamento que les permita a las mujeres formarse, independizarse, encontrarse y por lo tanto trabajar por una autonomía. De esta manera la UNMS ha luchado para conseguir la participación de las mujeres en los diferentes ámbitos de la vida pública y las Casas de la Mujer han sido el instrumento para conseguirlo.

Con las construcciones de estas casas, se ha pretendido descentralizar las acciones de la UNMS fuera del campamento 27 de Febrero, al que tenían que acudir las mujeres del resto de campamentos recorriendo largas distancias para ello.

[1]Virginia Woolf, en su famoso ensayo, *Una habitación propia* (Seix Barral, 1986), explica que la mujer solo será libre para escribir como los hombres cuando lo haga en una habitación propia y no en el salón, rodeada de cargas familiares, niños y ruido. Por eso ella identifica la libertad con esa habitación que, por supuesto, va más allá: independencia económica e independencia en la mente, en la que es necesario dejar un espacio propio fuera de doctrinas y aprendizajes inculcados, ese espacio de pensamiento propio es el que nos hace diferentes y nos permite avanzar, innovar.

[2]Desde 1974 la mujer saharaui creó una organización social Unión Nacional de Mujeres Saharauis (UNMS), que ha representado un papel muy importante para la presencia de la mujer en la lucha por el derecho a la independencia y autodeterminación de su pueblo, en el exilio desde 1975.

Talleres de sensibilización de la mujer saharaui en temas de hábitat

Arquitectos Sin Fronteras llevábamos desde el año 2007 colaborando en diversos proyectos para contribuir en la mejora del hábitat de los campamentos saharauis de Tindouf. En este tiempo hemos trabajado fundamentalmente en actividades relacionadas con el fortalecimiento institucional y social, así como en la capacitación técnica en materia de hábitat. Llevábamos tiempo queriendo trabajar directamente con las mujeres, por ser piezas clave de la sociedad saharaui y representar un importante papel a lo largo de la historia en la construcción de su sociedad y su entorno, desde que en 1975 tuvieron que exiliarse en el duro desierto de la Hamada argelina.

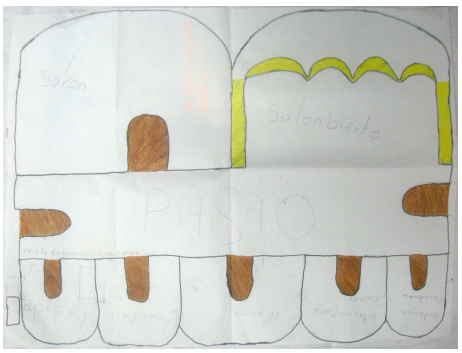
Finalmente ha sido entre diciembre de 2011 y enero de 2012 cuando hemos comenzado a trabajar con la UNMS realizando una serie de talleres para la mejora del hábitat en los campamentos. Para nosotras acompañar a la UNMS en su proceso de autodeterminación como mujeres ha supuesto una forma de apoyar su autodeterminación como pueblo.

El objetivo de estos talleres ha sido, por un lado, sensibilizar sobre la importancia de cuidar y mantener el espacio donde viven; capacitar para la identificación de problemas y la elaboración de diagnósticos, de alternativas que se pueden llevar a cabo desde la propia comunidad. Por otro lado, se han establecido bases para la creación de una «Red Integral de Hábitat Digno» en los campamentos de refugiados saharauis, impulsado por mujeres saharauis para beneficio de toda la sociedad.

Acercamiento a la vivienda, al barrio y a la *wilaya*

Entre las diversas actividades realizadas en los talleres, se ha hecho hincapié en la relación que ha tenido la vida cotidiana en las transformaciones espaciales realizadas a lo largo del tiempo, así como el papel que ha tenido la mujer en este proceso de construcción colectiva del hábitat a nivel de vivienda, barrio y *wilaya*.

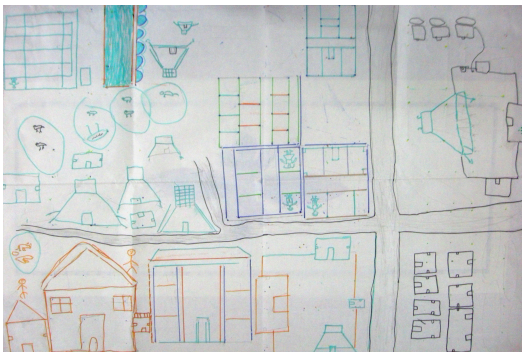
En cuanto a la vivienda, se ha sensibilizado sobre la necesidad del cuidado del espacio cotidiano. Para ello se han puesto sobre la mesa una



Taller de sensibilización de la mujer en temas de hábitat
Campamento de Dahla

serie de preguntas que han ayudado a identificar la relación de las mujeres con el espacio que habitan, visto desde la perspectiva del pasado, presente y deseos futuros.

Se ha realizado un análisis de las transformaciones tipológicas surgidas a lo largo del tiempo. Este desarrollo ha conllevado el paso de una vivienda-jaima, para, con el tiempo, ir añadiendo módulos de adobe, primero la cocina, el baño, y, más tarde incorporar otras habitaciones que, alrededor de un patio cerrado por un muro, conforman una vivienda dispersa. Actualmente esta tipología de vivienda compuesta por módulos alrededor de un patio se está sustituyendo por otro tipo de vivienda de planta cerrada vertebrada por un pasillo ancho que sirve de distribuidor habitable, desde el que se accede a las distintas estancias. Se trata de una transformación tipológica que igualmente transforma el modo de habitar la vivienda y que tiene repercusión en la convivencia familiar.



Taller de sensibilización de la mujer en temas de hábitat
Campamento 27 de Febrero

En las actividades a escala de barrio, se ha trabajado, por un lado, en la situación de barrios donde se ha producido hacinamiento de viviendas, provocado por la forma en la que se va ocupando el territorio. Por otro, se ha trabajado en el problema de ciertos barrios que, por su ubicación y orientación, han sido enterrados por la arena, lo que ha provocado importantes desplomes de viviendas y, por lo tanto, familias que viven en un estado ruinoso.

En el trabajo a nivel de *wilaya* o campamento, las mujeres saharauis han tomado conciencia de su papel activo para detectar problemas, mantener y cuidar su propio hábitat. Para ello se ha trabajado con fotos aéreas de las distintas *wilayas* en las que, con dinámicas participativas, se han identificado y localizado las distintas problemáticas.

Creación de la Red Integral de Hábitat Digno en los campamentos de refugiados saharauis de Tindouf

Para la creación de una red social en los campamentos de refugiados saharauis se ha trabajado con mujeres de la UNMS en la formación de expertas. Para ello, las mujeres se han capacitado en estrategias de intervención con el hábitat, trabajando en la identificación y análisis de problemas detectados de manera colectiva por parte de todas las asistentes. A partir de aquí, han analizado cada problema y debatido cómo

priorizarlos en función de los recursos y de las capacidades sociales de la comunidad.

Entre las diversas actividades realizadas, se han analizado problemas relacionados con el saneamiento, basuras, mala calidad de agua, construcciones precarias, problemas tipológicos, hacinamiento o hundimiento de viviendas, y cómo estos derivan a su vez en problemas sociales, medioambientales, económicos o políticos.

Para cada uno de los problemas analizados se ha identificado si la sociedad civil puede intervenir en el nivel de organización social, en la gestión administrativa, con la participación ciudadana, con alternativas económicas, propuestas urbanísticas o edificatorias, y se ha mejorado el acceso a materiales, intervenido en la construcción o en la formación y capacitación de actores. Todo ello con vistas a proponer acciones concretas para la mejora del hábitat, con lo que se incide en el fortalecimiento social para la gestión de sus propios problemas habitacionales.

Esta formación se ha realizado con dos mujeres por cada campamento, diez mujeres que serán a su vez las Coordinadoras de la Red Integral de Hábitat Digno en los Campamentos. Los resultados de estas actividades conformarán las características de la red social de cuidado del hábitat y establecerán las bases para funcionamiento, en el que las mujeres adquieren un papel decisivo. De esta manera se ha trabajado a través de la mejora del hábitat, fortaleciendo la identidad colectiva, la autoestima, las capacidades de gestión y toma de decisiones, con vistas a conseguir una mayor autonomía como mujeres y como sociedad en el exilio.

Coordinadoras de la Red Integral de Hábitat Digno
Campamento 27 de Febrero

Las nuevas tecnologías como herramientas para impulsar la igualdad de géneros en la construcción de la ciudad

M.ª Jesús Sacristán de Miguel

Arquitecta

Introducción

La situación de crisis del sistema actual nos lleva a replantear todos los ámbitos de nuestra sociedad; el ámbito más simbólico y representativo de la sociedad, la ciudad, debe revisar su concepción desde su planeamiento para construirla desde los nuevos valores que se están gestando. Tomamos conciencia de que deseamos otra ciudad, en la que se valoren el desarrollo sostenible, el espacio público como hábitat ecológico que coadyuve en la mejora de la calidad de vida de todas las personas que lo usan.

Para conseguir esta nueva construcción de la ciudad, debemos apoyarnos en las nuevas tecnologías, las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TICs) como herramientas que nos permitirán pasar del modelo de ciudad jerarquizada heredada, a un modelo de ciudad construida sobre redes conectadas entre sí. En este nuevo modelo deseado, las redes de las infraestructuras para la vida cotidiana tendrán la misma valoración-prioridad que las redes de las infraestructuras que facilitan el trabajo productivo, lo que nos permite avanzar hacia la equidad en el uso del espacio público.

