



UNIVERSIDAD PÚBLICA DE NAVARRA
DOCTORADO EN CIENCIAS SOCIALES Y JURÍDICAS

CIUDADES CONCILIADORAS:

URBANISMO Y GÉNERO

TESIS DOCTORAL

Ana Sancho Martínez

Directoras: Carmen Innerarity Grau y María Elósegui Itxaso
Pamplona, 2017

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
PRIMERA PARTE. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN	9
1. Planteamiento científico	13
1.1. Marco teórico	13
1.1.1. Formas de relación entre hombres y mujeres y el espacio público	14
1.1.2. La división sexual del espacio	26
1.1.3. Lo público y lo privado: la división sexual del trabajo	27
1.1.4. ¿Segrega el género y/o la clase social?	34
1.1.5. Derecho a la ciudad desde una perspectiva de género	40
1.1.6. La no neutralidad del espacio físico	44
1.1.7. Conclusión: Necesidad de un diseño urbano sensible al género	48

1.2. Objeto de la investigación	52
1.3. Metodología	55
SEGUNDA PARTE. EL ESPACIO URBANO Y EL GÉNERO	57
2. Origen y evolución de las ciudades	61
2.1. Urbs, civitas y polis	61
2.2. La ciudad tradicional y la mezcla de usos	66
2.3. El ensanche en Barcelona, Madrid y Bilbao	68
2.4. La ciudad lineal, la ciudad jardín, y la ciudad industrial	75
2.5. La ciudad moderna, racional y funcional	80
2.6. La carta de Atenas y la zonificación	86
2.7. La ciudad compacta	90
3. El espacio urbano y las relaciones de género	101
3.1. Urbanismo no neutro	102

3.2.	Jane Jacobs: Refundar el urbanismo	105
3.3.	Dolores Hayden (1945): Espacio público vs privado	110
3.4.	Booth, Darke y Yeandle: La vida de las mujeres en las ciudades	114
3.5.	Inés Sánchez de Madariaga: Urbanismo del cuidado	117
3.6.	Isabela Velázquez: Urbanismo sostenible	123
3.7.	Zaida Muxí y Col·lectiu Punt 6. Heterogeneidad y urbanismo inclusivo	125
3.8.	Hiria Kolektiboa. Procesos participativos para un urbanismo inclusivo	129
3.9.	Aspectos transversales al urbanismo con perspectiva de género	133
4.	Cambios sociales y reparto de roles en entornos urbanos	139
4.1.	Relaciones familiares	141
4.2.	Roles de género en la familia/pareja	143
4.3.	Reparto del tiempo doméstico en la familia	154
4.4.	Estrategias para la conciliación adoptadas en las familias	166

4.5.	Estrategias para la conciliación adoptadas por las empresas	172
4.6.	Estrategias para la conciliación adoptadas por las políticas públicas	176
4.7.	El modelo de corresponsabilidad	184
5.	Diferentes usos del tiempo en mujeres y hombres	195
5.1.	Introducción	196
5.2.	Género y uso del tiempo	198
5.3.	Configuración urbana y tiempo de movilidad y trayecto	205
5.4.	Las políticas públicas sobre los tiempos de la ciudad, en especial las normas gallegas	209
5.5.	La organización social de los tiempos de trabajo y cuidado	211
6.	Género, movilidad y transporte	219
6.1.	Movilidad, transporte y accesibilidad	219
6.2.	Patrones de movilidad para hombres y mujeres	222
6.3.	Estudio sobre La Evaluación de Impacto en Función del género en el Transporte y la Movilidad	240

6.4.	Estudio de Sánchez de Madariaga sobre la Movilidad del cuidado: los desplazamientos relacionados con el cuidado de otras personas	246
6.5.	Estudio sobre la integración del género en los programas de transporte financiados por el Banco Mundial	250
TERCERA PARTE. RECOMENDACIONES DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES Y SU RECEPCIÓN EN LOS PLANES ESTRATÉGICOS TERRITORIALES		253
7.	Recomendaciones de los Organismos Internacionales	257
7.1.	Perspectiva de género en la ONU	258
7.1.1.	Hábitat I y II: Asentamientos Humanos	258
7.1.2.	Hábitat III	265
7.2.	Unión Europea	278
7.3.	Otras recomendaciones	282
7.4.	En síntesis	285
8.	Análisis de los planes estratégicos territoriales	291
8.1.	Análisis de los planes estratégicos de desarrollo urbano	296
8.1.1.	Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona	296

8.1.2.	Plan Estratégico de Bilbao metropolitano	300
8.1.3.	Plan Estratégico Ciudad de Burgos	304
8.1.4.	Plan Estratégico de Donostia-San Sebastián	306
8.1.5.	Plan Estratégico de la provincia de Jaén	307
8.1.6.	Plan Estratégico Ciudad de Logroño	313
8.1.7.	Plan Estratégico Provincia de Málaga	316
8.1.8.	Plan Estratégico de Santander	320
8.1.9.	Plan Estratégico de Vitoria-Gasteiz	322
8.1.10.	Plan Estratégico de Zaragoza y su Área de Influencia	324
8.2.	La recepción de las recomendaciones de género en los planes estratégicos de desarrollo urbano	327
9.	El caso de Bilbao	337
9.1.	Introducción	337
9.2.	Origen y punto de inflexión de la Villa de Bilbao	339

9.3.	Bilbao Metropoli-30: Revitalización urbana	346
9.4.	Bilbao Ría 2000: Regeneración urbanística	355
9.5.	Bilbao hoy	357
9.6.	El caso de Bilbao desde la perspectiva de género	362
	CONCLUSIONES	379
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	407

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 2.1.	Plano del Ensanche de Barcelona de Ildefonso Cerdá	70
Imagen 2.2.	Plano del Ensanche de Madrid de Carlos M. Castro	72
Imagen 2.3.	Plano del Ensanche de Bilbao de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer	74
Imagen 2.4.	Plano de distribución de la edificación de las manzanas en la Ciudad Lineal de Madrid	78
Imagen 2.5.	Modelo de ciudad sostenible	92
Imagen 2.5.	Modelo de ciudad compacta	93
Imagen 2.6.	Patio de Joan Brossa, Roselló 191. Ensanche de Barcelona	95
Imagen 2.7.	Supermanzana en el Ensanche de Barcelona	97

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 4.1.	Tasa de empleo según grupo de edad 2015	146
Gráfico 4.2.	Participación de los trabajadores a tiempo parcial en el empleo total. Años 2012 a 2015	147
Gráfico 4.3.	Razones del trabajo a tiempo parcial según grupos de edad en España. Año 2015	149
Gráfico 4.4.	Tasa de empleo de las personas de 25 a 49 años sin hijos menores de 12 años y con hijos menores de 12 años. Año 2015	150
Gráfico 4.5.	Tasa de empleo de personas de 25 a 54 años sin hijos/con hijos de 6 a 14 años. Años 2011 a 2015	151
Gráfico 4.6.	Permisos y prestaciones por maternidad. Año 2015	152
Gráfico 4.7.	Contestación a la pregunta sobre el deber de un hombre o de una mujer	153
Gráfico 4.8.	Contestación a la pregunta cerrada por la forma de familia ideal	156
Gráfico 4.9.	Contestación a la pregunta sobre el deber de ocuparse del hogar y las criaturas	157
Gráfico 4.10.	Distribución de distintos modelos de división del trabajo doméstico entre los cónyuges en Madrid	163
Gráfico 4.11.	Estrategias adoptadas por las empresas para fomentar la conciliación	175
Gráfico 4.12.	Relación entre modelo de estado (político, social y fiscal) y modelos antropológicos y de reparto de roles	191
Gráfico 6.1.	Diferentes tipos de movilidad de hombres y mujeres	224
Gráfico 6.2.	Encuesta Movilia 2006. Motivo de los desplazamientos en día laborable	226
Gráfico 6.3.	Encuesta Movilia 2006. Motivo de los desplazamientos en día laborable, según sexo	227
Gráfico 6.4.	Encuesta Movilia 2006. Motivo de los desplazamientos en fin de semana, según sexo	227

Gráfico 6.5.	Encuesta Movilia 2006. Modos de los desplazamientos en día laborable	228
Gráfico 6.6.	Encuesta Movilia 2006. Modos de los desplazamientos en día laborable, según motivación	229
Gráfico 6.7.	Encuesta Movilia 2006. Modos empleados en los desplazamientos a centros de trabajo habituales	230
Gráfico 6.8.	Encuesta Movilia 2006. Modos empleados en los desplazamientos a centros habituales de estudios	231
Gráfico 6.9.	Encuesta Movilia 2006. Número de viajes por sexo y edad según uso de modos en el viaje. Viajes a más de 50 km.	232
Gráfico 6.10.	Encuesta Movilidad CAPV 2011. Desplazamiento según modo y sexo	233
Gráfico 6.11.	Encuesta Movilidad CAPV 2011. Distribución de los desplazamientos por género según motivo	234
Gráfico 6.12.	Encuesta Movilidad CAPV 2011. Distribución modal de los desplazamientos según tipología familiar	237
Gráfico 6.13.	Encuesta Movilidad CAPV 2011. Distribución de los desplazamientos según motivo y tipología familiar	239
Gráfico 6.14.	Movilidad del cuidado. Viajes en transporte público según tipos de viaje (datos de Movilia 2006-2007)	249
Gráfico 8.1.	La inclusión de las recomendaciones sobre urbanismo y género en los planes estratégicos de desarrollo urbano	294
Gráfico 9.1.	Población de la comarca de Bilbao y Bizkaia. Años 1981 a 2016	341
Gráfico 9.2.	Producto interior bruto (PIB) per cápita (euros) de la C. A. País Vasco (CAPV) por ámbitos territoriales y municipios capitales	343
Gráfico 9.3.	Esquema metodológico para la formalización del Plan Estratégico de Revitalización del Bilbao Metropolitano	348
Gráfico 9.4.	Población de Bilbao. Años 2007 a 2016	358
Gráfico 9.5.	Población total de Bilbao, población de hombres y población de mujeres. Años 2010 a 2016	363
Gráfico 9.6.	Población activa de Bilbao de 16 y más años y tasa de actividad. Año 2015	364
Gráfico 9.7.	Población ocupada de Bilbao de 16 y más años y tasa de empleo. Año 2015	365

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

Esta investigación nace motivada por una preocupación personal. Como destaca Bordieu, la persona investigadora no es ajena al objeto de estudio (2003: 51)¹. Investigar acerca de si la ciudad puede ayudar o perjudicar a la conciliación es, además de un objeto de estudio, una inquietud personal que ha ido creciendo en mí: como profesional y madre me enfrento a la realidad de que compaginar familia, vida personal y trabajo es como moverse en una especie de circo de tres pistas, sin escatimar grandes saltos mortales.

No solo somos conciliadoras las personas o las empresas. ¿Es conciliadora la ciudad? El tema me atrae especialmente porque la urbe, en concreto Bilbao, ha sido ciudad mi objeto de estudio durante veinticinco años. Desde 1992 tengo la fortuna de trabajar en la revitalización del área metropolitana de Bilbao.

Desde Bilbao Metropoli 30 estudiamos la igualdad de oportunidades en la ciudad. El objetivo fundamental de esta asociación es la realización de acciones de promoción y estudio para la revitalización del Bilbao Metropolitano. En esta línea hemos trabajado considerando que la igualdad de oportunidades debe estar presente en el desarrollo económico y en la cohesión social, y por tanto, en el desarrollo de la ciudad. El proceso de revitalización de una ciudad solo puede considerarse completo si se tiene en cuenta la igualdad.

¹ “Nada más falso, o equivocado, a mi entender, que la máxima, universalmente admitida en las ciencias sociales, según la cual el investigador no debe poner nada de sí mismo en su investigación. Hay que, al contrario, referirse permanentemente a nuestra propia experiencia” (Bourdieu, 2003: 51).

Hablar de ciudades en un mundo globalizado como el actual exige plantear una serie de nuevos conceptos que se actualizan continuamente en un intento de definir mejor la complejidad. Desde la planificación estratégica urbana de principios de los años 90 hasta las nuevas formas de impulso al desarrollo socioeconómico de las ciudades con un enfoque relacional o visión integrada (Martín Mesa y Merinero, 2010), esta área de trabajo se ha constituido en un auténtico instrumento de gobernanza urbana. Para la Comisión Europea, “la mejor manera de alcanzar un desarrollo urbano sostenible es a través de planes de desarrollo urbano integrado que se articulen en torno a visiones a largo plazo para las ciudades y los barrios en su contexto regional” (Comisión Europea, 2009: 45).

La planificación estratégica urbana puede convertirse en un instrumento de indudable valor para llegar a la inclusión, equidad y cohesión social en la ciudad. Añadir la perspectiva de género a las políticas de planificación urbana representa en la actualidad una oportunidad para todos los planes estratégicos si se tienen en cuenta que la Estrategia Europa 2020 incluye la cuestión urbana con el objetivo de un crecimiento de las ciudades inteligente, sostenible e integrador.

Con la presente investigación quiero analizar en qué medida los planes estratégicos de desarrollo urbano en España incluyen de manera transversal la perspectiva de género con el fin de diseñar un espacio público, una ciudad realmente inclusiva. Urge diseñar ciudades más inclusivas a través de un urbanismo y gestión del espacio público en el que quepan tanto hombres como mujeres.

Tradicionalmente las ciudades se han estructurado en torno a zonas separadas de vivienda y trabajo diferenciadas-, basándose en un criterio organizativo: el hombre es proveedor, y por tanto va a trabajar, y la mujer es cuidadora, y se queda en el hogar. En la sociedad actual ambos miembros de la pareja trabajan, y ambos buscan conciliar.

Ambos, tanto hombre como mujer, han de hacer “equilibrios” para vivir en ambas esferas, la personal (que no es siempre la familiar, es algo más amplio) y la laboral.

Por todo ello, considero que es necesario analizar una serie de cambios producidos en las sociedades contemporáneas, fundamentalmente en el ámbito de las relaciones familiares y los usos del tiempo. El estudio de los cambios sociales en la familia (de modo especial en la organización de la vida familiar y los roles adaptados) o los nuevos ritmos de vida (para cuyo análisis me apoyo en los estudios de los usos sociales del tiempo), me llevan a proponer un replanteamiento del espacio urbano desde el punto de vista de las necesidades derivadas de las formas actuales de la vida cotidiana.

Una vez analizados los cambios pertinentes para mi investigación, me propongo estudiar cuál ha sido la respuesta a este nuevo escenario desde los Organismos Internacionales en sus Declaraciones (de forma especial las conferencias de la ONU Hábitat I, Hábitat II y Hábitat III), hasta la Carta Europea de las Mujeres en las ciudades, para concluir si los planes urbanísticos o estratégicos urbanos dan respuesta a estos cambios. Desde el punto de vista metodológico, he analizado el contenido de los planes estratégicos y urbanísticos de Barcelona, Bilbao, Burgos, Donostia-San Sebastián, Jaén, Logroño, Málaga, Santander, Vitoria-Gasteiz y Zaragoza, utilizando como indicadores de la inclusión de la perspectiva de género las recomendaciones principales de los organismos internacionales señalados.

Pretendo analizar en qué medida los planes locales se hacen eco de las recomendaciones de las directrices de los organismos internacionales analizados, apostando, así, por una política de la diferencia que, además de atender las necesidades específicas derivadas de las experiencias particulares de las mujeres, rompa con la tradicional separación de espacios y papeles, atribuidos respectivamente,

a varones y mujeres desde los presupuestos del orden político liberal. Se trata de ver, en definitiva, hasta qué punto hay una apuesta por diseñar ciudades conciliadoras, que no sólo permitan el acceso igualitario de las mujeres al espacio público –la ciudad, la ciudadanía- sino, más aún, que faciliten el tránsito de varones y mujeres de un espacio a otro.

Se plantea si es posible una ciudad que no sea ni de varones ni de mujeres sino que ayude a la conciliación, tanto a los varones como a las mujeres. En la práctica, el modelo social actual de pareja que concilia existe. Pero no está aún desarrollado intelectualmente porque apenas se ha teorizado en el mundo académico, desde la arquitectura u otras ciencias. Hace falta repensar las conexiones entre ciudad y género porque considero cierto que el espacio no es neutro y reproduce los roles de género, pero no es una realidad ni a defender ni a conquistar, sino a compartir. En este sentido y para ser compartida, debe ser una ciudad corresponsable.

Aspiro, además, a sentar las bases teóricas y metodológicas para conseguir hacer ciudades más sostenibles para todos, hombres y mujeres. El reto del urbanismo en la actualidad es hacer ciudades más habitables y humanas para los hombres y las mujeres. Para ello debe buscar la mejor manera de facilitar la organización espacio-temporal del trabajo y la vida doméstica para individuos y familias. Esta es la finalidad última que guía mi investigación.

En esta línea, es interesante la reflexión de Sánchez de Madariaga (Sánchez de Madariaga, Bruquetas y Ruiz Sánchez, 2004: 111):

“Desde una perspectiva más amplia, la visión del urbanismo desde el género debe ser entendida en el marco de las nuevas demandas de sostenibilidad, en su triple dimensión ambiental, social y económica. La visión desde el género responde directamente a los objetivos de sostenibilidad social, pues se refiere directamente a cuestiones de igualdad

de oportunidades, de prevención de la exclusión, de seguridad, de envejecimiento de la población y en general, de calidad de vida para todos”.

Como puede derivarse de las líneas anteriores, el objeto de estudio es muy amplio: la investigación está a caballo entre el urbanismo, la sociología, el derecho, la antropología y la geografía. De ahí que no sea una tesis al uso, académicamente hablando, sino una tesis interdisciplinar. Por ello, me gustaría destacar su transversalidad y su “esfuerzo recolector”, en la medida en que he intentado abordar las múltiples disciplinas relacionadas con el tema.

Quiero destacar que mi foco de trabajo es Occidente y las sociedades urbanas desarrolladas de Europa, puesto que me fijo fundamentalmente en las ciudades europeas en el desarrollo de este trabajo de investigación.

Me quedan en último lugar los agradecimientos. Sin la ayuda de muchas personas, esta investigación no hubiera sido posible. Defender una tesis “a estas alturas de la vida” es posible gracias a tantas personas que se han ido cruzando en mi camino, a profesionales de varias disciplinas que han ido poniendo su granito de arena en la investigación en reuniones, conferencias, encuentros informales...

En primer lugar, mi agradecimiento a las dos directoras, María Elósegui y Carmen Innerarity. A ambas considero mis maestras: con dos orígenes intelectuales semejantes en el campo de la filosofía, han ido diversificándose hacia dos áreas, el derecho y la sociología. Con los consejos proporcionados desde los dos ámbitos han llevado a esta investigación a ser típicamente “mainstreaming”, por el enfoque transversal que pretende.

La profesora Elósegui me ha ido introduciendo en el tema del urbanismo y el género, animándome a retomar el doctorado y me sugirió como tema del trabajo de investigación tratar sobre “Ciudad y perspectiva de género a raíz de Hábitat II”, un

estudio dirigido por el profesor Nubiola en 2011. La supervisión de la profesora Elósegui, sus ánimos para que realizara el posgrado en Igualdad de Oportunidades de la Universidad de Alcalá de Henares, y su tesón han sido fundamentales desde entonces hasta la finalización de esta tesis doctoral.

La profesora Innerarity me fue iniciando en el trabajo académico: las publicaciones, los congresos. Desde la revista de la Universidad Complutense “Investigaciones Feministas”, hasta el congreso de AECPA en Donostia-San Sebastián y el de la Asociación Vasca de Sociología y Ciencia Política en Bilbao en 2015. Me enseñó el método y el rigor. Gracias a su entusiasmo en la dirección de este trabajo desde el primer momento ha sido posible llegar hasta aquí.

Ambas fueron también “artífices” con su empuje de mi introducción en el grupo de doctorandas de ONU Habitat UNI (University Network Initiative), en concreto en el grupo Gender Hub, al que pertenezco, y que promovió en 2016 la publicación en la revista de arquitectura TRIA (Territorio della Ricerca su Insedimenti e Ambiente), de la Universidad de Nápoles, sobre “Hábitat III: hacia una planificación sensible al género”.

Considero que ambas dos son referentes: la profesora Elósegui como ponente de la Ley de Igualdad o desde la cátedra de Filosofía del Derecho, y la profesora Innerarity en cuanto investigadora responsable del grupo de investigación “Política, identidad y cultura”, docente y autora de diversos trabajos sobre ciudadanía, conflictos de identidades, políticas de integración cultural y multiculturalismo. El trabajo científico de ambas en favor de la igualdad inspira para que otras personas queramos seguir sus pasos.

De forma similar, están trabajando muchas otras investigadoras. Por este motivo he querido en cada capítulo introducir una idea de una mujer que considero

inspiradora y referente. La finalidad es visibilizarlas y mostrar sus aportaciones desde distintos campos del saber en pro de la igualdad. Son citas divulgativas, de entrevistas en prensa, con ideas motivadoras o inspiradoras, desde el trabajo intelectual en la sociología, el derecho, la arquitectura, la geografía, la economía o la antropología, que llaman la atención sobre aspectos relacionados con la corresponsabilidad o la equidad.

En la misma línea, quiero señalar que en el texto aparecen las referencias con el nombre completo de las autoras con el objetivo de visibilizar a las investigadoras.

Dejo en último lugar los agradecimientos a la familia y las amistades. No ha sido fácil ser madre, trabajar y hacer la tesis. Por eso mi gratitud especial es para Jesús, Íñigo, Mariana, Begoña y Santiago, que han aceptado el reto de compaginar sus tareas profesionales, domésticas o escolares con los “deberes” de su madre. Gracias por vuestro apoyo incondicional en el día a día.

De igual forma mi agradecimiento es para mi familia (en el sentido amplio de la palabra, y como es mi familia, muy grande), y para todas esas personas amigas que han sabido comprender que yo “tenía que estudiar”. De forma especial pienso en Asun, por su involucración en el proyecto. También me acuerdo de quienes trabajan conmigo en Bilbao Metropoli-30. Y sin querer olvidarme de nadie, me gustaría deciros que también con vuestra amistad me habéis ayudado a llegar hasta aquí.

Eskerrik asko, muchas gracias.

PRIMERA PARTE. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

“Hasta que no nos mentalicemos de que el cuidado de niños y niñas pequeñas o personas ancianas hay que organizarlo, no en el interior de la familia de una forma invisible como ocurre ahora sino visibilizándolos a través de servicios públicos o del reparto de esas tareas en la propia familia, esta conciliación será una utopía.

Yo optaría por la combinación de dos opciones: por un esfuerzo económico del sector público, pero compaginándolo con un cambio cultural basado en el reparto de tareas de cuidado entre mujeres y hombres. Entiendo que se trata de una labor de tal envergadura que sin un enorme esfuerzo económico no será posible”.

Paloma de Villota, economista

CAPÍTULO 1. PLANTEAMIENTO CIENTÍFICO

En este capítulo expondré el marco teórico de la investigación, mostrando las formas de relación entre hombres y mujeres y el espacio y la necesidad de una igualdad en la diferencia para que tanto los hombres como las mujeres participen en la esfera privada y la esfera pública. Presentaré la división sexual del espacio y del trabajo y sus consecuencias en la separación público/privado, el concepto de derecho a la ciudad desde una perspectiva de género y la no neutralidad del espacio urbano, concluyendo con la necesidad de un diseño urbano sensible al género.

El capítulo termina con la descripción del objeto de la investigación y la metodología que he utilizado.

1.1. Marco teórico

La configuración urbana es una forma de expresar la organización de la sociedad, regida por la división del trabajo, la formación de clases y los roles diferenciados de género. Este es el planteamiento científico de esta investigación que me ha servido para configurar la hipótesis de trabajo, los objetivos y la metodología.

Para exponer ese marco teórico, analizaré cuáles son las formas de relación entre hombres y mujeres y el espacio público. Cabe destacar que me refiero al espacio físico, no al espacio político o de poder, aun señalando que la configuración del espacio físico implica ya una cierta relación de poder o subordinación, en la medida en

que responde a un reparto y asignación de roles. Según señala Urrutia, “el espacio refleja en sí mismo la desigualdad social, dado que dos personas no pueden ocupar el mismo lugar en relación con cualquier utilidad o recurso establecido en él” (1999: 22).

1.1.1. Formas de relación entre hombres y mujeres y el espacio público

En esta misma dirección, Jane Darke apunta que “todo asentamiento es una inscripción en el espacio de las relaciones sociales existentes en la sociedad que lo ha construido” (1998: 116). Y para Alejandra Massolo, en la separación del espacio se muestra esa dominación que perjudica a las mujeres, ya que “la segregación espacial residencia-lugar de trabajo, refuerza el papel doméstico de la mujer” (Massolo, 1992a: 72).

Basándome en la investigación de María Elósegui (2002: 43-92) sobre las tres posibles posturas de fundamentación antropológica entre la relación del sexo (masculino o femenino) y del rol cultural asignado al mismo (género masculino y género femenino), se pueden establecer tres modelos de relaciones entre los hombres y las mujeres en el espacio público:

- **Diferencia sin igualdad:** en el modelo antropológico, la diferenciación de roles sexuales por funciones y la posterior especialización por roles en la pareja lleva a una subordinación de la mujer al hombre. Son las teorías funcionalistas, que establecen una identidad entre sexo y género, o los modelos conservadores, en los que el hombre no se incorpora a las tareas de cuidado y la mujer sufre de la doble presencia en el mundo laboral y familiar. Son modelos duales o basados en la diferenciación de roles,

que resaltan la diferencia pero no hay igualdad. Trasladado a la relación entre hombres y mujeres y el espacio, podríamos decir que se da una segregación funcional por género en el espacio público: lo público es lo masculino; y lo privado, lo femenino. La ciudad es el espacio público tradicional del varón, frente al hogar que es el espacio privado de la mujer.

- Igualdad sin diferencia: aquellos modelos antropológicos que denuncian las teorías de la opresión y el conflicto, en la línea del marxismo y algunos feminismos. Critican la dicotomía entre las dos esferas (producción y reproducción, proveedor y doméstico), lo que les lleva a optar por una igualdad sin diferencia. Al negar las diferencias, el igualitarismo se convierte en algo opresor. Son los modelos asimilacionistas clásicos, que suprimen la diferencia como medio para llegar a la igualdad. Al trasladarlo a la relación entre hombres y mujeres y el espacio, lleva a una independencia entre los espacios ya que tanto hombres como mujeres quieren estar en el espacio público, y ninguno de ellos en el privado. En este caso, cuando las mujeres pretenden acceder al espacio público, suelen hacerlo asimilando el modelo masculino.

- Igualdad en la diferencia y corresponsabilidad: el modelo social de pareja que concilia muestra el cambio de roles en la relación entre trabajo y familia que se ha producido. Este modelo de igualdad en la diferencia reconoce tensiones que soluciona compartiendo responsabilidades, presentándose así como el más acorde con la justicia y la igualdad de oportunidades. En este tercer caso tanto el hombre como la mujer participan en el espacio público y en el espacio privado.

El Instituto de la Mujer definió la conciliación de la vida familiar y la vida laboral como “la capacidad de los miembros de una sociedad para hacer compatibles de modo satisfactorio el desarrollo de actividades reproductivas y actividades productivas, de

forma igualitaria según el sexo, sin que ello implique costes laborales no deseados por las personas y sin que se vea afectado el reemplazo generacional” (2008: 80). Hay otro concepto, la corresponsabilidad, que da paso más adelante e incluye, además de la conciliación, los derechos y deberes tanto de hombres como mujeres en el escenario público y en el privado.

Con la corresponsabilidad la conciliación deja de ser patrimonio exclusivo de la mujer y considero que encaja perfectamente con el tercer modelo, el más inclusivo. Por eso, en torno a la visión de Igualdad en la diferencia y corresponsabilidad he tratado de analizar cómo se podrían plantear ciudades más sostenibles que permitan tanto al hombre como a la mujer moverse sin problemas entre la familia -espacio privado- y la ciudad (espacio público).

Creo que es posible una ciudad que no sea ni de varones ni de mujeres sino que ayude a la conciliación a ambos. Estoy de acuerdo en que espacio no es neutro y reproduce los roles de género, por lo que hace falta repensar las conexiones entre ciudad y género para que el espacio sea una realidad no a defender ni a conquistar, si no a compartir. En este sentido para que la ciudad sea compartida debe ser corresponsable. Todos tenemos experiencia de que, en la práctica, el modelo social actual de pareja que concilia existe.

Quería destacar una idea que me parece importante antes de pasar a exponer la corresponsabilidad. La conciliación no es un asunto personal: que el hombre o la mujer tengan problemas para conciliar no es un mero problema de cada cual. Con esto quiero decir que es un asunto político, en el que entran en juego la persona, la empresa, el Estado... En este sentido, Flaquer (2000: 7) destaca que no valen estrategias individuales para conciliar:

“En todos los países occidentales la familia se halla asociada históricamente con la idea de lo privado. El ámbito de lo familiar es aquél donde se plasma la esfera privada por antonomasia, aquél en que los individuos desarrollan sus vidas íntimas dentro del círculo doméstico. Hablar, pues, de políticas familiares parece una contradicción en sus propios términos. Significa romper, de alguna manera, con el concepto de que el espacio privado deje de ser inmune a la influencia de los asuntos públicos. Aceptamos fácilmente la noción de que el Estado intervenga en la existencia de los individuos a través de la regulación del mercado de trabajo, de la reforma de la fiscalidad o de las inversiones en carreteras y hospitales, pero en cambio nos cuesta admitir que pueda legítimamente pretender ordenar nuestra vida de familia. Lo que parece normal es tratar de resolver los problemas que surgen en el seno de las familias a través de las estrategias privadas de los individuos en vez de apelar a medidas de alcance colectivo. Porque el designio de una política familiar se basa precisamente en eso: plantear como un asunto común, que atañe a toda la ciudadanía, problemas que afectan a la gran mayoría de las unidades familiares e intentar darles una respuesta colectiva mediante la elaboración y aplicación de políticas públicas”.

Y en la misma línea señala Elósegui la necesidad de que el Estado y las empresas realicen su tarea (2009: 7):

“Por otra parte, hacer posible la conciliación no es algo que se pueda resolver sólo desde la autonomía de la voluntad de las partes, de un modo intrafamiliar. Hay aspectos cuya regulación no es competencia del Estado, pero muchos sí lo son, a la vez que otras medidas corresponden a la política empresarial”.

La necesidad de que la conciliación se plantee de forma institucional o global, no personal, está también presente en Beck: se ha abierto camino la idea de que la “igualdad más allá de los roles masculino y femenino” requiere de un planteamiento global e institucional y de que “mucho de lo que los hombres y las mujeres todavía siguen reprochándose hoy no es responsabilidad personal suya. Si esta idea se abriera

camino, habríamos ganado mucho, tal vez incluso la energía política que hace falta para los cambios” (Beck, 1998: 162). A mi modo de ver, esta idea de conciliación institucional es la que subyace en el concepto de corresponsabilidad social.

Es interesante el uso del concepto de corresponsabilidad social para la distribución equilibrada de la vida familiar, económica y personal de mujeres y hombres porque va más allá del de conciliación de la vida familiar y laboral y trata de extenderse a otros agentes sociales e instancias públicas y privadas.

El concepto de corresponsabilidad social es utilizado en el “Plan Estratégico de Igualdad de Oportunidades” (2008-2011) del Instituto de la Mujer, dependiente del Ministerio de Empleo y Seguridad Social². Fue aprobado el 14 de diciembre de 2007 y propone en el punto 34 “en las políticas y planes de empleo, incorporar la conciliación y la corresponsabilidad social”. Asimismo, trata de la educación y señala en el punto 47 que con el fin de facilitar la corresponsabilidad social y familiar es necesario, en palabras textuales, “adoptar las medidas pertinentes para flexibilizar los horarios de los colegios, ofertar plazas de comedor y transporte, transformando los centros educativos en espacios de participación socioeducativa, actividades de refuerzo, extraescolares y de tiempo libre.

El “Plan Estratégico de Igualdad Oportunidades” del Instituto de la Mujer español para el período 2008-2011 subraya la importancia de la corresponsabilidad cuando afirma que “la estrategia de empoderamiento de las mujeres requiere, asimismo,

² En la fecha de aprobación de dicho Plan Estratégico (diciembre de 2007), el Instituto de la Mujer dependía del Ministerio de Empleo y Seguridad Social. El Ministerio de Igualdad de España se creó en 2008 y fue suprimido el 20 de octubre de 2010, en una remodelación del Gobierno. Su estructura se integró en el Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad de España, dependiendo de la Secretaría de Estado de Igualdad. En la actualidad el Instituto de la Mujer y para la Igualdad de Oportunidades (IMIO) es un organismo autónomo adscrito al Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.

desarrollar el concepto de corresponsabilidad más allá de la conciliación. Si la conciliación se entiende como la posibilidad de que las mujeres compatibilicen la esfera privada y la pública (laboral, política y social), el concepto de corresponsabilidad se refiere a la necesidad de que hombres y mujeres, titulares de los mismos derechos, se erijan, al tiempo, en responsables de similares deberes y obligaciones en los escenarios público y privado, en el mercado laboral, en las responsabilidades familiares y en la toma de decisiones” (Ministerio de Empleo y Seguridad Social, 2007: 7. En la Introducción del “Plan Estratégico de Igualdad Oportunidades” del Instituto de la Mujer español para el periodo 2008-2011).

Corresponsabilidad social es también el concepto utilizado en el Real Decreto 1135/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Igualdad y se establece la competencia de la Secretaría General de Políticas de Igualdad en “el fomento de las medidas de corresponsabilidad social que favorezca la conciliación del trabajo con la vida personal y familiar tanto en el ámbito laboral como en la vida familiar, así como la corresponsabilidad en las responsabilidades familiares” (artículo 4.g). Las medidas de conciliación se han dirigido fundamentalmente a las mujeres, contribuyendo a que la conciliación se considere como un “problema exclusivo de las mujeres”. Sin embargo, la corresponsabilidad implica una actitud sensible de las organizaciones hacia esta cuestión que supone el desarrollo de una nueva cultura de la organización.

En ambos casos, la utilización de la corresponsabilidad social es pertinente porque aúna familia, instituciones y empresas. De forma similar a las organizaciones sucede en las ciudades, puesto que corresponsabilidad social puede hacer referencia tanto a empresas como ciudades.

Este concepto se ha ido asumiendo gradualmente, como se refleja en la intervención de María Luisa Soletto (2012) en el Informe aprobado por la Subcomisión para el estudio de la Racionalización de Horarios, la Conciliación de la Vida Personal, Familiar y Laboral y la Corresponsabilidad, constituida en el seno de la Comisión de Igualdad³. Destacaba en dicho informe cómo pueden ser corresponsables las familias (“reparto de tareas domésticas, modelo de convivencia basado en relaciones más democráticas e igualitarias, es decir menos fundado en el modelo de división sexual del trabajo, exento de estereotipos de género”), las empresas (“organizaciones, sindicatos, asociaciones y empresas que adopten nuevos modelos de gestión de recursos humanos basados en la flexibilidad, el empleo de calidad, y en nuevas formas de organización del trabajo, es decir lo que se ha venido a llamar flexiseguridad.... Se trata de un cambio de cultura que erradica la plena disponibilidad como valor central de la relación laboral, y piensa en alternativas al presencialismo”) y las medidas legislativas y servicios públicos (“la conciliación debe ser también un objetivo para las políticas públicas. En ellas debe hablarse de organización de tiempos, de diseño urbanístico, de legislación laboral, y deben tener en cuenta su capacidad de afectar a la facultad de las personas para optimizar los tiempos y compatibilizar sus responsabilidades.... No se trata muchas veces de cantidad de tiempo sino de posibilidad de organización”). Concluía con una distinción entre conciliación y corresponsabilidad muy esclarecedora:

“La corresponsabilidad social es un criterio básico. Algunas personas asimilan conciliación a corresponsabilidad, cuando son dos cosas distintas. Estaríamos hablando de conciliación corresponsable cuando se trata de una responsabilidad compartida. No hablamos sólo, en corresponsabilidad, de mujeres y hombres, sino de empresas, de instituciones, de agentes sociales, porque la organización de los tiempos es algo que

³ Intervenciones recogidas en el Boletín Oficial de las Cortes Generales del 26 de septiembre de 2013. Disponible en: <http://ep00.epimg.net/descargables/2013/09/26/ed87c0772aeb2b9406fa383995b93026.pdf>

afecta a todo el mundo. Cuando usamos el término conciliación estamos hablando de la compatibilización de los espacios laborales y domésticos. Interesa que estos objetivos sean abordados desde la corresponsabilidad y la transversalidad, con intervenciones de carácter integral”.

Será necesario que pasen unos años todavía para que en el “Plan Estratégico de Igualdad de Oportunidades” (2014-2016) –entonces el Instituto de la Mujer y para la Igualdad de Oportunidades dependía del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad- la corresponsabilidad se convierta en uno de los objetivos estratégicos al considerarse uno de los ámbitos de actuación prioritarios.

La necesidad de incluir la corresponsabilidad en el espacio privado y en el público, involucrando tanto a mujeres y hombres como a otros agentes sociales e instancias públicas y privadas, es lo que lleva a plantear la necesidad de esta investigación. Trato de responder a un interrogante que muchos nos hemos planteado: ¿es posible una ciudad que no sea ni de varones ni de mujeres sino que ayude a la conciliación, tanto a los varones como a las mujeres? El modelo social actual de pareja que concilia es el mayoritario y, por tanto, mi objetivo es proponer una nueva interpretación de las relaciones entre los hombres y las mujeres y el espacio público; urge, en mi opinión, repensar las conexiones entre género y ciudad, el espacio público por excelencia.

Por eso, porque creo que la ciudad no responde hoy al criterio de hombre proveedor/mujer cuidadora, criterio no conciliador, es vital indagar en un modelo acorde con la realidad actual, como señala Inés Sánchez de Madariaga (2005: 23):

“Si las ciudades actuales han sido creadas siguiendo una división sexual del trabajo que ahora está en trance de desaparecer, es claro que esta organización constituye hoy en día un obstáculo para las nuevas formas de vida. Las medidas y políticas destinadas a favorecer la conciliación de vida familiar y vida profesional deben, pues, referirse

también al espacio urbano y a su planificación. Ello implica pensar el espacio urbano desde el punto de vista de las necesidades derivadas de las formas actuales de la vida cotidiana. Abordar la dimensión espacial y urbana de los problemas de conciliación es especialmente urgente precisamente por los largos plazos de gestación de las transformaciones urbanas y por la larga permanencia en el tiempo de sus resultados una vez construidos”.

En los últimos tiempos ha tenido lugar un cambio en los roles dentro de la familia o en los modelos ideales de vida familiar. Es la llamada “familia postmoderna” (Meil, 1999). Coincido con Meil en su definición de familia moderna y postmoderna según un análisis histórico: la familia moderna es la familia tradicional, y la familia postmoderna es la de ahora, la sumergida en los cambios sociales que le han llevado al reparto de roles y a la flexibilidad en la asignación de tareas.

Me propongo observar –y este es el objetivo de mi investigación- si la ciudad se amolda o no a la familia de ahora. La sociedad actual tiene asignaturas pendientes que resolver como apostar por la conciliación de la vida familiar y laboral y el reparto equitativo de responsabilidades entre los padres/cónyuges. Hay mayor flexibilización en los modos de organizar la vida familiar e incluso el llamado pacto conyugal o la solidaridad familiar entre generaciones (Meil, 2002: 97).

Los cambios sociales no han ido parejos a las modificaciones en la organización de la ciudad. En este sentido se expresaba Constanza Tobío en Emakunde (2003, 24):

“La lógica del urbanismo moderno de los años veinte, básicamente vigente en la planificación urbana actual, se basa implícitamente en un modelo familiar en el que la división del trabajo atribuye al hombre el trabajo remunerado y a la mujer el cuidado del hogar.

Esta lógica se quiebra cuando se generaliza la doble ocupación familiar. La diferenciación en dos formas diferentes de uso del espacio, una basada en los trayectos diversificados

de corto alcance en torno a la vivienda y otra en los desplazamientos de largo alcance al trabajo, se convierte ahora en superposición; el mismo individuo, que hoy es generalmente femenino, realiza funciones laborales extradomésticas y funciones de mantenimiento del hogar, desplazándose cotidianamente en el espacio según ambos tipos de funciones. La incorporación de las mujeres a la actividad laboral como nuevo modelo de normalidad -no como situación extraordinaria para mujeres o situaciones excepcionales, ni siquiera como modelo alternativo- afecta al conjunto de la organización social, uno de cuyos aspectos es la organización del espacio”.

Además de la incorporación de la mujer al mercado de trabajo de forma masiva, a la que hace referencia Tobío, los cambios en los nuevos ritmos de vida piden un replanteamiento de los nuevos modelos de organización y planificación de la ciudad. El aumento en la esperanza de vida, que ha llevado al incremento de los trabajos de cuidado a las personas de la tercera edad, está también modificando los modelos sociales de reparto de nuestro tiempo, obligando a conciliar el mundo laboral, el familiar y el personal. La aparición de las nuevas tecnologías, que permiten flexibilidad para el desempeño del trabajo, puede convertirse en arma de doble filo: el teletrabajo es una ayuda para organizar la ciudad, en cuanto que permite escalonar las entradas horarias en las ciudades, pero puede llevar al aislamiento personal o a la dificultad para marcar una frontera entre la vida privada y la profesional, lo que no contribuye a la conciliación.

Son, todos ellos, temas que hacen necesario repensar la ciudad, en especial para que el eje del planeamiento urbanístico y de la planificación de sus servicios y equipamientos públicos y privados sea el tiempo de las personas. Un referente en el tema del uso del tiempo son las publicaciones de la socióloga María Ángeles Durán. Como ella señala, la investigación sobre el uso del tiempo da pistas de modo empírico de cómo se ponen en práctica derechos fundamentales, como por ejemplo la igualdad

en el acceso al trabajo pagado y no pagado, y el reparto del trabajo no remunerado. (Durán, 2000b: 121; Durán, 2005: 47).

Hay que huir de una planificación de la ciudad difusa, en pro de un modelo de hábitat compacto y amigable. La planificación de la ciudad contemporánea, la española incluida, se sigue guiando en gran medida por el principio de la zonificación propugnada por Le Corbusier y por la “Carta de Atenas”. Ésta última, publicada en 1943, trata así la zonificación:

“La zonificación, teniendo en cuenta las funciones claves -habitar, trabajar y recrearse- introducirá orden en el espacio urbano. La circulación, esa cuarta función, debe tener un único objetivo: poner a las otras tres en comunicación útil. Habrá que hacer inevitablemente grandes transformaciones. La ciudad y su región deben ser dotadas de una red exactamente proporcionada a los usos y a los fines, red que constituirá la técnica moderna de la circulación. Habrá que clasificar y diferenciar los medios de circulación y establecer para cada uno de ellos un cauce adecuado a la naturaleza misma de los vehículos utilizados. La circulación, así regulada, se convierte en una función normal que no impone dificultad alguna a la estructura de la vivienda o a la de los lugares de trabajo” (Carta de Atenas, 1931: 81).

“...los planes determinarán la estructura de cada uno de los sectores atribuidos a las cuatro funciones básicas y fijarán su respectivo emplazamiento en el conjunto urbano” (Carta de Atenas, 1931: 78).

En ese mismo sentido, Le Corbusier en sus “Principios de urbanismo” (1979) apuntilla, desarrollando los postulados de la “Carta de Atenas”, la zonificación como un orden establecido: “Es la operación que se realiza sobre el plano urbano con el fin de asignar a cada función y a cada individuo su lugar adecuado”⁴.

⁴ Citado por Constanza Tobío en: Tobío, C. (1996): “Zonificación y diferencias del género”. *Astrágalos*: Revista Cuatrimestral Iberoamericana (5) 61-76.

Así, la ciudad ubica en lugares diferentes la realización de las dos funciones principales: residir y trabajar, las cuales siguen estando asociadas, respectivamente y de forma mayoritaria, a las mujeres y a los hombres, respectivamente. Para superar esta diferencia planteada desde las primeras líneas, ha de ser la ciudad de las personas, no de los hombres o mujeres, de manera individual. Ha de ser la ciudad conciliadora y corresponsable.

El reto del urbanismo en la actualidad debe ser buscar la mejor manera de facilitar la organización espacio temporal del trabajo y la vida doméstica para individuos y familias, mediante soluciones como aumentar trazados, rutas y frecuencias para “customizar” la movilidad de aquellas personas que lo requieren (porque tiene un patrón de movilidad tal que necesita hacer desplazamientos para ir al hogar y para ir al trabajo) o arreglos que ayuden a optimizar el tiempo en tareas laborales y domésticas (por ejemplo, subcontratar algunas tareas). También se facilita la conciliación mediante la promoción de medidas de desarrollo de las redes de la información dentro de la sociedad (como el teletrabajo, que facilita la aproximación al centro de trabajo en algunos días de la semana o cada día pero en horarios flexibles que eviten pérdidas de tiempo como los atascos de tráfico).

Asimismo, se facilita optimizando la planificación física mediante la agrupación espacial de varias funciones, lo que implica mezclar funciones asociadas con el trabajo y el domicilio en zonas urbanas y agrupar funciones complementarias (ejemplos de ellos pueden ser el aumento de guarderías públicas cerca de los centros de trabajo o ubicar instalaciones de juego infantiles cerca de las escuelas, etc.). Igualmente puede lograrse mejorando la calidad del espacio público y de la oferta de vivienda (lo que lleva inevitablemente a estructurar la elaboración de las políticas públicas con una visión de futuro que creen nuevas zonas de vivienda y trabajo donde el tráfico y el

transporte se integren con medidas de accesibilidad en transporte público o aparcamientos disuasorios en zonas intermodales). Para Inés Sánchez de Madariaga, “el urbanismo debe de ser coordinado sistemáticamente con las tareas laborales y domésticas considerando las cadenas de actividad como la clave principal, para llegar poco a poco a una sostenibilidad urbanística” (2009: 591).

1.1.2. La división sexual del espacio

Como iremos viendo en este capítulo, la división sexual del espacio tiene su origen en la industrialización y la división sexual del trabajo. La mujer trabajaba en su entorno doméstico, pero con la Revolución Industrial comenzó a separarse el ámbito doméstico y laboral, tal y como muestra Iglesias de Ussel en 2004 (168):

“Entre otros muchos cambios sociales imposibles de analizar ahora, la Revolución Industrial ocasionó la separación del hogar y del trabajo en ámbitos espaciales diferenciados y, lo que fue todavía más relevante, la imposibilidad de simultanear las actividades laborales con las domésticas, incluyendo las de contenido económico como el cuidado de animales domésticos. Entonces es cuando se produce el trasvase de actividad laboral de la mujer -al igual que de los niños- a las nuevas fábricas, alejadas de sus domicilios y con jornadas rígidas de trabajo. La industrialización nació con nombre también de mujer, por mucho que se quiera ocultar”.

En la misma línea señala María del Rosario Marcos (2002: 165) que “el advenimiento del capitalismo alteró no sólo las condiciones de producción de mercancías, sino también las condiciones de producción de seres humanos, de forma

que se separaron ambas esferas, los lugares donde se desarrollaban la producción y la reproducción: la fábrica y el hogar”, según cita Emakunde (2012, 16).

El hogar era un espacio donde se integraba la producción, el consumo y la reproducción, sin separaciones, formando la unidad familiar (Corpas y García García, 1999: 23). En el hogar se vivía, se trabajaba (ámbito de la producción) y se cuidaba (ámbito de la reproducción). Tanto artesanos como comerciantes, residían donde trabajaban: el taller o la tienda, de forma similar a las personas que ejercían la agricultura.

En este sentido, el proceso de urbanización fue parejo al proceso de industrialización, puesto que la transformación económica y el paso de la agricultura al sector industrial trajeron consigo cambios en la forma urbana. A la vez que el lugar de trabajo se desplazaba del hogar a la fábrica, se daban otros movimientos urbanos: crecía la población en las ciudades y tenía lugar el éxodo rural que lleva a los campesinos del campo a la ciudad; o la creación de los ensanches en las ciudades tras derribar las murallas en el momento de crecimiento y expansión económica, tendencia originada por las transformaciones sociales derivadas de la industrialización. Los cambios urbanos, en este sentido, tuvieron lugar a la vez que los cambios que trajo la industrialización en el trabajo.

1.1.3. Lo público y lo privado: la división sexual del trabajo

Junto a todo ello, la Revolución Industrial instauró la división sexual del trabajo, para numerosas autoras (Pateman, 1995; Durán, 2000a; Sánchez de Madariaga, 2004b;

Carrasco, 2006b; Nuño, 2010). De ello se derivó la separación de la esfera pública y la esfera privada, tal y como iremos exponiendo.

Para Durán, es clara la relación entre la división sexual del trabajo y los roles de género: con la división sexual del trabajo, enmarcada en el seno de la familia, los hombres se encargan de las tareas productivas, las relacionadas con el mercado, que se dan en el ámbito de lo público, mientras que las mujeres son las encargadas de las tareas reproductivas, que se dan en el ámbito de lo doméstico. (Durán, 2000a). Para Laura Nuño la división sexual del trabajo está relacionada con el patriarcado: “Las supuestas características naturales sobre las que se asentaba la división sexual del trabajo, eran el resultado de un rentable artificio producto de la socialización; de forma que se atribuye a la ontología lo que es fruto de la educación y de una tradición que el propio patriarcado oportunamente alimenta” (2010: 49).

Las tareas de planificación de ciudades pueden ahondar las diferencias entre hombres y mujeres o por el contrario disminuirlas. Para autoras como Sánchez de Madariaga (2004b: 12), estas diferencias tiene también que ver con la “división sexual del trabajo”:

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

En esta línea, es interesante destacar los estudios que relacionan las nuevas costumbres y roles sociales con el espacio, como el de Constanza Tobío y Concha Denche (1995: 52):

“Con la incorporación de la mujer en el mercado laboral, la estructura de roles tradicionales se ha tambaleado produciéndose cambios en la relación entre los géneros que repercuten de forma visible en las relaciones con el espacio, no sólo de las mujeres sino también de los hombres”.

Un punto de apoyo para exponer la importancia de la división sexual del trabajo y sus efectos es la crítica feminista al carácter excluyente de la esfera pública. Por ello vamos a exponer la separación que el orden político liberal establece entre lo público y lo privado, y la consiguiente crítica de autoras como Carole Pateman.

Para Pateman, la división entre espacio público y espacio privado es un elemento fundacional del proyecto liberal y su compromiso con la igualdad. Considera que “en realidad, esa dicotomía es aquello sobre lo que trata, fundamentalmente, el movimiento feminista” (Pateman, 1996: 2). A este respecto Nuño cree que “el contrato sexual permitió la consolidación del derecho civil patriarcal, cuya consecuencia sería la legitimación de la desigualdad entre hombres y mujeres, característica de la reorganización patriarcal de la Modernidad. Por ello, el contrato social explica sólo una parte del acuerdo, la que se refiere al espacio público, ocultando el proceso de privatización de las mujeres y de subordinación del espacio privado que acompañó al mismo” (Nuño, 2010: 43).

Pateman critica el concepto de ciudadanía liberal de las sociedades contemporáneas por considerar que está hecho a la medida del varón y considera necesario redefinirlo como ciudadanía en cuanto sexualmente diferenciada.

El profundo compromiso liberal con el igualitarismo lleva a considerar al individuo abstracto, al margen de sus peculiaridades de género, etnia o religión, como sujeto de la ciudadanía. La ciudadanía universal, la igualdad, supone, así, la universalidad de la ciudadanía en cuanto trascendencia de la particularidad y la

diferencia, que deben quedar en el ámbito privado. La división entre espacio público y espacio privado es para Pateman un elemento fundacional del proyecto liberal y su aspiración a la igualdad, que pasa por establecer un mundo de barreras, un mundo de segregación, fundamentalmente entre lo público –igualitario por universal- y lo privado –diferente por particular. La esfera pública es la esfera del interés general, de la racionalidad, mientras que la esfera privada lo es del interés particular, la emoción y el cuidado, atribuidos uno y otro a varones y mujeres, respectivamente.

Pero la ceguera respecto a lo privado y lo particular impide considerar de manera suficiente el hecho de que muchas desigualdades en la participación en el espacio público hunden sus raíces en circunstancias específicas que afectan a las vidas de las personas en el ámbito privado. Concretamente, la igualdad formal de las mujeres en la esfera pública, en sus manifestaciones políticas, sociales y económicas queda disminuida por la carga de sus responsabilidades en la vida privada.

Por todo ello, ese espacio público teóricamente ciego a las diferencias, oculta la realidad de la subordinación de las mujeres a los varones, una sociedad estructurada a partir de relaciones jerárquicas que tienen su raíz en la esfera doméstica privada. La crítica feminista a la sociedad liberal no niega que el ámbito doméstico sea privado sino que subraya el hecho de que ambas esferas están interrelacionadas, “que son las dos caras de la misma moneda, el patriarcalismo liberal” (Pateman, 1996: 35). Y es que “los criterios aparentemente universales que rigen la sociedad civil son, en realidad, los criterios que se asocian con la noción liberal del individuo varón, que se presenta como la noción del individuo” (Pateman 1996, 35); individuo autónomo, sin relaciones ni cargas familiares, un individuo que puede salir al espacio público porque cuenta con una mujer que lleva a cabo las tareas relacionadas con el cuidado (Beck y Beck-Gersheim, 2001: 22). La trascendencia de los varones respecto a la corporalidad y el

cuidado y el consiguiente acceso a la ciudadanía es posible precisamente por la asociación de las mujeres al ámbito privado. Público y privado se necesitan, así, mutuamente para el desarrollo del orden político liberal.

También desde el feminismo, en este caso desde la economía feminista, Cristina Carrasco (2006b) considera que “es con la industrialización que una parte de la producción se separa del lugar de vida y se comienza a producir para los mercados. Pero parte importante de las actividades necesarias para la vida continúan realizándose en el hogar, aunque a partir de este momento perderán su categoría de trabajo. Desde entonces, la economía (y la sociedad) no consideran el otro trabajo o los otros trabajos”. Así lo señala también Raquel Royo (2011: 15): “durante la industrialización no sólo se configura la dicotomía entre el ámbito público y el doméstico, sino que se gesta el concepto de trabajo y se equipara a empleo (Carrasco y Mayordomo, 2000: 102) —es decir, a la actividad pública, definida, considerada socialmente útil, que obtiene una remuneración medible y optimizable (Gorz, 1997: 26, 36)”. El trabajo se vende a cambio de dinero, así se comienza a considerar como trabajo productivo el trabajo que se realiza para los mercados, mientras que antes todo era trabajo: hombres y mujeres desempeñaban idénticas tareas.

El trabajo que queda fuera del productivo, o sea el trabajo reproductivo y no remunerado, se demuestra “necesario para el sostenimiento y cuidado de la vida humana” (Carrasco, 2006b) pero se ha hecho invisible por el sistema patriarcal: “Todas las actividades relacionadas con el sostenimiento de la vida humana que tradicionalmente han realizado las mujeres y que en gran medida se caracterizan porque su resultado desaparece en el desarrollo de la actividad, no han sido valoradas. En cambio, aquellas que se realizan en el mundo público, que sus resultados

trascienden el ámbito doméstico y que tradicionalmente han sido realizadas por los varones, gozan de valor social” (Carrasco, 2006b).

Al asignar a los hombres el trabajo productivo, y a las mujeres el trabajo reproductivo y no remunerado, y valorar de distinta forma ambas aportaciones, se llega a la división sexual del trabajo. Esta trajo consigo la segregación de las dos esferas: la esfera de lo público, ligada a la producción, y la esfera de lo privado, asimilada fundamentalmente a la reproducción. Así se expresa Nuño (2010: 58): “la revolución industrial tuvo un efecto no sólo en la organización económica y productiva sino en el propio estatus de la familia, que dejó de ser la unidad básica de producción económica para convertirse “en la frontera entre lo público y lo privado” (Aguado y Ramos, 1994:321)”.

En este sentido, la segregación urbana que trajo consigo la industrialización (se separó el hogar del lugar donde se trabajaba, la fábrica), llevó a la segregación de funciones o división sexual del trabajo, según la cual se separaban las tareas de producción y de reproducción. Podríamos decir que la división sexual del trabajo está causada por la especialización de los roles de género.

Con segregación urbana hablamos de espacios físicos que se asimilan a los espacios políticos o esferas de poder, al situar el trabajo productivo del hombre en la esfera pública mientras que el ámbito reproductivo al que queda relegada la mujer con una aportación complementaria se sitúa en el espacio privado. Esto lleva, como veremos más adelante, la consideración de una ciudadanía diferenciada, que surge como una crítica o propuesta alternativa a este modelo de separación de espacios.

Hay varias teorías para explicar la división sexual del trabajo, y para Carrasco “la investigación más reciente ha mostrado suficientemente la inoperancia de estos intentos por establecer modelos universales” (2001, 104). En este sentido, existen

algunas teorías que ponen el acento en las relaciones patriarcales, otras que exponen la cuestión en términos del capital o del mercado, o aquellas en las que la especialización en el trabajo asalariado o doméstico se explica como una estrategia de las familias (Borderías y Carrasco, 1994: 15-109; Hartman, 1994: 253-294). En este caso se pueden llegar a adoptar diversas formas como el salario familiar o la complementariedad de ingresos, según la cual los hombres trabajaban en el campo y las mujeres en la fábrica (Borderías, 2001: 105-106).

Para Cristina Borderías, la idea de salario familiar tuvo gran importancia porque se comenzó a considerar el salario como remuneración de “un nuevo sistema de organización de la reproducción de la fuerza de trabajo”, en vez de retribución por el trabajo realizado. La concepción del salario del varón adulto como salario familiar fue la que llevó a considerar el salario de las mujeres como complementario y “con ello la discriminación salarial y la dependencia de las mujeres del cabeza de familia” (Borderías, 2001: 106).

De acuerdo con Borderías (2001) en su análisis de “Monografía estadística de la clase obrera barcelonesa en 1956” de Cerdá, en Barcelona en el siglo XIX el patrón de hombre liberado de las tareas de reproducción, mientras la mujer compagina tareas domésticas y productivas, es minoritario porque la escasez de los salarios de los hombres requería de rentas complementarias “de modo que, durante largos períodos de su vida muchas mujeres, siendo responsables del trabajo doméstico, se veían obligadas además a trabajar por un salario....La escasez de los salarios no permitía más que a un reducido número de trabajadoras y trabajadores pagar el trabajo doméstico a precio de mercado. Por ello, la mayoría de las obreras casadas, a no ser que pudieran recurrir al intercambio de rentas y servicios, debían acumular un doble trabajo”. Cerdá llegó a valorar la aportación de la mujer al trabajo doméstico y el ahorro que suponía

para las familias con su sentencia “en el supuesto de que este trabajo lo hace la esposa”, mostrando como esa contribución fue clave “tanto en la subsistencia de las familias como en el proceso industrializado que se benefició doblemente: del trabajo que las mujeres desempeñaban en el mercado a precio menor, y “del trabajo doméstico que en la familia resultaba por debajo de su precio en el mercado, posibilitando la contención salarial” (Borderías, 2001: 127-128).

Otros autores también cuestionan la idea del marxismo y el funcionalismo de que la industrialización conllevó la separación entre la esfera de la producción y la de la reproducción, basándose en ejemplos como la contratación en bloque de familias para trabajar en las primeras industrias (Richards, 1974, Gittins 1985, Rose 1986) o el diseño de estrategias de empleo de las familias (Finch 1983, Burnett 1984), todos ellos citados por Borderías y Carrasco (1994: 56).

1.1.4. ¿Segrega el género y/o la clase social?

En este apartado analizo la división sexual del trabajo como elemento que vincula dos inequidades: el género y la clase social, lo que nos lleva a preguntarnos si es la clase social (definida generalmente por la ocupación laboral), o el género el motivo que segrega y separa a la mujer en el espacio doméstico, o si ambos tienen una relación “recíproca e interdependiente” y se refuerzan entre si: “el género y la clase constituyen dimensiones complementarias del proceso de estratificación social general, y deben ser analizadas sopesando la medida en que el cruce de ambas profundiza o disminuye la magnitud de la desigualdad” (Ariza y Oliveira, 1999: 73).

De acuerdo con Marina Ariza y Orlandina de Oliveira (1999) y Mercedes Alcañiz (2015), considero que la división sexual del trabajo es el mecanismo explicativo de las dos inequidades: el género y la clase social. Muchas de las más importantes desigualdades vienen dadas por la estructura social o por el género, pero al cruzar las dos, lo que se produce a veces en las tareas de cuidado, la desigualdad es mayor: “el género y la clase social se refuerzan: una mayor dedicación al trabajo doméstico y de cuidado tiene un efecto discriminatorio en el mercado laboral, y una participación en empleos poco cualificados reproduce la estructura de clases” (Alcañiz, 2015: 37). Cabe además preguntarse si el criterio separador entre el espacio público y el espacio privado, que segrega a la mujer en el hogar, es el género y/o la clase.

En el proceso de construcción de la estratificación genérica se produce un mecanismo de segregación, que “determina la organización de los espacios sociales – ya sea en sentido vertical u horizontal– a partir de los atributos opuestos de lo “masculino” y lo “femenino”, otorgando a cada uno de ellos una valoración dispar, usualmente en menoscabo de los lugares designados a las mujeres”.... Considerando la segregación como “replegar a un determinado espacio para asegurar una distancia que es física a la vez que social, a fin de preservar una determinada jerarquía social” (Ariza y Oliveira, 1999: 76).

La división sexual del trabajo está causada por la especialización de los roles de género: la segregación urbana que trajo consigo la industrialización y la separación del hogar del lugar donde se trabajaba, llevó a la segregación de funciones o división sexual del trabajo, y la consiguiente separación de las tareas de producción y de reproducción. También hay que añadir que no es tema de sexos sino de roles, y los roles desempeñados dependen a veces de las clases sociales. La pregunta entonces es

cómo afecta a las asimetrías de género la pertenencia a una determinada clase social, o qué efecto tiene la clase social sobre el género.

Como planteo en capítulos posteriores, en los tiempos de la Revolución Industrial y nacimiento de la burguesía son las clases sociales el motivo segregador, hasta tal punto de que las mujeres cuidaban los hijos de otras de clases superiores, o trabajaban como empleadas domésticas, obreras, campesinas, o en las minas, a la vez que atendían las tareas de cuidado de sus propias familias o de sí mismas.

Si las mujeres pasaron de ser artesanas, agricultoras o comerciantes a ser obreras o proletarias fue solo en aquellos hogares donde se necesitaban medios económicos. Las mujeres burguesas no salieron a trabajar, sino que seguían en el hogar viviendo a expensas del marido: “las (mujeres) procedentes de los niveles sociales más desfavorecidos, como consecuencia de la propia posición social, fueron incorporadas masivamente al trabajo industrial: fábricas textiles, minas, talleres fueron sus destinos al comienzo de la Revolución Industrial, mientras que en la burguesía se dio el fenómeno contrario. Las mujeres burguesas quedaron enclaustradas en un hogar, que era, cada vez más, símbolo del estatus y del éxito laboral del varón” (Gómez Bueno, 2001: 125). Ello nos puede indicar que la clase social (o más concretamente, las posibilidades económicas derivadas de la clase social) se constituye en una categoría que marca más que el género.

Sin embargo, Royo señala que “aunque numerosas mujeres de clase baja continuaron trabajando para garantizar su supervivencia y la de sus familias —siendo fundamental su contribución económica—, su papel principal socialmente definido se circunscribía a las funciones propias de su sexo. En este sentido, conviene destacar que, a pesar de que la doctrina de las esferas separadas caló en la clase baja, lo hizo más como un ideal o una aspiración que como una realidad (Coontz, 2005: 168-169),

ya que estas mujeres traspasaban la frontera entre la esfera pública y privada” (Royo, 2011: 15).

La afirmación de que los roles desempeñados dependen a veces de las clases sociales se basa en la mera observación de la realidad: quien tiene medios, no necesita conciliar si lo puede subcontratar. En ese caso, no necesariamente la mujer desempeñará el papel de cuidadora, pudiendo contratar a alguien. Pero teniendo ese tema ya cubierto, puede darse el caso de que tampoco use ese tiempo “liberado” para trabajar, sino que lo destine para ella misma. Esto se ve claramente en el caso de la mujer, pero puede apreciarse en paralelo en el caso de un hombre. También sucede a la contra: si una mujer y su pareja no tienen medios económicos, ella misma y su compañero se verán obligados a adoptar ambos roles de proveedores y cuidadores. De ahí la importancia de observar si “la incorporación al mercado laboral afecta por igual a todas las mujeres o el desempeño de los dos roles presenta diferencias según la posición de las mujeres en la estructura laboral y social” (Alcañiz, 2013: 36).

Así se señala también que “en los sectores socioeconómicos medios y altos, las mujeres pueden disponer de mecanismos que les permitan aminorar en algún sentido las asimetrías de género. Están en posibilidad de contratar los servicios de otras personas para las diversas tareas de la organización doméstica. Han accedido a las oportunidades que brinda la educación formal, y desempeñan con mayor frecuencia un trabajo extra-doméstico remunerado, y están exentas de privaciones en la satisfacción de sus necesidades básicas”. La interacción clase/género se produce de esta forma en la clase social hacia arriba, “es posible a su vez que el prestigio que proporciona la pertenencia de clase, las provea de una fuente de reconocimiento que contrarreste en alguna medida la desvalorización de que son objeto por construcción de género, tanto ante sí mismas, como frente a otros hombres y mujeres”, mientras

que la interacción hacia abajo en la pirámide social lleva a que se “polarizan las diferencias entre hombres y mujeres, en detrimento de ellas”, considerándose entonces la llamada *feminización de la pobreza* (Ariza y Oliveira, 1999: 78-80).

También es cierto y debe ser anotado que tener o no tener medios no indica clase social necesariamente, porque nos estamos refiriendo a disponibilidad económica que viene hoy en día marcada más por tener trabajo o no, que por pertenecer a una clase social. Así señala Alcañiz en un estudio llevado a cabo para conocer las estrategias de conciliación de la vida laboral y familiar en mujeres de distintas clases sociales y su efecto en la conciliación, que es el criterio elegido “por la importancia central que el empleo tiene en la estratificación de las sociedades actuales” (2015: 38). Alcañiz destaca que la ocupación en el mercado laboral configuraba la estructura de clase desde la revolución industrial, estableciéndose la de la mujer en función de la del marido. Con la incorporación de la mujer al trabajo fuera de casa, se produce un cambio y quien da la clase es la posición del padre, junto a los estudios llevados a cabo, considerando también importante la identidad de género (“la autoclasificación como hombre o mujer sobre la base de lo que culturalmente se entiende por hombre o mujer”) y la propia segregación del mercado laboral, que lleva a cabo regulaciones que no son neutras (2015: 31).

Es posible afrontar el hecho de la relación o no entre clase y género de tres formas: considerando que el género puede producir una desigualdad que depende de la clase (luego está subordinado a ella), o que la clase depende y es parte del género, o interpretando que el género y la clase tienen una influencia mutua y no pueden estudiarse de forma aislada. La pregunta en este caso es si la desigualdad está originada de forma previa por la clase social o por el género, a lo que hay que señalar que para las feministas socialistas la desigualdad se origina en el capitalismo mientras

que para las feministas radicales, es el patriarcado, según aporta Alcañiz (2015: 36) sintetizando a Elena Beltrán y Virginia Maquieira (2002), así como a Celia Amorós y Ana de Miguel (2005).

El tema ha cobrado relevancia en los últimos años a raíz del estudio de los modelos ideales de familia como el de Katherine Hakim (2005), en que se pregunta sobre las preferencias en empleo, modelos de familia y roles sexuales. Para Hakim (2005), con tres preguntas es posible identificar grupos de preferencia de estilo de vida de las mujeres. La aceptación del patriarcado (rol del hombre como sustentador principal y aceptación del patriarcado en la vida pública), el modelo de familia ideal (igualitario, compromiso y segregación de roles) y el compromiso con el trabajo (al cruzar compromiso con el trabajo con identidad de sustentador primario llegamos a centralidad del trabajo): "la pregunta sobre el modelo de familia ideal identifica a las mujeres centradas en el hogar o la familia. Las preguntas sobre las orientaciones laborales identifican a los hombres centrados en el trabajo y a las mujeres centradas en el trabajo" (2005: 110-111). En conclusión, las preguntas nos permiten clasificar a las mujeres en centradas en el hogar, centradas en el trabajo y adaptativas. La clasificación, sin embargo, es incompleta para los hombres. Además, muestra que las preferencias sobre estilos de vida sustituyen a las diferencias de sexo como factor divisorio principal. Este es un factor importante porque Hakim señala la "preferencia" como el motivo por el que las mujeres eligen incorporarse o permanecer en el mercado laboral o quedarse en el ámbito doméstico y de cuidado: "las mujeres no eligen la ocupación sino el puesto de trabajo" (2005).

El debate sobre el género y/o la clase vuelve entonces a plantearse porque, tal y como señala Alcañiz en 2015 citando a Crompton y Harris (2005), "las razones de la elección de las mujeres (respecto al mercado laboral) surgen del contexto estructural y

no exclusivamente de la preferencia”, ya que las mujeres eligen pero también están constreñidas por su posición en la estructura social y por sus circunstancias personales (2015: 36-37).

En este sentido, Rosemary Crompton destaca que las desigualdades de género impactan en la estructura de clases, dado que es una relación mutua. Así en 2010 escribe, junto con Clare Lyonette, que “la habilidad para conciliar tiene un significado social de clase, así como una dimensión de género” (174-192).

Para la teoría de la interseccionalidad, género y clase interactúan junto con otros aspectos como raza, edad, religión y preferencia sexual (Bustelo y Lombardo, 2005) y produciendo “discriminaciones múltiples” (Expósito, 2012).

En mi opinión, y siguiendo a Crompton (2010) y Alcañiz (2015), el género y la clase se refuerzan mutuamente a la hora de conciliar, y a la hora de segregar o separar a las mujeres al espacio privado. Podríamos concretar que más que el género, son el rol desempeñado, junto con la clase, los factores que pueden impedir el acceso tanto a hombres como mujeres a los equipamientos de salud, enseñanza, ocio, o a infraestructuras de movilidad.

1.1.5. Derecho a la ciudad desde una perspectiva de género

El urbanismo y la organización urbana deben incluir de manera transversal la perspectiva de género con el fin de hacer efectivo el derecho a la ciudad. La implicación entre urbanismo y género se manifiesta en que la estructura urbana es, en parte, consecuencia de cómo se concretan los roles de género. En este sentido,

Marisol Saborido apunta que la “organización de las ciudades, desde su origen, responde a una forma de organización de la sociedad, de la producción y el consumo, regida por la división del trabajo, la formación de clases y los roles diferenciados de género” (1999: 8).

Numerosos sociólogos como Gideon Sjoberg en su definición de la ciudad y lo urbano señalan que la aparición de actividades urbanas funcionalmente diferenciadas de las rurales está ligada a un proceso de estructuración social y división del trabajo, producto a su vez, de una especialización creciente: “Una ciudad es una comunidad de considerable magnitud y de elevada densidad de población que alberga en su seno una gran variedad de trabajadores especializados, no agrícolas amén de una elite cultural, intelectual” (Sjoberg, 1988: 13).

Estos conceptos revelan que en la ciudad hay diversidad y heterogeneidad, algo que posteriormente destaca Leal: “El espacio social contiene las relaciones sociales de reproducción: las relaciones entre los géneros, entre las edades, con la organización específica de la familia” (1997: 30).

Para ir al origen, es necesario partir de una definición de ciudad que nos muestre estos aspectos de mezcla e inclusión. Con este fin se puede recurrir a un clásico del urbanismo moderno, Louis Wirth, quien plantea en “Urbanism as a Way of Life” que una ciudad puede definirse como un asentamiento relativamente grande, denso y permanente de individuos socialmente heterogéneos (Wirth, 1938: 4). “Una definición sociológica significativa de la ciudad busca seleccionar aquellos elementos del urbanismo que marcan como un modo de vida distintivo del grupo humano”.

Más actualmente lo han dicho Borja y Zaida Muxí (2001: 21):

“El espacio público tiende fundamentalmente a la mezcla social, hace de su uso un derecho ciudadano de primer orden, así el espacio público debe garantizar en términos

de igualdad la apropiación por parte de diferentes colectivos sociales y culturales, de género y de edad”.

Mayor mezcla es sinónimo de mayor riqueza. Además, siguiendo a Sennett (2011: 1), es necesario que las ciudades sean complejas y mixtas para que la competencia de sus habitantes sea mayor, lo que redundaría en una mejor calidad de vida.

Otros autores como Castells o Borja han incorporado el papel de las mujeres y la cuestión del género en el análisis de los movimientos y cambios urbanos. Castells (1978) destaca la importancia del trabajo no remunerado de las mujeres como elemento fundamental para que funcione la vida urbana, hasta el punto de que la estructura social y económica de la ciudad no sería como es sin las tareas que las mujeres llevan a cabo (cuidado de mayores, de infancia, tareas de alimentación, vestido...). Posteriormente, como matiza Alejandra Massolo (1992: 12), destaca el hecho de que las formas espaciales son llevadas a cabo por la dominación del género y la vida familiar y que las mujeres tienen un papel decisivo en los movimientos urbanos. En “La ciudad y sus bases. Un cruce cultural de los movimientos sociales urbanos”, Castells (1988) destaca que la dinámica en los movimientos urbanos de las relaciones sexo/género es la que visibiliza a las mujeres en aspectos que no son solo el de los estudios feministas.

Para Lefebvre (1969: 138), el derecho a la ciudad es un derecho a la vida urbana. De acuerdo con Buckingham (2010: 59) y Fenster (2010: 68), el derecho a la ciudad, que corresponde a las personas que habitan, acceden y usan la ciudad, está compuesto, entre otros aspectos, por el derecho a la participación y el derecho a apropiarse del espacio urbano. La exclusión de ambos pueden tener consecuencias tanto en el nivel privado, el hogar, como en el uso del espacio público y puede,

asimismo, llevar a situaciones de miedo e inseguridad que dificulten el acceso en igualdad de condiciones (Buckingham, 2010: 61; Fenster, 2010: 74). La efectividad del derecho a la ciudad exige atender a las necesidades concretas de las mujeres y sus problemas (Buckingham, 2010: 62; Fenster, 2010: 71).

Borja (2013: 257) opina que a finales del siglo XX ha emergido una nueva visión sobre el déficit de ciudadanía y es precisamente el análisis crítico urbano desde una perspectiva de género. Considera que la organización de la ciudad ha sido pensada fundamentalmente para hombres adultos y empleados, y no tiene en cuenta aspectos tales como el cuidado de personas dependientes, la gestión del tiempo cotidiano y su relación con los horarios de los servicios (sociales, colectivos, comerciales) o la adecuación de la vivienda al tamaño y diversidad de la familia que la ocupa. Tampoco considera otras demandas que él denomina “multidimensionales”, que son de tipo más general o compartidas con otros colectivos sociales (infancia, tercera edad, discapacidad funcional, etc.) como el acceso a los transportes, la adecuación de los espacios y equipamientos públicos o la seguridad ciudadana. Argumenta que es el feminismo en sus diversas dimensiones quien ha integrado en sus reivindicaciones los derechos de la mujer en la ciudad y ha tenido en cuenta las cuestiones prácticas derivadas del doble rol de la mujer (quienes suelen combinar un trabajo externo con la gestión de la casa y de la familia), considerando el trabajo del hogar como un trabajo no remunerado que debiera estar socializado.

Un punto de apoyo para la exposición del derecho a la ciudad desde una perspectiva de género es la crítica feminista a la supuesta neutralidad del espacio público. La reinterpretación de la ciudadanía y la ciudad desde el punto de vista del género exige una deconstrucción de la dicotomía de espacios para hacer ciudades más inclusivas. Para ello resulta esencial atender a las necesidades específicas de las

mujeres con el fin de diseñar un espacio público, una ciudad, realmente inclusiva. En este sentido, la planificación estratégica urbana puede convertirse en un instrumento de indudable valor para llegar a la inclusión, equidad y cohesión social en la ciudad.

1.1.6. La no neutralidad del espacio físico

Para hacer real ese derecho a la ciudad es preciso revisar la separación entre lo público y lo privado en la que se basa el orden político liberal de la que hablábamos anteriormente, y la atribución de uno y otro espacio a varones y mujeres, respectivamente, desde la perspectiva que lo hace la crítica feminista (Pateman, 1989; Young, 1996 y 2002; Kymlicka, 1996).

En una línea similar se encuentra el multiculturalismo, o las visiones que exploran las diversas formas en que las sociedades pueden acomodar la diversidad cultural. En estas corrientes están representados la reivindicación del derecho a la diferencia y las políticas del reconocimiento de Taylor (2009) o la ciudadanía multicultural de Kymlicka (1996), en pro de una ciudadanía diferenciada (Elósegui, 1997; Innerarity, 2001).

Para autoras como Ana Falú y Liliana Rainero, la forma de la ciudad nunca es casual porque siempre responde a intereses, por ello la ciudad no es nunca neutra ya que su génesis manifiesta voluntades. Ambas autoras explican en “Hábitat Urbano” que el uso de la ciudad por parte de hombres y mujeres no es igual como tampoco lo son la percepción y el uso de los distintos espacios a lo largo de nuestra vida. De esta forma, exponen en Falú y Rainero (1995: 3):

“En esta línea se incorpora al análisis del hábitat urbano la perspectiva de género. Categoría que busca indagar el significado social del ser hombre y mujer, las construcciones culturales de hombres y mujeres, en tanto normas, valores sociales asignados, representaciones, prácticas que los definen. Es decir, los roles que conllevan concepciones de lo masculino y femenino a partir de considerar la diferencia sexual una distinción pertinente dentro de las relaciones sociales y que se traducen en relaciones asimétricas y de subordinación”.

En la misma dirección, Falú escribe en “Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos” (2009: 23) sobre el uso del espacio:

“El espacio público sigue siendo masculino. Las mujeres han tenido históricamente vedado el espacio público y la “irrupción” en él ha sido producto de sus luchas. Lo que persiguen es un espacio para el ejercicio de una ciudadanía activa, de participación, de construcción de sujetos portadores de derechos, no sólo objeto de ellos”.

Ambas expertas consideran que esta configuración de las ciudades tiene más repercusión sobre nuestra vida cotidiana y sobre nuestra salud de lo que a primera vista puede parecer. No es lo mismo vivir en la periferia que en el centro de la ciudad; ni vivir en un barrio con transporte público que sin él, o caminar por una calle con aceras anchas y arboladas que por otra de aceras estrechas con gran tráfico rodado y ruido. Tampoco es lo mismo cruzar por un subterráneo que por un paso de peatones, o tener un parque cercano a la vivienda para el esparcimiento personal y de nuestros familiares que desenvolverse en un espacio asfaltado que no cumple las condiciones mínimas necesarias para inspirar tranquilidad; ni que los equipamientos primarios escolares, sanitarios, deportivos, etc., se localicen en el entorno cercano del barrio donde vivimos que fuera del mismo. Ni siquiera es lo mismo tener escuelas infantiles que permiten un mejor acceso de la mujer al mundo laboral que no tenerlas, o tener un lugar para jugar y estar con los amigos que no tenerlo.

Por todo ello, se puede deducir que el espacio no es igualitario ni neutro. Para Isabela Velázquez (2006b), esa no neutralidad atañe al poder o la jerarquía:

“Bajo el camuflaje de la neutralidad, el espacio urbano esconde unas reglas que corresponden exactamente a la estructura de poderes y relaciones que rigen nuestra sociedad”.

La crítica feminista a la sociedad liberal también ha denunciado la falsa neutralidad del espacio público y de la ciudadanía. La igualdad que pretende lograr la sociedad liberal mediante la neutralidad de sus instituciones puede significar dos cosas: tratar de modo igual o tratar como iguales.

El problema es que “cuando varones y mujeres son tratados de modo igual, el varón resulta ser la norma frente a la cual la mujer es peculiar, incompleta y diferente” (Phillips, 1993: 45). De esta forma, “los criterios aparentemente universales que rigen la sociedad civil son, en realidad, los criterios que se asocian con la noción liberal del individuo varón, que se presenta como la noción del individuo” (Pateman, 1996: 35). El ideal de ciudadano se configura a partir de la consideración de “la persona individual y totalmente móvil, sin tomar en consideración los vínculos y las condiciones sociales de su existencia y su identidad” (Beck y Beck- Gernsheim, 2001: 22), un individuo que puede salir al espacio público porque cuenta con una mujer que lleva a cabo las tareas relacionadas con el cuidado. Las experiencias y las necesidades asociadas a esas responsabilidades del ámbito privado son vistas como lo diferente, lo particular aquello cuya consideración impediría una sociedad de iguales.

De ahí el mito de la supuesta neutralidad de ese espacio público y de las instituciones y normas que lo configuran, denunciado por la política de la diferencia. En palabras de Iris M. Young, “fundado por hombres, el Estado moderno y el dominio público de la ciudadanía presentó como valores y normas universales aquellas que

habían derivado de la experiencia específicamente masculina” (Young, 1996: 102). La perspectiva imparcial es, de hecho, un mito que esconde el sesgo de género de las instituciones y los patrones de reconocimiento, que responden a la identidad y las necesidades del varón. De modo semejante a lo que sucede con otras diferencias identitarias, la pretendida neutralidad oculta “la sujeción de las mujeres a los hombres dentro de un orden aparentemente universal, igualitario e individualista” (Pateman, 1996: 32). Por eso, cualquier intento de “entrar” en el espacio público choca con las barreras simbólicas de un ámbito pensado por y para los varones, de un ámbito que no les pertenece como algo propio sino en el que entran como intrusas. Significa que hombres y mujeres se incorporan a la ciudadanía y entran en la ciudad de formas diferentes: los varones lo hacen en calidad de soldados y trabajadores, las mujeres, como madres y cuidadoras.