Las TICs conseguirán cuestionar los valores tradicionales asignados a ciertas tareas. El hecho de introducir las redes de las infraestructuras para

la vida cotidiana, al mismo nivel de prioridad que las redes de las infraestructuras para la vida productiva y junto al resto de redes necesarias para el funcionamiento de la ciudad, nos permite crear una nueva «hiperestructura», un hiperespacio multidimensional, reflejo de esa nube digital que la mayoría de la ciudadanía utiliza mediante los hipertextos de Internet.

Las nuevas tecnologías y herramientas digitales, se están introduciendo en la gestión de la ciudad, en la vida cotidiana de todas las personas, crean nuevas formas de relaciones sociales, nuevas formas de ocio, y generan un nuevo tipo de sociedad que requiere un nuevo concepto de ciudad. Esta nueva sociedad debe construir una ciudad que simbolice y avale los nuevos valores que la definen: al promover la integración equitativa de las tareas cotidianas conseguiremos una ciudad más equilibrada y sostenible, lo que potenciará la innovación, el desarrollo y la igualdad en el uso de todos los recursos urbanos.

Situación heredada: la ciudad zonificada del siglo XX

La ciudad heredada está construida a partir de unos planes cuyas directrices son la zonificación, la definición de usos, ocupaciones del suelo, la edificabilidad. Se desarrolla sobre unas infraestructuras generales que resuelven la distribución de los servicios básicos como electricidad, gas, teléfono, agua, recogida de basuras. Unas infraestructuras generales que facilitan la movilidad requerida para resolver los usos productivos y los usos consumistas y dan prioridad al uso del coche privado. Estas prioridades han generado ciudades en las que los espacios públicos de uso peatonal han pasado a segundo orden de prioridad, porque la movilidad de los coches conlleva un requerimiento de espacios para almacenarlos, aparcarlos, sumados a las exigencias de servidumbres colaterales que conlleva su movilidad.

El modelo urbano heredado del siglo XX se organizó según un sistema jerárquico que, desde el planeamiento, organiza el territorio simplificando y separando los usos, con una zonificación que aspiraba a conseguir eficiencia en la realización del trabajo productivo y discriminaba al resto de usos y tareas que también forman parte de la vida de la ciudad. Toda organización urbana tiene por objetivo articular el entramado de usos que dan vida y

sentido a la ciudad. La ciudad heredada es jerárquica en cuanto que prioriza ciertos usos que se consideran más importantes y que van a configurar la estructura de la ciudad.

Así, se han venido priorizando las necesidades de los trabajos remunerados como objetivos que se debían satisfacer a la hora de planificar y construir la ciudad. En cambio, otros usos como las tareas reproductivas, las de cuidar a personas dependientes, son considerados menores, tareas que tradicional y culturalmente fueron realizadas por mujeres. La tradición también conlleva que estas tareas se desarrollen en el ámbito doméstico y, como consecuencia, son tareas no remuneradas, lo que influye en su falta de valoración a nivel social.

A la hora de planificar y construir ciudad, estas «tareas» no han sido consideradas por desarrollarse en el ámbito privado y prevalecer el ámbito público para los usos productivos, los trabajos remunerados que hasta ahora eran detentados mayoritariamente por hombres. Así, hemos heredado una ciudad zonificada según usos, con una infraestructura y vías de comunicación que conectan zonas para facilitar la movilidad a las personas que desarrollan un trabajo remunerado.

Los valores subyacentes en la construcción de la ciudad heredada han sido la productividad y el consumismo, y la formalización de esta ciudad heredada es una urbanización expansiva consumidora de suelo y recursos de forma descontrolada. En este punto llegamos a la situación de crisis y nos cuestionamos este tipo de urbanización invasora de territorio, también nos cuestionamos los valores que nos movían, ahora preferimos hablar de eficiencia y de ahorro antes que de consumismo.

Situación actual: crisis del modelo heredado, cambio de valores

En la actual situación de crisis de valores, la ciudad como una de las manifestaciones de la organización social y de la convivencia, también se encuentra en un momento de reconsideración, replanteamiento y debemos aprovechar para cuestionar su concepto desde los orígenes para formular una ciudad innovadora con mayor calidad de vida.

Ante la evolución del modelo heredado, debemos analizarlo para entender la inconsciencia del desarrollo expansivo, la inconsciencia de la priorización del automóvil en la gestión de la movilidad, junto a una urbanización desarrollada sobre los ejes de movilidad que facilitan el consumo de bienes sin limitar los abusos causados al entorno y al medio ambiente.

Nos encontramos en un momento idóneo para reconsiderar y tomar conciencia de los daños causados por haber consumido recursos de los que no podrán disfrutar las generaciones futuras, por lo que proponemos un tipo de crecimiento diferente, en el que se prioricen valores de sostenibilidad. Las nuevas propuestas se apoyan en un uso responsable de los recursos y priorizan medidas de ahorro, eficiencia y responsabilidad. Estos nuevos valores se introducen en el concepto de ciudad en todas sus dimensiones, la dimensión formal, la de gestión y la de relaciones sociales.

Respecto de los modelos formales, se frena el desarrollo expansivo descontrolado y se aboga por una ciudad compacta que facilite las relaciones, el uso eficiente de los recursos, la concienciación ciudadana, la participación de la ciudadanía en la expresión de sus pareceres y necesidades.

Estos nuevos planteamientos se implementan desarrollando las infraestructuras para la vida cotidiana, las olvidadas en el urbanismo desarrollado hasta el momento, por ser las necesarias para las actividades no productivas de las que por tradición se ocupaban las mujeres. En este sentido se incorpora la perspectiva de género en la nueva concepción y construcción de la ciudad, en cuanto que se valorizan usos y tareas antes no consideradas gracias al uso de las tecnologías. La revalorización de las infraestructuras de la vida cotidiana genera una ciudad más compleja, con mayor calidad de vida, en cuanto que se potencia la innovación, el desarrollo y la sostenibilidad.

En este momento de cambio de valores y reconceptualización de la ciudad, incorporamos la perspectiva de género para construir una ciudad que sea más cómoda y confortable para todas las personas. Tenemos en cuenta el espacio que nos rodea y tomamos conciencia de los significados que lleva asociados, para cuestionarlos y subvertirlos si es necesario. Tomamos consciencia de que la ocupación del espacio es diferente según los géneros, debido a la diferenciación tradicional entre las tareas asignadas a

las mujeres en el ámbito doméstico y privado y a los hombres en el ámbito público.

En este momento de cambio de valores, mediante procedimientos sistémicos proporcionados por las Tecnologías de la Información y Comunicación y las herramientas digitales, se puede mejorar la situación de las mujeres como reproductoras y cuidadoras, para finalmente lograr la equidad entre los géneros con una participación plena de las mujeres en el espacio público. Para conseguir unos diseños adecuados y formalizaciones del espacio público que integren la tecnología, debemos introducir estos nuevos procesos tecnológicos desde la fase de planeamiento y modificar la forma de pensar y programar la ciudad con sensibilidad para aumentar la calidad de vida en los entornos urbanos.

Situación deseada: equidad en el espacio público

Nuevos valores

Ante la situación de crisis generalizada del sistema actual, vivimos un momento que nos lleva a replantear el sistema social a todos los niveles, desde el ámbito económico, la sociedad se cuestiona cómo quiere gestionar su futuro. Por antonomasia, la ciudad es la creación del hombre para el desarrollo de sus habilidades sociales, por lo que el concepto de ciudad debe también cuestionarse desde su planeamiento para decidir cuál es la ciudad que queremos construir. Somos conscientes de que deseamos otra ciudad en la que se valore el desarrollo sostenible, el espacio público como hábitat ecológico que coadyuve en la mejora de la calidad de vida de todas las personas que lo usan.

Venimos de una situación de gran crecimiento económico que avalaba grandes consumos, una forma de vida que no se cuestionaba la procedencia de los recursos que utilizaba. Con la crisis y el estancamiento de los ingresos económicos, nos hemos parado a pensar y examinamos nuestra evolución en los últimos años. La gran voracidad del consumismo ha conllevado una utilización de recursos que ahora vemos son limitados: petróleo, gas, carbón. También nos preocupa la calidad de los espacios naturales y del medio ambiente, las emisiones de CO2, el efecto invernadero, la con-

taminación atmosférica de las ciudades por las emisiones de los vehículos. En el ámbito del urbanismo, el crecimiento descontrolado y expansivo de las áreas metropolitanas ha consumido suelo, un suelo que ahora lo vemos como un recurso limitado.

Ahora valoramos el suelo, valoramos los espacios naturales, en consecuencia estamos tomando decisiones diferentes, por lo que ya no invadiremos esas áreas. Ahora valoramos la ciudad compacta para ahorrar suelo e infraestructuras generales. Al acortar y disminuir las distancias de distribución de los servicios de agua, electricidad, gas, teléfono, optimizar la movilidad en coche privado, esas infraestructuras que antes eran las prioritarias en el planeamiento de la ciudad heredada serán sustituidas.