La división de esferas y la falsa neutralidad de la ciudadanía encuentran su reflejo en la planificación de las ciudades. A pesar de los cambios en las relaciones familiares, el diseño de las ciudades sigue siendo, en gran medida, heredero de una división sexual del trabajo que considera que actividad doméstica y actividad productiva son independientes y deben estar situadas, por tanto, en espacios y horarios distintos. Así, la ciudad ubica en lugares diferentes la realización de las dos funciones principales: residir y trabajar, de forma que resulta muy difícil o, al menos, exige mucho tiempo trasladarse de uno a otro para ocuparse de ambas actividades, es decir, conciliar.

Por eso, una reinterpretación de la ciudadanía y la ciudad desde el punto de vista de género exige una deconstrucción de la dicotomía de espacios, siguiendo la crítica feminista al pensamiento binario, que genera una lógica de subordinación, de jerarquía, de desigualdad, de segregación. No se trata solamente de entrar en la ciudad, de acabar con la tradicional atribución segregada de espacios, sino que es

preciso dar un paso más haciendo la ciudad más hospitalaria con la diferencia, concretamente, de género.

1.1.7. Conclusión. Necesidad de un diseño urbano sensible al género

Para ello es necesario diseñar una ciudad que atienda a las necesidades derivadas de las experiencias específicas de las mujeres, una ciudad que facilite el tránsito de varones y mujeres de uno a otro espacio, una ciudad compacta que permita trabajar y cuidar como actividades que no se ubican en compartimentos ni en individuos estancos; una ciudad conciliadora y corresponsable, que permita la coordinación de las tareas laborales y domésticas considerando las cadenas de actividad como la clave principal, para llegar poco a poco a una sostenibilidad urbanística (Sánchez de Madariaga, 2009: 591).

Pensar la ciudad desde la diferencia implica diseñar espacios públicos heterogéneos en los que se reconozcan las distintas categorías de diversidad como irreductibles, “que renuncien tanto a la ambición moderna de borrar del mapa las diferencias, como a la tendencia postmoderna que lleva a la fosilización de dichas diferencias mediante la separación y el distanciamiento de unos y otros. Hablamos de lugares públicos que reconozcan el valor original y enriquecedor de la diversidad, y animen a las personas diferentes a entablar un diálogo que valga la pena” (Bauman, 2006: 56). Afrontar el espacio urbano de forma inclusiva exige atender “en igualdad de condiciones todas las demandas, sin decisiones a priori, que excluyan la experiencia de

las personas como fuente fundamental de conocimiento en las decisiones urbanas” (Muxí *et al*, 2011: 107).

La experiencia de varones y mujeres del espacio es diferente, y hay que atender ambas en la planificación (Muxí *et al*, 2011: 122; 2014: 27). Es preciso, en definitiva, construir ciudades complejas y mixtas, que sean el reflejo de una sociedad que es diversa y que, aceptando y partiendo de esa diversidad, puedan diseñar sus espacios de manera inclusiva respondiendo a las circunstancias específicas tanto de varones como de mujeres.

Es cierto que ha cambiado el significado social de espacios y papeles atribuidos a varones y mujeres, sin embargo, el ejercicio del derecho a la ciudad por parte de las mujeres podría verse dificultado por un diseño urbano heredero de la vieja división sexual del trabajo que separa aquellos espacios relacionados con el cuidado, actividad que aún recae en mayor medida sobre las mujeres. Son ciudades dispersas, en las que la separación de espacios y funciones sociales hace difícil no solo la inclusión de las mujeres en condiciones de igualdad, sino también que tanto varones como mujeres transiten de uno a otro espacio, de una a otra función, -aunque sólo sea por el tiempo que supone cada desplazamiento- es decir, la conciliación. De ahí la necesidad de incorporar la perspectiva de género en las políticas de planificación urbana en todos los niveles de gobernanza.

Y es que el derecho a la ciudad no puede abordarse únicamente desde una política universalista, que trata de garantizar la entrada de la ciudad a todos los individuos, independientemente del género, la edad, el lugar de nacimiento o cualquier otro rasgo identitario. En el caso del género, la perspectiva universalista implicaría acabar con la tradicional atribución segregada de espacios. Pero hacer efectivo el derecho a la ciudad exige dar un paso más, haciendo la ciudad más

hospitalaria con la diferencia, concretamente de género. Es decir, se trata de diseñar una ciudad que atienda a las necesidades que se derivan de las experiencias específicas de las mujeres y que pueden estar impidiendo, de hecho, su entrada en ella en condiciones de igualdad, una ciudad que facilite el tránsito de varones y mujeres de uno a otro espacio, una ciudad compacta que permita trabajar y cuidar como actividades que no se ubican en compartimentos ni en individuos estancos; una ciudad conciliadora y corresponsable (Sancho, 2012: 408; Innerarity y Sancho, 2014).

Es preciso, por tanto, repensar la ciudad desde la heterogeneidad, la mezcla, con el fin de diseñar ciudades que integren, no que separen espacios y funciones. Pensar la ciudad de forma inclusiva con la diferencia exige atender “en igualdad de condiciones todas las demandas, sin decisiones a priori que excluyan la experiencia de las personas como fuente fundamental de conocimiento en las decisiones urbanas” (Muxí *et al*, 2011: 107).

En la base de todo ello está la consideración de que, de acuerdo con la arquitecta Zaida Muxí, hay que pensar el espacio urbano desde la diferencia, no desde la desigualdad (Muxí *et al*, 2011: 105):

“El objetivo del urbanismo debería ser poder vivir en barrios inclusivos que tengan en cuenta la diversidad real que caracteriza a los espacios urbanos, y así hacer posible que el derecho a la ciudad sea un derecho humano para todas las personas. Pensar el espacio urbano para todas y para todos es hacerlo desde la diferencia pero no desde la desigualdad: una diferencia entre mujeres y hombres, entre clases, entre orígenes, culturas, religiones, etc. posicionando en igualdad de condiciones todas las demandas, sin decisiones a priori, que excluyan la experiencia de las personas como fuente fundamental de conocimiento en las decisiones urbanas”.

Se trata, en definitiva, de construir ciudades complejas y mixtas, que sean el reflejo de una sociedad que es diversa y que, aceptando y partiendo de esa diversidad,

puedan diseñar sus espacios de manera inclusiva respondiendo a las circunstancias específicas tanto de varones como de mujeres.

Pienso, asimismo, que es necesaria una ciudad que favorezca el desarrollo de las necesidades de la población en el momento actual, tanto sean hombres como mujeres, donde haya distancias cortas, mezcla de usos, equipamientos accesibles a pie o en transporte público, que no sean económicamente gravosos y que también permitan los desplazamientos al trabajo. Sería una ciudad compacta y multifuncional, diseñada según un modelo bien planificado en el que abunden espacios públicos, transporte público y equipamientos y servicios públicos adecuados, de calidad y económicos.

Anne Phillips apunta que “la diferencia parece haber desplazado a la desigualdad como asunto central en la teoría social y política. Nos preguntamos cómo podemos lograr la igualdad reconociendo la diferencia, antes de preguntarse cómo podemos eliminar la desigualdad” (Phillips, 1997: 143). En este sentido es necesario destacar que lo público y lo privado deben dejar de ser esferas diferentes y que cada una corresponda a un género, teniendo una valoración social mayor o menor.

A esto hacíamos referencia al comentar que la conciliación es un asunto político: “hay que entender que lo privado es político y que lo político es impensable separado de la vida personal y doméstica” porque “lo personal y doméstico tiene una dimensión política” para Victoria Camps (1998: 105). “La invasión por parte de las mujeres, de la vida pública tiene que verse complementada por una invasión paralela, por parte de los hombres, de la vida privada. Sin cambio en la vida personal y doméstica no podrá haber cambios en la vida política (...) es que los problemas de la vida privada -de las mujeres- son también problemas políticos”. (Camps, 1998: 103-106).

1.2. Objeto de la investigación

Con la presente investigación se quiere analizar en qué medida los planes estratégicos de desarrollo urbano en España incluyen de manera transversal la perspectiva de género con el fin de diseñar un espacio público, una ciudad, realmente inclusiva. La planificación estratégica urbana puede convertirse en un instrumento de indudable valor para llegar a la inclusión, equidad y cohesión social en la ciudad.

Se trata de repensar la ciudad desde la heterogeneidad, la mezcla, con el fin de diseñar ciudades que integren, no que separen, la diferencia. Existe todo un abanico de diferencias de clase, de edad, culturales, que afectan también a las mujeres, estableciendo desigualdades entre ellas y que deben ser tenidas en cuenta en la elaboración de las políticas de planificación urbana, para atender, por ejemplo, a las necesidades específicas de la juventud o de la tercera edad, o a la situación particular de las mujeres en los barrios con una elevada concentración de población inmigrante (Innerarity, 2007; 2013), o para evitar la formación de guetos, con toda la problemática que ello implica (Innerarity, 2009). Sin embargo, la necesidad de delimitar el objeto de estudio, me lleva a centrar el análisis en las diferencias de género sin atender a otras categorías de diversidad.

La Estrategia Europa 2020 para la inclusión de la perspectiva de género establece el objetivo de un crecimiento de las ciudades inteligente, sostenible e integrador, y representa una oportunidad en la línea de actuación que propongo.

Se estudia hasta qué punto ha tenido lugar la recepción de las recomendaciones de género, fundamentalmente ONU-Habitat y la Carta Europea de las Mujeres en las ciudades, en los planes estratégicos de desarrollo urbano. Dicho análisis se realiza tras llevar a cabo un estudio teórico de aspectos como el origen y evolución de las ciudades, el espacio urbano y las relaciones de género, cambios sociales en entornos urbanos, usos del tiempo y la relación entre género, movilidad y transporte.

Pretendo analizar en qué medida, los planes locales se hacen eco de las directrices de los organismos internacionales analizados, apostando, así, por una política de la diferencia que, además de atender las necesidades específicas derivadas de las experiencias particulares de las mujeres, rompa con la tradicional separación de espacios y papeles, atribuidos respectivamente, a varones y mujeres desde los presupuestos del orden político liberal. Se trata de ver, en definitiva, hasta qué punto hay una apuesta por diseñar ciudades conciliadoras en las que exista un acceso igualitario de las mujeres al espacio público –la ciudad, la ciudadanía- al tiempo que facilitan el tránsito de varones y mujeres de un espacio a otro.

Las especiales características de los planes estratégicos territoriales, como su carácter público-privado, su condición multidisciplinar o el hecho de que sean planes indicativos y no de obligado cumplimiento, hacen que las metodologías y herramientas utilizadas en la evaluación de las políticas públicas no sean, en muchas ocasiones, fácilmente aplicables (Herrador y Martín Mesa, 2010: 120). A pesar de esta limitación, me propongo analizar en qué medida los planes estratégicos de desarrollo urbano de Barcelona, Bilbao, Burgos, Donostia-San Sebastián, Jaén, Logroño, Málaga, Santander, Vitoria y Zaragoza se hacen eco de las recomendaciones de las directrices de los organismos internacionales analizados (Innerarity y Sancho, 2014; Innerarity y Sancho, 2015).

Dada la imposibilidad de estudiar todos y cada uno de los planes elaborados hasta el momento en España, he seleccionado en primer término los de Bilbao, Barcelona, Zaragoza, Málaga y Jaén, ya que son algunas de las ciudades que han tenido en los últimos años una mayor transformación económica y social y han dispuesto de un plan estratégico, continuando vigentes dichos planes en la actualidad (Pascual y Tarragona, 2009: 26). En el caso de Jaén y Málaga, los planes estratégicos han sido especialmente activos, en el marco de las dos cátedras de planificación estratégica territorial que hay en España, precisamente en la Universidad de Jaén y la Universidad de Málaga.

En segundo término, he analizado también los planes estratégicos de Burgos, Donostia-San Sebastián, Logroño, Santander y Vitoria. La intención ha sido estudiar dichos planes estratégicos estatales para tener una visión general, optando además en el segundo análisis por los planes más cercanos al de mi ciudad de origen y que es a la vez objeto de desempeño de mi profesión, Bilbao.

Asimismo, me gustaría destacar también que las ciudades objeto de la investigación son las europeas. Considero que la problemática de falta de seguridad en muchos entornos, o sus diferentes orígenes, estructura o tipo de urbanización, hace de las ciudades americanas o de países en vías de desarrollo casos diferentes al del objeto de estudio.

1.3. Metodología

En cuanto a la metodología, llevo a cabo un análisis del contenido de los planes estratégicos y urbanísticos, utilizando como indicadores de la inclusión de la perspectiva de género las recomendaciones principales de los organismos internacionales. Este trabajo examina, en primer lugar, las principales recomendaciones para la planificación de las ciudades con perspectiva de género elaboradas a partir de la década de los noventa por Organismos Internacionales, fundamentalmente, el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, ONU-Habitat y, en el ámbito europeo, la Carta Europea de las Mujeres en las ciudades. De ellos se pueden extraer una serie de indicaciones de cara a la inclusión del género de forma transversal en las políticas de planificación urbana, que, en último término, serán los ayuntamientos quienes deban poner en práctica. Por eso, pretendo analizar en qué medida los planes locales se hacen eco de las directrices de los organismos internacionales estudiados, apostando, así, por el diseño de ciudades conciliadoras.

Para realizar dicho análisis, en primer lugar, busco términos como género, igualdad, mujer, conciliación, participación. En segundo lugar, analizo el contenido de la documentación para ver si incluye referencias a alguna actuación concreta -aunque sea únicamente de manera propositiva- en el ámbito de las recomendaciones propuestas.

Soy consciente de que realizar un diagnóstico de la inclusión de la perspectiva de género solamente desde el análisis de los planes podría dar una imagen parcial de la preocupación real de las entidades locales con las cuestiones de género. Por eso, en varios casos hago referencia a otro tipo de medidas -como la existencia de planes de igualdad en los ayuntamientos, cuando el plan estratégico es municipal-; aunque no sean el objeto directo de este análisis, muestran la existencia de un compromiso con el género a pesar de que no se recoja expresamente en los planes estratégicos.

SEGUNDA PARTE. EL ESPACIO URBANO Y EL GÉNERO

“Me gustaría que las ciudades del futuro no siguieran invadiendo la naturaleza, que sean capaces de integrarla en la forma urbana. Una ciudad en que todas las personas tengan el derecho a la ciudad, una ciudad sin coches, con distancias cortas y próximas para lo cotidiano”.

Zaida Muxí, arquitecta

CAPÍTULO 2. ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE LAS CIUDADES

En este capítulo realizo una visita por las ciudades y su evolución desde la Revolución Industrial, analizando más en profundidad algunas formas urbanas, como los ensanches, la ciudad jardín, la ciudad lineal, la ciudad racional y funcionalista, para mostrar la evolución hacia la ciudad moderna. Estudio la zonificación, su origen y su exposición en “La Carta de Atenas”, de Le Corbusier, que proporcionó el paso de la ciudad caracterizada por la mezcla e indiferenciación de usos urbanos a la ciudad racional y funcional. Finalmente, expongo la ciudad compacta y mixta, que es multifuncional y no tiene una zonificación excesivamente marcada y que es el tipo que considero más sostenible y conciliador.

2.1. Urbs, civitas y polis

La aproximación a la definición de la ciudad y lo urbano ha de ser necesariamente interdisciplinar. Para urbanistas como De Terán, la historia del urbanismo moderno es la historia de la búsqueda de su propia identidad “por parte de una nueva disciplina, que se independiza de la arquitectura precisamente en ese momento, ya que hasta entonces, hacer arquitectura había sido, en gran medida, hacer ciudad y la ciudad era fundamentalmente el resultado de hacer arquitectura” (1984, 63). Se va desarrollando una visión de la ciudad “como una entidad global, tanto física como social, de funcionamiento unitario y coherente, inserta en un territorio con el que mantiene estrechas relaciones de interdependencia”. El espacio geométrico o

“espacio arquitecturizado” va perdiendo interés por la “aparición de las nuevas aportaciones de las ciencias sociales para la comprensión del espacio urbano como espacio geográfico, espacio económico y espacio social”. Hacia finales del siglo XIX y principios del XX, se reformuló el urbanismo al ir perdiendo fundamento artístico a favor del fundamento científico: “A este proceso de reformulación del urbanismo, apartándose de sus orígenes formales para buscar un fundamento científico, contribuye de modo contundente la aproximación científica al conocimiento de las formas de organización de la sociedad, que pasarán a ser utilizadas por los urbanistas, tomándolas de las formulaciones más avanzadas de la sociología” (De Terán, 1984: 63).

Como puede concluirse de ello, para comprender la cuestión urbana es necesario aunar las ciencias sociales y la arquitectura. En la misma línea que De Terán, dos años más tarde Leal exponía: “El oficio del urbanista tiene una exigencia de sintetizar los problemas de una ciudad, tanto en procesos sociales como en la proyección de los mismos sobre el espacio, y esa exigencia podrá difícilmente realizarse en la actualidad sin las aportaciones que se establecen desde perspectivas complementarias de las ciencias sociales” (Leal, 1986: 34).

Junto a la aproximación multidisciplinar, es de gran interés la posibilidad de descomponer el fenómeno urbano en varias dimensiones para comprenderlo mejor: espacio geográfico, espacio socio-económico y espacio político administrativo. Algunos autores (Alomar, 1961; Capel, 2003) destacan que la palabra ciudad engloba los tres sentidos clásicos de *urbs*, *civitas* y *polis*.

La palabra *urbs* hace referencia al sentido físico, material, morfológico, como paisaje urbano opuesto al paisaje rural (*rus*). Sería lo más aproximado a la comprensión de la ciudad en cuanto espacio geográfico, al hacer referencia al espacio físico (el construido y el dado por la naturaleza).

El significado de *civitas* (comunidad humana, complejo orgánico de grupos sociales e instituciones) llama la atención sobre aspectos que pueden ser objeto de la investigación de sociólogos, antropólogos o psicólogos y, fundamentalmente, de juristas. Hace referencia a la ciudad en cuanto realidad social.

Por último, la *polis* (ciudad en sentido político) muestra la ciudad como campo de estudio para juristas, politólogos, o economistas (Capel, 2003: 19). En este sentido, se refiere a la organización de la ciudad y a la estructura de poder, dando lugar a la política y a la participación.

Todos los enfoques son complementarios y cada uno de ellos aporta un nuevo punto de vista. La forma espacial y arquitectónica de la ciudad es la denominada *urbs*, que designa propiamente a la ciudad romana por antonomasia, es decir, el espacio construido o conjunto de edificios, calles e infraestructuras. En el otro lado se encuentra la *polis* o ciudad griega que aporta la idea de ciudadanía frente a la visión física de la ciudad.

Aristóteles trata en su “Política”⁵ de aspectos como el tamaño que ha de tener la *polis* (1326a-1327b), tanto por número de ciudadanos como dimensiones físicas, de la disposición física de casas, murallas, plazas y templos (1330b 20-1331b-15). Incluso se refiere a la ciudad ideal de Hipódamo de Mileto, dividida en tres zonas: la sagrada, la pública y la privada (1267b 33-37). Junto a ello, el gran descubrimiento del filósofo es la condición del hombre como animal político, en cuanto que la condición de ciudadano le hace más humano y también más urbano. En este sentido, para Rus y Arenas-Dolz (2013: 112), “una mirada hacia la historia política muestra una realidad innegable: el hombre por naturaleza es un animal político que vive, convive, con otros

⁵ Según la traducción de Aristóteles al castellano llevada a cabo por Julián Marías y María Araujo (Centro de Estudios Constitucionales, Madrid, 1983).

en una ciudad con el fin de conseguir realizar el ideal de bien vivir, tener una vida excelente. Posteriormente reflexiona: “El término *politikon* aplicado al hombre significa que el hombre tiene las virtudes y las condiciones físicas y psíquicas necesarias para convivir con otros, pero tenerlas de forma pasiva no es suficiente para constituir una ciudad. Es preciso poner en juego las capacidades, las facultades, mediante el esfuerzo para desarrollarlas, y la educación” (Rus y Arenas-Dolz, 2013: 106).

Chueca recoge de “Política” (Libro III, capítulo I) qué significan ciudad y ciudadano para Aristóteles: “Una ciudad es un cierto número de ciudadanos, de modo que debemos considerar a quién hay que llamar ciudadanos y quién es el ciudadano...” “Llamamos, pues, ciudadano de una ciudad al que tiene la facultad de intervenir en las funciones deliberativa y judicial de la misma, y ciudad en general, al número total de esos ciudadanos que basta para la suficiencia de la vida”. Señala Chueca que es un concepto político de la ciudad que se otorga al concepto de ciudad-estado de Grecia (1968: 8-9).

Tanto en el concepto griego de *polis* como en el concepto romano de *civitas*, la ciudad es el lugar en el que se materializaba un estatus que garantizaba derechos civiles y políticos. La *civitas* primitiva romana estaba compuesta por recinto amurallado, templos, centros de gobierno lugar de protección y defensa contra ataques de sus enemigos, y disponía a su alrededor de campos de pastoreo y cultivos, aldeas abiertas y casas de labranza (García Garrido, 1991: 5). A todo ello hace referencia la ciudad y lo urbano: desde el conjunto de edificios arquitectónicos, a la realidad social constituida por los ciudadanos que viven en la ciudad, hasta la unidad político-administrativa, incluyendo municipios y áreas metropolitanas.

No siempre van unidos lo urbanístico, lo socio-cultural y lo político. Para autores como Queiroz (2007), “el fenómeno urbano está marcado por la disociación entre *urbs* (la forma espacial y arquitectónica de la ciudad) y *civitas* (las relaciones humanas y políticas que se generan en ellas)”. Aspectos tales como la concentración en asentamientos informales, la segregación territorial, la violencia o los *slums* son muestra de ello. Pero la *urbs* no puede ser gobernada sin *civitas*: “para que una metrópoli sea competitiva en el sistema urbano global, debe promover la cohesión social” (Queiroz, 2007).

En la misma línea, Borja y Muxí (2001: 109) exponen que “la cuestión es como las políticas de espacios públicos contribuyen a hacer ciudad en los territorios urbanizados, a crear condiciones de urbanidad y de *civitas*, a facilitar la participación ciudadana y la innovación de las políticas democráticas. Los espacios públicos pueden ser una respuesta eficaz a tres tipos de desafíos: urbanístico, socio-cultural y político”, mostrando así la disociación entre el componente físico (la ciudad, el asentamiento, la *urbs*) y el tipo de sociedad (el urbanismo, el modo de vida, la *civitas*). Dicha disociación creciente entre espacio físico y espacio social, entre *urbs* y *civitas* es señalada también por Sánchez de Madariaga (2008: 38) como causa de la desaparición del espacio público (“la expresión más visual de la ciudadanía” para Borja, 2013: 258), al no permitir la realización de actividades en él, puesto que la ciudad física ha de poder ser utilizada y vivida.

El orden urbano pre-moderno, que estaba fundamentado en esa definición de ciudad como *urbs*, como *civitas* y como polis, es el que descalificó el espacio público y le asignó unos usos específicos (Borja y Muxí, 2001: 48), basándose en el funcionalismo y la idea simplista de zonas monofuncionales. La ciudad fragmentada es otra muestra de la disociación del componente físico (*urbs*) y la urbanización o el componente social

(*civitas*): “La ciudad fragmentada tiene tendencia a ser una ciudad físicamente despilfarradora, socialmente segregada, económicamente poco productiva, culturalmente miserable y políticamente ingobernable”, afirman Borja y Muxí (2001: 31).

Basándonos en todos estos argumentos, me parece adecuado concluir que la ciudad compacta (ni fragmentada ni monofuncional), es aquella que permite una utilización del espacio público que no lleva a segregación por usos. Además, la argumentación urbanística de la ciudad compacta como ciudad más eficiente, y la argumentación epistemológica que muestra las diferentes maneras de vivir la ciudad van de la mano al considerar que el componente físico o geográfico y el componente social no pueden ser disociados. Junto a ello, en esta investigación quiero destacar que la ciudad compacta y mixta, multifuncional y sin una zonificación excesivamente marcada es la que más favorece la conciliación.

2.2. La ciudad tradicional y la mezcla de usos

Es una tesis común que el paso de ciudad tradicional a ciudad moderna tiene lugar con la Revolución industrial y es importante analizar su evolución espacial porque aparece la diferenciación de tramas y la separación de funciones, siendo esta característica la más relevante.

Para López de Lucio (1993), en la ciudad clásica previa a la industrialización conviven un sistema de producción aún primitivo, con limitada capacidad técnica, con diversidad de grupos y clases sociales. Es una ciudad en la que el planeamiento tiene

todavía una función mínima en aspectos como protección y defensa, higiene o sistemas regulatorios de la propiedad. Podría definirse por características como: “su tamaño limitado, la homogeneidad relativa de su trama, la superposición de actividades y de grupos sociales, la integración absoluta de los sistemas infraestructurales y de los equipamientos en la trama urbana, la escasa jerarquización de los elementos que componen cada sistema y, finalmente, por su continuidad espacial, visual y funcional” (López de Lucio, 1993: 19).

Sin embargo, cuando llega la ciudad de los comienzos de la industrialización (la ciudad de los ensanches y los planes de expansión), observamos la separación de actividades y funciones (lo que coincide con la supresión del espacio artesano superpuesto a la vivienda e instaura el espacio industrial que requiere cursos de agua y mayor disponibilidad de espacios) y la diferenciación de la trama (casco viejo, ensanches planeados, crecimiento periférico o suburbano espontáneo). Otras características son la tendencia al crecimiento indefinido (lo que implica la desaparición de sus barreras tradicionales y murallas) y la jerarquización del sistema viario (grandes avenidas y bulevares, ejes radiales, comienzo de la construcción de rondas y anillos) (López de Lucio, 1993: 19).

Para De Terán, no es únicamente una visión de separación de funciones. Va más allá, llegando a la segregación espacial de trabajadores, confinados en sectores, barrios, o partes de la ciudad diferenciados por su bajo nivel de calidad (De Terán, 1999: 54). “La revolución demográfica e industrial había transformado radicalmente la distribución de la población. El aflujo de ésta a las ciudades encontró difícil acomodo en las mismas y pronto empezó a manifestarse la escasez de viviendas. Se habitaron las peores edificaciones periféricas, en un grado de densidad de ocupación superior a lo imaginable, y proliferaron las nuevas construcciones, formando barrios nuevos

enteros, alrededor de los centros industriales” (De Terán, 1969: 35). Los problemas de higiene de muchedumbres hacinadas en mínimos espacios, agravados por el humo de las inmediatas industrias, “obligaban a demoler gran número de viviendas que eran nuevamente construidas en algún otro lugar, cada vez más lejos del centro de la ciudad. Así, en medio de este dinámico y caótico ciclo, la ciudad crecía por anillos amorfos, a un ritmo que jamás se había dado antes en la historia. No se pensaba en los problemas que este crecimiento anárquico iba a desencadenar en la contaminación de las aguas ni en las condiciones de vida a que iban a verse reducidos los trabajadores” (De Terán, 1969: 35).

Según Sánchez de Madariaga, “la Revolución Industrial pone fin a la primacía del arte urbano y supone la desaparición de los modos tradicionales de construcción de la ciudad en Europa. Hay un cambio de orden de prioridades ya que se pasa de la belleza a la utilidad” (2008: 24-25).

2.3. El ensanche en Barcelona, Madrid y Bilbao

Los ensanches surgen en España en 1860 como respuesta al incipiente desarrollo industrial, al incremento demográfico, y a la colmatación de la ciudad existente. Este año se aprobaron los de Madrid y Barcelona, según proyectos de los ingenieros Castro y Cerdá. Nacieron después de siglos de crecimiento contenido por limitaciones de tipo militar (murallas, cercas y fortificaciones de las ciudades), o por falta de recursos económicos y técnicos, entre otros motivos. Existía además la preferencia por la compactación de los cascos existentes, lo que variaba por razones ligadas a la higiene,

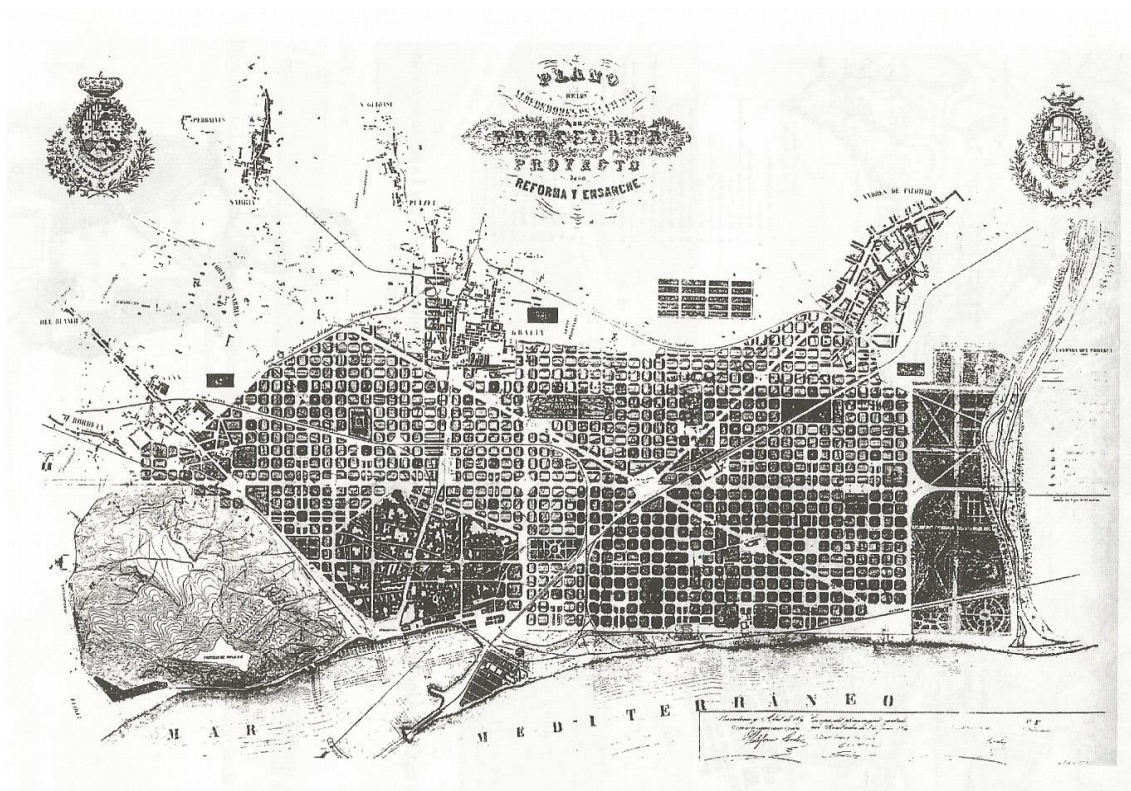
observando el hacinamiento y la elevada mortalidad que llevaba consigo el exceso de densificación. También porque la nueva y naciente burguesía quería tener su espacio urbano propio (López de Lucio, 1993: 114; De Terán, 1999: 56).

La ciudad de Barcelona se encontraba a mediados del siglo XIX en plena expansión industrial, creciendo con fuerza en población, como muchas otras urbes europeas. La ciudad medieval se vio sobrepasada y en 1854 se produjo el derribo de las murallas y el gobernador encargó al ingeniero Ildefonso Cerdá preparar un anteproyecto ensanche. Basado en un trazado reticular, jugaba con variaciones de modelos ingleses de baja densidad y edificación fragmentada (distribuida por el interior o el borde), añadiendo formas abiertas de manzanas de perímetro discontinuo, prefigurando su visión posterior. En 1867 Cerdá publicó "Teoría general de la urbanización", síntesis de los conocimientos técnicos del momento, obra en la que se muestra como ingeniero realista, no utopista ni revolucionario. El autor afirmó que su falta de formación en el "arte urbano" le permitía aportar una fresca y una mirada libres de las cargas estéticas de los arquitectos de la época, algo que este gremio no le perdona como destaca De Terán en su obra de 1999, 58).

Se estructuró en torno al casco viejo y la Barcelona antigua una nueva ciudad totalmente diferente, basada en un plano ortogonal (también llamado hipodámico o de damero, que es un plano regular, marcado por una evidente planificación urbana). Se formó una retícula de cuadrados uniforme o manzanas de 113 metros de distancia, con calles rectilíneas y largas (de 20 metros de anchura), algunas paralelas al mar y otras perpendiculares. Los vértices de las manzanas terminaban en chaflán, previendo acertadamente la necesidad de ganar visibilidad para la circulación rodada en el futuro. La monotonía se veía rota por algunas calles que cruzaban el "damero" en un sentido diagonal, como las avenidas Diagonal y Meridiano, lo que favorecía la rápida

comunicación entre el centro y la periferia, al tiempo que mitigaba la congestión del tráfico en las horas punta.

IMAGEN 2.1. PLANO DEL ENSANCHE DE BARCELONA DE ILDEFONSO CERDÁ



Fuente: De Terán, 1999: 80

El gobierno, a través del Ministerio de Fomento, aprobó en 1859 el proyecto definitivo para el Ensanche de Barcelona, con la oposición municipal, que presentó su propia alternativa: un boceto del arquitecto Rovira y Trías que disponía la expansión de la ciudad de forma radial y concéntrica. Para urbanistas como De Terán, ese era un modelo que polarizaba en un solo punto la accesibilidad, subordinando la movilidad y

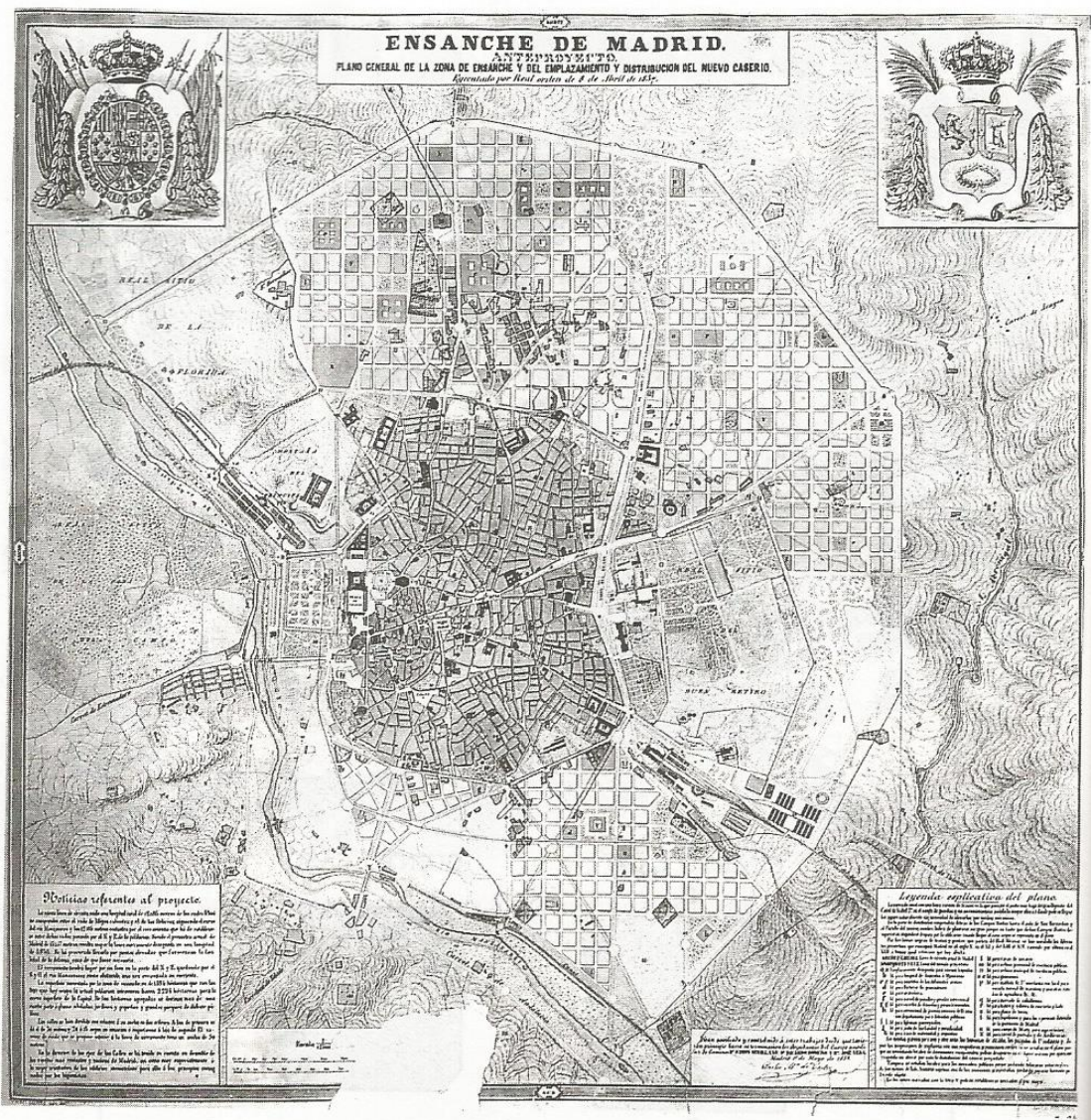
la distribución de actividades. Además, el espacio de anillos concéntricos conllevaba una distribución social de nivel descendente hacia la periferia, todo lo contrario que la retícula extendida de forma tangencial exterior e independiente a la ciudad existente, que proporcionaba una “organización isótropa del espacio, con un reparto homogéneo de la accesibilidad, de la movilidad y de las apetencias de localización”, lo que conllevaba “una idea de ciudad progresista e igualitaria que unificaba la ciudad con los pueblos industriales del enorme llano barcelonés” (De Terán, 1999: 59).

En la concepción del proyecto de Cerdá, las manzanas eran abiertas y de edificación discontinua. Debían “conservar la mitad de su superficie libre de edificación para acoger el esparcimiento de los habitantes de la parte edificada” (De Terán, 1999: 60). Sin embargo, autorizó la construcción cerrando manzanas, probablemente porque quiso rentabilizar el suelo.

El Ensanche de Madrid fue encargado por el gobierno en 1859 al ingeniero y arquitecto Carlos María de Castro. Yuxtapone al casco antiguo una superficie envolvente de noroeste a sureste sobre la base de una retícula ortogonal que definía manzanas rectangulares no iguales. Se absorbían elementos pre-existentes como el Parque del Retiro o La Castellana. No se respetó la primera concepción, cuyo trazado destinaba buena parte de las manzanas para jardines, y se redujo el ancho de las calles o se eliminaron plazas por los intereses especuladores.

Su acierto fue la configuración compacta que ideó para el espacio urbano: “La ciudad configurada inicialmente por Castro era esponjada, de escasa densidad, llena de jardines, asentada sobre un trazado viario en retícula ortogonal, que admitía desarrollos en manzana cerrada o en forma de edificación abierta y discontinua, como la prevista por Cerdá en su anteproyecto de 1955” (De Terán, 1999: 62).

IMAGEN 2.1. PLANO DEL ENSANCHE DE MADRID DE CARLOS M. CASTRO



Fuente: De Terán, 1999: 84

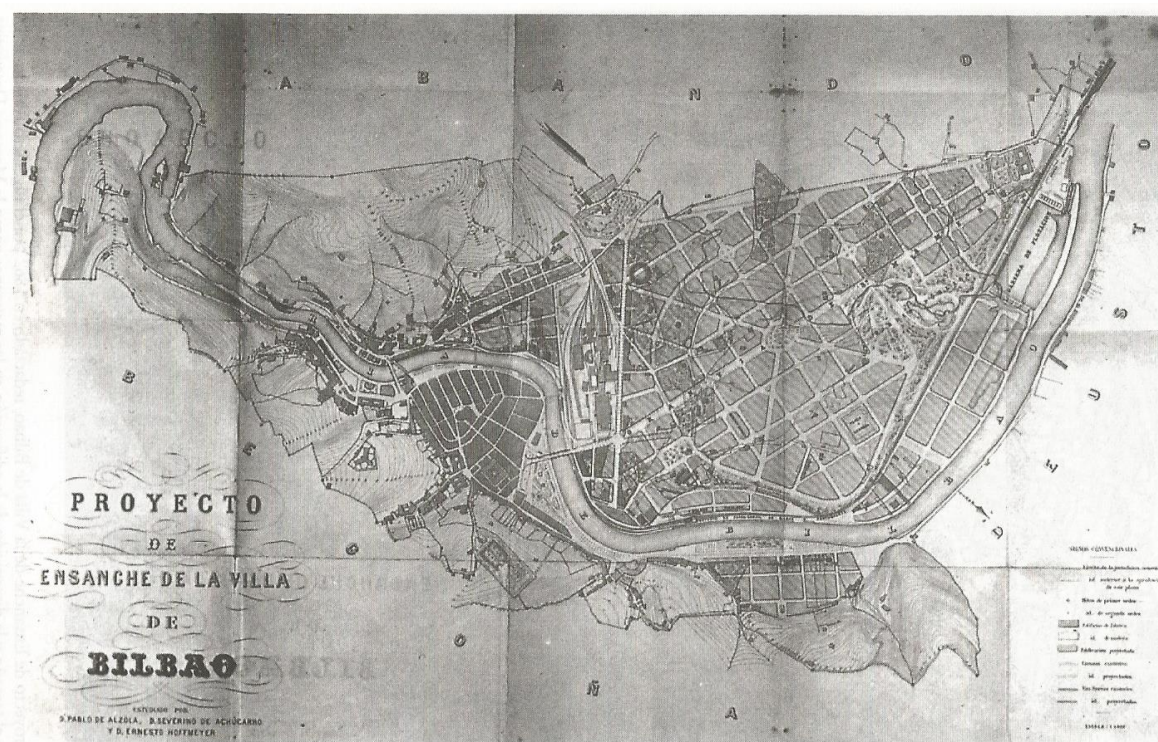
El Ensanche de Bilbao se planteó en 1863 con un proyecto de Amadeo Lázaro con el modelo de manzana abierta de Cerdá, grande y de proporción cuadrada, con un

trazado que superponía dos octogonalidades giradas 45 grados entre sí, pero no se llegó a aprobar porque el ayuntamiento lo consideró utópico e irrealizable. Posteriormente, tras la aprobación de la Ley de Ensanche de las poblaciones promulgada en 1864 y las posteriores de 1876 y 1892, que adoptaron la manzana cerrada como tipo edificatorio único, se aprobó en 1876 el nuevo proyecto de Ensanche de Bilbao de los ingenieros Alzola y Hoffmeyer y el arquitecto Achúcarro. Se introdujo, además, un elemento diferencial para superar la monotonía de la cuadrícula, que fue el diseño de una plaza elíptica central sobre la que se sitúa la convergencia de varias diagonales. Es la llamada plaza Federico Moyúa, con las calles Gran Vía, Alameda de Recalde, Ercilla y Elcano.

Para García Merino (1999: 667), “el Ensanche es la mejor expresión del despegue urbano de Bilbao”. “La ciudad se había convertido en asiento de nuevas actividades, de relaciones nuevas, muy distintas a las del pasado, que venían a dar un sentido diferente al espacio urbano, el cual debe ahora satisfacer unas necesidades que antes ni se planteaban”. Para este autor, “los ensanches se concibieron como la creación de un ámbito urbano de calidad implícitamente reservado para las clases acomodadas, cuya finalidad iba más lejos del ordenamiento de una simple ampliación del espacio urbano”. La reciente industrialización de las ciudades españolas había creado unas condiciones nuevas, y se necesitaba proyectar una ciudad nueva que expresara ese naciente prestigio. Esto se dio de manera especial en Bilbao, donde el Ensanche buscaba establecer una ciudad nueva porque quedaba físicamente separado del casco histórico por la Ría y solo el Puente de El Arenal podía jugar el papel de conexión. “Era una ciudad opuesta y complementaria a la vez del Bilbao tradicional”. El Ensanche promovió el despegue urbano de Bilbao por el auge de la industria de la construcción, el movimiento económico de transacciones de terrenos y venta de inmuebles, y por el estímulo que supuso para el comercio local y la transformación de pequeñas tiendas

tradicionales en modernos negocios. Otro aspecto muy interesante es que “se promovió mucho más con un sentido residencial que funcional”. Aunque en los años 70 del siglo XIX aún no se había producido una clara diferenciación funcional del espacio, ya se convirtió en un área especializada en los negocios (García Merino, 1999: 665-703).

IMAGEN 2.3. PLANO DEL ENSANCHE DE BILBAO DE ALZOLA, ACHÚCARRO Y HOFFMEYER



Fuente: De Terán, 1999: 86

La estructura urbana de Bilbao es de gran importancia para el estudio de su diferenciación residencial. Para Leonardo (1989), el sistema urbano de la Villa de

Bilbao refleja la estructura de clases, pero la construcción de barrios alejados que tuvo lugar por la escasez de suelo llevó a la gran heterogeneidad entre sus habitantes (1989: 12), con “amalgamiento de distintos grupos sociales en un mismo espacio” (1989: 263), teniendo a la vez lugar procesos de segregación social, ya que “en Bilbao es posible encontrarnos áreas próximas físicamente y distantes socialmente”. Leonardo (1989) concluye que “el modelo de organización residencial no refleja, salvo en los casos más extremos, una correspondencia perfecta entre espacio y posición social, dado que esta relación se encuentra mediada por la estructura de la Villa” (1989: 311).

Como conclusión de todo este capítulo sobre los ensanches, la ventaja del proyecto de Cerda, que era la planificación ilimitadamente extensible que proporciona la organización reticular, solo queda patente en Barcelona. En Madrid, el ensanche está ceñido por un paseo de ronda exterior a él. Y en Bilbao, queda acotado por la forma física de la ciudad, rodeada de montañas, de forma similar a como sucede en San Sebastián. Además, solo en Barcelona es una “nueva estructura global para una ciudad nueva, de la cual pasa a ser una pieza la ciudad anterior”. Sin embargo, en Madrid “forma piezas periféricas yuxtapuestas”, y en Bilbao “añadiendo unidades” como Abando y Huertas de la Villa, que pertenecía a Begoña (De Terán, 1999: 95-97).

2.4. La ciudad lineal, la ciudad jardín y la ciudad industrial

En los últimos años del siglo XIX surgieron las primeras propuestas de asentamientos urbanos periféricos, como la “ciudad lineal” de Arturo Soria (1892), y

las *gardens cities* de Ebenerzer Howard (1898) (Hall, 1996: 98-143). Otra aportación innovadora al urbanismo de periferias de corte utópico fue la “ciudad industrial” de Tony Garnier, concebida en 1901 y publicada en 1904; aunque no se realizó el proyecto, el autor desarrolló uno a uno todos sus edificios (De Terán, 1999: 51).

Arturo Soria propuso en 1882 la Ciudad Lineal para “invertir el movimiento peligroso y anárquico de los campos a las ciudades, causa y origen de la actual agitación de los espíritus, precursora de grandes catástrofes, en el sentido contrario del éxodo de las ciudades a los campos, con todos los refinamientos, las comodidades y las ventajas de la civilización” (De Terán, 1999: 108).

Se constituyó en una interesante alternativa que se anticipaba al modelo de Howard, basándose en las primeras experiencias de ciudades ajardinadas de Inglaterra, de carácter utópico y reformista, aunque su gran influencia se produjo principalmente a nivel teórico: “Consiste en seis ciudades lineales radiales que unirían el casco antiguo de Madrid con seis núcleos rurales periféricos ricos (los pueblos de Fuencarral, Hortaleza, Barajas, Villaverde, Vallecas y Pozuelo)” (López de Lucio, 1993: 93-94).

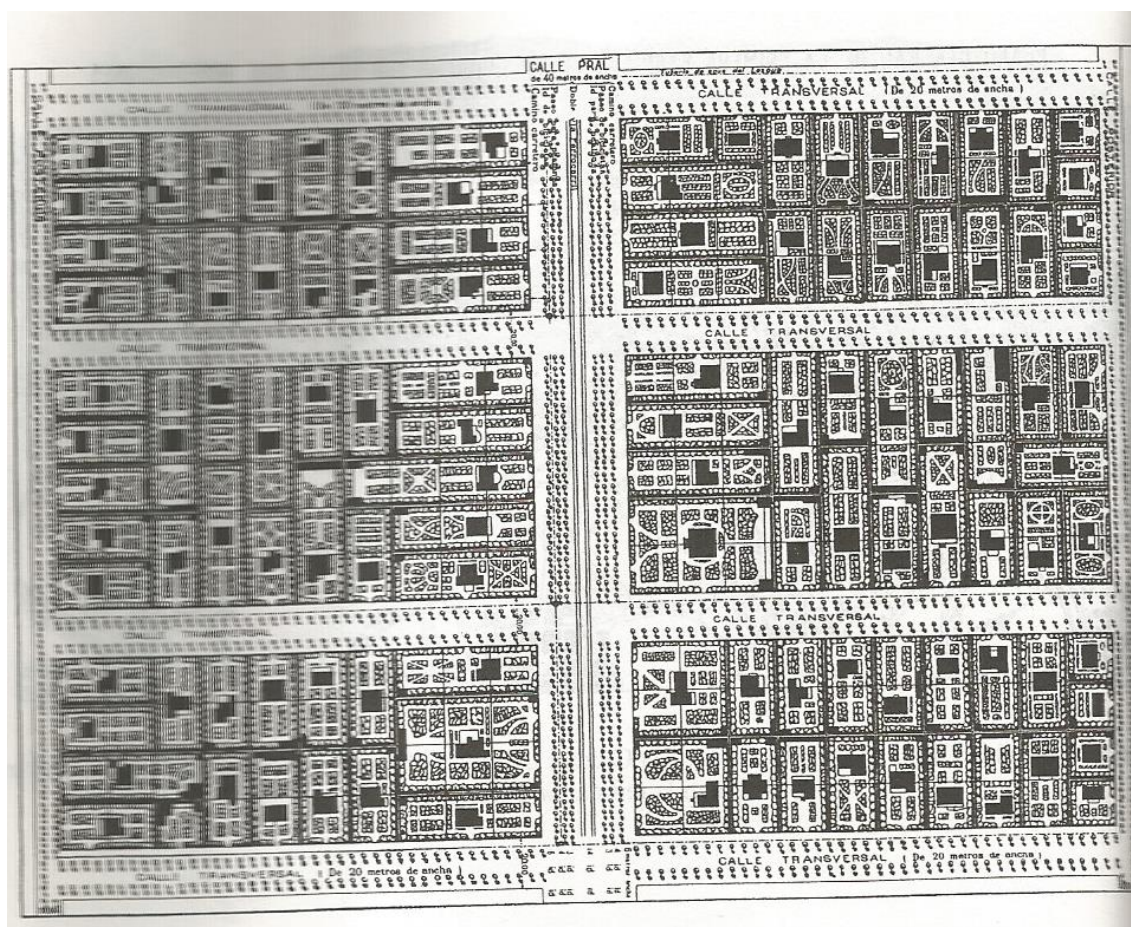
A partir de 1892, Soria modificó su propuesta: la Ciudad Lineal se convirtió en una banda concéntrica que rodea a la ciudad clásica, mediante un tranvía de circunvalación que cerraba su parcial circuito mediante dos radios que lo conectaban con el centro geométrico de la ciudad (la Puerta del Sol).

Soria concebía la ciudad ideal como “una larga franja urbanizada, uniendo dos ciudades antiguas, cuyo eje sería una calle de 500 metros de anchura por la que discurrirían ferrocarriles en alturas superpuestas, a diversas velocidades y en número proporcionado a la importancia de la ciudad. Esta misma vía albergaría en el subsuelo a todas las conducciones de servicios urbanos, tales como agua, alcantarillado y

electricidad, y en su superficie exterior, intermitentemente se establecerían verdaderos centros de vida común, coincidiendo con las estaciones de parada de los trenes, animados por el comercio y diversos servicios públicos” El eje actuaría como una vía a cuyos lados habría unas bandas de terreno edificable, dividido en manzanas rectangulares por vías secundarias perpendiculares a la principal. La pequeña industria podría tener cabida en el interior de las manzanas edificables, aprovechando el centro de las mismas. Otras dos vías periféricas limitarían el ancho de las dos bandas edificables, y al otro lado de ellas se plantarían dos franjas de bosque que servirían de transición entre la ciudad y el terreno natural, en el cual podrían instalarse, a la distancia conveniente, los establecimientos agrícolas e industriales (De Terán, 1969: 46).

El artífice de Ciudad Lineal dispuso que la edificación fuese dispersa (la quinta parte del terreno de cada parcela), y que las viviendas fueran unifamiliares, aisladas en medio de la vegetación. Junto a esta aportación, sus ideas de mayor alcance fueron el desarrollo lineal condicionado por el tráfico (De Terán, 1969: 47), y la importancia del transporte para la organización y configuración de la ciudad, porque “del problema de la locomoción se derivan todos los demás de la urbanización. Y a partir de ahí se desarrolla la forma de organización espacial y la estructura funcional de la ciudad propuesta, como extensión radial de la ciudad histórica” (De Terán, 1999: 108).

IMAGEN 2.4. PLANO DE DISTRIBUCIÓN DE LA EDIFICACIÓN DE LAS MANZANAS EN LA CIUDAD LINEAL DE MADRID



Fuente: De Terán, 1999: 134

A pesar de defender a nivel teórico un planeamiento radial, llevó a cabo una urbanización envolvente obteniendo en 1892 la concesión para crear y explotar un ferrocarril que, rodeando a Madrid, uniese los pueblos de los alrededores (De Terán, 1969: 47; 1999: 110). En 1894, Soria fundó la Compañía Madrileña de Urbanización el establecimiento y explotación de ciudades lineales. En 1895, adquirió terrenos y trazó

manzanas y calles, poniendo posteriormente en servicio el ferrocarril central en un tramo de 5 km. En 1911, la Ciudad Lineal de Madrid contaba con una población fija de 4.000 habitantes, aunque empezó a declinar, sin haber llegado siquiera a completar un segundo tramo ya iniciado de continuación hacia el Sureste. Se encontró con un grave problema: aumentaba el valor de los terrenos que iban a ser urbanizados por la especulación y su compañía no tenía capacidad para evitarlo a través de la expropiación (De Terán, 1999: 160-161). En 1914, Soria se vio abocado a la quiebra financiera y falleció en 1920 dejando su gran proyecto sin terminar.

Howard publicó en 1898 “Las ciudades jardín del mañana”, donde expone la teoría de los “tres magnetos” (la ciudad, el campo y su síntesis la ciudad-campo); se trata en esencia de conjugar en perfecta combinación todas las ventajas de una vida en la ciudad dinámica y activa con la belleza y el deleite del campo“. Presenta un esquema con seis ciudades-jardín periféricas, de 32.000 habitantes cada una, en torno a una ciudad central de mayor tamaño. Se encuentran unidas con ésta a través de tres líneas ferroviarias radiales y entre sí por una línea circular. Cada ciudad es, a su vez, un conjunto concéntrico de bandas residenciales, y grandes avenidas-parque. Su centro es un gran parque con edificios públicos y actividad comercial; su periferia externa una banda de suelo industrial servida asimismo por una línea ferroviaria” (López de Lucio, 1993: 92).

Los modelos de Howard y Soria confluyeron en su resultado espacial último. El de Howard se basaba en la utilización de ferrocarriles radiales y de circunvalación y el de Soria en un tranvía de recorrido triangular y vértice interior en la Puerta del Sol.

En el caso de la “ciudad industrial” de Garnier, el proyecto disponía de un conjunto residencial apoyado en una gran superficie industrial y ambas estaban separadas por unas importantes franjas verdes destinadas a aislar las principales vías

de tráfico. Se basaba en la zonificación segregadora, una descomposición en manzanas rectangulares de baja densidad, formando una retícula ortogonal dispuesta longitudinalmente a los lados de un eje central de circulación (que recuerda a la ciudad lineal), interrumpida por un importante centro cívico. Detrás de esta concepción está la idea de Garnier de que en el futuro la mayoría de las ciudades se fundarían razones de índole industrial.

Para los urbanistas, la de Garnier es una “aportación fecunda que, desde el campo de las ideas, hacen avanzar a la humanidad gracias a una posterior asimilación y transformación en formas más adecuadas a las posibilidades reales”. “Este proyecto supone una considerable aportación en el campo del planeamiento, pues dejando aparte el hecho de ofrecer una concepción social que enlaza con las preocupaciones de los utopistas al limitar el número de habitantes a 35.000 para hacer coincidir la ciudad con el concepto de comunidad social, presenta una forma concreta y ajustada de ordenación en la que por primera vez se aborda con detención, a escala de proyecto, el equilibrio entre residencia e industria, entre vida cívica y vida laboral” (De Terán, 1969: 51).

2.5. La ciudad moderna, racional y funcional

La teoría racionalista que buscaba la ciudad funcional tuvo su momento partir de los años 20 a través de aquellos arquitectos que comenzaron a intervenir con fuerza en el debate urbanístico. Sus propuestas fueron discutidas en los congresos que se realizarán en diferentes partes de Europa. Así recoge López de Lucio (1993: 102-103) la

declaración final del Primer Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), celebrado en Le Sarraz en 1928:

“La urbanística es la planificación de los diversos lugares y ambientes en los que se desarrolla la vida material, sentimental y espiritual en todas sus manifestaciones, individuales y colectivas, y comprende tanto los asentamientos urbanos como los rurales. La urbanística no puede someterse en exclusiva a las normas de un esteticismo gratuito sino que su naturaleza es esencialmente funcional. Las tres funciones fundamentales que la urbanística debe preocuparse de llevar a cabo son: 1) habitar; 2) trabajar; 3) distraer. Sus objetivos son: a) el uso del suelo, b) la organización de los transportes, e) la legislación. El actual estado de los asentamientos no facilita estas tres funciones. (...) El reparto desordenado del suelo, fruto de las parcelaciones, de las ventas y de la especulación, debe ser sustituido por un sistema racional de redistribución del suelo (...)”.

Esta declaración será el embrión de los siguientes CIAM y el “germen de la concepción funcionalista de la ciudad expresado en la división ya esbozada de las tres funciones fundamentales” (López de Lucio, 1993: 104).

Hay que tener además en cuenta que “los principios básicos que inspiran a los arquitectos del Movimiento Moderno, y que llevan a la redacción de la Carta de Atenas, no dejan de ser una transposición al campo de la ciudad de los métodos de organización racional del trabajo, iluminados por la ya larga tradición del higienismo y el reformismo social europeos” (López de Lucio, 1993: 218). Esto es así porque el higienismo, que pretendía solucionar el hacinamiento y miseria de los suburbios, derivados de la Revolución Industrial, buscaba nuevos sistemas de organización del trabajo de forma racional. “El triunfo del racionalismo funcionalista, reflejo evolucionado de las posturas progresistas e higienistas, es posible, entre otras razones,

porque permite y alienta las ventajas de la producción especializada de grandes unidades urbanas homogéneas” (López de Lucio, 1993: 26).

Los arquitectos adscritos a las escuelas racionalistas y que aspiraban a perfeccionar los modelos de “ciudad funcional” siguieron el legado de los tratadistas alemanes partidarios del zoning o zonificación (adscripción a determinados usos, actividades o tipologías edificatorias de distintas partes o zonas de la ciudad existente y proyectada) y de Cornelis Van Eesteren (López de Lucio, 1993: 83). De ahí que para autores como Mumford, los orígenes del urbanismo moderno pueden atribuirse a la exposición en 1928 de este urbanista holandés sobre “La idea de la ciudad funcional”, quien calificó a la ciudad clásica como una “ciudad de cartón” compuesta principalmente por fachadas, y en su lugar propuso un urbanismo basado en la distribución racional de los elementos funcionales de la ciudad. Estas “unidades de la metrópoli” incluían edificios industriales, aparcamientos y garajes, campos deportivos y rascacielos, así como otra tipología de construcciones más tradicionales tales como estaciones de tren y edificios religiosos (Mumford E., 2007: 101).

Entre 1875 y 1910 salieron a la luz en Alemania una serie de tratados sobre la ciudad y el planeamiento urbano que supusieron la cristalización y primera formulación ordenada y rigurosa de los principios racionalizadores de la ciudad industrial: Baumeister (1876), Stübben (1890) o Eberstadt (1910). Para López de Lucio, realizaron un proceso de formalización disciplinar y aplicaron y difundieron el zoning. Así, Stübben distinguía cinco usos principales: comercio al por mayor y gran industria, negocios, artesanía, residencia obrera y residencias burguesas, indicando las condiciones de localización de cada uno de ellos. Para López de Lucio, siguiendo a Mancuso (1980), la zonificación fue un instrumento de control social y económico que “confirma y despoja de componentes distorsionantes la gradación espontánea de la

renta del suelo desde el centro a la periferia”. Puede ser segregador como muestran las primeras experiencias del zoning en Alemania y en Estados Unidos en la última década del siglo XIX porque “nace y se desarrolla como un auténtico instrumento de defensa de los valores del suelo y de discriminación social, al evitar reglamentariamente que la aparición de usos, tipologías y grupos sociales indeseables se interfieran y supongan una amenaza a la estabilidad funcional y social de determinados espacios urbanos” (López de Lucio, 1993: 81-89).

Para López de Lucio, esto es así porque uno de los criterios básicos de organización física del espacio en el planeamiento contemporáneo es la que denomina “tendencia a la homogeneidad en la calificación funcional y tipológica de los fragmentos urbanos (y, en consecuencia, a la nítida diferenciación socioeconómica entre ellos)” (López de Lucio, 1993: 225):

Por otro lado, la zonificación se incorporó a los instrumentos de planificación, ya que “de aquí al planeamiento de «estructura y zonificación» y a la jerarquización de los documentos de planeamiento (plan general y planes parciales o de detalle) sólo hay un paso”, aportando dos características muy positivas: en primer lugar, “resulta un eficaz instrumento para el control global de la ciudad; la especialización por usos y tipologías produce una ciudad más ordenada, eficaz y armónica desde el punto de vista de los requerimientos del sistema productivo”; en segundo lugar, tiene un efecto positivo al suponer “un importante medio para asegurar la estabilidad de los precios del suelo, su paulatino y no amenazado incremento. El alejamiento de las vecindades molestas de las zonas residenciales de calidad (industrias, caserones de vivienda obrera), es un evidente seguro frente a las depreciaciones que pueden producir los procesos de invasión, por puntual o esporádica que ésta sea” (López de Lucio, 1993: 86).

La zonificación fue explicitada en el IV CIAM en 1931, con la posterior redacción de la “Carta de Atenas” por parte de Le Corbusier. Este prolífico arquitecto de origen suizo publicó anteriormente varias obras que se convirtieron en paradigma del racionalismo y la ciudad funcional: con un proyecto para una “ciudad de tres millones de habitantes” en 1922; con una exposición abstracta e intelectual, y con la “ciudad radiante” (1933), considerada una tesis urbanística completa.

En ambas ciudades planteó la concentración de la edificación en grandes bloques de formas geométricas, reservando un terreno para la vegetación y la vida al aire libre. Eran composiciones ortogonales de gran armonía con un juego de rectángulos y diagonales a 45°. Constaban de un parque público en el que se erguían altos edificios - sólo un 5% del suelo es ocupado por la edificación-, a pesar de que la densidad podía llegar hasta los 3.000 habitantes por hectárea en el núcleo reservado al centro administrativo. Con una red de autopistas a 5 metros de altura, la calle desaparecía, ya que el lema de Le Corbusier era “muerte a la calle corredor” (Chueca, 1968: 208-211; Hall, 1996: 215-250).

Las ideas de Le Corbusier tuvieron una gran influencia en el desarrollo de las ciudades europeas, así como en el diseño de Brasilia. Llevó a cabo proyectos para remodelar “el centro de París (plan Voisin, de 1925); el barrio Nedre Normalm de Estocolmo (concurso de 1933); el barrio Saint Gervais de Ginebra (1932); el islote insalubre número 6 de París (1938), etc. Con una mayor libertad, pero dentro de la misma concepción teórica, están los famosos proyectos para Nemours y Argel (1934)” (De Terán, 1969: 65). En el caso de Brasilia, fue proyectada por Lúcio Costa y Oscar Niemeyer de acuerdo a los principios del urbanismo moderno condensado en la Carta de Atenas pero Le Corbusier colaboró en su construcción.

Su oportunidad de hacer “la ciudad radiante” fue en Chandigarh, capital de la región de Punjab, en la India. A pesar de ello, para De Terán “dista mucho de ser una materialización de la “ciudad radiante”, pues esta tardía rectificación del maestro demuestra que, igual que en su última arquitectura, se hallaba en urbanismo a mucha distancia de sus primitivas formulaciones” (De Terán, 1969: 68-69).

Le Corbusier también influyó en el urbanismo de España, adonde llegó el influjo de los CIAM en 1929. Un año después se fundó en Zaragoza el Grupo de Arquitectos y Técnicos Españoles para la Arquitectura Contemporánea (Gatepac), procedentes de Madrid, Barcelona, Bilbao y San Sebastián. Este grupo propició en 1932 la reunión en Barcelona de algunas grandes personalidades como Gropius, Le Corbusier, Breuer, Van Eesteren, Giedion y Sert, para abordar la “Ciudad de Reposo”, situada al Sur de Barcelona y revisar el plan Cerdá. Contó con el patrocinio del Gobierno de la Generalitat y el presidente, Maciá, dio el nombre al proyecto de creación de una malla de circulación de dimensiones mayores para la ciudad. Para De Terán (1999), en este proyecto “aparecen en toda su pureza los dogmas del Movimiento Moderno, siendo más que un plan el alegato de una idea, de una propuesta teórica, casi un manifiesto.... la vieja ciudad sería demolida para ser sustituida por grandes rascacielos rodeados de jardines públicos y espacios para los servicios colectivos” (De Terán, 1969: 63-64; 1999: 174-175).

2.6. La carta de Atenas y la zonificación

En 1933 se celebró el IV CIAM., que tuvo como resultado la “Carta de Atenas”, que guía el “movimiento moderno”. El Congreso no publicó ningún documento oficial; si bien la Carta apareció como documento anónimo en 1941, aunque en realidad fue redactada por Le Corbusier.

La “Carta de Atenas” supone para muchos autores el paso de la ciudad tradicional a la ciudad moderna. Así, para Tobío (1995a), “en la “Carta de Atenas” se plantea una oposición entre la ciudad tradicional, caracterizada por la mezcla e indiferenciación de usos urbanos, y la ciudad moderna, racional y funcional que se rige por un principio fundamental: la zonificación”.

La carta concretaba la clasificación funcional de la ciudad en cuatro funciones básicas (habitar, trabajar, recrearse, circular), que obligaban a una zonificación estricta del espacio urbano, según los principios derivados de la urbanística alemana del período 1870-1914.

Entre los principios de la carta, se esbozaba la necesidad de un planteamiento supramunicipal o regional, y se criticaba el modelo de ciudad decimonónico por su escasez de zonas verdes, falta de higiene y reparto heterogéneo y clasista. Frente a este modelo se va a “plantear una ciudad clasificada funcionalmente pero también segregada socialmente: el centro de la ciudad reservado para los negocios y los servicios de la Administración; la residencia obrera segregada, en medio del verdor, a lo largo de ciudades lineales industriales” (López de Lucio, 1993: 103-104).

La carta también mostró disconformidad con las aglomeraciones y suburbios obreros: “Aquí y allá surge el miedo a las informes y densas aglomeraciones obreras de los arrabales, verdadero “caldo de cultivo de revueltas”. Pero no negaba la realidad de la división en clases (“la fuerza de las cosas trata de quitar hierro a las desigualdades; no por eso hay que transgredir leyes sagradas, reservando sólo a los favorecidos de la fortuna el beneficio de (...) una vida sana y ordenada” (López de Lucio, 1993: 103-104).

El documento mostró su preferencia por la vivienda colectiva, propia de la tradición y teoría continentales frente a la británica. Contrario a Howard, Le Corbusier decía en 1930 en “Precisiones sobre el estado actual de la arquitectura y el urbanismo”: “La ciudad jardín conduce al individualismo esclavizante (...) a un aislamiento estéril del individuo”.

Los distintos elementos del sistema urbano (zonas libres, redes viarias, vivienda) se jerarquizaron y distribuyeron en base al análisis y práctica funcionalistas: las funciones se separaban entre sí, a la vez que se analizaban los subsistemas dentro de cada sistema principal. Esto, para López de Lucio, tiene la finalidad de tratar de comprender cómo funciona una ciudad (trayectos, tiempos y ritmos); pero “se simplifica en exceso el esquema descriptivo, que se convertirá a su vez en normativo, como consecuencia de la aplicación de un sociologismo incipiente, de escasa base empírica, y de una visión política extremadamente moderada, aunque revestida con los ropajes del progresismo cientifista y tecnológico” (1993: 107).

Autores como Lefebvre han criticado ese exceso de tecnicismo de la zonificación, concluyendo que el urbanismo “no trata de moldear el espacio como una obra de arte. Ni según razones técnicas...Lo que modela es un espacio político” (1972: 185).

La zonificación (separación de actividades en el espacio) es un instrumento urbanístico adecuado para autores como Pozueta (2000). Es imprescindible “para

evitar que los impactos de unas actividades repercutan negativamente en otras, cuando se sitúan próximas entre sí”, pero se ha abusado de su utilización sobre aspectos como la demanda de movilidad, lo que acarrea consecuencias (Pozueta, 2000: 38):

“La separación de actividades en el espacio y, en particular, la de la residencia y el empleo tiene como consecuencia inevitable la exigencia de desplazamientos diarios masivos de las personas, desde las áreas de habitación, hacia las industriales y terciarias. Estos desplazamientos, tanto más largos cuanto más separadas geográficamente estén las diferentes actividades, se concentran en el tiempo, debido a la coincidencia de los horarios de trabajo, dando lugar a las horas y períodos punta y a fuertes desequilibrios entre corrientes de tráfico, por la mañana en dirección a los centros de empleo y, por la tarde, hacia las áreas residenciales. Ambas características, concentración en el tiempo y pendularidad, hacen que sea esta demanda de movilidad la que establece la capacidad con que deben diseñarse las infraestructuras de transporte en las aglomeraciones urbanas”.

Pozueta plantea la necesidad de zonas de uso mixto en las que coexistan todas las formas residenciales y los centros de empleo: “Puede resultar interesante, cambiar la visión zonificadora de la ordenación, por una óptica de búsqueda o resolución de la compatibilidad entre actividades de cara a lograr un conjunto lo más integrado posible, separando y localizando en áreas específicas únicamente aquellas cuyos impactos son claramente incompatibles con el resto”. Considera mejores y más eficaces otro tipo de medidas que una normativa zonificadora: “Una adecuada normativa de exigencias ambientales e impactos, que incluya distancias y situaciones de incompatibilidad, y una mayor eficacia de las formas de control de los primeros desde los ayuntamientos” (Pozueta, 2000: 39).

Para autoras como Tobío, la zonificación provoca una segregación espacial por género, ya que “la zonificación en la que se basa el urbanismo moderno, implica también una división del trabajo según el género, al atribuir el espacio de trabajo al género masculino y el espacio del habitar al género femenino, ya que subyacen implícitamente algunos supuestos, como que la actividad económica principal es la industria, o que el modelo familiar es el basado en la división de roles de género” (Tobío, 2003c: 79). Cabe preguntarnos si ciudad zonificada es una ciudad segregada. No respecto a la clase social, algo que ha quedado claro cuando se ha tratado anteriormente. (López de Lucio, 1993: 81-89; Pozueta, 2000: 36) ¿Es la ciudad zonificada una configuración del espacio que refleja y refuerza las desigualdades de género? (Tobío, 2003c: 83). Tal y como trataremos en el capítulo siguiente, las mujeres y los hombres usan la ciudad de forma diferente: se mueven diferente, tienen distinta percepción de seguridad, y están menos presentes en los espacios simbólicos, como los nombres de las calles.

Para Tobío, aunque la familia no es ya de hombre proveedor/mujer cuidadora, sino de doble ingreso por lo general (muchas veces de desigual dedicación al cuidado), la ciudad sigue basando su planificación en la zonificación: “Pero cuando la familia basada en la división de roles se transforma y se sustituye por la familia de dos ocupados y doble ingreso, el modelo suburbial entra en contradicción con los nuevos modelos económicos familiares. Sin embargo, la inercia del espacio construido es tan fuerte que no por ello se ha modificado la idea de la zonificación como principio básico del urbanismo” (2003c: 97). De ahí la importancia de que el diseño de las ciudades ayude a la conciliación de hombres y mujeres, objeto de esta investigación.

Además, hay que constatar que a lo largo de este capítulo hemos ido viendo en los tiempos de la Revolución Industrial y nacimiento de la burguesía, como las clases

sociales son el motivo segregador, hasta el punto que las mujeres han cuidado los hijos de otras de clases superiores, o han trabajado como empleadas domésticas, obreras, campesinas o en las minas a la vez que han atendido las tareas de cuidado de sus propias familias o de sí mismas. A éste tema hacíamos referencia en el capítulo anterior al señalar como la clase social junto con el género (o mejor, el rol adoptado), son los que proporcionan esa segregación, al reforzarse mutuamente.

2.7. La ciudad compacta

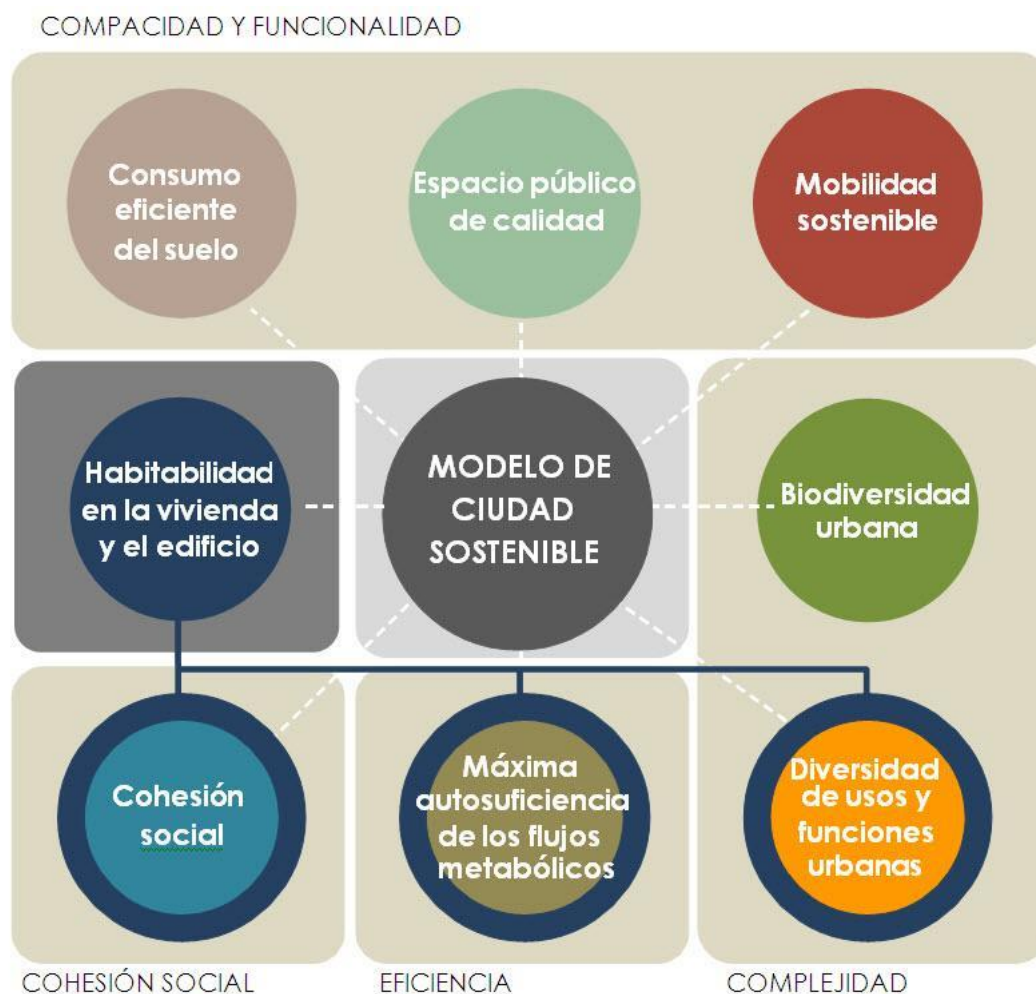
Como se ha venido exponiendo, la ciudad difusa no hace factible la conciliación a hombres y mujeres por la dispersión que acarrea pero tanto este tipo de ciudad como la compacta tienen algunas ventajas diferenciales. En el caso de la ciudad compacta, cabe destacar: menor ocupación de suelo, consumo inferior de energía, longitudes más cortas con la reducción consiguiente del coste del transporte, mayor mezcla de usos, etc. Por su parte, en la ciudad dispersa se puede considerar la existencia de una mayor dotación de espacios libres (la ciudad verde), el porcentaje superior de viviendas unifamiliares con jardín, una menor congestión, la facilidad de acceso en automóvil, etc. (Frey, 1999; Ewing, 1997; Gordon, 1997; citados por Pozueta, 2000: 32). A pesar de las ventajas e inconvenientes de ambos modelos, y al margen de consideraciones económicas y ambientales, Pozueta sostiene que el modelo disperso de urbanización tiene como consecuencias negativas principales, “el incremento en las longitudes de los desplazamientos urbanos, al menos los generados por los viajes al trabajo, lo que dificulta los viajes en modos no motorizados (Krag, 1993), y el incremento del uso de los vehículos privados como medio de transporte” (Pozueta,

2000: 32), exponiendo además consecuencias psicológicas al estar privado de acceso o al situarse en entornos homogéneos, ya que “la exigencia de posesión de automóvil para desplazarse en las nuevas periferias dispersas y las dificultades consecuentes de acceso en esas áreas que encuentran quienes no lo poseen ha llevado a acuñar el concepto de “access deprivation” que, junto al de “environmental deprivation”, referente a la insuficiencia de variedad social en estas homogéneas áreas, que tendría repercusiones psicológicas en la formación de los niños (Ewing, 1997)” (Pozueta, 2000: 34).

La ciudad compacta es aquella que es sostenible tanto económica, como medioambiental y socialmente. Y es también aquella que puede mirarse desde la perspectiva de género. Para Sánchez de Madariaga, esta es precisamente la base de la Estrategia Territorial Europea, que da directrices a los estados e insiste en los principios de la sostenibilidad en sus tres dimensiones: económica, social y ambiental, de forma más precisa en las “ideas de diversidad social y funcional, y, en la dimensión espacial, en el crecimiento compacto y la accesibilidad, que son dos características fundamentales de una ciudad más sensible a las necesidades de género” (2009: 596).

También el ecólogo Salvador Rueda concluye de forma similar tras el análisis comparado de diversos sistemas urbanos: “El modelo urbano que mejor se ajusta al principio de eficiencia urbana y habitabilidad urbana es la ciudad compacta en su morfología, compleja en su organización, eficiente metabólicamente y cohesionada socialmente” (2011: 243). En este sentido está trabajando Rueda al frente de la Agencia BCNecologia (consorcio público de Barcelona dedicado a repensar las ciudades en clave de sostenibilidad), considerando que el modelo de ciudad sostenible se basa en 4 ejes: compacidad, complejidad, eficiencia y cohesión social.

IMAGEN 2.5. MODELO DE CIUDAD SOSTENIBLE

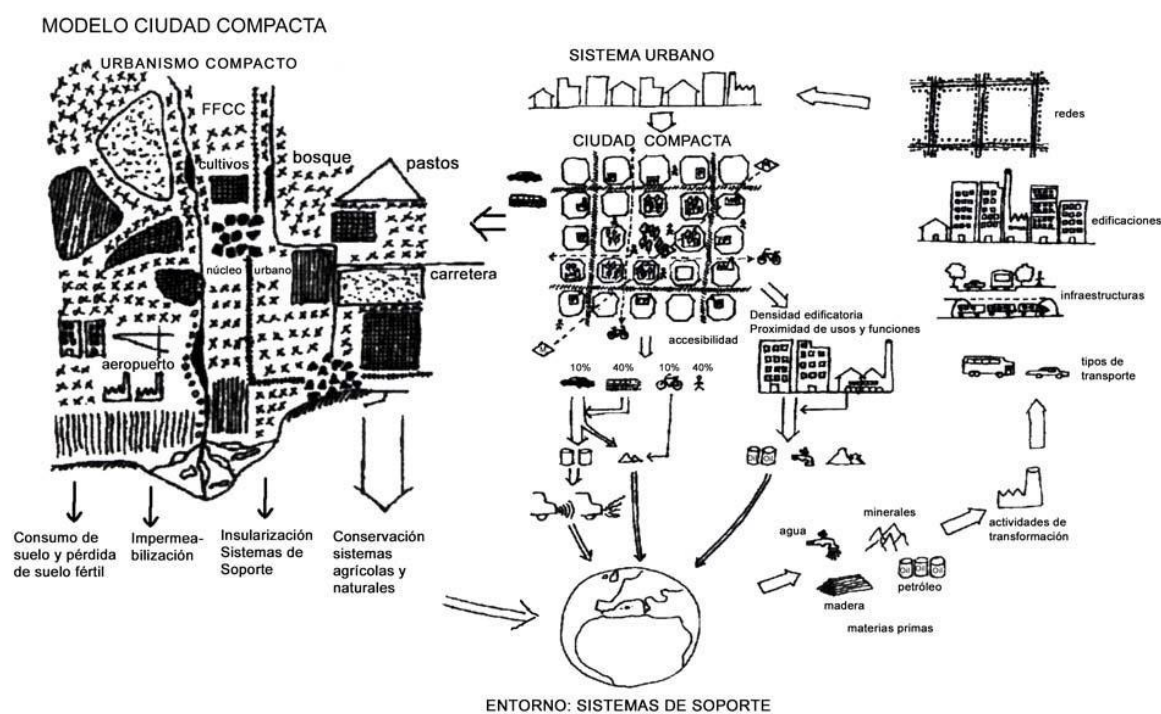


Fuente: web de BCNecología: <http://www.bcnecologia.net/>

Para BCNecología, la compacidad está íntimamente ligada a funcionalidad, ya que la compacidad y la funcionalidad forman el eje que atiende a la realidad física del territorio y, por tanto, a las soluciones formales adoptadas, esto es, “la densidad edificatoria, la distribución de usos espaciales, el porcentaje de espacio verde o de viario. Determina la proximidad entre los usos y funciones urbanas. Este eje está

acompañado del modelo de movilidad y espacio público y el modelo de ordenación del territorio derivado” (BCNecologia, 2016).