Hemos optado por un desarrollo sostenible, nos adherimos a la estrategia del Informe Brundtland de 1987, según el cual, la sostenibilidad consiste en satisfacer las necesidades de la actual generación sin sacrificar la capacidad de futuras generaciones de satisfacer sus propias necesidades.

La tecnología como herramienta para construir la ciudad deseada

El concepto de desarrollo sostenible debe ser transversal a todas las dimensiones que intervienen en la construcción de la ciudad e introducirse desde la fase de concepción y planeamiento. En la construcción de la ciudad debemos resolver todas las cuestiones de la vida cotidiana para que la convivencia sea armoniosa y cualificada, considerar la convivencia como atributo que sintetiza los objetivos por los que el ser humano vive en ella.

En el planeamiento urbano tradicional, las infraestructuras que facilitaban el trabajo productivo estaban a la cabeza en el orden jerárquico de prioridades, estas prioridades eran las que determinaban las estrategias y objetivos que motivaban las soluciones de planeamiento adoptadas.

Las soluciones adoptadas en planeamiento influyen en todas las dimensiones de la ciudad, en su formalización, diseño, gestión, gobernanza, y afectan a la convivencia en cuanto que influyen en los modos de relación. La utilización de las Tecnologías de Información y Comunicación (en adelante TIC) está introduciendo nuevas formas de relaciones sociales que plantean nuevas posibilidades de convivencia. El uso masivo de las TIC en la vida cotidiana de las personas supone un replanteamiento de las rela-

ciones interpersonales y de las relaciones entre las personas y las cosas, al utilizar herramientas digitales como pueden ser los blogs o el «Internet de las cosas».

El nuevo panorama de relaciones propiciado por el uso de las TIC permite la globalización de la información, facilita las comunicaciones interterritoriales en tiempo real, para relacionarse ya no importan las distancias, el espacio y el tiempo son elegidos por el usuario. Esta facilidad para relacionarse a nivel planetario es lo que ha permitido la globalización, las nubes digitales de información accesibles a cualquier persona ubicada en cualquier lugar del planeta.

Esta globalización conlleva una homogeneidad, en cuanto que los mismos contenidos son accesibles a todos, pero, simultáneamente, también potencia la diferenciación por incentivar lo local y cotidiano. Esta experiencia digital de relaciones a través de la nube digital, que no necesita de espacio específico ni de tiempo concreto, nos incentiva para valorar los espacios físicos concretos, los lugares cotidianos, y motiva la revalorización de lo local, que es lo que nos diferencia. La revalorización de lo local, potenciada desde la experiencia de relaciones basadas en la tecnología, es un valor que se debe integrar y desarrollar en la construcción de la ciudad. Esa revalorización de lo local y lo cotidiano será un estímulo en el desarrollo de las infraestructuras para la vida cotidiana, contribuirá a poner en valor esas tareas cotidianas que tradicionalmente venían realizando las mujeres, para que ahora sean tareas compartidas por todas y todos.

La revalorización de lo local y lo cotidiano, fomenta el desarrollo sostenible, incentiva la investigación y desarrollo de los recursos locales, contribuye a construir una ciudad más eficiente que evite emisiones de $CO_{2,}$ que evite emisiones de gases de efecto invernadero, una ciudad que debe aprender a proveerse de todo lo necesario respetando el medio ambiente, evitando desplazamientos innecesarios de personas y de bienes.

Al fomentar lo local y lo cercano, cuestionamos el planeamiento tradicional de la ciudad en el que se daba prioridad a las grandes infraestructuras de movilidad de personas y bienes, requeridas para satisfacer las necesidades de los trabajos productivos en el nivel de la macroeconomía. Con el fomento de lo local se revaloriza la economía doméstica, los trabajos no productivos, cuestiones asignadas por la tradición a las mujeres. Si

aprovechamos las aportaciones de la tecnología tenemos la oportunidad de repensarlas y gestionarlas entre todas las personas.

La nueva situación creada con la introducción de las TIC a nivel de uso masivo pone en entredicho la zonificación de usos de la ciudad que hemos heredado, al permitir trabajar en cualquier lugar, al favorecer intercambios y colaboraciones a través de la nube digital, nos replanteamos qué es un lugar de trabajo y qué es el trabajo doméstico. Se suman también los nuevos esquemas de habitabilidad que modifican el ámbito doméstico al introducir nuevos esquemas de configuraciones familiares.

Para conseguir esta nueva construcción de la ciudad, debemos apoyarnos en las nuevas tecnologías como herramientas que nos permiten pasar del modelo de ciudad jerarquizada heredada, a un modelo de ciudad construida sobre redes conectadas entre sí. En este nuevo modelo deseado, las redes de las infraestructuras para la vida cotidiana tendrán la misma valoración-prioridad que las redes de las infraestructuras que facilitan el trabajo productivo, al construir una hiperestructura que engloba todas las redes en un espacio multidimensional. Tal vez sea el momento de dejar de hablar de infraestructuras, para hablar de redes en el marco de un hiperespacio que gestiona todas las necesidades de convivencia urbana. La tecnología nos permite desarrollar una ciudad más compleja, que resuelve las necesidades de todos y todas, siempre que estemos digitalizados. Esta ciudad más compleja revaloriza las necesidades de la vida cotidiana de cualquier persona que lo requiera.

Logros: equidad en el espacio público

Con la puesta en valor de las infraestructuras para la vida cotidiana, al equiparar las tareas no productivas a las productivas, en el momento de plantear los objetivos estratégicos que van a estructurar la construcción de la ciudad, se promueve la equidad. Esta se facilita por la utilización de las TIC, en las que la simultaneidad de redes con tratamientos equitativos es posible. Una red con informaciones de trabajos remunerados se simultanea con una red de tareas de la vida cotidiana y ambas están conectadas por conexiones «hipertexto» que permiten que el usuario o usuaria elija la red que le interese en cada momento.

Las facilidades que nos ofrecen las TIC para personalizar las redes, de forma que cada usuario/a se conecta a la red que le interesa para satisfacer sus necesidades, requieren un nivel de complejidad permitido por el uso de estas herramientas tecnológicas, lo que nos llevará a un nuevo concepto de ciudad que ahora estamos empezando a construir. La ciudad que estamos construyendo está sensorizada, monitorizada para que se pueda elegir desde el móvil la red de recursos que se necesita, lo que conlleva un aumento de la independencia de las personas que están digitalizadas y tienen acceso a las nuevas tecnologías. Para que estas opciones sean reales y equitativas deben llegar a todos y todas, lo que requiere informar, educar, concienciar y sensibilizar a toda la ciudadanía para que sea capaz de utilizar estas herramientas, con lo que se contribuye a hacer una ciudad más colaborativa.

En una ciudad más colaborativa se incentiva la participación ciudadana, se mejora la convivencia al ser públicas todas las necesidades y opiniones. Las TIC suponen una oportunidad para facilitar la participación de la ciudadanía en la construcción de la ciudad, posibilitan la sensorización de necesidades materiales y la monitorización de consumos en tiempo real.

Estos nuevos marcos de participación ciudadana se deben aprovechar para introducirlos en la nueva ciudad que construyamos, sería conveniente incluirlo en la fase de planeamiento, para enriquecerlo con la inclusión de los nuevos engranajes urbanos que posibilitan las herramientas digitales y tecnológicas. En este punto es sugerente la propuesta de François Ascher (2004):

> Hay que encontrar los medios para calificar y cuantificar las características deseables de un lugar, su entorno, ambiente, accesibilidad, los equipamientos colectivos y servicios urbanos con los que cuenta. Esta complejidad de las normas se hace necesaria por la diversidad creciente de territorios y costumbres urbanas, por el aumento de las exigencias de calidad, por la mayor dificultad de aplicar decisiones igualitarias y la necesidad de sustituirlas por enfoques más sutiles, menos estereotipados, basados en el principio de equidad. Los planes de urbanismo llamados «cualitativos» se enmarcan en esta nue-

> va perspectiva de reglas que dan prioridad al proyecto sobre los medios, incluso desde el punto de vista arquitectónico y paisajístico.

Conclusiones

Las nuevas herramientas tecnológicas utilizadas para conseguir un desarrollo sostenible nos permitirán aumentar la calidad de vida en la ciudad que construimos mediante procesos sistémicos. Intervenimos en el espacio que nos rodea de forma holística, a la vez que alteramos el espacio físico con modificaciones morfológicas, nos cuestionamos y subvertimos los significados que lleva asociados, y cambiamos las valoraciones tradicionales que tenían. De nuevo resulta clarificador François Ascher (2004):

> Los estatutos jurídicos y prácticos de los espacios son cada vez menos homogéneos y no abarcan ya la distinción entre acceso público y privado, acceso libre y reservado, interior y exterior, infraestructura y superestructura, equipamiento y servicio. Las nuevas tecnologías intervienen en esta recomposición permitiendo, por ejemplo, separar la producción, el transporte y la distribución del agua, la electricidad o el teléfono; al trastocar la forma de entender los servicios públicos, hacen posible la modificación de los derechos y de ahí el cambio de concepto de infraestructura y su financiación; por último, con Internet, se crean nuevos tipos de «casiespacios» públicos «virtuales» que llegan a los hogares y las empresas.