IMAGEN 2.5. MODELO DE CIUDAD COMPACTA



Fuente: web de BCNecologia: <http://www.bcnecologia.net/>

Como señalaba anteriormente, la zonificación o separación de funciones es un buen instrumento del que se ha abusado en la planificación y que puede y debe ser convertido en zonas de uso mixto en las que coexistan todas las formas residenciales y los centros de empleo (Pozueta, 2000: 38). Otros autores como Borja y Muxí (2001: 67) sugieren también este aspecto que favorezca la multifuncionalidad:

“La trama urbana ha de poder adaptarse a usos diversos y favorecer la multifuncionalidad. La ciudad no soporta bien la zonificación rígida. La mezcla de funciones es posible y deseable si se sabe sacarle partido. Los edificios administrativos públicos o privados pueden generar en sus áreas de acceso y las plantas bajas cafés y comercio, espacios culturales y de ocio. Las manzanas industriales pueden tener entornos ajardinados que no signifiquen rupturas psicológicas y ambientales en áreas residenciales. Se pueden multiplicar los ejemplos de mezclas positivas. Un área urbana que permite una flexibilidad de usos es la que mejor se adapta a su evolución y se puede mantener correctamente durante mucho tiempo. Ejemplos no faltan: el ensanche de Barcelona ideado por Cerdà, las cuadrículas latinoamericanas como en Buenos Aires, los barrios para trabajadores de calidad en Viena o Ámsterdam, entre otros”.

Se requieren soluciones imaginativas o nuevas formas urbanas para que las ciudades lleguen a ser multifuncionales, Además, así se podrían superar algunos de los problemas que han surgido, como en el caso del exceso de tráfico (que dificulta claramente la conciliación) en la ciudad de los ensanches, o lograr ciudades de proximidad basadas en la multifuncionalidad en casos de grandes urbes.

Dos buenos ejemplos en esta línea son la apertura de los patios interiores de manzana en el Ensanche de Barcelona (una estrategia de ProEixample y del Ayuntamiento de Barcelona que busca recuperar interiores de manzana hasta conseguir que cada vecino tuviera uno a 200 metros de su casa), o las supermanzanas (una solución de BCNecologia para aumentar la calidad urbana y la mejorar la movilidad).

Los patios del Ensanche de Barcelona son “espacios de proximidad, pequeños pero distribuidos por toda la trama. Están delimitados como mínimo en tres de sus lados por edificación, con un tamaño -entre 450 y 3600 m²- inferior al 50% de la superficie de la manzana y abiertos a un uso público general, con un horario limitado”.

Se les da un uso lúdico que hace que se conviertan en “pulmón verde” de la zona: “Los recreos de institutos o los juegos infantiles a la salida de los colegios se trasladan a los patios interiores próximos. Si la escuela o guardería se encuentra en la misma manzana y con acceso directo al patio el uso se incrementa notablemente. Lo mismo sucede, aunque de una manera más sutil, con otro tipo de equipamientos, como son bibliotecas o centros de atención primaria” (Pazos, 2014: 10-11).

IMAGEN 2.6. PATIO DE JOAN BROSSA, ROSELLÓ 191. ENSANCHE DE BARCELONA



Fuente: Pazos, 2014

Las supermanzanas o “superilles” están ideadas por BCNecología. Son un “conjunto de vías básicas que forman un polígono o área interior (llamada intervía) que contiene varias manzanas del tejido urbano actual. Esta nueva célula urbana, de unos 400 metros de lado para los flujos motorizados, libera su espacio interior para el resto de usos”. Están aprobadas o diseñadas en varias ciudades españolas de diferente tipología, como en Vitoria (ganadora del Premio European Green Capital 2012 y cuyo Plan de Movilidad y Espacio Público, basado en Supermanzanas, ha sido catalogado como Best Practice por UN-Habitat), A Coruña, Ferrol, Viladecans y El Prat y en diferentes distritos de Barcelona, como el 22@ y, por último, en Gràcia, donde las Supermanzanas han conseguido el Primer Premio Iniciativa BMW 2011 y han sido reconocidas como Good Practice por UN-Habitat en 2010.

Con las supermanzanas se mejora la calidad urbana, se reduce el impacto ambiental, aumenta la calidad de vida de vecinos y visitantes, y se incrementa la cohesión social y la actividad económica. “Estos objetivos se logran con la introducción de dos cambios fundamentales: la jerarquización de la red viaria y el establecimiento de una red diferenciada para cada modo de transporte” (BCNecología, 2016).

Como destaca el Ayuntamiento de Barcelona en su web, hay “vocación de ir extendiéndolas por toda la ciudad. Las zonas consolidadas a las cuales se sumarán las próximas supermanzanas se sitúan en el Poblenou, en la Antiga y la Nova Esquerra de l'Eixample, en Sants y Hostafrancs y en la Maternitat y Sant Ramon”⁶.

⁶ <http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/>

IMAGEN 2.7. SUPERMANZANA EN EL ENSANCHE DE BARCELONA



Fuente: web de BCNecologia: <http://www.bcnecologia.net/>

De todo esto se desprende la necesidad de la ciudad compacta, mixta y multifuncional por ser la más adecuada para un entorno medioambiental, social y

económicamente sostenible. Es, además, algo necesario para ciudades conciliadoras o que faciliten el cuidado y la conciliación.

Como conclusión de este recorrido por el origen y la evolución de las ciudades, hoy es imposible concebir una civilización sin ellas. En esta línea, Chueca (1968: 42) recoge de Julián Marías en su obra “La estructura social” (1955: 283): “La razón de que las ciudades sean decisivas en toda la sociedad, hasta en las de predominio rural, es que son el órgano de la socialización, o, si se prefiere, de la sociabilidad. Una sociedad es sociedad, y sobre todo es una, gracias a sus ciudades”.

“El concepto “mirada transversal de género” no es difícil en sí mismo, el problema es aplicarlo. Los hombres y las mujeres estamos en diferentes situaciones en la sociedad, en la economía, en lo laboral, en todo. Cada medida que se adopte va a afectar de forma diferente a hombres y mujeres. Si en materia presupuestaria se opta por gastar todo el dinero en hacer carreteras en vez de residencias para el cuidado de ancianos o discapacitados, ¿a quién va a beneficiar esta opción? A quien más movilidad tiene, a quien más las utiliza, que son básicamente los hombres, no a las mujeres a las que obviamente beneficiaría más la opción contraria. En definitiva hay que analizar cómo va a afectar cada medida que se adopte a un género y a otro y tomar una decisión equilibrada”.

Teresa Pérez del Río, jurista

CAPÍTULO 3. EL ESPACIO URBANO Y LAS RELACIONES DE GÉNERO

En este capítulo analizo el espacio urbano por excelencia, la ciudad, y las relaciones de género, entendiendo este como la “categoría de análisis histórico-social conformada por dos proposiciones interconectadas: un elemento constitutivo de las relaciones sociales basado en las diferencias que distinguen a los sexos y una forma primaria de relaciones significantes de poder construida culturalmente y por tanto sujeta a cambios” (Scott, 1990).

Pretendo profundizar en los escritos de urbanistas con perspectiva de género y en cómo exponen que el urbanismo no es neutro, fijándome en su análisis del uso del espacio, equipamientos, seguridad, vivienda, etc. Tengo en cuenta tanto a las precursoras -Jane Jacobs y Dolores Hayden-, como a las urbanistas inglesas Booth, Darke y Yeandle, a las españolas Inés Sánchez de Madariaga, Isabela Velázquez y Zaida Muxí y finalizo con el colectivo Hiria Kolektiboa.

Asimismo, abordo algunas medidas concretas para que los “espacios de la vida cotidiana” (Ciocoletto, 2014) lleven a un urbanismo más sensible al género o un urbanismo del cuidado (Sánchez de Madariaga, 2016). Esto, en último término, trae consigo ciudades más conciliadoras.

3.1. Urbanismo no neutro

Para Inés Sánchez de Madariaga (2008: 17-84), el urbanismo moderno permite una triple lectura de las grandes tradiciones y su aproximación epistemológica. Las tradiciones que considera son el urbanismo en su vertiente humanística, en cuanto que es la expresión plástica de unas inquietudes estéticas individuales, el que muestra su carácter científico y técnico desde las ciencias sociales (que aporta recursos metodológicos y analíticos), y el proveniente de la filosofía política, que promueve un diseño del espacio público. Esto le lleva a establecer tres categorías de estudio de la disciplina urbanística:

- Urbanismo como problema estético y formal: la ciudad como forma física de composición formal y de apreciación estética. Se incluye aquí el arte urbano renacentista, el morfologismo de los años sesenta a ochenta y la tradición anglosajona del diseño urbano (desde la ciudad jardín de Howard a fines del siglo XIX, hasta el planeamiento de la ciudad de Geddes a principios del siglo XX).
- Urbanismo como racionalidad científico-técnica: el orden espacial y la construcción de las ciudades se constituyen en disciplinas científicas. Se incluye tanto la tradición positivista, con autores como Cerdá, como el funcionalismo de Le Corbusier.
- Urbanismo como medio de transformación social: desde el utopismo del siglo XIX a las experiencias actuales de participación, pasando por la institucionalización del urbanismo reformista en el estado de bienestar.

Se entremezclan e interrelacionan entre ellas, hasta tal punto que los momentos fundamentales de la historia del urbanismo son aquellos en que las tres conviven con mayor equilibrio, como por ejemplo los discursos de Cerdá (1868) y Howard (1898), el primero con sus ensanches (desde la racionalidad científico-técnica), y el segundo con la ciudad-jardín (desde un urbanismo visto como medio de transformación social). En el Ensanche de Barcelona, Cerdá tuvo muy presentes la preocupación científica y la búsqueda de soluciones a los problemas sociales, con un alto grado de valor estético. Por otro lado, Howard conjugó su búsqueda de la belleza con la preocupación social por superar las miserias e indignidad de las ciudades tras la Revolución Industrial.

A propósito del urbanismo como medio de transformación social, Inés Sánchez de Madariaga trae a colación las corrientes políticas y académicas que sacan a luz desigualdades estructurales además de la clase social, como el género y la raza. Pone de manifiesto el sesgo sexista y etnocéntrico de la acción social: “Raza, clase y género y sus varios entrecruzamientos se convierten así en importantes nuevas categorías analíticas y posicionamientos para la acción pública. Este pensamiento de la diferencia y la identidad, estrechamente vinculado a la acción política, cuestiona la neutralidad de la visión universalista del urbanismo moderno, que considera a las personas como seres humanos idénticos, y revaloriza el conocimiento no experto, la experiencia vivida de las personas de a pie, acallada por los discursos expertos de profesionales y políticos” (Sánchez de Madariaga, 2008: 75).

Mientras que en el siglo XXI el urbanismo como problema estético-formal pretende proyectar el territorio, y como racionalidad científico-técnica busca la sostenibilidad (social, ambiental, económica e institucional), el urbanismo como medio de transformación social aspiraba a diseñar y planificar para la diversidad y la igualdad (género, clase, raza) (Sánchez de Madariaga, 2008: 84).

En esta visión de un urbanismo no neutro como medio de transformación social es donde se sitúan autoras como Jane Jacobs (1961) y Dolores Hayden (1984), quien publicó en 1980 un pionero artículo: “¿Cómo sería una ciudad no sexista? Especulaciones sobre la vivienda, el diseño urbano, y el trabajo humano”.

Siguiendo a Zaida Muxí, es posible señalar que “el objetivo del urbanismo debería ser poder vivir en barrios inclusivos que tengan en cuenta la diversidad real que caracteriza a los espacios urbanos, y así hacer posible que el derecho a la ciudad sea un derecho humano para todas las personas. Pensar el espacio urbano para todas y para todos es hacerlo desde la diferencia pero no desde la desigualdad: una diferencia entre mujeres y hombres, entre clases, entre orígenes, culturas, religiones, etc. posicionando en igualdad de condiciones todas las demandas, sin decisiones a priori, que excluyan la experiencia de las personas como fuente fundamental de conocimiento en las decisiones urbanas (Muxí, 2011). Es necesario, en definitiva, que las ciudades sean complejas y mixtas para que la competencia de sus habitantes sea mayor, lo que redundaría en una mejor calidad de vida (Sennet, 2011).

La necesidad de un urbanismo con perspectiva de género debe basarse en la diferente percepción que tienen hombres y mujeres del medio en el que se desenvuelve su vida diaria (Little, Peake y Richardson, 1988: 7). De ahí la necesidad de adoptar ese punto de vista con perspectiva de género, feminista para algunas autoras, siendo necesario comenzar a formular un nuevo entendimiento del cambio social que incluya el punto de vista de la vida de las mujeres, cómo entienden y estructuran el espacio, así como las actividades que llevan a cabo cada día, sin olvidar la división espacial y las diferentes funciones de la ciudad ni obviar el doble rol que tienen (Little, Peake y Richardson, 1988: 7-19) pero evitando reforzar el rol de ama de casa y cuidadora.

3.2. Jane Jacobs: Refundar el urbanismo

Dado que el estudio de la ciudad conciliadora se basa en el urbanismo con perspectiva de género, debemos conocer a sus dos precursoras: Jane Jacobs y Dolores Hayden. Ambas fueron pioneras al replantear la ciudad y sus usos desde el punto de vista de la mujer, así como la integración de usos residenciales, laborales y comerciales.

Jane Jacobs nació el 4 de mayo de 1916 en Scranton, Pensilvania y falleció el 25 de abril de 2006 en Toronto. En 1961 escribió “Muerte y vida de las grandes ciudades americanas” cuestionando la “Ciudad Jardín” de Howard y la “Ciudad Radiante” de Le Corbusier, y demostró que los urbanistas asumían sin crítica algunos postulados de otros autores. Puso en tela de juicio el exceso de densidad de la ciudad radiante de Le Corbusier y, en el caso de Howard, la falta de seguridad que se percibe en las ciudades jardín con poca densidad, apostando por formas urbanas de la ciudad tradicional y anticipándose al debate sobre la complejidad de la ciudad (Sánchez de Madariaga, 2008: 214). Consiguió cambiar las normas urbanísticas de la época, su libro es un “ataque contra los principios y fines que han modelado el moderno y ortodoxo urbanismo y la reconstrucción urbana” (Jacobs, 2011: 29).

Escribió desde su experiencia vital sobre “cómo funcionan las ciudades en la vida real” (2011: 29), manejando conceptos llanos (seguridad y contacto que proporcionan las aceras, manzanas pequeñas, redes sociales que se tejen en los vecindarios) y

destacando la escala humana de las ciudades. Es contraria al exceso de parque automovilístico, la construcción de autovías innecesarias o las urbanizaciones en las que no hay una vecindad cohesionada, y muestra cómo muchas veces la existencia de “ojos que vigilan la calle” es lo verdaderamente necesario.

También defendió la naturaleza distintiva que cada ciudad debería poseer para ser singular en una entrevista a la revista “Reason” publicada en 2001: “Debería ser ella misma. Cada ciudad tiene diferencias, desde su historia hasta su ubicación. Y estas diferencias son importantes. Una de las cosas más tristes es ir a una ciudad y que sea igual que otras doce que ya has visto. Eso no es interesante y tampoco sincero”⁷.

En sus escritos abogó por la densidad y la mezcla en la organización de las comunidades: mostró que el sentido de pertenencia al lugar y la cohesión social necesitan densidad de población y un uso múltiple del espacio público (Sánchez de Madariaga, 2008: 214). Su trabajo tuvo un profundo impacto en la transformación del modo de desarrollo de las principales ciudades americanas, llegando a vislumbrar la necesidad de una ciudad compacta y multifuncional, aunque no en esos términos todavía: “cuanto más logradamente haya mezclado una ciudad la diversidad de usos y usuarios en la cotidianeidad de sus calles, de manera más lograda, informal y económica su gente dará vida y sostendrá parques bien localizados que así devolverán gracia y encanto a sus vecindades, en lugar de vaciedad” (2011: 142).

Jacobs propuso cuatro condiciones para crear núcleos efectivos y económicos de usos, produciendo diversidad: distrito para más de una función primaria, bloques de casas pequeños, mezcla de edificios antiguos con forma compacta y concentración humana densa compuesta por habitantes con su residencia habitual.

⁷ Entrevista a Jane Jacobs en el número de junio de 2001 de la Revista Reason. Disponible en: <http://reason.com/archives/2001/06/01/city-views>

Defendía que en los distritos urbanos residenciales deberían mezclarse los usos primarios, y entre ellos el fundamental es el uso del trabajo. Y consideraba “más aún, un barrio o distrito perfectamente calculado, aparentemente, para cumplir una sola función –el trabajo u otra- y con todo lo aparentemente necesario para ello, no puede en realidad procurar todo lo necesario si se reduce a esa única función” (Jacobs, 2011: 193), abogando por la mezcla y los usos mixtos.

Considera cómo las calles pequeñas y los bloques cortos aumentan las posibilidades para el comercio y dan fluidez de uso sin aislar y la vecindad se abre. Sin embargo, los bloques largos separan los caminos de las personas y los bloquean (Jacobs, 1967: 211-219).

En su concepción, era importante que las áreas urbanas dispusiesen de edificios antiguos para evitar que la concentración exclusiva de nuevos edificios fuese asequible solo para un número reducido de empresas capaces de afrontar los altos costes de las nuevas construcciones. Mostró cómo bancos o restaurantes que formaban parte de cadenas podían situarse en zonas nuevas, pero los bares de barriada, restaurantes de extranjeros, tiendas de viejo, galerías de arte, museos... terminaban situándose en edificios antiguos. Defendía la necesidad de esa diversidad que conduce a la prosperidad en la ciudad podía tener también un fenómeno similar a la atracción: puede que las viejas ideas se materialicen en casas nuevas, pero las ideas nuevas se tienen en casas viejas (Jacobs, 1967: 222).

El comercio es fundamental pero solo si está apoyado por la mezcla de usos porque, de lo contrario, no puede haber clientes que acudan en horarios comerciales. Es el caso, por ejemplo, de las ciudades dormitorio, especie de ciudades fantasma que quedan vacías a primera hora y se vuelven a poblar a última hora cuando el comercio ha cerrado.

Ya en 1961, cuando escribió el libro “Muerte y vida de las grandes ciudades”, vio la importancia turística de lugares como el barrio de Brooklyn, situado en Nueva York al sudeste de Manhattan y famoso precisamente por su diversidad y sus edificios antiguos. Considera que Brooklyn es “un gran incubador”, ya que “el secreto de Brooklyn consiste en que es, por definición, una incubadora de industria. Constantemente se montan negocios pequeños.... Brooklyn ofrece poquísimas atracciones, salvo las que encuentra una nueva industria recién montada: edificios antiguos y proximidad a una amplia gama de otras especialidades e instalaciones típicas de las pequeñas industrias.... El valor de estos edificios lo crea el tiempo. Este requisito económico de la diversidad solo pueden cumplirlo las barriadas urbanas si lo heredan” (Jacobs, 2011: 230-231).

Finalmente, su última condición para facilitar la diversidad urbana era la necesidad de concentración. Una alta densidad residencial es factor de vitalidad de una ciudad, que no se ha de confundir con superpoblación, y además ha de ser conciliada con variedad de edificios, más calles, parques animados, usos no residenciales diversos. Afirma que “solamente la complejidad y la vitalidad de uso dan a las diferentes partes de una ciudad una estructura y forma apropiada” (Jacobs, 2011: 417-418).

En suma, a pesar de ser una profana del urbanismo supo dar la vuelta a los conceptos fundacionales de la disciplina urbanística al aportar su visión de usuaria y observadora de las ciudades sin conocimientos técnicos profundos y reivindicando “la calle como sede de lo urbano” (Velázquez, 2006a: 189). Por ello considera que “en las ciudades, las calles proporcionan los principales escenarios visuales” (Jacobs, 2011: 417).

Como se aprecia en todo lo anteriormente dicho, el género no es una categoría que aparece en los escritos de Jane Jacobs. ¿Por qué entonces se la considero cómo una gran precursora del urbanismo visto con esta perspectiva? Porque supo ver la problemática urbana desde el punto de vista de una mujer, aunque se la critique por no ser experta ya que sus “remedios” eran “caseros y propios de una madre” (hasta tal punto que Lewis Mumford escribió un artículo en 1962 titulado “Mother Jacobs home remedies"...), y porque propuso la necesidad de la mezcla y diversidad en la organización de las comunidades. Las ciudades se planifican mejor desde la diversidad puesto que tienen así en cuenta todos los puntos de vista, incluido el del género femenino. Además, estos conceptos resultan muy convenientes puesto que es necesario que las ciudades sean complejas y mixtas para que la competencia de sus habitantes sea mayor, lo que redundará en una mejor calidad de vida (Sennett, 1975; 2011).

Para concluir la exposición de su doctrina en urbanismo, quiero destacar su máxima más conocida, en su búsqueda de ciudades para las personas: “las ciudades son capaces de proveer algo para uno solamente porque, y sólo en el caso de que así sea, han sido creadas para cada uno” (Jacobs, 2011: 273).

3.3. Dolores Hayden: Espacio público vs privado

La otra gran precursora fue Dolores Hayden, urbanista americana profesora de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Yale. Según aporta Velázquez, Hayden analizó el modelo de vivienda americano a partir de la relación entre la vida cotidiana, la ideología y los símbolos que lo sustentaban, planteando temas cómo la crianza, el acceso al espacio público y la necesidad del transporte público: “Su propuesta es “domesticar el espacio público” y crear instituciones innovadoras que vinculen el espacio público con el privado”. En sus obras “critica el modelo americano, cifrando la solución en unir los conceptos de trabajo y hogar y en estudiar la ciudad combinando cambios sociales, económicos y físicos, hasta el punto de difuminar las fronteras entre lo público y lo privado” (Velázquez, 2006a: 189).

Hayden, nacida en 1945, es una de las principales representantes de la corriente de investigación ligada al desarrollo del pensamiento feminista en las áreas de la sociología, la psicología, la filosofía y la historia, que desarrolló una visión de la formación del espacio urbano tomando el género como categoría central de análisis (Sánchez de Madariaga, 2008: 212).

En 1980 presentó HOMES (siglas de “Homemakers Organization for a More Egalitarian Society” –Organización de Amas de Casa para una Sociedad más Igualitaria) un proyecto urbanístico utópico junto con un programa y una propuesta de diseño. Cuatro años más tarde publicó el artículo “¿Cómo sería una ciudad no-sexista?”, artículo en el que describía dicha utopía. Se figura un grupo hipotético de unas 40

familias que representaban la composición de las familias americanas según ese año, con 40% de parejas con hijos en las que ambos trabajaban fuera de casa (Hayden, 1980:185).

En dicha comunidad se dispondrían instalaciones colectivas junto a viviendas privadas y espacios al aire libre, con equipamientos como un centro de día, centro de preparación de comidas para personas ancianas, transportes para distribución alimentaria, una lavandería, tienda de comestibles y parcelas para cultivar vegetales. Todos ellos serían servicios para los miembros de la comunidad que ayudarían a la realización de las tareas domésticas, que se consideraban responsabilidad de las mujeres (Hayden, 1980: 186).

Hayden explicaba la relación entre la situación de la mujer relegada a las tareas domésticas y la planificación urbana, criticando el concepto de que “el lugar de la mujer es el hogar” cómo principio del diseño arquitectónico y del planeamiento urbano. Las viviendas, los barrios y las ciudades estaban diseñadas para mujeres recluidas en su hogar y esto las limitaba física, social y económicamente. Cuando la mujer además de dedicarse al trabajo reproductivo tiene que enfrentarse al trabajo productivo las frustraciones se acentúan (Hayden, 1980: 187)

Para la autora se trataba de resolver las limitaciones y dificultades que las mujeres se encontraban tanto en la esfera privada como en la esfera pública, debido a que los hogares convencionales no servían a quienes se ocupaban de la familia y que además estaban empleadas (Hayden, 1980: 187). Uno de los problemas que suponía vivir en un barrio periférico era la escasez de espacios públicos compartidos, de tiendas y servicios de guardería y de lavandería.

Para remediarlo, Hayden proponía atacar la división tradicional entre espacio público y privado además de vincular en un entorno de proximidad las viviendas y los lugares de trabajo para evitar desplazamientos largos. El artículo comenzaba así:

“El lugar de la mujer es en el hogar ha sido uno de los principios más importantes en el diseño arquitectónico y en la planificación urbana en los Estados Unidos de América durante el último siglo. Un principio más bien implícito que explícito para la profesión del diseño, conservadora y dominada por los hombres (...) esta cuestión ha generado mucho menos debates que otros principios fundamentales de la ciudad americana contemporánea en la era del monopolio capitalista, que incluye la presión destructora de la urbanización de tierras privadas, la dependencia fetichista del vehículo privado, y el uso desmedido de la energía... las mujeres desoyendo esta norma han ingresado en masas en la fuerza laboral pagada. Edificios, barrios, y ciudades diseñadas para mantener en el hogar a las mujeres las constriñen física, social y económicamente. (...) el remedio para esta situación es desarrollar un nuevo paradigma del hogar, del barrio y de la ciudad (...) que deberá soportar más que restringir las actividades de las mujeres trabajadoras y sus familias (...)” (Hayden, 1980: 170).

En su libro “Redesigning the American Dream: The Future of Housing, Work, and Family” (1984, 2002) examinó cómo las mujeres habían sido sistemáticamente excluidas o se las había hecho sentir inseguras en los ambientes urbanos.

Hayden trabajó asimismo con la memoria de la ciudadanía, construyendo a partir de trabajos participativos un nuevo paisaje de la memoria en Los Ángeles en “The Power of Place”. Describió las transformaciones aceleradas que produjo la economía globalizada sobre el paisaje y el territorio, contribuyendo a situar en un primer plano el concepto de lugar, idea alrededor de la cual debían girar necesariamente todas las reflexiones acerca del espacio como construcción social. Consideraba que tanto el espacio natural como el construido son formas de la ciudad, con su diversidad y su

unidad. En su libro, ampliamente documentado con multitud de fotografías y gráficos, expuso su gran conocimiento de la comunidad de Los Ángeles, considerando las categorías de género, clase social, edad y etnia, aportando documentos gráficos en los que era posible apreciar la segregación y las diferencias de acceso en la ciudad (Hayden, 1997: 28-29). El libro mostraba la historia urbana de Los Ángeles en términos de lugares de interés cultural, visibilizando historias e identidades étnicas perdidas en el centro de la ciudad. Documentó gráficamente, con ayuda de estudiantes de postgrado de UCLA, el desarrollo económico de Los Ángeles. Partiendo de “juntos, lo natural y el entorno construido desde el paisaje cultural de una ciudad, su diversidad y unidad” (Hayden, 1997: 99), narró desde proyectos colaborativos en los que artistas ayudan a mostrar el “storytelling” social de la ciudad, hasta historias como las de Biddy Mason y el parque Granma Mason Place (Hayden, 1997: 138-167), mostrando la necesidad de aunar arquitectura e historia social y argumentando la importancia de comprender los ambientes naturales y construidos como productos sociales, económicos y urbanos. En definitiva, se trataba de historias para mostrar “el poder de los lugares” con el fin de conectar el presente y el pasado: “Creando la historia pública dentro del paisaje urbano, se pueden utilizar las formas del paisaje cultural, así como las palabras y las imágenes, para aprovechar el poder de los lugares con el fin de conectar el presente y el pasado” (Hayden, 1997: 246).

A lo largo de todos sus trabajos, Hayden criticó la inadecuación de los espacios públicos y privados a las familias contemporáneas, en particular al desarrollo personal y profesional de las mujeres, y mostró experiencias realizadas en distintos países que abordan la solución de estos problemas. Asimismo hizo propuestas para un diseño más acorde con las necesidades de las mujeres y las familias actuales, abogando por métodos participativos y cooperativos (Sánchez de Madariaga, 2008: 212).

3.4. Booth, Darke y Yeandle: La vida de las mujeres en las ciudades

En este enfoque histórico de la relación entre urbanismo y perspectiva de género, también las geógrafas y urbanistas inglesas tuvieron un gran papel, junto a las precursoras, a través de importantes aportaciones derivadas de su experiencia personal (Massey, 1998: 185)⁸:

"Recuerdo con claridad un espectáculo que solía impresionarme mucho cuando tenía nueve o diez años. Yo vivía entonces a las afueras de Manchester, e "ir a la ciudad" era un suceso (...) en el trayecto cruzábamos el valle llano del Río Mersey (...). Toda esa planicie, la extensión entera Manchester, se dividía en campos de fútbol y de rugby (...) se cubría hasta donde alcanzaba la vista de cientos de personas pequeñas que corrían por todos lados persiguiendo balones (...). Yo no iba a esos campos de juego; parecían estarme vedados, tratarse de otro mundo [...] mi pretensión se limita a afirmar que espacio y lugar, los espacios y los lugares, así como el sentido que tenemos de ellos se estructuran recurrentemente sobre la base del género (...) esta estructura genérica del espacio y lugar simultáneamente refleja las maneras como el género se construye y entiende en nuestras sociedades, y tiene efectos sobre ellas".

Además de Doreen Massey (1944-2016), geógrafa británica de la Open University; Elizabeth Wilson, antropóloga de Emory University; y Linda McDowell, geógrafa de St John's College, Oxford University, hay otras urbanistas británicas que han escrito ampliamente sobre el tema: Clara Greed, de University of the West of England, Bristol; Jo Little, de University of Exeter, Jane Darke, de Brookes University,

⁸ Massey, D.: *Space, Place and Gender* (1994). Traducción tomada de la revista "Debate feminista", año 9, volumen 17, abril 1998.

Oxford; Chris Booth, de Sheffield Hallam University; Susan Yeandle, de University of Sheffield; Eileen Green, de Teesside University; Caroline Moser, de University of Manchester; Caren Levy, de University College London. También puede considerarse de este grupo a la neozelandesa Dory Reeves, de Auckland University.

Booth (1951), Darke (1943) y Yeandle (1955) participaron en 1988 en la publicación “La vida de las mujeres en las ciudades: la ciudad, un espacio para el cambio”. Su planteamiento era claro: la ciudad, planificada históricamente por varones, solo podía ser un espacio para el cambio si se dejaba participar en su organización a las mujeres.

El libro se gestó en 1993 mientras dos de las autoras preparaban un módulo sobre “Las mujeres y las ciudades”, y se fue enriqueciendo con aportaciones de estudiantes y colegas. En Inglaterra se publicó en 1996, mientras que en España se editó en 1998, con una ayuda del Instituto de la Mujer.

Esta obra se divide en 4 partes: en la primera, sobre “Mujeres, trabajo e ingresos”, Susan Yeandle y otras autoras trataron del trabajo de las mujeres y Carol Walker, de la feminización de la pobreza en las ciudades; la segunda parte incluyó dos capítulos sobre “Mujeres y vivienda en la ciudad” de Jane Darke; en la tercera parte Jane Darke, Helen Morrell, Dory Reeves y Eileen Green abordan “Los retos para la planificación urbana”; la cuarta y última parte finalizó con dos capítulos de Chris Booth sobre “La ciudad, un espacio para el cambio”.

En la tercera parte, me parece más relevante la aportación de Darke acerca de la diversidad en la urbe en “La ciudad modelada por el varón” que sus reflexiones sobre la zonificación. El modelo de zonificación se basaba en papeles estereotipados según el género, donde el hombre era el encargado de proporcionar el sustento, y tenía un horario laboral convencional y la mujer, ama de casa, utilizaba el entorno urbano de

forma diferente: llevaba a los niños al colegio, hacía las compras, y pasaba la mayor parte del tiempo atendiendo al hogar y a otros miembros de la familia (Darke, 1998: 122-127).

En la cuarta parte, Booth se refirió a la participación de las mujeres en la planificación. Comenzó considerando cómo la vivencia de las mujeres con el entorno ha de verse a modo de una forma legítima de conocimiento, de la misma manera que analizaron en 1988 Little, Peake y Richardson. Recogió también la cita de Jean Augustine en la Conferencia de la OCDE celebrada en París en 1994: “La gestión de nuestras ciudades, pueblos y localidades no se ha realizado tanto con las mujeres cómo en nombre de ellas”. Es importante consultar a las propias mujeres pues son las que conocen sus necesidades, sus áreas y los problemas que les preocupan a ellas y a sus familias. Además, la participación de las mujeres no puede separarse de un mayor acceso a los centros de poder y de toma de decisiones. Estudió los casos de Leicester, Sheffield y Birmingham, concluyendo con la recogida de los principios para una buena consulta: acción positiva, redistribución de poder, apoyo político, reevaluación del papel tradicional del poder del experto, fijar fines y objetivos, tener en cuenta la diversidad social y funcional de la población femenina, modelo de consulta participativos de abajo-arriba, elegir como objetivo diferentes tipos de mujeres, consultar con elementos de educación, capacitación, y generación de seguridad, ser sensibles a las necesidades de las mujeres e incluir elementos de diálogo sostenido e interacción entre urbanistas profesionales, políticos y grupos de mujeres (Booth 1998a: 185-201).

En el otro capítulo, “Eliminar las barreras”, expuso la necesidad de que las mujeres estuviesen presentes en todas las profesiones del entorno, no porque fuesen a modificar los valores sino porque contribuían a desafiar los estereotipos femeninos

de los puestos de trabajo en empresas vinculadas a profesiones de predominio masculino (Booth 1998b: 206).

3.5. Inés Sánchez de Madariaga: Urbanismo del cuidado

Inés Sánchez de Madariaga⁹ es una experta internacional en materia de género diversos campos: urbanismo, arquitectura, investigación, innovación y ciencia. En el terreno del urbanismo y género, me parecen especialmente reseñables cuatro de sus numerosas publicaciones por su resonancia en el tema.

Su obra más reciente en el momento de escribir estas líneas es el libro de referencia en Europa sobre género y urbanismo “Fair shared cities: The impact of gender planning in Europe”, publicado en 2013 junto con Marion Roberts. En la introducción ofrece una visión de conjunto sobre la historia, los debates en curso, las diferencias y las preguntas abiertas en cuanto a la planificación desde la perspectiva de género y la planificación urbana. La autora plantea nuevos conceptos, como la “movilidad del cuidado (2013: 35-48), que abordaré más extensamente en el capítulo 6 y aplica nociones de género a la planificación del transporte. Para Sánchez de Madariaga, la planificación de la ciudad moderna no reconoce las actividades de cuidado, educación y salud y apunta que solo los países escandinavos han integrado en la rutina cotidiana el cuidado a las personas dependientes y mayores.

En su obra de 2008 aporta una mirada de itinerario a través de la historia del pensamiento urbanístico moderno, a modo de guía de viaje. Contribuye con una visión

⁹ <http://blogs.upm.es/mujeresupm/2015/11/13/ines-sanchez-de-madariaga/>

simultánea desde diversos puntos de vista sobre la importancia de pensar la ciudad y el urbanismo: en cuanto a su carácter científico y técnico desde las ciencias sociales (recursos metodológicos y analíticos), en su vertiente humanística (expresión plástica de unas inquietudes estéticas individuales), y la proveniente de la filosofía política. A mi modo de ver, es ésta una gran aportación: el urbanismo como medio de transformación social aspira a diseñar y planificar para la diversidad y la igualdad (género, clase, raza) (Sánchez de Madariaga, 2008: 84).

Esta idea va en la línea de otra publicación suya escrita junto con Bruquetas y Ruiz Sánchez, editada por el Instituto de la Mujer en 2004. Expone el paso del paradigma de las mujeres que sufren como víctimas las limitaciones espaciales del medio urbano y los problemas resultantes de la “división entre la esfera doméstica de la reproducción y la esfera pública de la producción y el poder” (2004, 13), a la planificación urbana como herramienta de cambio social (2004, 17). Aborda luego cómo la ciudad puede ser, al mismo tiempo, causa y efecto de las relaciones de género siendo, por ejemplo, espacios para la reproducción del patriarcado o para su crítica (2004, 24).

Otra idea especialmente interesante es su inclusión del *mainstreaming* como marco general de la perspectiva de género en el urbanismo, destacando a nivel más inmediato la noción de infraestructura para la vida cotidiana que “permite abarcar en una idea teórica las dimensiones espaciales de las necesidades de las mujeres, idea escandinava aportada por Horelli (1998, 2000) y que desarrolla, junto con Booth y Gilroy, en el proyecto EuroFEM (2000). La idea supone una crítica al funcionalismo de la planificación y “propone un modelo de acción destinado a reorganizar las tareas fundamentales de la vida cotidiana en los barrios, reuniendo en el ámbito local, empleos, servicios e infraestructuras, para la realización de las tareas que ahora están

diseminadas en el espacio urbano” (Sánchez de Madariaga, Bruquetas y Ruiz-Sánchez, 2004: 106-107). Se acuña la noción de nivel intermediario, “una estructura de apoyo a los residentes, independientemente de su género y edad, que se encuentra a medio camino entre el sector público, el sector privado y las familias” (2004:107). Esta solución es muy amplia y permite variedad de soluciones acordes con el contexto de cada país y no excluyentes sino complementarias entre sí (por ejemplo equipamientos colectivos que comparten cocina en Letchworth y Welwyn (Inglaterra), cooperativas de viviendas canadienses, la experiencia italiana de organización del tiempo, o las co-viviendas, que son viviendas públicas en Suecia o Viena con servicios compartidos). El concepto de vida cotidiana y de infraestructuras para la vida cotidiana, también se trata en el artículo de Sánchez de Madariaga (2004a), realizando una versión más resumida.

Pero la gran aportación de Sánchez de Madariaga en 2004 es considerar que la ciudad más sostenible es la que tiene en cuenta la perspectiva de género (Sánchez de Madariaga, Bruquetas y Ruiz Sánchez, 2004: 111-112):

Desde una perspectiva más amplia, la visión del urbanismo desde el género debe ser entendida en el marco de las nuevas demandas de la sostenibilidad, en su triple dimensión ambiental, social y económica. La visión desde el género responde directamente a los objetivos de sostenibilidad social, pues se refiere directamente a cuestiones de igualdad de oportunidades, de prevención de la exclusión, de seguridad, de envejecimiento de la población y en general, de calidad de vida para todos.

Pero además existe una confluencia entre los objetivos de tipo social, con los de tipo ambiental, pues la ciudad que mejor conviene a la perspectiva de las mujeres es una ciudad de distancias cortas y de usos mixtos, que como se ha demostrado es la más sostenible en términos ecológicos. Y, por fin, una última contribución de la perspectiva de género a la sostenibilidad tiene que ver con motivos económicos: la creación de los

servicios y equipamientos de apoyo que permitan a las mujeres integrarse en el mercado laboral en igualdad de condiciones con los hombres, supone aprovechar el potencial humano que son las mujeres. Si la capacidad y el talento están repartidos s partes iguales, y los estados invierten sumas considerables en la formación de las mujeres, sería un despilfarro el no poner todos los medios necesarios para permitir esta incorporación. Y la forma de la ciudad, su estructura y lo que contienen, influye decisivamente en ello”.

Expone sus ideas en “Urbanismo con perspectiva de género” (2004b), publicación editada por el Instituto Andaluz de la Mujer, con la que se pretende “aportar a los equipos gestores de las políticas públicas los conocimientos y las herramientas para favorecer la integración de la dimensión de género en sus decisiones y actividades”, tal y cómo figura en la presentación (2004b: 7). Dotado por tanto, de un tono didáctico, expone la mejor explicación, desde mi punto de vista, de cómo “los distintos grupos de mujeres tienen distintas necesidades en las ciudades” (2004b: 19), mostrando que no son un grupo homogéneo sino diverso, en el que además, podríamos decir que se aplican diferentes categorías o combinaciones cómo edad, raza, clase, estado civil, tener personas dependientes a cargo. Con toda esta heterogeneidad, no puede decirse que “la mujer está recluida en el ámbito doméstico”, ya que casi siempre ha estado presente en el ámbito económico (en el siglo XX, para completar los ingresos de su marido; anteriormente, en tareas artesanas y agrícolas, o en las tareas de apoyo al comercio familiar...). “De hecho, una división sexual estricta del trabajo solo se ha dado históricamente para un número significativo de la población, en un período y lugar concreto y para un grupo social determinado: en las sociedades desarrolladas industriales y para las mujeres de las clases medias”. Continuando con esta exposición, explica que “más que una separación estricta entre esferas, lo que ha habido es una esfera separada, la de la reproducción, de la que los

hombres apenas se han ocupado” (2004b: 12). Por este motivo, para Sánchez de Madariaga, el hecho de ser hombre o mujer atraviesa a todas las categorías y a todos los estados. Pero si una mujer tiene doble carga de trabajo porque suma a su jornada laboral el tener hijos de corta edad, es especialmente vulnerable, sobre todo si su posición económica no le permite comprar ayudas externas (guardería o apoyo doméstico). “Estas mujeres tienen una gran debilidad económica y son completamente dependientes de la existencia de servicios urbanos de proximidad, incluyendo equipamientos, transporte público y vivienda accesible”. Las mujeres son las principales usuarias de transportes públicos y equipamientos urbanos “cómo consecuencia de su papel garante de la reproducción social” (2004b: 21).

De todo ello deriva la importancia de la perspectiva de género en el urbanismo: las posibilidades de acceso y las oportunidades vitales de hombres y mujeres en el espacio urbano no son las mismas, y esto se debe a la división sexual del trabajo y, por tanto, al rol que se desempeña en la esfera privada y en la esfera pública (o lo que es lo mismo, en el trabajo reproductivo no remunerado y en el trabajo productivo remunerado económicamente). Considero que esta matización es importante, porque puede llegar a ser una generalización decir que las mujeres están recluidas en el espacio privado. En un determinado momento puede estar más recluido un hombre mayor o enfermo, o que carece de medios para disponer de una ayuda doméstica que le permita desplazarse por la ciudad, o aquel otro que quiere conciliar su vida personal/familiar. Dado que los hombres van asumiendo gradualmente más las tareas en el ámbito privado, la conciliación en la ciudad deja de ser un problema exclusivamente femenino.

El urbanismo no es neutro desde el punto de vista del género: “El urbanismo puede mejorar o por el contrario perjudicar el modo en que las mujeres llevan a cabo

sus múltiples responsabilidades en la esfera pública y en la esfera privada” (2004b: 21). Pero hay que tener en cuenta que la conciliación es cosa de todas las personas, y que facilitar la vida cotidiana repercute en el incremento de calidad de vida para toda la población: “La asunción de las responsabilidades domésticas será cada vez más una asunción negociada en la pareja”. Se trata, en definitiva, de hacer ciudades más humanas para todos y todas.

El libro expone posteriormente los efectos diferenciales de las formas actuales de construcción de la ciudad para hombres y mujeres por temas sectoriales, considerando la ciudad con sus espacios monofuncionales, especializados y distantes de las ciudades contemporáneas, que están basadas en las infraestructuras de transporte rodado. Considera así transporte, espacio público y seguridad, vivienda y actividad económica (2004b: 28-52), ofreciendo después unas pautas para integrar la dimensión de género en el urbanismo según esas división sectorial, aportando recomendaciones en todas ellas y en cómo llevar adelante el proceso (2004b: 64-84). Trae a colación el concepto de “infraestructuras para la vida cotidiana”, haciendo hincapié en la necesidad de revalorizar el cuidado para lograr un reparto más justo de roles y tareas entre hombres y mujeres “tanto en el ámbito productivo como reproductivo, sin recurrir a los estereotipos sexuales”, cuestionando ideas asumidas en una sociedad en la que cada vez más personas compaginan el trabajo productivo y no remunerado como una totalidad) la práctica funcionalista de la planificación urbana cómo generadora de espacios separados en los que realizar el trabajo remunerado y el trabajo de cuidado, o los procesos no participativos de toma de decisiones (ya que la mayoría de las veces quienes toman decisiones en la esfera profesional o política es el hombre) (2004b: 65).

Considera posteriormente algunas recomendaciones más concretas como los criterios de diseño para la unidad residencial (la vivienda debe tener una distribución flexible y posibilidad de adaptación para personas mayores), y para una ciudad más segura, deteniéndose de forma especial en la necesidad de evitar los espacios monofuncionales y segregados en el territorio, con una permeabilidad mínima entre los espacios y un uso no intensivo (solo se usa cuando tienen lugar la actividad a la que está dedicado, sea comercio, oficina, etc., con la necesidad de motorización para ir de un lugar a otro (2004b: 94-95).

3.6. Isabela Velázquez: Urbanismo sostenible

Isabela Velázquez es una arquitecta con experiencia en proyectos de urbanismo sostenible, planificación territorial y diseño de proyectos urbanos, temas en los que ha trabajado desde la administración y como consultora en Gea 21. Es especialista en organización de procesos participativos complejos y ha realizado estudios, informes y evaluación de proyectos para organismos como la Comisión Europea, la OCDE y Habitat-Naciones Unidas. Es miembro del comité de dirección de la Web Ciudades para un Futuro más Sostenible (<http://habitat.aq.upm.es/>), web pionera en urbanismo y género, y de la Iniciativa para una Arquitectura y Urbanismo Más Sostenible, entre otros.

Entre sus publicaciones, se encuentran “Criterios de Sostenibilidad aplicables al planeamiento urbano” (2003) y “Urbanismo, vivienda y medio ambiente desde una perspectiva de género”, publicada en 2003 por la Comunidad Autónoma de la Región

de Murcia, junto con Marta Román, compañera de Gea 21. Es también editora del libro “Urbanismo y género. Una visión necesaria para todos”, publicado en 2006, que recoge la celebración de unas jornadas en las que pronunció la conferencia inaugural. En los últimos años ha trabajado junto con Carlos Verdaguer en el Proyecto ECOCITY y en la elaboración de un manual para el diseño de ecociudades en Europa.

Se ha decantado siempre por un urbanismo muy participativo, trabajando en multitud de talleres sobre técnicas de participación, como por ejemplo en el llevado a cabo en Bilbao en el Foro para un Zorrozaurre Sostenible en 2004.

Otra de sus grandes aportaciones al urbanismo con perspectiva de género es, a mi modo de ver, la identificación del “ciudadano-tipo” objeto del urbanismo. Tal y como publicó en su artículo “El tiempo de las cerezas”, en la web “Ciudades para un futuro más sostenible”, en el año 2000, 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. 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 (Velázquez, 2000; Román y Velázquez, 2008: 19).

A este modelo de “ciudadano hombre” para el que se diseña genéricamente la ciudad, Durán, le llama “varavo”: varón, blanco, sano, activo, productivo y motorizado (Durán, 2007).

María José Capellín, en su participación en el seminario de lanzamiento de la campaña organizada por colectivos de mujeres y sindicatos por una Ley Vasca de Atención a la Dependencia en Bilbao en mayo de 2005, ha denominado a este

ciudadano hombre el “BBVA”: blanco, burgués, varón, adulto. Unos años después, en 2013, Capellín impartió una conferencia con Amaia Pérez Orozco en el IV Congreso de Economía Feminista, en Carmona, acuñándose el término “BBVAh”: sujeto blanco, burgués, varón, adulto, con una funcionalidad normativa heterosexual” (“La sostenibilidad de la vida en el centro... ¿y eso que significa?”).

Volviendo a Velázquez, destaca también su inclusión de otros colectivos como la infancia, las personas enfermas o ancianas en cuanto grupos a los que el diseño de la ciudad también afecta en su vida cotidiana: “La ciudad se muestra hostil a todas las personas frágiles o sobrecargadas: a los que tienen alguna discapacidad o enfermedad, a los mayores a los niños y a las mujeres. Es decir, a la gran mayoría de los ciudadanos”, tal y como expuso, en una ponencia impartida con Aurora Justo, en las Jornadas "Arquitectura, Urbanismo y Vida Cotidiana" organizadas por Emakunde en septiembre de 2001 y publicada en 2003. Así, hace hincapié en que el diseño afecta tanto al hombre como a la mujer por el rol que adoptan como cuidadores o cuando envejecen.

3.7. Zaida Muxí y Col·lectiu Punt 6: Heterogeneidad y urbanismo inclusivo

Zaida Muxí es arquitecta y profesora titular de Urbanismo en la Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB). Experta en urbanismo y género, en la actualidad trabaja como directora de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Coloma de Gramanet. Ha sido impulsora de Col·lectiu Punt 6, una cooperativa de arquitectas, sociólogas y urbanistas (Roser Casanovas, Adriana Ciocoletto, Marta Fonseca, Blanca

Gutiérrez Valdivia y Sara Ortiz Escalante) de procedencias diversas con más de 10 años de experiencia local, estatal e internacional.

Col·lectiu Punt 6¹⁰ acomete la perspectiva de género interseccional mediante la participación y la acción comunitaria y fomentando la sostenibilidad y la economía solidaria, con el fin de promover la diversidad social y sin discriminaciones a través de los espacios. Este colectivo utiliza la arquitectura de proximidad y el urbanismo cotidiano para deconstruir y repensar los espacios domésticos, comunitarios y públicos en función de las necesidades, usos y deseos de las personas que los habitan. En este sentido, aborda los proyectos desde una perspectiva holística y desarrolla metodologías propias (cuantitativas, cualitativas y participativas) que se adapten al contexto y las personas donde trabaja. Ha elaborado varias guías: “Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de Calidad Urbana con perspectiva de Género” (2014), “Mujeres trabajando. Guía de reconocimiento urbano con perspectiva de género” (2014, 2013 en su versión catalana), y organiza talleres y jornadas sobre urbanismo y género. Ha publicado varios artículos, entre los que destaca “¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?”, escrito por Zaida Muxí, Roser Casanovas, Adriana Ciocoletto, Marta Fonseca y Blanca Gutiérrez Valdivia en la Revista Feminismos (2011).

En 2011, Zaida Muxí publica junto con Montaner la guía “Usos del tiempo y la ciudad”, editada por el Ayuntamiento de Barcelona (Programa Nuevos Usos Sociales del Tiempo), en convenio con el Área de Igualdad y Ciudadanía de la Diputación de Barcelona. La publicación tiene la virtud de incorporar el tiempo en el proyecto urbano, lo que es “una forma de conseguir que todos y todas incorporemos las otras experiencias y necesidades. Significa hacer una ciudad pensada por los hombres y por

¹⁰ <https://punt6.org/>

las mujeres reales que habitan en ella” (Montaner y Muxí. 2011: 13). Se trata de no perpetuar las diferencias y las desigualdades de género, clase, raza o edad: “el objetivo consiste en disfrutar de ciudades inclusivas que tengan en cuenta, tanto la diversidad real que caracteriza a los hombres y mujeres que residen en ellas, como los espacios urbanos, posibilitando de este modo que el derecho a la ciudad sea un derecho humano para todas las personas” (Montaner y Muxí. 2011: 26). Analizan los equipamientos y cómo deben entrelazarse con los recorridos de cada día para ser útiles (disponer de una red que ofrezca numerosas posibilidades de itinerarios con varias actividades en su trazado): “con la distribución territorial derivada del zoning o de áreas monofuncionales se pierde una de las máximas ventajas de la mezcla y la proximidad: conseguir que los recorridos representen tiempos útiles. Es decir, en la medida en que los diversos itinerarios cotidianos nos permitan satisfacer las necesidades diarias, podremos utilizar el tiempo de forma eficiente: todo lo contrario de lo que sucede cuando cada recorrido es exclusivo para una función” (Montaner y Muxí. 2011: 28).

Al final de la guía, proponen una serie de preguntas orientativas para determinar si el proyecto urbano es adecuado para un buen uso del tiempo, y para poder construir unos indicadores y un diagnóstico de evaluación de la ciudad con perspectiva de género, basados en temas como procesos de participación, morfología urbana y relación con la ciudad existente, agrupación tipológica, densidades, movilidad (transportes, viales y espacios de acceso a las viviendas), equipamientos de barrio, comercios y otros servicios, equipamientos y servicios que aportan los propios edificios residenciales, espacio público, transición entre el espacio público y el espacio privado, la vegetación y el agua, y la gestión de los recursos, de la energía y de los residuos (Montaner y Muxí. 2011: 67-78).

En 2013, Zaida Muxí coordina el libro “Postsuburbia. Rehabilitación de urbanizaciones residenciales monofuncionales de baja densidad” en el que participan las integrantes de Col·lectiu Punt 6, junto a otros autores. El objetivo principal es proponer unas alternativas o soluciones estandarizadas para mejorar la calidad de la vida cotidiana en las áreas residenciales monofuncionales de baja densidad. El libro tiene dos partes fundamentalmente: en la primera, se abordan diferentes conceptos y dimensiones de los tejidos residenciales monofuncionales de baja densidad (la vida cotidiana, la perspectiva de género o la evolución del modelo en Catalunya); en la segunda, se lleva a cabo un análisis y se proponen actuaciones en cinco líneas estratégicas: fortalecer las redes de proximidad, favorecer la mezcla física y social, garantizar la vida con autonomía y seguridad, fortalecer el sentido de pertenencia y comunidad, y promover el equilibrio medioambiental y una vida sana, con 87 actuaciones de movilidad, equipamientos y servicios, espacio público y vivienda.

Como conclusión, “el objetivo básico consiste en reforzar, rehacer y rehabilitar la ciudad existente”. Para ello se basan en la premisa de que “la ciudad compacta, de proximidad, potencia un mejor uso social del tiempo, más libre, y con una red social y espacial bien articulada” (Montaner y Muxí. 2011: 79).

Otra de las componentes del Col·lectiu Punt 6, Adriana Ciocoletto, publica en 2014 “Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de Calidad Urbana con perspectiva de Género”, con una metodología participativa basada en la cadena de tareas de las actividades cotidianas (“información individual donde cada participante realiza su propio listado de tareas cotidianas, las diferentes actividades que lleva a cabo y los espacios del barrio que utiliza para ello). La información individual se colectiviza y permite elaborar un mapa del barrio con los recorridos de cada persona y los espacios que se utilizan en cada caso. A partir de la información colectiva se debaten los

aspectos comunes y las diferencias en el desarrollo de la vida cotidiana de cada persona” (2014: 37) y la valoración de los espacios cotidianos, valoración grupal de los aspectos que favorecen y de los que no favorecen el desarrollo de la vida cotidiana en ese barrio. Se realiza una auditoría urbana, aplicable a pueblos, barrios o ciudades, a través de un sistema de indicadores urbanos espaciales que tiene en cuenta la transversalidad de género.

Se ha vertebrado el sistema de indicadores en los tres espacios definidos para el análisis (barrio y red cotidiana, espacio de relación y equipamiento cotidiano) y se cruza con cinco cualidades urbanas (proximidad, diversidad, autonomía, vitalidad y representatividad), dando como resultado trece indicadores, a los que se suman condiciones y condicionantes. Para Ciocoletto, se obtienen una auditoría multiescalar, interdisciplinar y participativa (2014: 76).

Las metodologías de trabajo de Col·lectiu Punt 6 siempre son participativas, a través de entrevistas, grupos de discusión, juego de roles, recorridos, mapas de isócronas, sociogramas y nubes de etiquetas, lo que les permite realizar aportaciones de ideas muy “a pie de tierra”.

3.8. Hiria Kolektiboa: Procesos participativos para un urbanismo inclusivo

Hiria Kolektiboa es un grupo de trabajo de arquitectura integrado por Amaia Albeniz, Ane Alonso, Oihane Ruiz, y Koldo Telleria. Fundado en 2002, trabaja en urbanismo con perspectiva social, género y sostenibilidad, tratando de ofrecer una aportación crítica y de reflexión. Ha participado y promovido jornadas, talleres,

seminarios de urbanismo, ha elaborado diagnósticos urbanos participados y propuestas de actuación y gestión del espacio público. Persigue un modelo de urbanismo que responda a la vida cotidiana y que colabore con la ciudadanía en la construcción de lugares democráticos que sean germen de convivencia. A través de los Mapas de la ciudad prohibida y los procesos participativos, ha tratado en las dos últimas décadas de ampliar horizontes para un urbanismo inclusivo.

En 1996, de forma pionera, Plazandreak (plataforma política de mujeres) publica el “Mapa de la Ciudad Prohibida de Donosti,” dando visibilidad a las opiniones de las mujeres sobre aquellos lugares conflictivos o de difícil acceso de la ciudad. Desde entonces “El Mapa de la Ciudad Prohibida” ha sido una herramienta con la que se han abordado temas como la seguridad, la accesibilidad o el modelo urbano en grupos de debate y trabajo de mujeres en diversos municipios de la comunidad autónoma vasca (Basauri, Ermua, Ondarroa, Bilbao, Hernani, Uribe Kosta, Getxo, Portugalete...). En 2006 se vuelve a plantear en Donosti el mismo proyecto para profundizar en la identificación de estos espacios y proponer mejoras que tengan en cuenta las necesidades e intereses de las mujeres en dicha ciudad. Para ello, se distribuyó un cuestionario entre asociaciones de mujeres y otras ciudadanas y se recogió la opinión de más de 200 donostiarras que querían una ciudad más transitable, interesante y habitable.

Hiria kolektiboa ha trabajado entre 2005 y 2010 en el “Mapa de la ciudad prohibida de Hernani, Análisis y elaboración de propuestas desde la perspectiva de género” (proyecto desarrollado para el Área de Obras y Servicios del Ayuntamiento de Bilbao), “Mapa de la ciudad prohibida de Ondárroa”, “Talleres Barakaldo desde la perspectiva de género”, y “Mapa de la ciudad prohibida de Basauri”.

En 2010 redacta el “Manual de análisis urbano. Género y vida cotidiana 2010”, publicado por el Departamento de Vivienda, Obras públicas y Transporte del Gobierno Vasco. Se acomete la correcta aplicación de la nueva Ley del Suelo, específicamente en sus artículos 109 y 110, entendiendo que la necesidad de generar procesos participativos dentro del planeamiento exige una reflexión previa para renovar las herramientas del urbanismo tradicional. Es un manual metodológico para la realización de mapas de análisis urbanístico desde la perspectiva de género y vida cotidiana de la ciudadanía. Recoge los mapas de la Ciudad Prohibida en municipios de la comunidad autónoma vasca.

Con este Manual, el proyecto del Mapa de la Ciudad Prohibida propone una nueva metodología para analizar y evaluar la calidad del espacio público existente de manera conjunta entre hombres y mujeres, entre profesionales y ciudadanía. La idea es llevar a cabo un proceso que permite interactuar a todos los actores implicados en la vida pública desde la perspectiva del urbanismo (Hiria Kolektiboa, 2010: 45-74).

Adoptan un esquema de metodología de elaboración de Mapas de la Ciudad Prohibida, mediante talleres participativos con mujeres (o en centros de enseñanza con grupos mixtos de estudiantes) del municipio donde estén representadas las diferentes edades y realidades sociales. Se trata de dar una formación básica sobre la evolución urbanística del municipio a lo largo de la historia; sobre conceptos urbanísticos como calle, espacio público, equipamiento, parque o vías de comunicación, poniendo ejemplos de elementos que funcionan bien y elementos que no. Se trabajan dinámicas donde identificar los múltiples perfiles de la ciudadanía y el uso que hace cada persona del espacio colectivo. También se introducen cuestiones básicas sobre la teoría de géneros.

Tras una primera sesión de trabajo y aprendizaje de herramientas para el análisis, las participantes hacen fotos de su pueblo desde 4 perspectivas: la (in)seguridad, la movilidad, los equipamientos y la presencia simbólica de las mujeres.

En una segunda sesión se trabaja con el material fotográfico creando paneles por temas. También se elabora un mapa donde se plasman los recorridos que hace cada mujer de día y de noche. De esta segunda sesión sale la información de la percepción general que las mujeres tienen de su municipio, y la identificación de puntos negros.

Se lleva a cabo después una socialización del trabajo realizado mediante una exposición de los paneles de los talleres, conferencia, talleres en centros de enseñanza.... Se trata de visibilizar el trabajo desarrollado, el análisis desde la perspectiva de género realizado por mujeres, personal técnico y responsables políticos, para sacar a debate en el municipio el tema de la seguridad y la igualdad de acceso al espacio público. Buscan también compromisos políticos para que se tenga en cuenta el tema de la (in)seguridad en próximas intervenciones en el municipio y articulan el trabajo de manera que las aportaciones se articulen con el trabajo del Consejo Asesor del Planeamiento Municipal (ley 2/2006 de suelo y urbanismo de Euskadi, art. 109).

Su aportación al urbanismo con perspectiva de género es el desarrollo de una metodología muy participativa con fichas muy explicitadas tanto para “calle” como para “plaza” y el aporte de un marco teórico previo para formar a la ciudadanía sobre el género y la seguridad.

3.9. Aspectos transversales al urbanismo con perspectiva de género

Además de la relevancia que tiene planificar una ciudad compacta, mixta y multifuncional, como hemos ido viendo en este capítulo tras analizar las aportaciones de las personas expertas en urbanismo, concluyo subrayando que es importante plantear equipamientos y viviendas en un marco seguro y teniendo en cuenta algunas consideraciones vitales que, tarde o temprano, nos afectan a todos.

Aunque los equipamientos son la “causa de segregación de la mujer en la ciudad” para autores como Leal (1986: 167-181), estos deben ser resituados en una dimensión de proximidad para facilitar “el desarrollo de la vida diaria en vez de generar macro estructuras poco accesibles en la periferia de nuestras ciudades” (Hiria Kolektiboa, 2010: 33).

También para Sánchez de Madariaga “en lugar de grandes equipamientos inaccesibles y susceptibles de ser inaugurados, la vida cotidiana exige muchos pequeños equipamientos de proximidad, diversos, flexibles, accesibles y asequibles” (Sánchez de Madariaga, 2004b: 95).

Es necesario promover un urbanismo de proximidad, donde cualquier persona pueda moverse de forma sostenible para proceder a sus tareas productivas y reproductivas: ir y volver del trabajo, acudir y regresar del centro escolar (en la línea de “La ciudad de los niños”, de Tonucci, 1997) y desarrollar sus tareas de atención al hogar, autocuidado, ocio y consumo, sin “vacíos fronterizos” (Jacobs, 2011: 293-305). La accesibilidad a todo tipo de equipamientos es vital.

El segundo tema relevante es la vivienda, que urge adecuar a los ciclos vitales de las personas: un lugar en el que se pueda envejecer con accesibilidad, pero también un hogar que se adecúe al momento de la familia/persona: con criaturas pequeñas, cuando los hijos se van, para lo cual caen soluciones como flexibilización de la normativa de tipo edificatorio, promoción de vivienda cooperativa y co-housing, concentración de la vivienda, promoción de tipologías residenciales heterogéneas, modificación de la parcelación existente, etc. (Sánchez de Madariaga, 2004b: 41; Muxí, 2013: 110-115). El ciclo de vida debería ser un parámetro en la base de una buena planificación, puesto que todo el mundo atraviesa diferentes fases y necesidades que cambian las circunstancias: el cuidado de menores o de personas enfermas o impedidas, el cuidado a los padres jóvenes o a las personas de edad avanzada. Por regla general, la mayoría somos descendientes o ascendientes en algún momento de nuestra vida.

Finalmente, se plantean nuevas exigencias de seguridad que expongo sucintamente. Por ejemplo, la puesta en marcha del servicio “Entre dos paradas”, que permite que las mujeres de cualquier edad bajen del autobús en cualquier punto entre dos paradas en horas nocturnas para quedarse más cerca de su destino y aumentar así su movilidad; o Integrar los criterios para la seguridad en el ordenamiento urbano desde el punto de vista de las mujeres, para responder al criterio de visibilidad “Ver y ser vista”. Por ejemplo, el Metro de Montreal cuenta con nuevos accesos a las estaciones con amplias fachadas de vidrio y una iluminación óptima. Hay además otras sugerencias como responder al criterio “Obtener auxilio” instalando teléfonos o al de “Saber dónde se está y hacia dónde se va” a través de una adecuada señalización (Hiria Kolektiboa, 2010: 35).

En esta investigación trato este último aspecto de forma esquemática porque me he centrado más en la conciliación pero la seguridad es, sin duda, de gran importancia en la planificación para que el urbanismo sea realmente inclusivo. Pero no quiero dejar de hacer hincapié en que una ciudad solo será totalmente conciliadora si se tienen en cuenta estos aspectos transversales para una buena planificación urbana sensible al género. Junto a los equipamientos de proximidad y las viviendas adaptadas al ciclo vital hay que ir desarrollando nuevas medidas de seguridad que favorezcan la inclusión total.

“Los datos demuestran que todavía el cuidado de la familia no se reparte por igual entre hombres y mujeres. Aún falta un buen empujón para que llegue un día en el que las tareas del hogar y la crianza de los hijos se repartan al cincuenta por ciento. Las mujeres trabajan mucho más que antes fuera de casa, pero ellos no han avanzado en la misma medida en su implicación en la paternidad”.

Constanza Tobío, socióloga

CAPÍTULO 4. CAMBIOS SOCIALES Y REPARTO DE ROLES EN ENTORNOS URBANOS

En este capítulo analizo algunos de los principales cambios sociales producidos en los últimos veinticinco años en las sociedades democráticas y que exigen un replanteamiento en el diseño de las ciudades desde la perspectiva de género. Creo que es necesario relacionar las nuevas costumbres y roles sociales con el espacio.

En las ciudades, los espacios públicos generalmente están diseñados en base al concepto tradicional de familia y la división sexual del trabajo: los hombres trabajan en el espacio público y las mujeres, en los espacios privados como amas de casa y proveedoras de cuidados familiares. Me propongo exponer cómo debe reflejar la organización del espacio el cambio de roles.

La vida familiar ha experimentado en España y en nuestro entorno un profundo proceso de cambio. Existen nuevas formas familiares pero en el caso de esta investigación me interesa sobre todo ver cómo afecta el cambio de roles a las relaciones y responsabilidades familiares. Para Meil (1997b: 70), se ha producido un cambio en las “nuevas familias urbanas”: son más jóvenes, con mayores niveles educativos y portadoras de valores más igualitarios.

A pesar de estos nuevos tipos de familia y de las innovadoras maneras de organización familiar, la gente sigue viviendo en formas urbanas -o ciudades- anticuadas (Tobío, 1995a). La familia nuclear construida alrededor de la diferenciación sexual se está desmembrando debido a las cuestiones que plantean la emancipación, el acceso al mercado laboral y la igualdad ante la ley, a lo que se suma la dificultad para armonizar dos procesos de individualización -trayectorias vitales y profesionales autónomas- a la que se refieren estos dos autores (Beck y Beck-Gersheim, 2001). Esa

familia nuclear, con sus fundamentos estamentales de género, requería un tipo de planificación urbanística que ha ido evolucionando. “Nos proponemos meter a los nuevos seres humanos “redondos” en los viejos cajones “cuadrados” del mercado laboral, el sistema profesional, el urbanismo, el sistema de protección social, etc.”, dicen gráficamente Beck y Beck-Gersheim (2001: 51) aludiendo a que los cambios sociales no han ido al mismo ritmo que los cambios en el diseño urbano.

La incorporación de la mujer al mercado laboral ha influido mucho en los cambios sociales de las familias de las últimas décadas. No en vano, “el trabajo de la mujer -no el de mera subsistencia y sobre todo si es con altos niveles de formación- acelera procesos de cambio globales” (Iglesias de Ussel, 1998: 141). Esto ha generado una nueva búsqueda del equilibrio entre lo familiar y lo laboral y la preocupación por cómo conciliar ambas esferas.

Como iremos viendo, en las últimas décadas se han ido desdibujando los roles familiares. Para Giddens (1991: 129), los roles sociales son “las expectativas, definidas socialmente, que tiene un individuo que ocupa una determinada posición o situación social”. El género, en cuanto conjunto de atributos, actitudes y conductas culturalmente asignadas, define el rol de cada persona en función de su sexo. Por tanto, hay diferentes roles que tienen, además, valoración social distinta (el rol de persona trabajadora está mejor percibido que el de cuidadora). Siguiendo a Coltrane (1998: 7), “aunque la mayoría de la gente asume que la masculinidad y feminidad tienen un significado dado, lo que es deseable en un hombre o mujer varía significativamente de era en era y de cultura en cultura”, según cita Emakunde (2012: 31).

Además de tratar los cambios en la familia y los roles de género que sea producido desde finales del siglo pasado en el entorno familiar, en especial en España,

veremos las estrategias de conciliación adoptadas por las familias, empresas y las administraciones públicas.

En último lugar, trato de relacionar los modelos de Estado (político, social y fiscal), los modelos antropológicos y el reparto de roles en las familias, basándome en la relación entre política social y estructura social (Elósegui, 2011). Concluyo mostrando un modelo antropológico que favorece la equidad de género y un reparto corresponsable de roles.

4.1. Relaciones familiares

Según el estudio de Instituto Nacional de Estadística (INE) 2014 que lleva por título *Las formas de la convivencia*, en julio de 2013 en España había 18,2 millones de hogares, considerando un hogar como el conjunto de personas que conviven en una misma vivienda. Con un tamaño medio del hogar de 2,53 personas, el 24,2% de los hogares eran unipersonales (4,4 millones de personas viven solas) y solo un 6,1% estaba compuesto por más de 4 personas. El estudio del INE muestra también que del total de hogares, “12 millones (un 66%) corresponden a hogares formados exclusivamente por un núcleo familiar. De estos, 10,3 millones están formados por una pareja, casada o no, con o sin hijos pero sin ninguna otra persona conviviendo con ellos, y 1,7 millones formados por uno solo de los progenitores con algún hijo (hogares monoparentales) y sin ninguna otra persona conviviendo con ellos” (INE; 2014).

En definitiva, el estudio concluye que en 2013 había más hogares pero más pequeños: “Los hogares en los que reside una pareja con o sin hijos son los más

frecuentes. Por tamaño, los más frecuentes son los que tienen dos personas, un 30,5% del total, seguidos de los unipersonales (24,2%), aunque la población incluida en estos últimos sólo supone el 9,6% de la población total” (INE, 2014).

Como consideran Castro y Saiz en el Informe de la Fundación de Estudios Sociales y de Sociología Aplicada (FOESSA) 2014, la familia es una institución que ha estado siempre dotada de gran dinamismo y un importante sentido de evolución y adaptación a los tiempos: “Las estructuras familiares, las trayectorias de vida familiar y las relaciones intra-familiares se encuentran inmersas en un profundo proceso de cambio (Alberdi, 1999; Meil, 1999; Pérez Díaz, Chuliá y Valiente, 2000; Jurado, 2005; Esping-Andersen, 2013). El cambio familiar en sí no constituye algo excepcional” (Castro y Seiz, 2014: 2). Son numerosos los sociólogos que empezaron a finales del siglo XX a analizar las dimensiones de este cambio: junto al llamado “invierno demográfico” (el indicador coyuntural de fecundidad o “número de hijos por mujer” es de 1,33 en 2016¹¹), destacan otros como la edad en la que se accede al matrimonio (más tarde y en número decreciente), el número de divorcios y de segundas uniones. Hoy se habla de familias de diferente tipo en cuanto a tamaño y características y de la creciente formación de parejas al margen del marco legal del matrimonio: “el porcentaje de mujeres en edad reproductiva que estaban conviviendo con una pareja sin estar casadas era de 10,2% en 2011, más del doble que en 2001 (4,3%)”, señala el Informe FOESSA según recogen Castro y Seiz (2014: 6.). Y cada vez es más patente el retraso progresivo en la maternidad y paternidad: en términos medios, la mujer española tiene su primer hijo con 30,3 años, frente a la edad ideal de 27,3 años (Castro y Seiz, 2014: 15).

¹¹ <http://www.ine.es/prensa/np1007.pdf>

Se ha llegado a una “pluralidad de configuraciones familiares” (Castro y Seiz, 2014: 20) pero el hecho cierto e indudable es que, según datos del último censo realizado en 2011 el 84,9% de la población que reside en España convive en un núcleo familiar.

A continuación voy a exponer los cambios más importantes que ha experimentado la familia en los últimos 40 años -por edad he sido observadora directa- y que son relevantes para el objeto de este trabajo. Me centraré, fundamentalmente en los cambios de organización interna y en los diferentes tipos de reparto de roles.

4.2. Roles de género en la familia/pareja

El cambio del reparto de roles ocupa un lugar destacado en la organización en el seno de la familia. Según recoge el Informe FOESSA 2014 con datos del Censo de 2011, “las parejas con ambos miembros trabajando han pasado a ser mayoritarias con respecto a las parejas donde únicamente trabaja el hombre (43,6% y 27,8% respectivamente). Sin embargo, esta transformación de la base económica de los hogares no se ha traducido necesariamente en una corresponsabilidad familiar más igualitaria en la realización del trabajo doméstico y en las tareas de cuidado (González y Jurado, 2009)”, señalan Castro y Seiz (2014: 2).

Para Ana Irene del Valle, los patrones de género tradicionales se han diluido, pero todavía hay quien cree que las tareas de cuidado deben recaer en las mujeres exclusivamente, porque “el cambio parece resistirse con relación a la posición de la

mujer en la familia y, como en los noventa, seguimos constatando el arraigo en el imaginario social de la domesticidad vinculada a la condición femenina, también entre los más jóvenes” (2015: 177).

A pesar de todo, en las nuevas familias se difumina la división tradicional de roles y se va haciendo más equitativa la distribución de responsabilidades entre hombres y mujeres (Pérez Díaz, 2000: 148-153) mientras permanecen algunos desequilibrios en el reparto de los papeles (Pérez Díaz, 2000: 155). Es muy ilustrativo observar en quién recaen las cuestiones domésticas en una familia para comprobar si verdaderamente ha cambiado la vida y la división de roles, además de ser una cuestión de congruencia (Alberdi, 1999: 245). La modificación de la definición del rol de sustentador económico y las relaciones de poder entre los cónyuges exigen necesariamente nuevas pautas de división del trabajo doméstico.

Para Alberdi (1999: 245-246), persiste el contrato social tradicional mediante el cual hay una división de tareas en función del sexo, con lo que se atribuye a las mujeres de forma exclusiva la responsabilidad del cuidado de los hijos y del hogar. Antes se asumía al contraer matrimonio de forma natural que la mujer se encargaba del ámbito doméstico y, como contraprestación, el hombre era el único responsable del sustento económico de la familia, la autoridad y la representación social. Alberdi observa cómo todo ello persiste en la realidad cotidiana de muchas familias españolas, pero “ha perdido vigencia como modelo simbólico de comportamiento, quedando ideológicamente obsoleto sin que las leyes ni el sentir general defiendan en la actualidad que deba persistir una división de roles tan marcada en función del sexo” (1999: 246). Señala que, a pesar de ello, “la inercia de los comportamientos sociales se mantiene más allá de la quiebra de las ideas y valores que los sustentan y la especialización de tareas familiares según el género es todavía más la regla que al

excepción” (Alberdi, 1999: 246). Para Meil, esas ideas que eran dominantes no lo son ya, tal y como se muestra en las encuestas: las parejas comparten de forma equitativa las tareas domésticas y el cuidado de los hijos, aunque a veces la participación del hombre en las tareas domésticas es más de actitud que de comportamiento real (Meil, 1999: 89).

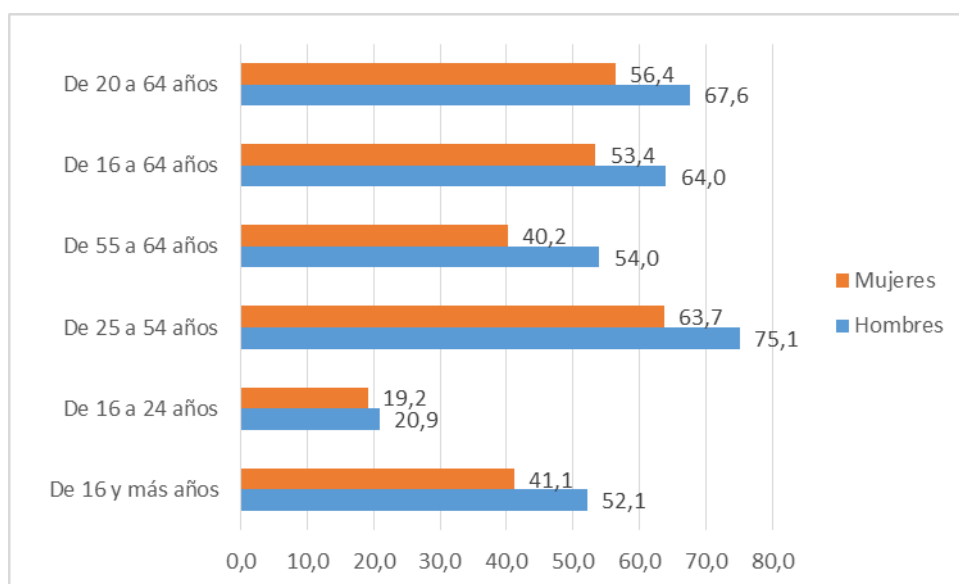
Lo que muchos autores denominan conflicto entre vida laboral y familiar, o entre trabajos productivos y reproductivos, es una especie de tensión no resuelta que se traduce en cifras y pone en peligro las generaciones futuras. Elisabeth Beck-Gersheim (2003) señala en su estudio sobre las transformaciones de la familia en las sociedades avanzadas que tanto al principio como al final de la vida el ser humano depende del apoyo de otras personas de diferentes edades y generaciones. Los trabajos de cuidado se apoyan en pactos intergeneracionales: los hijos dependen de sus padres, los abuelos de sus nietos, los ancianos de sus hermanas, etc. De forma práctica, las mujeres han acarreado casi siempre con esas tareas de apoyo a la dependencia y, por este motivo, continúan siendo el fundamento de la reproducción social (Beck-Gersheim, 2003: 126 y ss.). Afirma también la necesidad de una especie de contrato de conciliación para paliar los conflictos derivados de esta situación: “Sin un contrato entre los sexos no habrá un contrato entre las generaciones. El futuro del contrato intergeneracional dependerá de si se logra dar una nueva configuración a la relación entre los sexos” (Beck-Gersheim, 2003: 161).

Para estudiar los desequilibrios producidos por el cambio de roles en la familia me propongo abordar en esta investigación varios aspectos como la descripción del énfasis otorgado a la familia, la forma de dividir el trabajo doméstico entre los hombres y las mujeres españoles y las actitudes ante el trabajo de la mujer, los roles de género y la implicación de los hombres en el trabajo doméstico. La obtención de

datos a partir de las publicaciones del INE nos ofrece una “fotografía” acerca de la conciliación en nuestra sociedad.

En primer lugar voy a ir desgranando varios datos para conocer mejor la situación entre mujeres, empleo y conciliación. Con respecto a la relación entre mujeres y mercado de trabajo, apporto cifras del estudio del INE de 2016 *Mujeres y hombres en España*, además de los de la Encuesta de Población Activa (EPA) y la Encuesta de Empleo del Tiempo, entre otras.

GRÁFICO 4.1. TASA DE EMPLEO SEGÚN GRUPOS DE EDAD 2015



Fuente: Encuesta de Población Activa, INE 2016

A pesar de que cada vez hay más mujeres que optan por desarrollarse en el mercado laboral, 41,1%, su tasa de actividad sigue siendo muy inferior a la de los hombres, 52,1%, según datos de 2015 (INE, 2016). Se aprecia la brecha de género en

las tasa de empleo con una diferencia de 11 puntos en 2015 y la mayor diferencia se da en el grupo de 55 a 64 años (13,8%) y en el de 25 a 54 años (11,4%).

Si tenemos en cuenta la duración de la jornada, se habla de ocupados a tiempo completo (con dedicación semanal que no puede ser inferior a 30 horas) y a tiempo parcial (sin superar 35 horas). Los porcentajes de mujeres ocupadas que tienen jornada a tiempo parcial respecto al total de ocupados (hombres y mujeres) y respecto al total de mujeres ocupadas son mayores que los de los hombres: 25,2% mujeres sobre 7,9% de hombres, y 11,4% sobre 4,3% respectivamente, según datos de 2015. (INE, 2016).

GRÁFICO 4.2. PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES A TIEMPO PARCIAL EN EL EMPLEO TOTAL. AÑOS 2012 A 2015 (unidades en porcentaje)

	2015	2014	2013	2012
Hombres				
Porcentaje respecto al empleo total de personas del mismo sexo	7,9	7,8	7,8	6,6
Porcentaje respecto al empleo total	4,3	4,2	4,3	3,6
Mujeres				
Porcentaje respecto al empleo total de personas del mismo sexo	25,2	25,6	25,3	23,9
Porcentaje respecto al empleo total	11,4	11,7	11,5	10,9

Fuente: Encuesta de Población Activa, Medias anuales, INE

Los motivos que llevan a hombres y mujeres a trabajar a tiempo parcial son muy diferentes y me propongo ver cuándo van asociados al hecho de no haber podido encontrar un trabajo de jornada completa, a las dificultades para conciliar trabajo y familia (ya sea por cuidar a menores o mayores dependientes), a la realización de cursos formativos, o a obligaciones personales, entre otros.