Al hablar de urbanismo y género, se plantea la situación tradicional de la mujer como reproductora y cuidadora, que realiza tareas no valoradas en un entorno privado, lo que se ha materializado en un uso diferente del espacio público entre géneros. Con el uso de las herramientas tecnológicas se puede incentivar la plena participación de las mujeres en el espacio público, aprovechando la nueva construcción de la ciudad en un sistema de redes superpuestas con accesos desde los «hipertextos» a la red que nos interese.

Conceptualmente podemos asimilar esta superposición de redes equitativas a las conexiones «hipertexto» que estamos habituados a utilizar en Internet. Nos permiten movernos por varios textos, pertenecer a varios lugares, las personas podemos situarnos en las diferentes redes urbanas en función de nuestras necesidades. Así, las diferentes redes urbanas son equitativas en su operatividad.

Las herramientas tecnológicas permiten satisfacer necesidades más complejas, podremos satisfacer necesidades sensoriales, podremos incluso llegar a dar respuesta al requerimiento que hace María Ángeles Durán (1998):

> ¿Es realmente tan difícil que la ciudad huela bien, que sea acogedora a la vista, que suene sin estridencias, que modere los calores y los fríos, que sea segura y libre de obstáculos?

Referencias bibliográficas

ALEXANDER, C. *et alii* (1976): *Urbanismo y participación*. Barcelona: Gustavo Gili.

ALEXANDER, C. (1987): *A New Theory of Urban Design*. Oxford: Oxford University Press.

ASCHER, F. (2004): *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial. Versión española de María Hernández Díaz.

ARNHEIM, A. (1993): *Arte y percepción visual. Psicología del ojo creador*. Madrid: Alianza.

BACHELARD, G. (1965): *La poética del espacio*. México: Fondo de Cultura Económica.

CALVINO, I. (1985): *Las ciudades invisibles*. Barcelona: Minotauro.

CASTELLS, M. (1977): *Ciudad, democracia y socialismo*. Madrid: Siglo XXI.

DEBORD, G. (1983): *Society of Spectacle*. Detroit: Black and Red.

DURÁN, M.ª A. (1998): *La ciudad compartida: Conocimiento, afecto y uso*. Madrid: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España.

EuroFEM (1998): *Proceedings of the Eurofem International Conference on Local and Regional Sustainable Human Development from the Gender Perspective*. EuroFEM Gender and Human Settlements, Aulanko Congress Centre, Hameenlinna, Finland, OECD.

European Charter for Women in the City. A Common Platform for Discussion at European Level (1994). Bruselas: Action-oriented research sponsored by the Commission of the European Communities Equal Opportunities Unit.

HAYDEN, D. (1995): *The Power of Place: Urban Landscape as Public History*. Cambridge, MA: The MIT Press.

JACOBS, J. (1967): *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Barcelona: Península.

LEFEBVRE, H. (1969): *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.

MENÉNDEZ TARRAZO, A. (2010): *Teoría urbana postcolonial y de género: la ciudad global y su representación*. Oviedo: KRK Ediciones.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I., BRUQUETAS CALLEJO, M. y RUIZ SÁNCHEZ, J. (2004): *Ciudades para las personas. Género y urbanismo: estado de la cuestión*. Madrid: Instituto de la Mujer, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

El proyecto de reurbanización de la Carretera de Cádiz: una aproximación metodológica

Susana García Bujalance

Universidad de Málaga

Posicionamiento

Como diría Michel Foucault (1984: 46-49), en la actualidad nos encontramos ante un problema de ubicación. En este contexto, es necesario definir la ubicación de cada pensamiento en función de las relaciones de vecindad respecto a otros pensamientos. Pero, además, el escenario en el que esas relaciones de vecindad deben establecerse es un escenario complejo y cambiante en el que el estado sólido de las cosas daría paso, esta vez en referencia a Zygmunt Bauman (2007), a un estado líquido en el que debemos permanentemente reubicarnos.

Por ello, hablar de género en este momento exige una posición previa en la que se defina lo que se entiende por género respecto a las teorías contemporáneas y con qué objeto lo utilizamos.

Existe una amplia literatura que aborda el debate sobre la diferencia entre género, sexo y feminismo, que demuestra que hoy en día son conceptos abiertos que admiten visiones caleidoscópicas y múltiples[1]. La variedad de posicionamientos en el ámbito de los feminismos y la diversidad de enfoques que han ido tomando los estudios de género en función de la disciplina a la que se aplicasen son fiel reflejo del panorama cambiante en el que hoy en día nos desenvolvemos.

[1] Aguilar García (2008), Amorós y de Miguel (2005), Gamba (2008), Amorós (1985), Expósito García (2010) son algunas de las referencias consultadas.

La posición teórica adoptada al respecto de la perspectiva de género aplicada al urbanismo ha sido tratada en otros congresos y publicaciones[2], y dista mucho de asumir la bipolaridad de los roles del hombre y la mujer que propone el modelo patriarcal.

Sin embargo, como metodología que se puede aplicar en esta disciplina técnica, hemos reconocido en la teoría del cuidado expuesta por Carol Gilligan[3], y desarrollada más tarde por autoras como Ana Fascioli (2010) o Gloria Marín (1993), una aproximación adecuada a la problemática de la mujer en la ciudad. Se trata, según nuestro enfoque, de identificar la problemática de la ciudad gracias al diagnóstico que hacen las mujeres. Estadísticamente, hoy en día son las mujeres las que se ocupan del cuidado de los grupos sociales más vulnerables. Ya sea dentro del entorno familiar o porque se contrate a alguien para que se ocupe de ello, las mujeres suelen ser las personas que se encargan del cuidado de niños y niñas, personas mayores, enfermas o con movilidad reducida.

Mujeres realizando la función de cuidado

Según nuestra posición, analizar la ciudad desde la perspectiva de género, significa analizarla desde la perspectiva de la ética del cuidado. Por ello, abogamos por construir y reconstruir la ciudad desde la perspectiva de aquellas personas que se ocupan de las necesidades de los grupos más débiles. Aunque la aspiración es que las labores de cuidado las ejerzan tanto hombres como mujeres, no hay más que consultar cualquier estadística

[2]Como en García Bujalance y Royo Naranjo (2011, 2012) o en múltiples publicaciones de García Bujalance (s. f.).

[3]Carol Gilligan, psicóloga y filósofa estadounidense, enfrentó el resultado de las conclusiones de la obra del psicólogo educativo Lawrence Kohlberg sobre la teoría del desarrollo moral, en la que establecía que las niñas tenían una menor capacidad moral que los niños de su misma edad, con su obra *In a different Voice: Psychological Theory and Women's Development*, publicada en 1982. Para más información, véase Gilligan (1982).

para constatar que hoy en día son mayoritariamente las mujeres las que se ocupan de esta función primordial para la sociedad.

Desde esta perspectiva, coincidimos con la posición de arquitectos y arquitectas que, como Inés Sánchez de Madariaga (2004), adoptan la perspectiva de género desde una visión funcional de la ciudad.

Este ha sido el enfoque que, tras una reflexión previa, se aplicó al análisis del Proyecto de Reurbanización de la Carretera de Cádiz.

Antecedentes: el lugar y el Proyecto

La ciudad de Málaga cuenta en la Avenida de Velázquez y la Calle Héroe de Sostoa, denominada habitualmente como «Carretera de Cádiz», con un enclave único por su densidad edificatoria y poblacional. No en vano los barrios que se apoyan en esta importante infraestructura viaria conforman el distrito más densamente poblado de toda la ciudad.

El origen de este asentamiento data de los primeros barrios obreros que durante el siglo XIX se localizaron en esta parte de la ciudad debido a la ubicación de las principales fábricas y altos hornos de la incipiente y por entonces poderosa industria malagueña. A lo largo del desarrollo migratorio del campo a la ciudad de la segunda mitad del siglo XX esta zona fue creciendo con nuevas barriadas que acogieron a una importante población rural. Durante los años 60 y 70, sin un planeamiento que ordenase estas construcciones, la Carretera de Cádiz creció como fruto de una feroz especulación que olvidó la construcción de ciudad para levantar edificios sin las infraestructuras básicas que les dieran servicio. La despreocupación de los poderes públicos por ordenar este ámbito de la ciudad y el desarrollismo de estos años hizo que, con el primer Plan General de la Democracia de 1983, la ciudadanía y sus dirigentes tomasen conciencia de la importancia de «hacer ciudad». Pero, a pesar de los intentos de dotar a esta zona de los equipamientos y espacios públicos necesarios, la gran densidad edificatoria y poblacional hacen que difícilmente se pueda alcanzar un nivel suficiente.

Por otra parte, el hecho de que existan deficientes comunicaciones entre las distintas barriadas que conforman este distrito hace que la Carretera de Cádiz funcione como colector y distribuidor de todos los flujos de movimiento entre los distintos barrios y entre todos ellos con el resto

de la ciudad a través de su conexión con el centro de la ciudad y con las autovías. La avenida aparece así dotada de una identidad muy potente que ejerce su influencia más allá del propio ámbito en el que se localiza.

Imagen de la Avenida de Velázquez

Sin embargo, la fuerte densidad poblacional, la variedad de usos y la estructura social de la misma, además de las magníficas conexiones de la avenida con el resto de la ciudad a nivel urbano e interurbano, hacen que resulte un lugar inmejorable para la creación de ciudad. La estructura poblacional de este barrio ha ido variando a lo largo de los últimos quince años para hacerse más plural. A la población de más edad —mayoritariamente inmigrantes del entorno rural durante la segunda mitad del siglo XX— y a la propia del crecimiento natural de la ciudad, se les ha unido en los últimos años una importante comunidad inmigrante y trabajadora de distintos países.