En 2015, los motivos principalmente alegados por las mujeres españolas de 15 a 64 años para trabajar a tiempo parcial eran: no poder encontrar trabajo de jornada

completa (60,1%), otros motivos no especificados (15,7%) y el cuidado de niños o adultos enfermos, incapacitados o mayores (12,7%). Entre los hombres de esa misma edad, los principales motivos un año antes eran los siguientes: no poder encontrar trabajo de jornada completa (71,9%), otros motivos no especificados (17,0%), y seguir cursos de enseñanza o formación (8,8%). (INE, 2016). Para todo ello, el INE se basa en los datos de la Encuesta Europea de Fuerza de Trabajo de Eurostat¹².

Según la información del año 2010 de la EPA sobre conciliación entre la vida laboral y familiar, recogida en “Mujeres y hombres en España 2016”, el 97,3% de las personas ocupadas a tiempo parcial por hacerse cargo del cuidado de hijos de 14 o menos años (propios o de la pareja) eran mujeres, y el 53,3% alegaba como principal razón el alto precio de los servicios del cuidado de niños. El 82,2% de las personas paradas y el 97,2% de las inactivas por hacerse cargo del cuidado de hijos eran mujeres y en ambos casos también señalaban como principal razón el elevado precio de los servicios del cuidado de niños (INE, 2016).

12

http://www.ine.es/ss/Satellite?L=es_ES&c=INESeccion_C&cid=1259925461773&p=1254735110672&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLayout¶m1=PYSDetalle¶m3=1259924822888

GRÁFICO 4.3. RAZONES DEL TRABAJO A TIEMPO PARCIAL SEGÚN GRUPOS DE EDAD EN ESPAÑA. AÑO 2015 (unidades en porcentaje)

	De 15 a 64 años	De 15 a 24 años	De 25 a 49 años	De 25 a 64 años
Hombres				
No haber podido encontrar trabajo de jornada completa	71,9	58,6	77,6	74,6
Enfermedad o incapacidad propia	0,5	..	0,3	0,5
Otras obligaciones familiares o personales	0,9	..	0,9	1,1
Cuidado de niños o de adultos enfermos, incapacitados o mayores	0,9	..	1,2	1,1
Seguir cursos de enseñanza o formación	8,8	32,0	5,1	4,2
Otras razones	17,0	9,4	14,9	18,5
Mujeres				
No haber podido encontrar trabajo de jornada completa	60,1	51,3	61,5	60,9
Enfermedad o incapacidad propia	0,9	..	0,7	1,0
Otras obligaciones familiares o personales	5,9	0,8	5,0	6,4
Cuidado de niños o de adultos enfermos, incapacitados o mayores	12,7	0,6	17,6	13,9
Seguir cursos de enseñanza o formación	4,6	34,0	2,5	1,8
Otras razones	15,7	13,3	12,7	16,0

Fuente: Encuesta Europea de Fuerza del Trabajo (LFS). Eurostat.

Con respecto al cuidado de personas dependientes (enfermos, familiares o amigos de 15 o más años), en base a la información de 2010 de la EPA sobre conciliación entre la vida laboral y familiar, el 89,1% de las personas ocupadas a tiempo parcial eran mujeres y la principal razón, una vez más, era el precio de los servicios de cuidado (37,2%) y la falta de servicios (24,3%). Entre las personas paradas por hacerse cargo de personas dependientes, el 77,2% eran mujeres, 93,1% si se tiene en cuenta las personas inactivas y en ambos casos la principal razón alegada era también que los servicios de cuidado de personas dependientes resultaban muy caros (INE, 2016).

Se aprecia, asimismo, la diferencia de motivos de las personas inactivas: entre las mujeres, el 17,0% señala responsabilidades personales o familiares; el 20,7%, educación o formación; el 18,5%, jubilación; el 18,4%, otras razones; y el 12,6%, enfermedad o discapacidad. Las razones de los hombres eran: 44,1%, jubilación;

28,8%, educación o formación; 16,5%, enfermedad o incapacidad propia; y el 4,7%, otras razones. Frente al 17% de las mujeres, no llegaba ni a uno de cada 100, 0,6%, el porcentaje de hombres inactivos por el cuidado de niños o de adultos enfermos, incapacitados o mayores (INE, 2016). Este dato muestra que el cuidado de nuestros dependientes sigue siendo “cosa de mujeres”.

Similares datos nos ofrecen las estadísticas sobre la diferencia en puntos porcentuales de las tasas de empleo de hombres con hijos y sin hijos, mujeres con hijos y sin hijos. La tasa de empleo de las mujeres (25 a 49 años) con hijos menores de 12 años es de 60,6%, 9,3 puntos menores a las tasa de empleo de las mujeres de la misma edad sin hijos. En el caso de los varones sucede algo distinto: la tasa de empleo de los varones de 25 a 49 años con hijos es de 82,6%, ligeramente superior a la de quienes no tienen hijos, 81,1% (INE, 2016).

GRÁFICO 4.4. TASA DE EMPLEO DE PERSONAS DE 25 A 54 AÑOS SIN HIJOS/CON HIJOS DE 6 A 14 AÑOS SEGÚN PERIODO (unidades en porcentaje)

	Sin hijos	Con hijos	1	2	3 ó más	Diferencia con hijos-sin hijos
Hombres						
2015	81,1	82,6	82,2	83,7	79,0	1,5
2014	76,8	79,5	78,7	81,7	77,4	2,7
2013	74,6	77,9	77,2	80,8	69,2	3,3
2012	75,2	78,1	77,6	80,6	69,0	2,9
Mujeres						
2015	69,3	60,6	61,0	60,5	51,0	-8,8
2014	65,3	58,7	59,1	58,7	49,0	-6,6
2013	64,0	57,8	57,8	58,6	49,2	-6,2
2012	64,6	57,9	58,4	57,3	51,6	-6,7

Fuente: Encuesta de Población Activa, INE

El comportamiento en personas de 25 a 54 años con hijos de 6 a 14 años es igual que en el caso anterior. Entre las mujeres de 25 a 54 años con hijos de 6 a 14 años la tasa de empleo es de 60,6%, frente al 69,3% de quienes no tiene hijos. La tasa de empleo de los varones con hijos es ligeramente superior, 82,6%, a la de quienes no los tienen, 81,1%(INE, 2016).

GRÁFICO 4.5. TASA DE EMPLEO DE PERSONAS DE 25 A 54 AÑOS SIN HIJOS/CON HIJOS DE 6 A 14 AÑOS. AÑOS 2011 A 2015 (unidades en porcentaje)

	Hombres					Mujeres				
	2015	2014	2013	2012	2011	2015	2014	2013	2012	2011
Sin hijos	81,1	76,8	74,6	75,2	78,2	69,3	65,3	64	64,6	65,6
Con hijos	82,6	79,5	77,9	78,1	80,9	60,6	58,7	57,8	57,9	58,6
1	82,2	78,7	77,2	77,6	80,6	61	59,1	57,8	58,4	59
2	83,7	81,7	80,8	80,6	82,6	60,5	58,7	58,6	57,3	58
3 ó más	79	77,4	69,2	69	74,8	51	49	49,2	51,6	53,2
Diferencia con hijos-sin hijos	1,5	2,7	3,3	2,9	2,7	-8,8	-6,6	-6,2	-6,7	-7

Fuente: Encuesta de Población Activa, INE

La tendencia se confirma si miramos los datos de la Seguridad Social en el año 2015: 273.181 mujeres, 98,13%, hicieron uso del permiso por maternidad frente a 5.208 hombres que se acogieron al de paternidad. Con respecto a la excedencia, el 94,5% de quienes la solicitaron por cuidado de hijos/as fueron mujeres, 26.497, frente a 1.541 padres¹³.

13

http://www.seg-social.es/Internet_1/Estadistica/Est/Otras_Prestaciones_de_la_Seguridad_Social/Maternidad/index.htm

GRÁFICO 4.6. PERMISOS Y PRESTACIONES POR MATERNIDAD. AÑO 2015

% Madres	Total permisos	Percibidos por la madre	Percibidos por el padre
98,13	278.389	273.181	5.208

Fuente: Instituto Nacional de Seguridad Social.

Todos estos datos nos llevan a preguntarnos si existe la creencia social de que la mujer puede ocuparse mejor de criar y educar a los hijos que el hombre. El Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS), de hecho, planteó esta pregunta dentro del International Social Survey Programme en la encuesta “Familia y género. Estudio nº 2.529”¹⁴, realizada en Junio 2003. “¿El deber de un hombre es ganar dinero; el deber de una mujer es cuidar de su casa y familia?. Un 19,8% de los encuestados estaba de acuerdo, pero un notorio 41,8% manifestó su desacuerdo, y un 23,6% dijo estar muy en desacuerdo (CIS, 2003). Al repetir de nuevo la encuesta en 2012 (Familia y género. Estudio nº 2.942¹⁵), descendió el porcentaje de quienes pensaban que el hombre tenía que ganar dinero y la mujer guardar la casa, 13,2% y se duplicó el porcentaje quienes estaban “muy en desacuerdo”, pasando del 23,6% al 43,8% (CIS, 2012) en 9 años.

¹⁴ http://www.cis.es/cis/opencms/-Archivos/Marginales/2520_2539/2529/Es2529.pdf

¹⁵ http://www.cis.es/cis/export/sites/default/-Archivos/Marginales/2940_2959/2942/e294200.html

GRÁFICO 4.7. CONTESTACIÓN A LA PREGUNTA SOBRE EL DEBER DE UN HOMBRE O DE UNA MUJER. RESPUESTAS A “¿EL DEBER DE UN HOMBRE ES GANAR DINERO; EL DEBER DE UNA MUJER ES CUIDAR DE SU CASA Y FAMILIA?” DATOS EN PORCENTAJE

	AÑO 2003	AÑO 2012
Muy de acuerdo	4,5	4,8
De acuerdo	19,8	13,2
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	8,8	
En desacuerdo	41,8	35,9
Muy en desacuerdo	23,6	43,8
N. S.		2
N. C.		0,4

Fuente: Elaboración propia con datos de CIS Estudio nº 2.529 y nº 2.942.

A pesar del cambio en la definición social de los roles de hombres y mujeres, el discurso de la igualdad está lleno de contradicciones. Una de ellas es la gran falla entre las encuestas sobre la imagen ideal de la pareja que equilibradamente concilia y comparte (como la anteriormente citada) y el reparto real del tiempo de responsabilidades domésticas. Como ha señalado Alberdi, el cambio en las actitudes no conlleva un cambio de comportamiento paralelo, ya que hay una gran sensibilidad

en los varones por mostrarse igualitarios (por su socialización temprana dentro de la familia), pero persiste la resistencia a ese cambio de comportamiento (Alberdi, 1999: 244).

En su libro sobre la familia postmoderna, Meil (1999: 182) constata la existencia de un proceso de desdiferenciación de los roles domésticos, que ha transcurrido de forma lenta pero constante. No se trata de una desdiferenciación de los roles familiares según el género, señala Meil, sino de una mayor participación en las tareas domésticas consideradas femeninas (aunque llama la atención sobre la distorsión que genera considerar una tarea única dichas tareas porque la implicación de los hombres en el cuidado de los hijos es menor que en las labores de casa). Por este motivo, vamos a estudiar en el próximo epígrafe el reparto del tiempo doméstico en la familia.

Me gustaría resaltar que ha quedado desfasad el papel de hombre proveedor y mujer cuidadora gracias a la incorporación de la mujer al mercado de trabajo. Y aunque no se puede hablar de una división equitativa de responsabilidades, en los últimos años van cambiando de forma profunda las dinámicas familiares (Del Olmo, Montoro y López Hernández, 2011: 99) debido a la gran evolución en los roles de género (Del Olmo, Montoro y López Hernández, 2011: 106; 110) derivada del trabajo de la mujer fuera de casa.

4.3. Reparto del tiempo doméstico en la familia

Podemos hablar de un estado de opinión que ha evolucionado y de una realidad tozuda: la mujer sigue asumiendo la mayor parte del trabajo doméstico aunque

también trabaje fuera de casa. Casi todos los jóvenes se identifican con un modelo de pareja en el que ambos miembros participan por igual en el trabajo remunerado y comparten de forma equitativa las tareas domésticas y el cuidado de las criaturas, pero todavía son muy pocos los hombres que participan en las labores de casa (Meil, 1999: 89).

En la misma idea insisten otros autores como Navarro (2006), para quien la emancipación y el trabajo de las mujeres parecen haber propiciado una visión más igualitaria de las formas familiares pero “si bien casi todo el mundo dice estar de acuerdo en que las tareas del hogar deben repartirse entre los miembros del hogar, sobre todo cuando la mujer trabaja fuera de casa, en la práctica, según nos indican tanto los resultados de las encuestas como las de los estudios cualitativos, esta equiparación dista mucho de producirse. Es decir, que una cosa es lo que se dice y otra muy diferente lo que se hace (los comportamientos “reales”)” (Navarro, 2006: 128).

Los datos del Barómetro del CIS de septiembre 2010¹⁶ (no hay datos más recientes sobre esta pregunta) resultan muy elocuentes. Un 67,6% de personas entrevistadas consideraba que en el modelo de familia ideal ambos miembros de la pareja tenían un trabajo remunerado con parecida dedicación y se repartían las tareas domésticas y el cuidado de los descendientes (CIS 2010, pregunta 23).

16

http://www.cis.es/cis/export/sites/default/-Archivos/Marginales/2840_2859/2844/es2844.pdf

GRÁFICO 4.8. CONTESTACIÓN A LA PREGUNTA CERRADA POR LA FORMA DE FAMILIA IDEAL: “DE LAS TRES POSIBILIDADES QUE LE VOY A LEER A CONTINUACIÓN, ¿PODRÍA DECIRME CUÁL SE ACERCA MÁS A SU FORMA IDEAL DE FAMILIA?” DATOS EN PORCENTAJE

Una familia en la que los dos miembros de la pareja tienen un trabajo remunerado con parecida dedicación y ambos se reparten las tareas del hogar y el cuidado de los hijos/as, si los hay	67,6
Una familia en la que uno de los miembros de la pareja tiene un trabajo remunerado con menor dedicación y se ocupa de la mayor parte de las tareas del hogar y del cuidado de los hijos/as, si los hay	13,4
Una familia en la que sólo un miembro de la pareja tiene un trabajo remunerado y el otro se encarga del cuidado del hogar y de los hijos/as, si los hay	14,7
Ninguno de estos tipos	0,8
N.S.	2,5
N.C.	1,0

Fuente: Elaboración propia con datos de CIS Estudio nº 2.529 y nº 2.942.

Pero en la misma encuesta, a la pregunta de quién se tendría que ocupar del hogar y las criaturas en caso de que uno tuviese un trabajo menos remunerado, una fuerte mayoría (45,7%) asignaría este papel a la mujer. (CIS 2010, pregunta 24).

GRÁFICO 4.9. CONTESTACIÓN A LA PREGUNTA SOBRE EL DEBER DE OCUPARSE DEL HOGAR Y LAS CRIATURAS: “Y EN CASO DE QUE UNO DE LOS DOS MIEMBROS DE LA PAREJA TENGA QUE TRABAJAR MENOS DE FORMA REMUNERADA PARA OCUPARSE DE LAS TAREAS DEL HOGAR Y EL CUIDADO DE LOS HIJOS, ¿QUIÉN CREE QUE DEBERÍA SER?. DATOS EN PORCENTAJE

El hombre	1,8
La mujer	45,7
Quien tenga un trabajo peor remunerado	10,2
Dependiendo de situaciones laborales y condiciones de trabajo no específicamente económicas	4,2
El/la más capacitado/a para las tareas del hogar	1,0
Según el acuerdo que tomen entre ambos	0,7
Cualquiera, indistintamente	20,9
Depende (sin especificar)	3,1
Otras respuestas	0,3
N.S.	8,9
N.C.	3,1

Fuente: CIS Estudio nº 2.844. Barómetro de Septiembre 2010

Aunque abordo el empleo del tiempo en el capítulo 6 de la investigación, conviene ya mencionar algunos datos acerca de la dedicación al trabajo doméstico. Según la Encuesta de Empleo del Tiempo del INE 2009-2010¹⁷, las mujeres dedican 4 horas y 29 minutos al trabajo doméstico (actividades de mantenimiento del hogar) y cuidado de criaturas, descendiendo a 2 hora y 32 minutos en el caso de los hombres (INE, 2016).

La EPA publicó en 2010 el “Módulo sobre conciliación entre la vida laboral y la familiar”¹⁸ tras encuestar a 30,88 millones de personas de entre 16 y 64 años, de las cuales 2,67 millones se ocupaban de familiares o amigos mayores de 15 años. La principal razón de quienes no trabajan (parados que han dejado el trabajo o inactivos que no buscan empleo) es el cuidado de personas dependientes: “en el año 2015, el porcentaje más alto de mujeres paradas que han dejado el trabajo para cuidar a personas dependientes corresponde a las que tienen de 35 a 44 años (52,4%), en los hombres el porcentaje de parados del mismo grupo de edad que también han dejado el trabajo para cuidar a personas dependientes es del 43,2%. En cuanto a las personas inactivas, en el año 2015 el porcentaje más alto de mujeres que no buscan empleo porque cuidan a personas dependientes corresponde al grupo de edad de 35 a 44 años (38,6%), y en los hombres corresponde al grupo de edad de 55 y más años (29,6%)” (INE, 2016).

17

http://www.ine.es/ss/Satellite?L=es_ES&c=INESeccion_C&cid=1259925472448&p=1254735110672&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLayout¶m1=PYSDetalle¶m3=1259926137287

18

http://www.ine.es/ss/Satellite?L=es_ES&c=INESeccion_C&cid=1259925472720&p=1254735110672&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLayout¶m3=1259926137287

En el módulo de conciliación se les preguntó a las personas ocupadas si deseaban cambiar la organización de su vida laboral y sus responsabilidades de atención a otras personas. En términos medios, el 81,1% de las personas entrevistadas contestaron negativamente pero frente al 84,2% masculino, el porcentaje femenino era del 77%. Por el contrario, el 14,95% de la población que cuidaba regularmente de hijos y adultos dependientes desearía trabajar menos, porcentaje que era del 16,8% en el caso de la mujer y del 13,5% en el del hombre. Finalmente, solo el 4% expuso el deseo de trabajar más y reducir el tiempo de dedicación al cuidado de otros, 6,3% mujeres frente a 2,2% hombres. En definitiva, un 23,1% de las mujeres expresaron la necesidad de cambio frente al 15,7% de los hombres porque eran ellas las más insatisfechas con su situación y quienes padecían un conflicto mayor entre conciliación trabajo-familia.

Como conclusión, y como es obvio por otra parte, la falta de conciliación tiene una serie de implicaciones personales y familiares entre las que destaca su influencia directa sobre la natalidad. En este sentido, Nuria Del Olmo, Carolina Montoro y Dolores López Hernández (2001: 96) señalan: “Las dificultades de conciliación pueden tener consecuencias económicas, emocionales, profesionales, laborales, e incluso de salud si no se resuelven satisfactoriamente, y evidentemente, unas consecuencias sobre la decisión en el número de hijos”.

En el estudio “Mujer e Igualdad de Trato. Análisis de la maternidad en la Unión Europea”, de María Teresa López (directora de la Cátedra Extraordinaria de Políticas de Familia de UCM), publicado en 2011 por la ONG Acción Familiar, se revelaba que el 51% de las europeas que trabajan no tienen hijos. Entre las razones aducidas para no querer o no poder ser madres está la dificultad de conciliar trabajo y familia por las jornadas laborales prolongadas, rígidas y la falta de sensibilidad por parte de las empresas. En el caso de España, los datos recogidos en dicho estudio provocan un gran

impacto: “El 49% de las mujeres que trabajan no tienen hijos, un 27% tiene un sólo hijo, un 20% dos y sólo un 4% tiene tres o más”. Concluye el estudio que el 85% de las trabajadoras españolas querrían tener más hijos, lo que equivale a decir que el 85% de las mujeres que trabajan no tienen los hijos que desean.

El Informe FOESSA aporta también datos en esa línea: “A pesar de la muy baja fecundidad de España, el número medio de hijos deseados se ha mantenido relativamente estable en las tres últimas décadas, lo que implica una brecha importante entre fecundidad deseada y fecundidad alcanzada. Los datos recientes sobre intenciones reproductivas que recoge el Eurobarómetro de 2011 confirman que la norma de los dos hijos está muy consolidada en España y en el resto de países europeos (Testa, 2012). En España, la distancia entre el número deseado de hijos (1,9) y el número real (1,3) es notable” (Castro y Seiz, 2014: 15).

En similar línea manifestaba el CIS en su Barómetro Abril-Mayo 2006 (estudio nº. 2.639), titulado “Fecundidad y Valores en la España del siglo XX”¹⁹, que el 58% de las mujeres que residían en España aseguraba que tener hijos/as representaba un obstáculo para la vida profesional, frente a un 37,5% que no ve problemas (CIS, 2006).

En este sentido, los estudios de Gerardo Meil, en especial su libro “La postmodernización de la familia española” (1999), han sido especialmente ilustrativos, coincidiendo, asimismo, en su definición de familia moderna y postmoderna según un análisis histórico: la familia moderna es la familia tradicional, y la familia postmoderna es la de ahora, la sumergida en estos cambios sociales. Este estudio es interesante para mi investigación desde el punto de vista de los roles familiares y la división del trabajo entre los cónyuges, y también entre cónyuges e hijos, más que por su análisis

¹⁹ http://www.cis.es/cis/opencms/-Archivos/Marginales/2620_2639/2639/Es2639mar_A.pdf

sobre cómo afectan la transformación de la realidad familiar o el reparto desigual del trabajo doméstico a la estabilidad de pareja y familia.

Así se refiere Meil a la erosión del modelo tradicional: “Esta legitimación del trabajo extradoméstico de la mujer casada fue paralela a un debilitamiento creciente del ideal de la mujer como ama de casa, tanto en su dimensión personal como vía de autorrealización personal, como en su dimensión social de indicador de status socioeconómico” (Meil, 1999: 36).

De todas formas, Meil destaca que son cambios progresivos que no llevan necesariamente a que el hombre pierda su rol de proveedor:

“Ahora bien, el hecho de que esté generalizada la idea de que ambos cónyuges deben contribuir a los ingresos de la familia y se rehace el modelo tradicional de roles familiares no significa que haya desaparecido plenamente la concepción del hombre como proveedor de recursos monetarios, ni que el papel de la mujer casada no esté fuertemente condicionado por su situación familiar y que su trabajo se considere mayormente como subsidiario con respecto al marido” (Meil, 1999: 37).

Se ha de incidir también en el tema de la doble presencia (Balbo, 1994: 506-513). Ya que “el volumen y la calidad de su trabajo familiar sigue condicionando a las mujeres en cuanto a su ausencia o presencia en el mercado y en cuanto a las modalidades de la misma” (Balbo, 1994: 506), se ha llegado a una organización familiar en función de la doble presencia. Para Laura Balbo, se da una doble presencia parcial, ya que el trabajo para la familia es un dato no eliminable que se ha hecho compatible con un horario parcial laboral. En la línea de nuestra investigación, Balbo considera que aspectos como “la organización territorial metropolitana (los grandes barrios residenciales, las distancias y los tiempos de desplazamiento)” han modificado la realización de las tareas de cuidado (Balbo, 1994: 510).

En las últimas décadas del siglo pasado se han producido cambios perceptibles en la participación de los hombres en el cuidado de los hijos, sobre todo, entre las generaciones más jóvenes y va creciendo el número de familias en las que el hombre se implica en las tareas domésticas y la atención a los menores. Para autores como Balcells (2009), los varones de estatus laboral medio distribuyen las tareas domésticas de forma más igualitaria. La realización del trabajo doméstico cambia muy lentamente: los hombres se van incorporando a las tareas típicamente femeninas (entre ellas el cuidado a niños y niñas) pero de forma limitada y sobre todo en parejas con niveles educativos y una ideología de rol igualitaria sobre el reparto de roles (Meil, 1997b: 91; 2006: 29; Balcells, 2009: 93). Para Royo, los estudios que relacionan “el nivel educativo del hombre (medido solo) y su grado de realización de trabajo familiar” miden en el fondo formas de reparto igualitarias ya que “sugieren que el nivel de instrucción en este caso está realmente reflejando actitudes liberales (igualitarias), y que lo que se está midiendo no son los recursos o la eficiencia, sino la ideología de género (Coltrane, 1996: 158)” (Royo, 2011: 36).

Meil estudia cómo van cambiando las pautas de división del trabajo doméstico en múltiples publicaciones (1999, 2004a, 2005a, 2005b). En 2004a recogió las encuestas realizadas en la Comunidad de Madrid en 1995 y 2003, que clasificaban las familias madrileñas con hijos (menores de 14 años) según el grado de división del trabajo doméstico entre los cónyuges, tanto en la dimensión de las tareas domésticas, como en la de cuidado de los hijos. Según señala Meil, se trataba de una clasificación realizada a partir de las respuestas dadas por las mujeres entrevistadas sobre quién realizaba una lista de 13 tareas domésticas ordinarias, y 12 de cuidado y atención de niños diferentes. Los casos en los que una determinada tarea era realizada por una tercera persona se trataban como si fuesen realizados a medias. (2004a: 38).

GRÁFICO 4.9. DISTRIBUCIÓN DE DISTINTOS MODELOS DE DIVISIÓN DEL TRABAJO DOMÉSTICO ENTRE LOS CÓNYUGES DE MADRID

	Modelos de reparto de responsabilidades familiares considerando solo quién realiza las tareas domésticas			Modelos de reparto de responsabilidades familiares: tareas domésticas y cuidado de niños		
	1995	2005	Variación %	1995	2003	Variación %
Tradicional	49	39	-20	41	32	-22
Colaborador	44	41	-7	51	47	-8
Cuasi-igualitario	7	20	186	8	21	163
Total	100	100		100	100	
N	588	600		582	600	

Nota: los modelos de reparto de las responsabilidades domésticas y familiares se han formado a partir de un análisis de conglomerados realizado con los mismos criterios y procedimiento para los datos de 1995 y 2003. Los casos en los que una determinada tarea es realizada por una tercera persona han sido tratados como si fueran realizados a medias.

Fuente: Meil, G. (2004a): "El reparto de responsabilidades domésticas en la Comunidad de Madrid: Un estudio sobre la realidad de la separación de funciones en los hogares de la Comunidad de Madrid".

Como puede observarse en la tabla anterior (Meil, 2004a: 38), las familias que se regían por un modelo de reparto de las responsabilidades familiares de carácter tradicional había disminuido apreciablemente (un 20%), dejando de ser el modelo dominante para convertirse lentamente en un modelo de carácter cada vez más minoritario. Al mismo tiempo, las familias con un modelo cuasi igualitario habían aumentado sustancialmente, pero sin ser el modelo dominante. El modelo de familia colaborador, con el hombre implicado en tareas más allá de poner la mesa, sacar la basura y llevar a los niños al colegio, era el más extendido y representaba el tránsito,

tal y como señala Meil (2004a: 38) en términos globales, hacia una familia más igualitaria:

“A partir de estos datos puede concluirse que el cambio más importante que se ha producido ha sido en el aumento de las familias con un reparto cuasi-igualitario y que, por tanto, el cambio no se ha limitado a un aumento de las “ayudas” en el espacio doméstico, sino a un reparto sustancial de las responsabilidades entre los cónyuges en un importante número de familias. Dada la tradicional mayor participación de los varones en el cuidado y atención de los niños que en la realización de las tareas domésticas, si incluimos ambos tipos de tareas en el análisis, la distribución relativa cambia (la proporción de familias con un modelo de división del trabajo doméstico tradicional disminuye apreciablemente al tiempo que aumentan sobre todo la de aquéllas con un modelo de tipo colaborador), pero comparando los resultados de 1995 y 2003 resulta evidente que está teniendo lugar un auténtico cambio estructural. Incluso cabría afirmar que se está produciendo una auténtica revolución silenciosa dentro de los hogares”.

Los mayores cambios se registran en las tareas domésticas rutinarias o más “duras”, (Meil 2004a señala lavado y planchado de ropa, limpieza de la casa, recogida de habitaciones y fregado de platos). Aunque esto no significa una realización igualitaria entre los cónyuges en la mayor parte de los casos, “no es sólo aparente, sino que refleja un cambio más profundo en una importante proporción de familias” (2004a: 37). Meil se fija en un indicador que se considera representativo del reparto de responsabilidades domésticas y es quien fija el menú diario: la proporción de familias en las que decide exclusivamente la mujer ha bajado del 78% al 57%. Asimismo, la proporción de familias en las que el hombre y la mujer fijan el menú de cada día a medias ha subido del 8% al 21%. También constata la tendencia a compartir la responsabilidad de las tareas consideradas típicamente “masculinas” en la definición tradicional de los roles, como el cuidado del coche y el bricolaje (Meil, 2004a: 37).

Por lo que se refiere a las tareas de cuidado y atención de los niños, puede observarse que aumenta de forma apreciable la participación del hombre en todas las dimensiones. Es el caso de las “nuevas paternidades”, un “modelo de relación con los hijos más comprometido con la crianza y el cuidado cotidiano” (Meil, 1999: 113; Valiente, 1997: 240). En este sentido, para Meil la implicación de los padres va aumentando incluso en las tareas más ingratas (2004a, 37):

“La mayor implicación de los varones en el cuidado de sus hijos no se produce así en los aspectos más lúdicos de la relación, sino sobre todo en los que tienen más costes personales en términos de trabajo o incomodidad, además de ser rutinarios, como es el caso de levantarse por la noche, atenderles por las mañanas o llevarles al colegio. El indicador más global de valoración de la implicación en la atención y cuidado, el “estar con ellos”, sin embargo evidencia un cambio mucho más modesto, aunque la proporción de familias en las que las mujeres entrevistadas afirman que esta responsabilidad la asumen a partes iguales ha aumentado un 50 por ciento, pasando del 26 por ciento en 1995 al 34 por ciento en 2004”.

Para Meil (2004a), los principales factores que propician este cambio son, por un lado, la incorporación de la mujer al mercado de trabajo remunerado y, por otro lado, un cambio en los modelos de rol de género tanto de los varones como de las mujeres. “Para una implicación activa de los varones en la producción doméstica que vaya más allá de ayudas más o menos puntuales, es necesario que los varones hayan aceptado el cambio en los modelos de rol de género y, en consecuencia, se muestren dispuestos a asumir este tipo de trabajos” (2004a: 47). El cambio de roles de los dos progenitores facilita el de los hijos, siempre que la actitud de la madre sea la adecuada y se muestre proclive a compartir todas las tareas. Así señala Meil (2004b: 48):

“La socialización en casa de los padres en esta misma dirección facilita indudablemente esta implicación y su grado de implicación en casa de los padres es un potente predictor

de la implicación en el propio hogar, aunque en casi la mitad de las familias en las que el modelo de división del trabajo doméstico es cuasi igualitario el hombre no colaboraba nada o casi nada en casa de sus padres. Pero además de la predisposición de los varones a asumir responsabilidades domésticas, las actitudes de las mujeres en este sentido juegan igualmente un papel relevante, pues en la medida en que consideren que determinado tipo de tareas son impropias para que las realice un hombre o considere que éste las realiza deficientemente, su implicación será menor”.

En conclusión puede señalarse que las familias en general se encaminan paulatinamente hacia un modelo de reparto más igualitario en las responsabilidades, con una mayor implicación de los hombres tanto en el cuidado de los hijos como en las tareas domésticas.

4.4. Estrategias para la conciliación adoptadas en las familias

En cualquier caso, los roles familiares y domésticos tienen que ser negociados explícita o (como sucede en la mayoría de los casos) implícitamente ante la pérdida de legitimidad de los modelos heredados del pasado. Si el reparto de responsabilidades no es satisfactorio para ambos miembros de la pareja, la conflictividad conyugal aumentará y disminuirá la satisfacción con el proyecto de vida en común, propiciando con ello la ruptura conyugal. El proceso de “individualización”, en palabras de Beck (1998), lleva a veces al “desencantamiento” (Beck, 1998).

Según Meil, se ha incrementado la conflictividad conyugal por el reparto de las responsabilidades familiares y domésticas en la última década, lo que se ha traducido

en un aumento de las mujeres que han pensado y hablado con su cónyuge sobre la eventual una ruptura de su proyecto de vida en común: “Entre 1995 y 2003, la proporción de familias en las que se discutía con mucha o bastante frecuencia sobre el reparto del trabajo doméstico ha pasado del 17 al 23%, de forma que ya en una de cada cuatro familias “jóvenes” se discute con cierta frecuencia sobre el particular” (Meil, 2005: 170).

La insatisfacción con el modo de realizar el reparto del trabajo doméstico no es “la causa” de la ruptura conyugal pero está claro que juega un papel importante la desigualdad de responsabilidades familiares y la estabilidad de las uniones en el tiempo tiene mucho que ver con un reparto igualitario que satisfaga a ambas partes. Para Meil (2005, 176):

“Las parejas que tienen un modelo de reparto cuasiigualitario presentan un riesgo de ruptura que es la mitad del que tienen las parejas con un reparto de tipo tradicional, medido tanto en términos de pensamientos como de conversaciones sobre la posibilidad de romper la relación. En las parejas con un modelo de tipo colaborador no puede afirmarse lo mismo, pues la variabilidad de las circunstancias hace que no se pueda afirmar con suficiente nivel de confianza el que tengan menor riesgo de ruptura. El que haya un reparto desigual, sin embargo, no implica mayor riesgo de ruptura si el orden doméstico es aceptado por la mujer como válido. Pero si el orden doméstico está puesto en cuestión, a mayor conflictividad sobre el particular, mayor riesgo de tener pensamientos de ruptura de la relación, y entre quienes han hablado sobre ello se encuentran sobre-representados los que tienen también conflictos por el reparto del trabajo doméstico”.

En Tobío 2005 se realiza, a mi juicio, un análisis muy certero sobre la problemática de la conciliación en estos tiempos de cambio de rol de proveedor monetario asociado a cambios en los roles familiares. En dicha publicación se pregunta

si las mujeres con un doble rol público-privado están asumiendo casi en exclusiva el conflicto que supone la conciliación, enfrentándose ante el dilema de elegir entre trabajo y familia o abordar el doble rol mediante estrategias personales de difícil encaje. Tobío nos dice refiriéndose a datos de investigaciones dirigidas por ella:

“El hecho de que las mujeres trabajen fuera de la casa no evita el fuerte desequilibrio en la realización de las tareas domésticas en las parejas españolas, puesto de manifiesto en diferentes investigaciones. Los datos más recientes provienen de la Encuesta sobre el Empleo del Tiempo, según la cual las mujeres españolas que trabajan dedican 4 horas y 29 minutos por día al hogar y la familia, frente a la 1 hora y 29 minutos que dedican los hombres. De esa diferencia de tres horas sólo dos se explican por la mayor dedicación a la actividad remunerada de los hombres, la otra se explica por su mayor dedicación al ocio” (Tobío, 2005: 197).

Dicha autora considera que la mayor o menor participación de los hombres en el trabajo del hogar está asociada, principalmente, a la edad: “Es entre las jóvenes generaciones donde aparecen las pautas más igualitarias, en especial en tareas como llevar y traer los niños del colegio, llevarlos al médico, estar con ellos por las tardes y levantarse por la noche para atenderlos” (Tobío, 2005: 199). Y también a la clase social: “Excepto la preparación del desayuno, la preparación de comida y el hacer la compra, todas las demás tareas están estadísticamente asociadas de forma significativa al nivel socioeconómico de la pareja masculina” (Tobío, 2005: 203).

En resumen, aunque el reparto del trabajo doméstico sigue siendo desigual (incluso cuando las mujeres trabajan fuera del hogar) las diferencias según la edad muestran un cambio destacable hacia pautas más igualitarias.

Posteriormente, Tobío relata que muchas mujeres parecen conformarse con la situación y “la percepción de desigualdad -que abarca a dos de tres entrevistadas- no se traslada mecánicamente a una exigencia de mayor participación de los hombres en

lo doméstico: un 15% de las mujeres entrevistadas a pesar de constatar la desigualdad existente no considera que su pareja deba trabajar más en casa” (Tobío, 2005: 207).

Esto hace referencia, en mi opinión, a lo que Ana Irene del Valle llama las “inercias de género” o resistencias a la igualdad en la organización doméstica, que son aquellas dinámicas “de igualdad y desigualdad que pueden estar operando sobre la división y la organización del trabajo en las estrategias de las parejas y la organización de su vida profesional y familiar” (del Valle, 1998: 61; del Valle, 2015: 163-164). Para Royo (2011, 35), esas inercias permanecen en nuestro imaginario ya que “están reforzadas por estructuras laborales, institucionales y simbólicas, que hemos heredado de nuestro pasado y que ya no responden ni a la realidad ni a las necesidades de la mayor parte de las parejas”.

Además de la negociación de roles, es necesario adoptar unas estrategias especiales para la conciliación. En Tobío 2005 se muestra como necesario el papel de los abuelos y las abuelas como “madres vicarias”, aunque es una solución provisional y transitoria que las propias madres no quieren adoptar para sí en un futuro (Tobío, 2005: 151-173). También es necesaria la ayuda doméstica remunerada (Tobío, 2005: 175-196), que recae en muchos casos en mujeres inmigrantes.

De especial interés para esta investigación son las llamadas “estrategias espaciales” (Tobío, 2005: 218-223), una especie de táctica para superar la distancia entre la casa de la madre trabajadora, el lugar de trabajo, el colegio de las criaturas y la casa de los abuelos. Este tipo de estrategia es más usada por la mujer, lo que puede ser para facilitar la ayuda familiar de su red o por su menor grado de motorización.

Del tema de la movilidad se tratará en el capítulo 7, tomando como base las investigaciones de Constanza Tobío sobre la movilidad y el género en el espacio urbano (Tobío, 1995b; 2003d). En Tobío (2003d: 19), indica:

“La cuestión que se plantea, a partir de ahí, es si las mujeres tienen una mayor tendencia a trabajar cerca de la casa porque generalmente tienen empleos de baja cualificación y remuneración y, por tanto, sólo compensa un empleo próximo a la vivienda, o si lo que sucede es que la localización próxima a la vivienda es una condición previa para muchas mujeres por sus responsabilidades familiares que restringe sus posibilidades de acceso al empleo. Es decir, si el más reducido ámbito espacial del mercado laboral de las mujeres es un efecto o una causa de sus bajos niveles ocupacionales o salariales”.

Aquí solo me gustaría constatar una consecuencia: hay mujeres que tienen peores trabajos por estar más cerca de sus criaturas. Es la llamada gentrificación por género que considera que los hombres son “móviles” mientras que las mujeres son más “fijas”, siendo estas las dos caras de Nueva York²⁰.

Para Tobío, “las estrategias son prácticas sociales en las que la componente de intencionalidad cobra especial importancia” (2005: 133). Son una forma de “salir del paso” o arreglarse, en la línea del “habitus” de Bourdieu o Giddens, señala Tobío (2005, 135), consciente de que la familia es la unidad básica sobre la que se articulan las estrategias. Esto es algo que suena muy cercano porque cualquier madre o padre trabajador tiene que poner en práctica “pequeños arreglos en situaciones de emergencia” para poder conciliar.

Señala Tobío que es mayor la proporción de estrategias en los países donde las políticas públicas están menos desarrolladas porque la conciliación se asume como un “problema social general” (2005: 142). ¿Qué lleva a una acción cualquiera a convertirse en una estrategia para la conciliación?: “Los tres elementos principales

²⁰ Ver artículo del geógrafo Jim Russell el 24 de septiembre de 2013. Disponible en: <http://sustainablecitiescollective.com/jim-russell/178861/mobile-or-stuck-two-sides-new-york-city-gentrification>

necesarios para definir una acción como estrategia son: en primer lugar, un sujeto con intencionalidad capaz de hacer una elección; en segundo lugar, diferentes alternativas entre las que elegir; y, por último, un período de tiempo a lo largo del cual la estrategia se desarrolla” (2005: 134)

Pero hay dos aspectos más: la temporalidad y flexibilidad. “Habría que unirle como condición propia su carácter temporal o perecedero, pues la estrategia de conciliación es válida como instrumento de adaptación a un entorno concreto” (Emakunde, 2007: 19). Las estrategias son, por lo general, previstas, calculadas, razonadas. Y se basan en la organización y el control puesto que las madres mantienen la responsabilidad de lo que ocurre en la casa aunque pasen muchas horas en el trabajo (Tobío, 2005: 135-136) basándose en lo que llama la “inercia del viejo orden doméstico”.

Las estrategias son de gran utilidad en casos, por ejemplo, de incompatibilidad entre los horarios de los colegios y los del mundo laboral. Se cubren “gracias a las variadas estrategias de las madres: ayuda intergeneracional, trabajo doméstico remunerado, negociación con sus cónyuges o parejas, abandono del mercado laboral o, en casos extremos, dejando a sus criaturas solas o a cargo de hermanos aún menores” (Tobío *et al*, 2010: 49).