La Avenida de Velázquez y la Calle Héroe de Sostoa, como eje fundamental de esta estructura urbana, se convierten en el lugar donde se desarrollan gran parte de las actividades de sus usuarios y usuarias. Es el lugar donde se vive, donde se trabaja, donde se puede consumir y donde se puede disfrutar del ocio. En ella se genera actividad, encuentros buscados o fortuitos, los modos de desplazamiento son múltiples y sus motivos muy amplios.

A lo largo de la historia, el urbanismo como forma de actuar en la ciudad, ha tenido distintos objetivos. Si durante las últimas décadas del siglo XIX y primeras del siglo XX se centró en construir ciudades higiénicas con capacidad para albergar los nuevos usos de la modernidad y a sus habitantes, durante las décadas posteriores a la II Guerra Mundial, el objetivo consistía en construir las infraestructuras necesarias para permitir la expansión económica basada en el desarrollo industrial y alojar en unas condiciones mínimas vitales a una población urbana creciente. Podemos afirmar que, entre los objetivos principales del urbanismo actual, la calidad

de vida de todos los grupos sociales y poblacionales se ha convertido en uno de los principales.

El planteamiento de nuestro enfoque para este trabajo partió de la base de asumir las funciones que, desde un punto de vista estadístico, las mujeres desarrollan en la ciudad. Desde este planteamiento, analizamos las labores de cuidado que normalmente desempeñan. Por ello, al ocuparse del cuidado de los niños y niñas, personas mayores, personas enfermas, personas con minusvalía etc., las mujeres se convierten en catalizadoras de grupos sociales que normalmente permanecen ocultos. Por su histórica situación en la estructura familiar, son más sensibles a ciertas deficiencias del espacio urbano y, desgraciadamente, se suelen sentir excluidas de ciertos ámbitos de decisión que, sin embargo, afectan a temas vitales.

La falta de espacios de encuentro obliga a parar en lugares no habilitados para ello y pone en peligro a la ciudadanía

El espacio público en la ciudad es el lugar donde se producen los encuentros y las relaciones de vecindad. En una sociedad en la que la relación con el «otro» es cada vez más escasa, los encuentros vecinales son fundamentales para crear una sociedad más tolerante y pacífica. El papel de la mujer es clave para comprender la estructura social que existe en esta y otras zonas de periferia urbana en nuestras ciudades. Así, el encuentro en el espacio público, la relación con otras mujeres que realizan similares acciones —comprar, llevar a los niños y niñas al parque, asistir a los equipamientos sanitarios o culturales. . . — debe ser una tarea reconocida por la sociedad y el urbanismo y disponer los espacios adecuados para que se desarrolle esta importante función. Estos espacios no deben ser residuales y, desde luego, no deben estar diseñados de forma que releguen esta función a favor de un diseño sofisticado. Deben generar posibilidad de encuentro y una sensación de seguridad pasiva al permitir distintas visuales a los puntos principales de la vía para las mujeres que allí se sienten o paren para encontrarse con otras personas.

La calle como lugar de encuentro

El Proyecto

Con objeto de proponer una nueva actuación de reurbanización de la Calle Héroe de Sostoa y la Avenida de Velázquez tras las obras de la línea 2 del Metro de Málaga, la consultora TYPSA realizó un proyecto a instancias de la Empresa de Ferrocarriles de Andalucía, sobre el cual la Consultora Attycas Genus elaboró un estudio con perspectiva de género.

El trabajo se acompañó de una encuesta informal realizada a la población habitual de la Calle Héroe de Sostoa y la Avenida de Velázquez segregada por sexos, que pretendía tomar el pulso de las cuestiones básicas que preocupaban a los usuarios y usuarias. Para esta presentación vamos a centrarnos en dos cuestiones concretas que, analizadas desde la perspectiva de género, muestran diferencias en la percepción y utilización de la ciudad por las mujeres y que se aplicaron al Proyecto de Reurbanización. Son la movilidad y la seguridad, en su doble vertiente: real y percibida.

Los espacios descuidados de los que no se tiene una visión completa producen sensación de inseguridad, en especial, cuando alguien se desplaza con una persona a su cuidado, pues la capacidad de reacción ante un posible peligro es menor

La movilidad como cualidad de movible es una condición inherente al desarrollo urbano de las ciudades. Estadísticamente las mujeres se desplazan a pie y en transporte público más que los hombres. Estas realizan más desplazamientos poligonales —enlazando varios viajes uno tras otro— y,

en muchos casos, acompañan a niños y niñas o personas mayores a los equipamientos principales —educativos, sanitarios, etc.—.

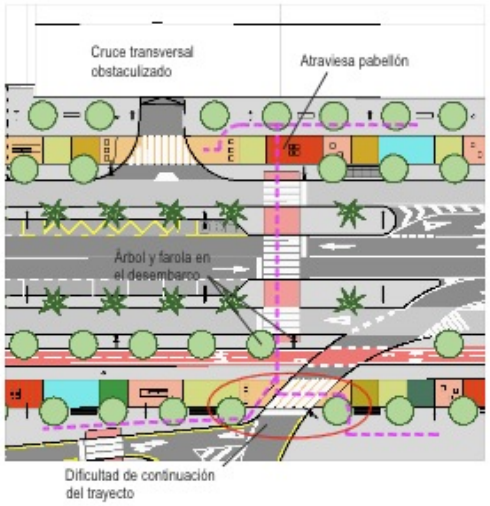
Frente a este tipo de desplazamientos, encontramos los desplazamientos pendulares —de casa al trabajo, por ejemplo—, más habituales para la mayoría de los hombres. Además, las mujeres, en su desplazamiento, cargan en muchas ocasiones con carritos o bolsas. En zonas densamente pobladas como el barrio de la Carretera de Cádiz, donde, además, se concentra un importante porcentaje de mujeres inmigrantes con pocos recursos, estos desplazamientos son principales y se les debe dar el protagonismo que merecen.

Aunque el ancho de la acera cumpla con las dimensiones que exige la normativa de personas minusválidas, no es suficiente cuando se quiere dar preferencia a los desplazamientos peatonales. Esta acera es claramente insuficiente cuando se cruzan dos grupos de viandantes

Si bien se ha mejorado mucho el diseño de la ciudad y de los edificios, gracias a la aplicación de la normativa de accesibilidad, cuando se trata de primar el desplazamiento peatonal, esta normativa es insuficiente. La perspectiva de género implementa las mejoras conseguidas, al considerar una casuística más amplia. No se trata solo de poder «pasar», sino de hacerlo cómodamente.

El estudio de la seguridad en el espacio público no es una cuestión novedosa. Durante los años 60 y 70, los trabajos de Newman y los análisis de Jane Jacobs sobre la ciudad heredada del Movimiento Moderno marcaron el inicio del vínculo que relaciona el diseño del espacio urbano y la seguridad. Muchos son los estudios y propuestas de buenas prácticas llevadas a cabo en este sentido en los últimos años, pero han sido las organizaciones feministas y las asociaciones de mujeres las que han impulsado y aportado una visión fundamental, ya que las mujeres son uno de los colectivos que más sufren la

inseguridad urbana. En ocasiones las mujeres no se apropian del espacio público, porque lo perciben como inseguro: los coches circulan a gran velocidad, invaden las aceras, las calles y las plazas no están bien iluminadas, cruzar es peligroso... Hacer una ciudad segura y accesible para todos y para todas es garantizar que las mujeres se apropien de la misma.



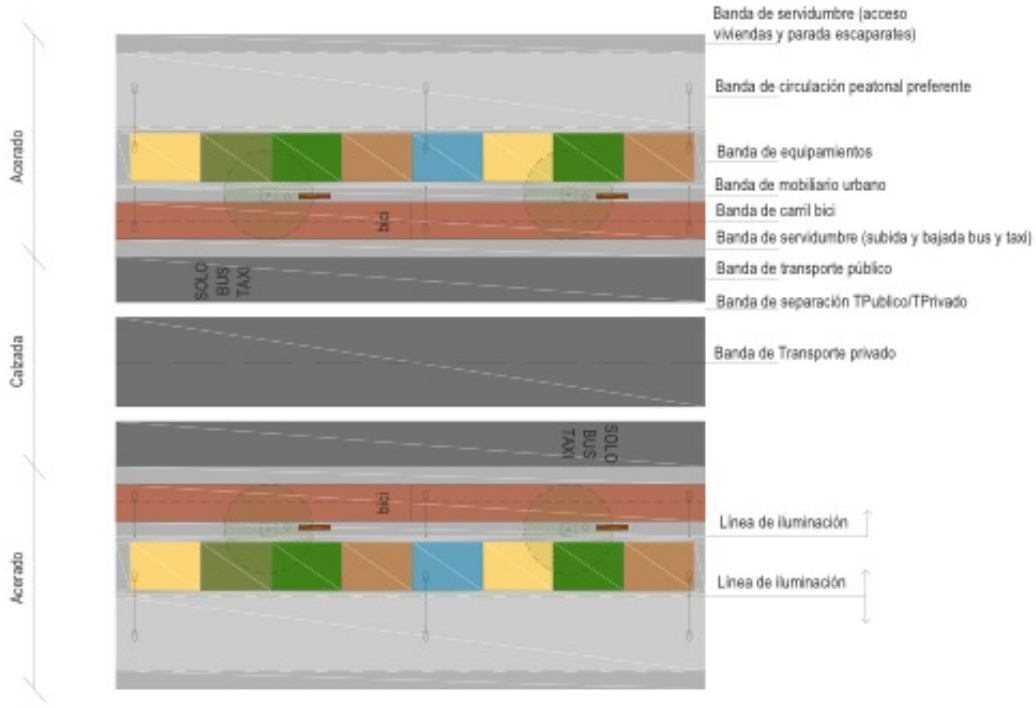
Ejemplo de dibujo del Análisis del Proyecto de Reurbanización

Para comprender la importancia del diseño urbano en la construcción de espacios seguros desde el punto de vista de la vigilancia es fundamental recurrir a Jane Jacobs, una de las figuras más notables del urbanismo de la segunda mitad del siglo XX y comprometida activista. En su imprescindible libro *Muerte y vida de las grandes ciudades*, publicado en 1961, escribía que:

> mantener la seguridad de la ciudad es tarea principal de las calles y aceras. [...] Una calle hecha para vérselas con extraños y que aspire a gozar de un determinado nivel de seguridad, al margen de la presencia de esos extraños —así son siempre las calles de una vecindad que ha sabido solucionar el problema—, ha de reunir estas tres condiciones: En primer lugar debe haber una neta demarcación entre lo que es espacio público y lo que es espacio privado [...] Segundo, ha de haber siempre ojos que miren a la calle, ojos pertenecientes a personas a las que podríamos considerar propietarios naturales de la calle [...]. Tercero, la acera ha de tener usuarios casi constantemente, para así añadir más ojos a los que normalmente miran a la calle, y también para inducir a los que viven en las casas a observar la calle en número y ocasiones suficientes.

Es importante para ello valorar las distintas percepciones de inseguridad en los grupos de población, en especial en el colectivo de mujeres. De las encuestas realizadas a la población segregada por sexo para este estudio, se concluyeron dos tipos de percepción bien diferenciada respecto a la inseguridad. Indudablemente, la experiencia personal es decisiva en este aspecto. Mientras que una parte de la población percibía la inseguridad como un aspecto relacionado con la falta de vigilancia policial y con la violencia urbana, otra parte la entendía como el impedimento para la accesibilidad y la movilidad.

De todos estos análisis se concluyó un diagnóstico propositivo encaminado a construir una calle cuya función principal fuese la de establecer una clara preferencia por los recorridos peatonales al eliminar toda clase de obstáculos y estrechamientos en el recorrido peatonal principal.



Esquema conceptual propuesto para el proyecto. En los puntos más conflictivos desaparecerán algunas bandas o tendrán que compartir espacio distintos usos del acerado

Recreación de la calle propuesta en el Diagnóstico Propositivo presentado para el Proyecto de Reurbanización, con las distintas bandas funcionales

Una de las propuestas más contundentes del informe fue la de incluir espacios residuales del proyecto como parte de una red de espacios habitables para las mujeres y, en consecuencia, para toda la ciudadanía. Eran espacios que el proyecto de reurbanización no había incorporado con el potencial relacional que podían suponer para la operación de reurbanización. Así mismo, se ofrecía la oportunidad de vincular un espacio vacío a un determinado equipamiento para su disfrute por parte de la ciudadanía, pero también para conectar los distintos barrios que «cuelgan» del viario de la carretera de Cádiz. Espacios que, con un tratamiento adecuado —principalmente encaminado a establecer una adecuada «vigilancia pasiva» y a conectar visualmente los distintos barrios de uno y otro lado de la avenida principal—, podían convertirse en auténticos lugares de encuentro para la ciudadanía, en una zona de por sí carente de espacios de relaciones de proximidad. Se favorecía con esta propuesta la creación de espacios

a la salida del supermercado, junto a un jardín infantil, un equipamiento cultural o un ensanchamiento suficiente del acerado, por ejemplo.

El Proyecto de Reurbanización presentado proponía una serie de bandas de dotación variable (ajardinamientos de distintas clases, estanques, zonas de pérgolas, zonas de quioscos, etc.) y un tratamiento de mobiliario urbano y arbolado que creasen una potente imagen de calidad en este viario. Sin embargo, la preferencia de la banda dotacional en el diseño del viario y la disposición de los elementos de mobiliario urbano y arbolado constituían en algunos casos un obstáculo para el recorrido peatonal. La banda de equipamientos propuesta por el Proyecto de Reurbanización y las áreas de estancia específicas propuestas por el Análisis y Diagnóstico con Perspectiva de Género deberían vincularse al espacio de circulación peatonal preferente sin invadirlo y permitir a las personas que quisieran utilizarlos un acceso cómodo para el descanso o la parada, pero sin impedir que el resto de las personas pudiesen caminar fluidamente.

Para facilitar el tránsito seguro de las personas que caminan respecto de las que usan la bicicleta como medio de transporte, se propuso que el mobiliario urbano tuviese una función de separación para mejorar la seguridad peatonal al establecer un límite físico y psíquico entre ambas funciones.

Finalmente se incorporó el concepto de paisaje urbano como un aspecto transversal, que al igual que la perspectiva de género ayuda a construir una ciudad más amable. El paisaje urbano, además, contribuye a generar una identidad, una imagen colectiva en una determinada población. Las mujeres son más sensibles a estos aspectos perceptivos que contribuyen a generar una imagen más cercana del espacio público, tradicionalmente diseñado para funciones principalmente desarrolladas por los hombres.

En el caso del barrio de la Carretera de Cádiz, esta imagen colectiva es de gran importancia. A pesar de tener una gran densidad de población y ser previsible el anonimato entre sus habitantes, lo cierto es que la gente se conoce y tiene conciencia de sí misma. Generar un paisaje urbano agradable contribuye a mejorar esta imagen colectiva.

La estructura fuertemente lineal de la carretera de Cádiz permite que, en los dos sentidos de la misma, se puedan encontrar dos imágenes de

gran belleza como telón de fondo de la calle: hacia el centro, la silueta de la Catedral, y hacia el oeste, la sierra de Mijas.

Estas imágenes podrían ponerse en valor al utilizar materiales que den unidad al proyecto, vegetación que conjugue belleza y funcionalidad (sombra, principalmente teniendo en cuenta la orientación E-O de la calle), y al eliminar al máximo la presencia omnipresente del vehículo motorizado.

La participación

Antes de afrontar la elaboración del informe se realizaron una serie de encuestas a la población, segregada por sexos, sobre sus preferencias, opiniones y principales dificultades a la hora de utilizar el viario objeto del proyecto de reurbanización. La encuesta no seguía un método cuantitativo, sino que, más bien, tomaba en consideración las opiniones de las personas que frecuentaban ese espacio urbano en una aproximación al método cualitativo de toma de datos.

Así, resultó más interesante lo que las personas encuestadas decían cuando no respondían a las preguntas preparadas. Esto nos sirvió para contar con la sensibilidad de la población y, en especial, de las mujeres —de todas las edades, condiciones sociales, origen—, y la consideración del modo de desplazarse, de las personas a su cargo, entre otros factores, nos ayudó a elaborar el informe presentado.

Imagen tomada durante la realización de la encuesta

Conclusiones

El Proyecto sobre el Análisis y Diagnóstico Propositivo del Proyecto de Reurbanización, realizado por la ingeniería TIPSA por encargo de Ferrocarriles de Andalucía, sirvió para establecer una metodología de trabajo a la hora de analizar y proponer medidas concretas en un proyecto técnico

real, haciendo del mismo una oportunidad para convertir un viario en un espacio habitable para el encuentro.

Se demostró que la perspectiva de género, más allá de suponer una visión concreta sobre la ciudad, lo que realmente aporta es una visión global de las necesidades de las mujeres y, en consecuencia, de los grupos de población más desfavorecidos y para los que con frecuencia la ciudad resulta inaccesible. Son los grupos ocultos de la ciudad: personas enfermas, niños y niñas, personas mayores, personas con movilidad reducida.

Referencias bibliográficas

AGUILAR GARCÍA, T. (2008): «El sistema sexo-género en los movimientos feministas», *Amnis*, n.º 8. Disponible en http://amnis.revues.org/537.

AMORÓS, C. (1985): *Hacia una crítica de la razón patriarcal*. Barcelona: Anthropos.

AMORÓS, C. y DE MIGUEL, A. (2005): *Teoría feminista: de la Ilustración a la globalización*, vol I: *De la Ilustración al segundo sexo*. Madrid: Minerva Ediciones.

BAUMAN, Z. (2007): *Tiempos líquidos*. Barcelona: Tusquets.

EXPÓSITO GARCÍA, M. (2010): «El devenir del sistema sexo-género. La necesidad de hablar de las mismas cosas», *Cuadernos Koré*, vol. 1, n.º 2, p. 73-113. Disponible en http://e-revistas.uc3m.es/index.php/CK/article/view/566/258.

FASCIOLI, A. (2010): «Ética del cuidado y ética de la justicia en la teoría moral de Carol Gilligan», *Revista ACTIO*, n.º 12, p. 41-57. Disponible en http://www.actio.fhuce.edu.uy/Textos/12/Fascioli12.pdf.

FOUCAULT, M. (1984): «Des espaces autres», *Architecture, Mouvement, Continuité*, n.º 5, p. 46-49.

GAMBA, S. B. (2008): «Estudios de la Mujer/Estudios de las Mujeres». En S. B. GAMBA, *Diccionario de estudios de género y feminismos*. Buenos Aires: Biblos.

GARCÍA BUJALANCE, S. (s. f.): *Laboratorio de Urbanismo*. Disponible en http:/www.laboratoriodeurbanismo.wordpress.com.

GARCÍA BUJALANCE, S. y ROYO NARANJO, M. L. (2012): «Planificación y experiencia docente en materia de urbanismo y perspectiva de género en el grado de Arquitectura». En *III Congreso Universitario Nacional «Investigación y Género»*. Sevilla: Universidad de Sevilla.

——— (2011): «La perspectiva de género en el urbanismo. Una aproximación adaptada». En *IV Congreso Universitario Nacional «Investigación y Género»*. Sevilla: Universidad de Sevilla.

GILLIGAN, G. (1982): *In a Different Voice: Psychological Theory and Women's Development*. Cambridge: Harvard University Press.

JACOBS, J. (2011): *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Traducción al español de Ángel Abad y Ana Useros. Madrid: Capitán Swing.

MARÍN, G. (1993): «Ética de la justicia, ética del cuidado», *NODO50. Contrainformación en red*. Disponible en http://www.nodo50.org/doneselx/assemblea/etica.htm (Consultado en agosto de 2010).

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2004): *Urbanismo con perspectiva de género*. Sevilla: Instituto Andaluz de la Mujer. Junta de Andalucía.

Urbanismo de género, ¿tiene sentido?

El diseño de la ciudad no debe estar proyectado solo para una parte de la sociedad, el urbanismo tiene que pensar en todos y todas

Rita Monfort Salvador

Arquitecta
Máster Oficial en Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo y Diseño

Pavimento con baldosa semiabierta en un aparcamiento (Castellón)

En estos momentos en Jerusalén, el autobús y el tranvía tiene algunos vagones separados por sexos, para cumplir con sus obligaciones religiosas. En Río de Janeiro el metro tiene un vagón destinado exclusivamente a mujeres, pero esta vez es para evitar que sean víctimas de acoso sexual por parte de los hombres. Esto se repite también en países como Japón, Egipto o México. Es inevitable decir que las mujeres tienen más riesgo que los hombres de ser víctimas en un espacio inseguro, ya sea en el transporte público o en una calle poco transitada y oscura. También es cierto que por el hecho de que hombres y mujeres vistan diferente les afectan cosas distintas, ya que las baldosas semiabiertas para que crezca la hierba en los aparcamientos son una trampa perfecta

para los tacones, y a ningún hombre se le verá la ropa interior cuando se le levante la falda al pasar por una rejilla o porque el espacio donde se encuentra está diseñado de tal manera que crea remolinos con el viento. Lo mismo sucede si hablamos de ocio o de actividades diarias.

Experiencia

El hombre ha diseñado desde su punto de vista la ciudad en el pasado y la ha adaptado a sus características y a sus necesidades, pues eran las que conocía, de haber estado la mujer a cargo del diseño, este habría sido diferente. A esto hay que añadir las características sociales y necesidades en una época en la que lo habitual era que el hombre trabajase y la mujer se quedase en casa para encargarse de la familia y del hogar. Desde un análisis basado en las percepciones de la vida cotidiana, lo habitual también era que el diseño de la ciudad se adaptase a ese tipo de vida y a esos roles que habían adquirido el hombre y la mujer. Podemos nombrar otras muchas características sociales que afectaban directa o indirectamente al diseño y que hoy carecen de sentido de manera general, como el hecho de que un edificio de viviendas de clase media-alta tuviese entrada de servicio separada de la entrada principal, con su escalera también diferenciada y una puerta de entrada directa a la cocina.

A pesar de que el diseño se adapta a una época determinada, si lo hubiesen hecho otras personas distintas en su momento, las ciudades también habrían sido diferentes. De esta manera si, en lugar de Ildefonso Cerdá, hubiese sido otro el urbanista encargado de diseñar el ensanche de Barcelona, no necesariamente una mujer, posiblemente no tendría su apariencia cuadriculada tan característica.

Actualmente la mujer está incorporada al trabajo; hoy en día, aunque viva en pareja, y salvo excepciones, la mujer tiende a ser independiente económicamente y tener su vida laboral, realizándose de esta forma también fuera del ámbito doméstico. De la misma manera, también el hombre se va involucrando en tareas domésticas y de cuidados de pequeños y mayores. Si bien es cierto que, según datos usuales, los porcentajes dedicados a las diferentes tareas no llegan a ser igualitarios, lo que no se puede es seguir dividiendo en roles por género, ya que actualmente no solo es el

hombre el que trabaja fuera del hogar ni solo es la mujer la encargada de tareas domésticas ni de cuidados familiares. Al mismo tiempo el porcentaje de personas independizadas individualmente o separadas de su pareja, que viven solas, es considerablemente mayor que hace décadas, personas que deben encargarse, ya sean hombres o mujeres, de su independencia económica por una parte y de sus tareas domésticas por otra. A esto se añade que el hecho de que la mujer se haya incorporado al trabajo en general implica en particular que cada vez es mayor su representación en la toma de decisiones de diseño de la ciudad.

> La configuración urbana se adapta a las necesidades de un ciudadano-tipo motorizado, independiente, totalmente capacitado, con trabajo absorbente que constituye el eje de su vida. Se planifican las infraestructuras o los trazados de los nuevos barrios siempre priorizando los desplazamientos laborales sobre cualquier otro uso. Primando las necesidades del coche sobre cualquier otro modo de desplazarse. Considerando la necesidad imperiosa de contar con comercios o centros de ocio con horarios amplísimos y accesibles en vehículo privado. Es decir, un modelo de ciudad adaptado a un modelo de vida específico que se acopla difícilmente con las pautas de vida cotidiana de la mayoría de las mujeres (Velázquez Valoría 2000).

Si hace más de 10 años esta definición se refería a una ciudad diseñada para un ciudadano masculino, cada vez hay más mujeres que responden también a este modelo de ciudadano y ya no son tantas aquellas cuya vida cotidiana es inversa a este tipo de vida. Como ejemplo, el hecho de que existan comercios con un horario más amplio del habitual facilita el poder tener acceso a ese servicio cualquier día sin tener que esperar al día en que no se trabaja, normalmente los sábados.

«Para quien no está implicado en estas situaciones reales, difícilmente puede considerar las múltiples dificultades que implica una concepción errónea del espacio» (Velázquez Valoría 2000). A la hora de diseñar la ciudad son muy importantes las experiencias vividas por cada persona. Inconscientemente cada uno tiende a fijarse y preocuparse por lo que le es más familiar. Por ejemplo, una persona que ha tenido la experiencia

de tener niños pequeños y llevarlos a un parque a jugar y que disfrutaba con esa experiencia, seguramente a la hora de pensar en el diseño de un barrio, en uno de los temas en los que insistirá es en que haya suficientes parques para que los niños y las niñas del barrio puedan disfrutarlos, y en que haya juegos de todo tipo para que puedan jugar, y bancos para que los padres y las madres puedan sentarse mientras tanto. Una persona que tiene un perro pensará en parques y zonas por donde poder pasearlo tranquilamente, donde poder soltarlo para que corra y en colocar zonas de pipi-can para que haga sus necesidades sin ensuciar la ciudad. Una persona que no haya pasado por ninguna de estas dos experiencias, pero acompañe de vez en cuando a sus abuelos o a sus padres a caminar y a hacer deporte, quizás, se plantee en esos parques poner máquinas para hacer deporte para mayores y fuentes para que puedan beber cuando tengan sed. Por último, una persona que no haya pasado por ninguna de estas experiencias ni le resulten cercanas puede que no se plantee el poner ninguno de estos elementos en los parques del barrio que está diseñando, es posible que piense en la estética del parque, en las especies vegetales que pondría, los colores de sus flores, los olores..., ya que su experiencia reside en su apreciación como algo estético dentro de la ciudad, sin más uso que el del disfrute de verlo cuando se utiliza para pasar de un lado a otro.

El ejemplo que recogemos a continuación es muy básico dentro de lo que requiere el diseño de una ciudad, pero ilustra de forma adecuada cómo afecta la experiencia personal a la hora de incorporar unas necesidades u otras y de tener en cuenta ciertas opciones. Aquí no entra el género, el porcentaje será mayor o menor, pero ir al parque infantil, pasear con el perro o hacer deporte con mayores son actividades que, cada vez más, son realizadas tanto por hombres como por mujeres. A esto se puede añadir otro tipo de experiencias como el ir en silla de ruedas (o tener a alguien cercano que vaya en silla de ruedas o tenga otro tipo de minusvalía). Por ello, seguramente, una persona con esta experiencia hará más que cumplir meramente la normativa para facilitar el acceso a todos los lugares a las personas que se encuentran en esta situación y, de esta manera, aumentar su calidad de vida.

Estudio peatonal de diferentes calles de Cambridge, Londres y Valencia. La franja amarilla en las imágenes de la derecha corresponde al espacio por el que se puede ir en línea recta sin tropezar con ningún obstáculo. Recorrer la acera, peatonal, por la que ningún ciudadano o ciudadana debería tener problemas para circular, se convierte en un recorrido en el que hay que ir esquivando objetos. El problema es mayor si se empuja un carrito de bebé, se va en silla de ruedas, o se necesita un bastón o una persona al lado para caminar. Imágenes pertenecientes al estudio «Espacio peatonal» que Ciudad Observatorio está llevando a cabo.

Dos personas del mismo sexo pueden realizar diseños totalmente distintos a partir de sus experiencias, cada uno de ellos poniendo de relieve unas necesidades, y no tiene por qué ser uno mejor que otro, simplemente serán distintos. Para que la ciudad responda a las necesidades de toda la ciudadanía y mejore su calidad de vida hay que tener en cuenta no solo las experiencias personales, sino intentar que el diseño final abarque las experiencias de personas diferentes y con necesidades y realidades distintas, para que el proyecto real pueda tener en cuenta todas estas consideraciones.

Cuando se habla de urbanismo y de su futuro, carece de sentido hablar de urbanismo diseñado para mujeres o para hombres, al igual que no tendría sentido el llegar a un punto en el que una calle o una plaza fuese solo para mujeres y la de al lado solo para hombres, como está empezando a ocurrir con los vagones del transporte público en determinados países. El urbanismo debe estar diseñado para todas las personas, porque todas lo usan por igual.

Urbanismo de género *versus* urbanismo sostenible

Es interesante ver cómo casi todas las propuestas que ofrece el urbanismo de género coinciden con las que ofrece el urbanismo sostenible. En el artículo «El tiempo de las cerezas» (Velázquez Valoría 2000), al hablar de errores urbanísticos comenta: «El primero es la división estricta de funciones que se opone a la complejidad y mezcla de usos y personas característica de la ciudad tradicional», y alerta de los polígonos de usos (residencial, industrial...) y de los hipermercados y centros de ocio en mitad de la nada. La mezcla de usos es una de las principales características que debe tener una ciudad sostenible, no solo por el ahorro de tiempo y de energía que supone desplazarse de un lugar a otro de la ciudad cuando se necesita algo, sino también por el coste económico y, sobre todo, por la contaminación que supone ese desplazamiento, cuando, si existiese mezcla de usos para la misma necesidad, se podría haber accedido andando en la mayoría de los casos. También desarrollaba los problemas de la diferenciación de usos en la ciudad C. Alexander con sus esquemas en forma de árbol y hablando de zonificación separatista de usos, pero también de

zonificación por barrios: «En cualquier objeto organizado, la extrema compartimentación y la disociación de los elementos internos son los primeros signos de una próxima destrucción» (Alexander 2006).

Las recomendaciones que se ofrecen en la publicación *Urbanismo con perspectiva de género* para mejorar el urbanismo son otro ejemplo de esta proximidad con el urbanismo sostenible. En ellas se habla de la importancia del transporte público y su fomento, de evitar el crecimiento disperso, de favorecer el diseño compacto y la mezcla de usos..., poniendo también de relieve el diseño del espacio público, la red peatonal, la seguridad...

En general, siempre se habla de generar una participación más activa y de aumentar la información que llega al interesado, así como su educación. Bien es cierto que la *Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad*, al insistir de manera repetida en este tema, lo enfoca más hacia la participación, información y educación de las mujeres, mientras que el urbanismo sostenible toma en consideración a cualquier ciudadano. Por otro lado, se nombra a Jane Jacobs en textos relacionados con el urbanismo de género, a quien también se suele aludir cuando se habla de urbanismo sostenible.

«El planeamiento para la igualdad no es un planeamiento "anti-hombres" o que favorezca en exclusiva a las mujeres. Los beneficios de un planeamiento para la igualdad beneficiarán de forma equilibrada a todos los grupos sociales que componen la ciudadanía» (Velázquez Valoría 2000), independientemente del significado, el nombre de «urbanismo de género» lleva a confusión. Aunque con diferentes nombres, conceptos que pueden parecer distintos tienen más puntos en común de lo que *a priori* se pueda pensar, principalmente aquellos que no se separan por sexos, y el objetivo común es hacer un mejor urbanismo que mejore la vida de la ciudadanía.

Protagonistas de la ciudad

Es cierto que el diseño de las ciudades se puede adaptar más a las características de los hombres o a las características de las mujeres, pero más importante que diferenciarlo por género es diferenciarlo por edades y, muchas veces, no se tiene constancia de ello. La mujer tiene un mayor porcentaje que el hombre de posibilidades de convertirse en víctima en un lugar inseguro, sin embargo, esto no es suficiente para que la ciudad

se adapte a ella, porque los niños y las personas de la tercera edad tienen más posibilidades que las mujeres de ser víctimas, y menos de poder defenderse, son grupos sociales más débiles. Como para todo cuando se trata de construcción hay que escoger el caso más desfavorable como si se tratase de calcular una estructura y, actualmente, la mujer no es el caso más desfavorable.

Al mismo tiempo que son más débiles, estos dos grupos sociales tienen otras características que consiguen que sean los más desfavorables:

Señalización de un camino escolar (Barcelona)

- Los niños tienen unas habilidades distintas a las personas adultas y unos límites diferentes: menor altura (dificultad para ver y ser visto), menor campo visual (70º en lugar de 180º), tardan más en reaccionar a un reflejo externo (3-4 segundos en percibir un objeto en movimiento), confunden altura con alejamiento, no distinguen bien de dónde vienen los sonidos y se distraen con mucha facilidad (García Ruiz 2009). Tampoco se debe olvidar que están en fase de aprendizaje. Además de estos límites, la población infantil necesita espacios al aire libre donde jugar y hacer deporte.

Gente mayor jugando al ajedrez en el espacio público (Sarajevo)

- Entre otras características, las personas mayores son más torpes, levantan menos los pies y los arrastran más (por lo que pueden tropezar más fácilmente), y la falta de visión o de oído les puede causar problemas. También tienen mayor predisposición al dolor, hasta tal punto que los botones para invidentes situados en las aceras para indicar los pasos peatonales pueden resultarles peligrosos, ya que, para no pisarlos (evitando así el dolor que les producen en las plantas de los pies), cruzan la calle por donde no está habilitado, con lo que aumenta la posibilidad de atropello (Instituto de Biomecánica de Valencia).

A esto se suma que estos dos grupos son los principales usuarios de determinadas zonas de la ciudad, como los parques, y que tienen la salud más débil, por lo que la contaminación, que afecta a la salud de todas las personas y llega a provocar incluso enfermedades, a ellos les perjudica más que al rango de mujeres y hombres comprendidos entre estos dos grupos.

> Que haya más mujeres en los puestos de decisión sobre los espacios urbanos no garantiza el cambio de lógica respecto de la ciudad, pero ayudará a comprender las necesidades que sus compañeras deberían transmitirles (Velázquez Valoría 2000).

Como se ha dicho antes, actualmente la mujer se ha incorporado al trabajo y, poco a poco, va aumentando su participación en el diseño de la ciudad. El problema de esos dos grupos es que, debido a su edad y a su estado físico, no tienen a ninguna persona que los represente en la toma de decisiones del diseño urbano y, curiosamente, son quienes más lo necesitan. ¿Los puede comprender alguien que no tiene sus características y necesidades? Si se diseñase la ciudad pensando más en ellos, conseguiríamos una ciudad más amable, mejor adaptada a todos los sectores de la población y con mayor respeto por la ciudadanía.

Señalización cercana a una escuela (Londres)

El urbanismo tiene que ser social y pensado para la sociedad que habita la ciudad. Su diseño no debe estar proyectado y pensado exclusivamente para las necesidades y características de los hombres, pero tampoco pensando solo en el hombre y la mujer adultos, porque entonces se discrimina a una parte muy importante de la sociedad: a niños y a mayores, los más débiles, en definitiva.

Nota: el hecho de no incorporar como grupo débil a un tercer grupo de personas con alguna minusvalía se debe a que que ya existe una normativa reglada sobre accesibilidad en el espacio urbano y a que una minusvalía puede afectar a gente de todas las edades, por lo que tienen posibilidad de estar representados en el diseño de la ciudad, sin embargo, los niños y la gente mayor, no.

Referencias bibliográficas

ALEXANDER, C. (2006): «La Ciudad no es un árbol». Versión en castellano de «A City is not a Tree», *Architectural Forum*, vol. 122, n.º 1. Disponible en http://habitat.aq.upm.es/boletin/n40/acale.es.html

AA. VV. (1998): *Carta Europea de las mujeres de la ciudad*. Disponible en http://habitat.aq.upm.es/boletin/n7/acarta.html

GARCÍA RUIZ, M. (2009): «Los niños quieren recuperar la calle», *Tráfico y seguridad vial*, n.º 198, p. 13-18.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2004): *Urbanismo con perspectiva de género*. Sevilla: Instituto Andaluz de la Mujer. Junta de Andalucía.

VELÁZQUEZ VALORÍA, I. (2000): «El tiempo de las cerezas. Reflexiones sobre la ciudad desde el feminismo», *Boletín CF+S*, n.º 19, *(En)Claves insostenibles: tráfico, género, gestión y toma de decisiones*. Disponible en http://habitat.aq.upm.es/boletin/n19/aivel.html

Enero de 2014