Es la mujer la que pone en marcha la estrategia más adecuada y la aplica a través de unos instrumentos o recursos: “Mientras que las abuelas (y abuelos), el servicio doméstico, las guarderías, los centros escolares y actividades extraescolares implicados en las estrategias cotidianas de conciliación pueden ser considerados recursos de sustitución, en este caso, de las madres y padres en la atención y cuidado de sus menores, la orientación de las dos medidas básicas de las políticas institucionales de

conciliación existentes en nuestro entorno, la reducción de la jornada laboral y la excedencia, son, por el contrario, recursos de presencia” (Emakunde, 2007: 55).

4.5. Estrategias para la conciliación adoptadas por las empresas

La conciliación entre vida personal y laboral es algo que concierne a cada persona, que se “organiza” en su propia familia mediante las estrategias que pueda adoptar, pero concierne también al Estado a través de las políticas públicas, tal y como veremos más adelante, y concierne a la empresa, quien “tiene no sólo una obligación moral, sino un interés objetivo en posibilitar la conciliación de la vida familiar y la vida laboral. Si los empleadores contratan a mujeres es porque desempeñan un buen trabajo y posibilitan la generación de beneficios” (Meil *et al*, 2007: 12). En este sentido, es de gran interés un estudio de Emakunde sobre el coste que supone para las empresas la pérdida de talento femenino: “La falta de existencia de medidas de conciliación o la falta de aplicación por parte de las empresas no permite que las mujeres mantengan su dedicación al trabajo, planteándose como alternativa el abandono total o parcial de su carrera profesional” (Emakunde, 2010: 141).

Las empresas están más sensibilizadas ante lo que Meil llama el “desafío” de la conciliación. “Desde el punto de vista de las empresas la conciliación viene motivada por la necesidad de atender las demandas sociales, formuladas por las/os empleadas/os, de manera que sean compatibles con los objetivos de la organización” (Meil *et al*, 2007: 24).

Las medidas de conciliación de la empresa pueden ser de flexibilización de la relación laboral, de los tiempos de trabajo o del lugar de trabajo y de prestaciones sociales, como la facilitación de guarderías (Meil *et al*, 2007).

Entre las medidas de flexibilización de la relación laboral encontramos las bajas por maternidad, el permiso de paternidad, la reducción de jornada y la excedencia por motivos familiares. En todos los casos la empresa puede dar lo estrictamente regulado por la ley o introducir mejoras. Los permisos por paternidad se usan poco todavía poco utilizados por motivos socioculturales o culturales/personales, además de económicos: “Se justifica la menor participación masculina porque tradicionalmente los hombres suelen ganar más que las mujeres, por lo que a la hora de realizar un esfuerzo, éste debe ser femenino para que sufra menos la economía doméstica” (Meil *et al*, 2007: 39).

Con respecto a las medidas de flexibilización de los tiempos de trabajo, destaca el gran problema de los horarios españoles y hay que afrontarlo desde el punto de vista legislativo pero también a través de un cambio de filosofía por parte de los empleados y directivos, quienes para Meil *et al* (2007: 52) han de saber que “si son los últimos en marcharse (los jefes), fomentan indirectamente la cultura de las largas jornadas, mientras que si adelantan su horario de salida obligan en cierta medida al resto de la plantilla a ser más productivos y terminar antes su jornada”. También hay que restar importancia a la cultura de presentismo que lleva a alargar las jornadas a través de medidas como la “política de luces apagadas” para las 6 de la tarde o la flexibilidad horaria.

La medida de flexibilización del tiempo de trabajo más conocida es el teletrabajo, muy poco extendido e imposible de aplicar si previamente no se organizan las tareas en torno a objetivos.

Se necesita una reorganización como la que propone la Asociación para la Racionalización de los Horarios Españoles (ARHOE), constituida en 2006 por la Universidad Rey Juan Carlos, la Universidad CEU San Pablo y la Fundación Independiente. Para Ignacio Buqueras, presidente de honor, “el tiempo no debe continuar esclavizándonos. Somos conscientes de que lo que defendemos no es solo un cambio de horarios, es un cambio de hábitos, de costumbres, un nuevo estilo de vida. Sin ninguna duda, es un reto que vale la pena y que en un futuro cercano de cambios nos determinará a ser diferentes, mejores y más eficientes desde el punto de vista profesional, empresarial y personal” (2011²¹).

El tema de la flexibilización de lugar de trabajo y de horarios es de gran interés para la presente investigación ya que en ciudades grandes hay mayor dificultad para la conciliación, y es necesario contar con la flexibilidad horaria (por ejemplo, si se vive cerca del trabajo, la pausa de la comida es un excelente momento para conciliar) o incluso con la flexibilidad de lugar de trabajo, utilizando el teletrabajo para evitar pérdidas de tiempo en aglomeraciones en ciudades grandes o momentos de lleno del transporte público, por ejemplo.

Es vital que la empresa se conciencie y apueste por medidas organizativas o de flexibilidad para favorecer la conciliación. Es necesario que el cambio empiece por la concienciación de los altos directivos, y que tengan en cuenta una gran ventaja, la satisfacción de su plantilla: “Uno de los beneficios asociados a la conciliación es la motivación del empleado, esto hace que trabaje en un clima satisfactorio que permite que su rendimiento mejore” (Meil *et al*, 2007: 93).

²¹ <http://www.horariosenespana.com/inicio/historia>

Por último, hay que destacar que las medidas solo serán totalmente eficaces si se acogen a ellas tanto hombres como mujeres: “Las empresas deberían en este sentido facilitar, cuando no promover, estas prácticas” (Meil *et al*, 2007: 111).

GRÁFICO 4.10. ESTRATEGIAS ADOPTADAS POR LAS EMPRESAS PARA FOMENTAR LA CONCILIACIÓN

Flexibilización de la relación laboral de trabajo	✓ ✓ ✓ ✓	bajas por maternidad permiso de paternidad reducción de jornada excedencia por motivos familiares
Flexibilización del tiempo de trabajo	✓ ✓	política de luces apagadas flexibilidad horaria
Flexibilización del espacio de trabajo	✓	teletrabajo
Prestaciones sociales	✓ ✓	facilitación de guarderías días de asuntos propios

Fuente: elaboración propia

En conclusión, el entorno de trabajo ha cambiado mucho desde que yo me incorporé a finales de los años 80. Entonces casi no se oía hablar de la flexibilización de la relación laboral, del tiempo o espacio de trabajo y las prestaciones sociales. La empresa española avanzó mucho en este terreno a finales del siglo XX y principios del XXI. Aunque la prolongada crisis económica ha ralentizado el impulso de medidas que permitan equilibrar la vida laboral y personal, es una exigencia creciente de los empleados que la empresa tendrá que aceptar tarde o temprano.

4.6. Estrategias para la conciliación adoptadas por las políticas públicas

El Estado puede apoyar la conciliación laboral y personal/familiar mediante políticas que proporcionen un marco adecuado. Según el Artículo 9. 2. de la Constitución Española “corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social”²². En este sentido, las administraciones públicas tienen que legislar, sensibilizar, y dotar de bienes y servicios públicos a la sociedad para proveer de unas políticas o instrumentos que faciliten la conciliación -como los planes de organización de tiempo o servicios de cuidado de dependientes- y de un marco normativo, por ejemplo, a través de las leyes que regulan los tiempos de trabajo, en particular los permisos laborales por motivos familiares.

La Ley 39/1999, de 5 de noviembre, para promover la conciliación de la vida familiar y laboral de las personas trabajadoras, nació como consecuencia de la obligación de transponer las directivas del Consejo de la Unión Europea 92/85/CEE. La intención que aparece en la exposición de motivos es completar la transposición a la legislación española de las directrices marcadas por la normativa internacional y comunitaria superando los niveles mínimos de protección previstos en las mismas²³.

²² Título Preliminar. Constitución española de 1978

²³ <https://www.boe.es/buscar/pdf/1999/BOE-A-1999-21568-consolidado.pdf>

Como señala, “la Ley introduce cambios legislativos en el ámbito laboral para que los trabajadores puedan participar de la vida familiar, dando un nuevo paso en el camino de la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres. Trata además de guardar un equilibrio para favorecer los permisos por maternidad y paternidad sin que ello afecte negativamente a las posibilidades de acceso al empleo, a las condiciones del trabajo y al acceso a puestos de especial responsabilidad de las mujeres. Al mismo tiempo se facilita que los hombres puedan ser copartícipes del cuidado de sus hijos desde el mismo momento del nacimiento o de su incorporación a la familia” (1999: 2). Supone un avance significativo en el ámbito de la maternidad y sus consecuencias, aunque para algunos autores como Lousada (2011: 5-6) tiene una perspectiva cuantitativa -“cuanta mayor duración tenga el derecho, mejor satisface a la conciliación”- que precisa de individualización: “No importa la cantidad sino la calidad si pretendemos, no tanto la conciliación de las mujeres, como la corresponsabilidad de los hombres. Y la calidad de los derechos de conciliación depende, entre otros elementos, de la individualización de su titularidad”. Ello obliga a erradicar los derechos de conciliación femenina, a la creación de derechos masculinos de paternidad, así como a la “atribución de derechos individuales a cada progenitor sin posibilidad de transferencia al otro progenitor –lo pierde quien no lo ejercita-, y las acciones positivas dirigidas a la asunción masculina de cargas familiares” (Lousada, 2011: 5). Todo ello en la línea de la individualidad y no transferibilidad de los permisos.

Pero el avance más significativo en el marco legislativo ha sido la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres: “La mayor novedad de esta Ley radica, con todo, en la prevención de esas conductas discriminatorias y en la previsión de políticas activas para hacer efectivo el principio de igualdad. Tal opción implica necesariamente una proyección del principio de igualdad sobre los diversos ámbitos del ordenamiento de la realidad social, cultural y artística

en que pueda generarse o perpetuarse la desigualdad”, expone al principio. (LO 3/2007: Exposición de motivos III). Y un poco más adelante figura: “Especial atención presta la Ley a la corrección de la desigualdad en el ámbito específico de las relaciones laborales. Mediante una serie de previsiones, se reconoce el derecho a la conciliación de la vida personal, familiar y laboral y se fomenta una mayor corresponsabilidad entre mujeres y hombres en la asunción de obligaciones familiares, criterios inspiradores de toda la norma que encuentran aquí su concreción más significativa” (LO 3/2007: Exposición de motivos III).

En el Artículo 44 de la Ley Orgánica 3/2007 (Capítulo II del Título IV, sobre el derecho al trabajo en igualdad de Oportunidades), se trata de igualdad y conciliación y de los derechos más importantes para la conciliación de la vida personal, familiar y laboral:

El primero de ellos es el derecho a la no discriminación: “Los derechos de conciliación de la vida personal, familiar y laboral se reconocerán a los trabajadores y las trabajadoras en forma que fomenten la asunción equilibrada de las responsabilidades familiares, evitando toda discriminación basada en su ejercicio” (2007, art. 44).-

El segundo es el derecho al permiso de maternidad: “El permiso y la prestación por maternidad se concederán en los términos previstos en la normativa laboral y de Seguridad Social” (2007, art. 44).

El último de ellos es el derecho al permiso por paternidad: “Para contribuir a un reparto más equilibrado de las responsabilidades familiares, se reconoce a los padres el derecho a un permiso y una prestación por paternidad, en los términos previstos en la normativa laboral y de Seguridad Social (2007, art. 44). Este permiso se concreta en las disposiciones adicionales, en concreto en el artículo 48 bis.

Como señala la Exposición de Motivos de la Ley, “la medida más innovadora para favorecer la conciliación de la vida personal, familiar y laboral es el permiso de paternidad de trece días de duración, ampliable en caso de parto múltiple en dos días más por cada hijo o hija a partir del segundo. Se trata de un derecho individual y exclusivo del padre, que se reconoce tanto en los supuestos de paternidad biológica como en los de adopción y acogimiento. También se introducen mejoras en el actual permiso de maternidad, ampliándolo en dos semanas para los supuestos de hijo o hija con discapacidad, pudiendo hacer uso de esta ampliación indistintamente ambos progenitores”.

Para Fernández Prieto y Fernández Prol, “entre los principales problemas con que se encuentran los progenitores para compatibilizar trabajo y familia, junto con las enfermedades leves de niños y niñas, figuran el cuidado de los y las menores de tres años y el desfase entre horarios laborales y escolares, no sólo diario sino también anual, con especial incidencia en las vacaciones escolares, mucho más amplias que las laborales, aún no escolarizados. La ampliación en la red de guarderías y los servicios, de carácter público, durante las primeras horas de la mañana y por las tardes después del horario escolar –aulas matinales, servicios de madrugadores, desayunos y comidas, actividades extraescolares...– o durante las vacaciones escolares, son las actividades que mejor responden a aquellos problemas”. Junto a la preocupación por los menores, están las personas mayores dependientes: “Por otra parte, se precisa igualmente el incremento de servicios públicos para dar apoyo a personas dependientes, la adaptación de horarios de centros de atención a mayores y, cuando la coyuntura lo permita, el incremento de las ayudas económicas para atención a personas discapacitadas de forma crónica” (Fernández Prieto y Fernández Prol, 2014: 44).

En este sentido se ha de considerar como necesaria la aportación del Estado a la conciliación en lo referente a las políticas de apoyo a la infancia y a las personas dependientes.

Según datos del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte en el informe “Las cifras de la educación en España. Curso 2013-2014 (Edición 2016)”²⁴, los centros que imparten Educación Infantil son un total de 22.066, de los que 14.472 son públicos, y 7.594 privados.

Asimismo y según el mismo informe “Las cifras de la educación en España. Curso 2013-2014 (Edición 2016)”²⁵, del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, del 1.884.342 de alumnos y alumnas que cursaban Educación Infantil, 257.641 lo cursan en un centro público, y 668.254 en un centro privado.

Las políticas públicas para favorecer la conciliación han de comprender la atención a las criaturas y también la atención a personas mayores dependientes. Según cita Torres Pérez (2006: 53) en 2004 se contabilizaban 1.623.391 hogares con mayores dependientes, es decir, el 35,4% de los hogares. Tobío *et al* (2010: 58) señalan que “si bien el 70% de los mayores disfrutan de unas condiciones de vida que les permiten ser autónomos hasta los 80 años, casi un tercio de los mayores necesitan a otras personas para desenvolverse en su vida diaria”. Prosiguen, en base a la Encuesta de Discapacidad de 2008 (Portal de Mayores, 2008), destacando que “un 30,3% de los mayores (2.227.500 de 7,4 millones) declara tener alguna discapacidad. Este porcentaje representa el 58% de las personas con discapacidad en España y configura

²⁴ <http://www.mecd.gob.es/servicios-al-ciudadano-mecd/estadisticas/educacion/indicadores-publicaciones-sintesis/cifras-educacion-espana/2013-14.html>

²⁵ <http://www.mecd.gob.es/servicios-al-ciudadano-mecd/estadisticas/educacion/indicadores-publicaciones-sintesis/cifras-educacion-espana/2013-14.html>

nuevos grupos-perfiles de mayores con más riesgo y más vulnerables a la dependencia y que, por lo tanto, requieren cuidados especiales” (Tobío *et al*, 2010: 58)

Este dato hay que ponerlo en relación con otro que se exponía al comienzo del capítulo: con respecto al cuidado de personas dependientes (enfermos, familiares o amigos de 15 o más años), el 89,1% de las personas ocupadas a tiempo parcial por hacerse cargo del cuidado de personas dependientes (enfermos, familiares o amigos de 15 o más años) eran mujeres en base a la información del módulo del año 2010 de la EPA sobre conciliación entre la vida laboral y familiar. Las principales razones alegadas eran que los servicios de cuidado son muy caros (37,2%) y la falta de servicios de cuidados de personas dependientes (24,3%). Entre las personas paradas por hacerse cargo de personas dependientes, el 77,2% eran mujeres y entre las personas inactivas por el mismo motivo, el porcentaje de mujeres era del 93,1%. La principal razón alegada entre las personas paradas e inactivas, una vez más, el elevado coste de los servicios de cuidado de personas dependientes (INE, 2014).

En 2006 el Gobierno aprobó la Ley de “Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia” (Ley 39/2006)²⁶. En su exposición de motivos, la ley reconoce que el cuidado de las personas dependientes ha recaído tradicionalmente en las mujeres: “La atención a este colectivo de población se convierte, pues, en un reto ineludible para los poderes públicos, que requiere una respuesta firme, sostenida y adaptada al actual modelo de nuestra sociedad. No hay que olvidar que, hasta ahora, han sido las familias, y en especial las mujeres, las que tradicionalmente han asumido el cuidado de las personas dependientes, constituyendo lo que ha dado en llamarse el “apoyo informal”. Los cambios en el modelo de familia y la incorporación progresiva de casi tres millones de mujeres, en la

²⁶ <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2006-21990>

última década, al mercado de trabajo introducen nuevos factores en esta situación que hacen imprescindible una revisión del sistema tradicional de atención para asegurar una adecuada capacidad de prestación de cuidados a aquellas personas que los necesitan". Y prosigue con la consideración del cuidado a las personas dependientes desde las Administraciones Públicas, contando también con el Tercer Sector:

"El propio texto constitucional, en sus artículos 49 y 50, se refiere a la atención a personas con discapacidad y personas mayores y a un sistema de servicios sociales promovido por los poderes públicos para el bienestar de los ciudadanos. Si en 1978 los elementos fundamentales de ese modelo de Estado del bienestar se centraban, para todo ciudadano, en la protección sanitaria y de la Seguridad Social, el desarrollo social de nuestro país desde entonces ha venido a situar a un nivel de importancia fundamental a los servicios sociales, desarrollados fundamentalmente por las Comunidades Autónomas, con colaboración especial del tercer sector, como cuarto pilar del sistema de bienestar, para la atención a las situaciones de dependencia.

Por parte de las Administraciones Públicas, las necesidades de las personas mayores, y en general de los afectados por situaciones de dependencia, han sido atendidas hasta ahora, fundamentalmente, desde los ámbitos autonómico y local, y en el marco del Plan Concertado de Prestaciones Básicas de Servicios Sociales, en el que participa también la Administración General del Estado y dentro del ámbito estatal, los Planes de Acción para las Personas con Discapacidad y para Personas Mayores. Por otra parte, el sistema de Seguridad Social ha venido asumiendo algunos elementos de atención, tanto en la asistencia a personas mayores como en situaciones vinculadas a la discapacidad..." (2006: Exposición de motivos punto 2).

A pesar de destacar que "el Sistema atenderá de forma equitativa a todos los ciudadanos en situación de dependencia. Los beneficiarios contribuirán económicamente a la financiación de los servicios de forma progresiva en función de

su capacidad económica, teniendo en cuenta para ello el tipo de servicio que se presta y el coste del mismo”, esta ley de 2007 está implantándose todavía.

Junto a la necesidad de que el Estado aprueba leyes y políticas de apoyo a la conciliación, autores como Lousada (2008) mencionan la conveniencia de los planes municipales de organización del tiempo o políticas de conciliación que puedan ser llevadas a cabo desde los ayuntamientos.

Según detalla Lousada en su artículo “Las políticas públicas sobre los tiempos de la ciudad, en especial las normas gallegas” citando el Preámbulo del Decreto 182/2008, de 31 de julio, DOGa de 29.8.2008, podemos afirmar que “la obligación de los Poderes Públicos es reorganizar socialmente, de forma más justa, la compatibilidad entre trabajos de producción y de reproducción, tarea que debe ser asumida paritariamente en el ámbito de la familia y de la sociedad, y facilitada por las instituciones políticas y públicas” (2008: 21). Se hace referencia a medidas locales de conciliación, que es una forma de hacer políticas no solo mediante leyes: “Hasta el momento, las políticas de conciliación en España han pivotado casi exclusivamente sobre los derechos de conciliación. De hecho, la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, de Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres, sólo contempla otras políticas cuando alude, en su artículo 22, a “acciones de planificación equitativa de los tiempos”, afirmando que, “con la finalidad de avanzar hacia un reparto equitativo de los tiempos entre mujeres y hombres, las corporaciones locales podrán establecer Planes Municipales de organización del tiempo de la ciudad”, y que, “sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas, el Estado podrá prestar asistencia técnica para la elaboración de estos Planes” (Lousada, 2008: 17).

De este tipo de políticas públicas sobre los tiempos de la ciudad, en especial las normas gallegas, pioneras en la materia, se tratará en el capítulo 6 sobre los Usos del tiempo.

4.7. El modelo de corresponsabilidad

Las tres instituciones mediante las cuales el estado de bienestar atiende a la ciudadanía son mercado, estado y familia. En función de la prioridad que se les conceda y de la contribución que realice cada una de ellas al bienestar general, distinguiremos un tipo de régimen de bienestar u otro (Esping-Andersen, 1993 y 2000). En este sentido, el régimen de bienestar es “la forma conjunta e interdependiente de cómo se produce y distribuye Bienestar” (Esping-Andersen, 2000: 52).

Esping-Andersen recoge dos conceptos importantes en su obra: desmercantilización (decommodification) y desfamiliarización (defamiliarisation) para explicar los distintos regímenes de bienestar. La desmercantilización caracteriza el grado de desarrollo de los distintos estados de bienestar. Por este término se entiende la medida en que los ciudadanos gozan de unos derechos que les permiten emanciparse de su dependencia del mercado: “La desmercantilización se produce cuando se presta un servicio como un asunto de derecho y cuando una persona puede ganarse la vida sin depender del mercado” (Esping-Andersen, 1993: 41). Como desfamiliarización señala “el grado de reducción de la dependencia del individuo respecto de la familia o, en su formulación inversa, el aumento de la capacidad de

control del individuo de recursos económicos, independientemente de las reciprocidades familiares o conyugales” (Esping-Andersen, 1993: 44).

Para Flaquer, una de las grandes aportaciones de Esping-Andersen es “la idea de que nuestros esfuerzos no deben ir encaminados a identificar diversos modelos de estado de bienestar, sino más bien de regímenes de bienestar. Por régimen de bienestar Esping-Andersen entiende un conjunto integrado de relaciones entre el Estado, el mercado de trabajo y el sistema de estratificación social. Así, cada régimen de bienestar incluye no tan sólo determinadas políticas sociales con sus derechos y prestaciones correspondientes, sino también ciertas oportunidades laborales y un cierto grado de desigualdad social” (Flaquer, 2000: 32).

Esping-Andersen distingue en el mundo occidental tres regímenes distintos de estado de bienestar: el liberal, el corporativo y el socialdemócrata.

El régimen liberal, que encontramos en países anglosajones como Estados Unidos, Canadá y Australia, está asociado con un grado de desmercantilización muy bajo y fomenta una estructura social dualista: por una parte, los beneficiarios de las prestaciones (los pobres y marginados) y por otra parte, la clase media. Las prestaciones sociales se otorgan solo cuando la familia o el mercado son incapaces de resolver el problema y ello “marca” en cierta forma a quien las recibe. Solo interesan las relaciones entre el Estado y el mercado, existiendo una gran dualidad o escisión entre lo público y la familia, hasta tal punto que se considera que la conciliación es un asunto privado (Esping-Andersen, 1993: 47-50; 85-88; Flaquer, 2000: 33; Elósegui, 2011: 71).

El régimen corporativo, basado en el sistema de seguridad social de raíz bismarckiana implantado en Alemania, Austria, Francia, Bélgica e Italia, es el más conservador de todos: “Al tiempo que este modelo de bienestar fomenta la

maternidad, desincentiva asimismo la participación de las mujeres en el mercado de trabajo, en especial cuando sus hijos son pequeños, lo cual las convierte en dependientes de sus maridos, ya que estos, como cotizantes, son los auténticos titulares de los derechos sociales. Así, pues, el régimen corporativo alemán parte de la idea de que el Estado tan sólo interviene cuando se agota la capacidad de las familias para prestar servicios a sus miembros, servicios que en principio están sobre todo a cargo de las amas de casa” (Flaquer, 2000: 33). Para el modelo conservador, basado en el familiarismo, la familia es lo más importante y en ella se distribuyen los roles según la división del trabajo, atribuyéndose al hombre y a la mujer papeles complementarios que el propio estado apoya a través de sus políticas económicas y sociales. Para Mota, “las políticas de conciliación de la vida familiar y laboral que se han puesto en marcha con la inclusión en la agenda política de la cuestión de la igualdad entre hombres y mujeres no han caminado en la dirección de la asunción pública de funciones de atención desfamiliarizadas. La orientación básica ha sido facilitar el cuidado de los niños en casa con una política de permisos amplia, pero privatizando los costes derivados del recurso a esta opción (no hay salarios de sustitución ni prestaciones familiares significativas), y con una escasa oferta pública” (Mota, 2006: 11). El papel de hombre proveedor le impide llevar a cabo las tareas de cuidado. La mujer acaba sufriendo la doble presencia al encontrarse en el espacio privado y querer acceder al espacio público: “El modelo conservador es utilizado por los nuevos discursos neoconservadores o por el neomasculinismo, y también por las propias mujeres, que acusan esta doble carga en su propia salud, para reforzar nuevas defensas del *status quo*, en lugar de construir verdaderamente entre todos el modelo de la corresponsabilidad, que requiere a su vez una legislación adecuada de políticas sociales y fiscales” (Elósegui, 2011: 71).

El régimen socialdemócrata es el que tiene menor grado de mercantilización: “Vincula los derechos de bienestar al individuo como ciudadano de una comunidad política, y como consecuencia de ello minimiza el papel del mercado y de la familia en las prácticas de solidaridad” (Mota, 2006: 11). El estado presta sus cuidados a personas mayores, menores o necesitadas. Este régimen “se basa en la socialización máxima de los costes del trabajo de reproducción de las familias con la finalidad de que no se agoten los recursos de sus miembros” (Flaquer, 2000: 34). No hay dualidad, sino que se establece una estrecha relación entre estado, mercado y familia, es decir, entre lo privado y lo público. Para Elósegui, en este régimen “se mantiene que la legislación laboral, las políticas fiscales y la organización de los derechos sociales incide directamente en las elecciones y el modo de organización de vida que realizan los ciudadanos” (Elósegui, 2011: 76).

Esping-Andersen fue duramente criticado por autoras feministas que consideraron que “el criterio de desmercantilización sería insuficiente para dar cuenta de la medida en que los ciudadanos gozan de derechos sociales ya que, en el caso de las mujeres que no están integradas en el mercado laboral, no pueden recibir los beneficios de la desmercantilización si previamente no han entrado en él” (Flaquer, 2000: 34-35). Autoras como Jane Lewis (1992) señalaban la diferencia entre el trabajo asalariado y el trabajo de cuidado, que no estaba presente en la obra del danés. Asimismo, Lewis criticaba que el trabajador masculino representara el modelo ideal: el hombre proveedor o *bread-winner*. Para paliar ese olvido del género en las políticas de bienestar social, Daly y Lewis elaboraron un concepto de *social care* (1998: 8), que viene a ser la organización social del cuidado cotidiano, e impulsa debates que relacionen género y estado de bienestar en los servicios sociales. Ambas planteaban que las carencias del Estado de Bienestar en relación con las mujeres debían

subsannarse de forma inmediata ampliándose la dotación de servicios de atención a la vida diaria (Daly y Lewis, 2011: 225-252).

En los últimos años los trabajos de Esping-Andersen han tenido en cuenta el género en los estados de bienestar. En 1998 criticó la asimetría que lleva consigo el familiarismo: “El efecto más visible es un retroceso de la oferta de trabajo del lado femenino, sobre todo en las mujeres con bajos niveles de educación. En cambio, tiene pocos efectos sobre las mujeres con alto nivel de educación y una fuerte dedicación a su carrera profesional” (1998: 33), además de la importante consecuencia del bajo nivel de fecundidad.

En 2010 Esping-Andersen publicó, junto con Bruno Pailer, *Los tres grandes retos del Estado del bienestar*. En él recogía tres lecciones con otros tantos temas pendientes en sus dos obras anteriores sobre el Estado de bienestar: familia y revolución del papel de la mujer, hijos e igualdad de oportunidades y envejecimiento y equidad. Reconocía que la revolución femenina planteaba serios planteamientos a nuestros modelos de protección social porque afecta a uno de sus pilares fundamentales: la familia. Los tres pilares ejercen efectos unos sobre otros: si el mercado falla, recurrimos a la familia o a los poderes públicos. Ejemplo de ello son la salud y la educación. Pero la “revolución femenina” pone de relieve dos nuevas necesidades: los servicios de cuidado de la infancia y de las personas ancianas, que son los servicios privados por regla general más inaccesibles. Aquí aludía “el fallo de la familia: las mujeres se van retirando de las funciones de cuidado que les estaban tradicionalmente asignadas y las distintas generaciones dejan de habitar bajo un mismo techo” (Esping-Andersen, 2010: 23). Al considerar qué es necesario para una política de conciliación eficaz destacaba la importancia del acceso a un sistema de guarderías de calidad y asequible (Esping-Andersen, 2010: 34). En este sentido, en sus

últimas publicaciones Esping-Andersen ha abogado por la externalización de las actividades familiares.

Quiero apostar por los modelos que se acercan a los socialdemócratas, sumándoles además la perspectiva de género o el mainstreaming, frente a los modelos duales en los que hay diferenciación y especialización del trabajo por roles en la pareja (modelos liberales que resaltan la diferencia pero no hay igualdad) o a las teorías de la opresión y el conflicto donde hay igualdad sin diferencia (en la línea del marxismo y algunos feminismos), y alejándome de los modelos conservadores (el hombre no se incorpora a las tareas de cuidado y la mujer sufre de la doble presencia). Es el denominado modelo de corresponsabilidad, que apunta a un tipo de estado (político, social y fiscal) basado en un modelo antropológico porque ambos están estrechamente relacionados (para Elósegui, en 2005: 125, “el derecho suele servirse de modelos antropológicos procedentes de la filosofía”). En este caso, el reparto de roles y de modos de organización en la pareja/familia está influido e influye en las políticas tanto laborales como fiscales (Elósegui, 2011: 65), tal y como se presenta en el Gráfico 4.12 (Elósegui, 2011, 2009; Mota, 2006; Flaquer, 2000; Esping-Andersen, 1993).

El modelo de corresponsabilidad, un modelo de igualdad en la diferencia en el cual la solución es compartir responsabilidades, se presenta así como el más acorde con la justicia y la igualdad de oportunidades en el contexto de la Ley Orgánica de Igualdad Efectiva entre Mujeres y Hombres, 3/2007 de 22 de Marzo y del modelo social europeo (Elósegui, 2009: 1). Tanto hombre como mujer están en lo privado y en lo público y, por tanto, es un modelo *win-win*, en el que ganan ambos.

Este modelo aporta al objeto de mi investigación una visión de impacto de género (Lousada, 2004) que se presenta como imprescindible, ya que influye en la

situación y emplazamiento de los servicios públicos (médicos, educativos, de ocio), la organización del transporte o los usos del tiempo.

GRÁFICO 4.12. RELACIÓN ENTRE MODELO DE ESTADO (POLÍTICO, SOCIAL Y FISCAL) Y MODELOS ANTROPOLÓGICOS Y DE REPARTO DE ROLES

Régimen de Estado de Bienestar El bienestar se distribuye por parte del	Liberal Mercado	Familiarismo (conservador) Familia	Marxista Ninguno	Socialdemócrata Sobre todo el Estado. Superado por el mainstreaming
Características	Preponderancia del mercado. Rol marginal de la familia y del Estado	Se sitúa el rol central en la familia, con el carácter marginal del mercado, y la acción subsidiaria del Estado. La familia aporta la solidaridad	Destrucción de la familia, el Estado y el mercado	Se asienta en el rol central del Estado y las posiciones marginales de la familia y del mercado en la provisión social. El Estado aporta la solidaridad
Prestaciones y servicios sociales	El sistema de salud y el de pensiones se compran en el mercado por medio de seguros privados	La protección social está sesgada a favor del varón, y toma la forma predominante de prestaciones económicas, con el objetivo de garantizar el salario familiar. Además, tiene un carácter residual respecto a la provisión de servicios de atención y dependientes, puesto que atribuye a la familia la principal responsabilidad reproductiva. Escaso desarrollo de servicios formales de cuidado y atención a niños pequeños y escasa implantación de políticas activas de mercado de trabajo	La crítica al patriarcado se extiende al Estado patriarcal. No se piensa en construir el modelo de Estado introduciendo la visión de la mujer, ya que el Estado está determinado a ser la superestructura y no cabe una relación de igualdad con él	Necesidad de que los derechos no dependan sólo de la cotización laboral en el mercado de trabajo, que causa además una dependencia en las mujeres no trabajadoras de derechos derivados, sino que la adquisición de los derechos sociales pueda basarse también en las tareas de cuidado (siendo contabilizada de algún modo esta contribución del cuidador en una contraprestación que pueda recibir cuando él o ella necesiten de esos cuidados en su vejez, y con mayor razón si se queda sola), o facilitando la permanencia de la mujer en el mercado de trabajo, ofertando el Estado tareas de cuidado
Fiscalidad	Discriminación a la mujer que no trabaja (pensiones)	Discriminación con la pensión de viudedad		Se otorgan prestaciones fiscales y sociales basadas en derechos individuales, desvinculadas del lazo conyugal
Modelo antropológico y reparto de roles	Se resalta la diferencia entre mujeres y hombres, pero sin igualdad. Da lugar a la inferioridad y subordinación de la mujer en relación con el varón, y con una dependencia en todos los órdenes	La distribución de roles se hace según una división del trabajo o de las funciones sociales según la cual los papeles atribuidos al hombre y a la mujer son diferentes y complementarios para el mantenimiento del orden social. Lleva a doble presencia de la mujer sin incorporación del varón a las tareas de cuidado	Igualdad sin diferencia, independencia de la mujer respecto al varón	Igualdad en la diferencia y corresponsabilidad. Los dos sexos deben estar simultáneamente presentes en el mundo de lo privado y de lo público. A la vez que reclama más presencia de la mujer en la vida pública, considera igualmente necesaria una mayor presencia del varón en los asuntos domésticos y en la educación

“Las mujeres están pagando un precio alto por la modernidad; pagan la factura con jornadas muy largas. También es importante resaltar que las mujeres mayores son en este momento el cuarto pilar de la economía española. Están haciendo posible un cierto bienestar en la población, porque cuidan a sus maridos, a los hijos que no están bien y a los nietos. Realizan muchísimo trabajo no remunerado”.

María Ángeles Durán, socióloga

CAPÍTULO 5. DIFERENTES USOS DEL TIEMPO EN MUJERES Y HOMBRES

En el capítulo anterior he analizado algunos cambios sociales, como el de roles familiares, que exigen un replanteamiento en el diseño de las ciudades desde la perspectiva de género. Hasta que se produjeron estos cambios, el modelo familiar y el urbanístico eran coherentes: a la división del trabajo le correspondía una forma diferente de usar el espacio, zonificada y funcional. En mi opinión, y después de consultar las aportaciones de las autoras que se han tratado en el capítulo anterior, hoy es necesario un nuevo reparto de roles corresponsable, no solo entre hombre y mujer, sino también a nivel de instituciones, empresas y ciudad, que contribuya a la equidad de género.

Al integrar la perspectiva de género en la organización de la ciudad, es posible planificar de otra forma la situación y emplazamiento de los servicios públicos (médicos, educativos, de ocio), basándonos en la gestión del tiempo o en la necesidad de transporte según el rol adoptado. Por eso, ahora abordo el empleo del tiempo (de modo especial el tiempo dedicado a los desplazamientos) y en el siguiente capítulo analizaré el uso del espacio, la movilidad y el transporte.

El espacio y el tiempo vienen a ser algo así como unos ejes transversales que hay que gestionar adecuadamente porque recrean la desigualdad de género, al visibilizar la división sexual de trabajo y el rol desempeñado. Se han de reorganizar y flexibilizar si buscamos la corresponsabilidad para que hombre y mujer estén presentes en el espacio productivo y reproductivo.

Las relaciones temporales no se pueden entender sin desvincularlas del espacio porque “el tiempo cronométrico, por sí solo, no aporta información (no deja de ser

una variable dependiente) si no se vincula a los diversos tipos de desplazamiento”, en opinión de Antolín. “El tiempo de desplazamiento está sujeto a ciclos vitales, formación, trabajo o paro, jubilación (fuera del aparato productivo); en cada uno de estos ciclos las percepciones de los tiempos son diferentes aunque cronométricamente puedan ser iguales. Cada tipo de desplazamiento tiene su propia lógica de entender las relaciones espacio-temporales en la ciudad o el territorio” (Antolín, 2015: 367), de ahí que preste especial atención a cómo se gestiona este asunto.

Concluyo revisando las leyes gallegas sobre programación del tiempo de la ciudad porque son políticas públicas pioneras en la gestión del tiempo urbano y en la organización social de los cuidados.

5.1. Introducción

La corresponsabilidad ha de ser el elemento bisagra que ayude a la igualdad de oportunidades tanto en la categoría de espacio como en la de tiempo, facilitando un mejor uso del tiempo a través de la estructura de una ciudad planificada de una forma sensible al género. La articulación del uso del tiempo con la planificación del espacio en una dinámica urbana y de uso de los servicios también es una nueva dimensión del género objeto de debate en muchos países.

Hombres y mujeres usan de forma diferente la ciudad porque la perciben y la viven de forma desigual (Falú, 2013: 39), lo que indica que el espacio no es igualitario ni neutro. Además, las tareas de planificación de ciudades pueden ahondar las

diferencias entre hombres y mujeres o por el contrario disminuirlas. Para autoras como Sánchez de Madariaga (2004: 12), esta diferencia tiene que ver con la “división sexual del trabajo”:

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

Tampoco el empleo del tiempo es igual en mujeres y hombres a causa de los estereotipos sociales asociados al sexo o género. Hay que considerar que “las políticas de conciliación ponen el énfasis en el tiempo y en la importancia de éste con relación a las políticas de igualdad, fundamentalmente porque hombres y mujeres no distribuyen su tiempo de la misma manera ya que, por regla general, las mujeres, cuantitativamente, trabajan más si sumamos el tiempo de trabajo doméstico y retribuido”, según indica Lousada en 2013 en su intervención en la Subcomisión para el estudio de la Racionalización de Horarios, la Conciliación de la Vida Personal, Familiar y Laboral y la Corresponsabilidad, recogida en el Boletín Oficial de las Cortes Generales del 10 de octubre de 2013²⁷.

²⁷ http://www.congreso.es/public_oficiales/L10/CONG/BOCG/D/BOCG-10-D-339.PDF

5.2. Género y uso del tiempo

Adriana Vaghi, del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas de Argentina, ha estudiado el “Tiempo según las mujeres y los varones” (2007) desde una perspectiva histórica y señala que en las sociedades primitivas la medición horaria carecía de sentido; el hogar constituía la unidad de producción y reproducción y la vida se estructuraba alrededor del trabajo y el ciclo de las estaciones (Vaghi, 2007):

“Sin embargo, esta referencia a un sujeto neutro en verdad encubre que esta dimensión relojes y calendarios organizan en minutos, meses, y años, es vivida, sentida y consumida de manera desigual según se haya nacido mujer u hombre. Con la revolución industrial los tiempos se reordenan alrededor de la actividad económica, por lo que los espacios reproductivos (reservados a las mujeres) y productivos (reservados a los hombres) se separan, reforzándose la división sexual del trabajo. El tiempo de reclusión de las mujeres en la esfera doméstica permitirá y garantizará el tiempo de los hombres en la esfera pública”.

Los estudios sobre los usos del tiempo, desde la teoría social y desde el feminismo, han demostrado que la dimensión temporal no es neutra en términos de género, esto es, que las diferencias y asimetrías entre mujeres y hombres, en cómo usan y conciben el tiempo, han sido y son determinantes en la construcción y reproducción de las desigualdades genéricas.

Por ejemplo, un estudio de 2002 de Ana Falú, Patricia Morey y Liliana Rainero ponía en evidencia que la división sexual del trabajo refuerza asimetrías en relación al uso del tiempo y del espacio y concluía así (2002: 48):

“Por lo tanto, son las mujeres marginales las que llevan sobre sus espaldas la doble exclusión de género y de clase, y en quienes las crisis económicas impactan más fuertemente”.

También hay autores que se refieren al uso del tiempo en cuanto a la distribución horaria motivada por la dedicación de las tareas a realizar. Así Lousada (2007: 37) ha destacado que el uso del tiempo no es igual en mujeres y hombres, ni cuantitativa ni cualitativamente: “cuantitativamente porque, hablando en términos de generalidad estadística, la dedicación de las mujeres al trabajo doméstico y extradoméstico supera, en cómputo global y a lo largo de la vida, a la dedicación de los hombres al trabajo doméstico y extradoméstico”. Cualitativamente destaca:

“La distribución masculina tiende a la unificación de los tiempos de trabajo –de trabajo extradoméstico como único trabajo asumido– para conseguir, como ideal de calidad de vida, unificar y ampliar los tiempos de descanso. La distribución femenina intercala tiempos de trabajo –tanto los de trabajo doméstico como los de trabajo extradoméstico–, y tiempos de descanso, e incluso se superponen en la medida de lo posible –atendiendo a varias cosas a la vez, lo que, según el imaginario social basado en los estereotipos de género, no sabemos hacer los hombres–. En suma, los hombres distribuyen su tiempo linealmente y las mujeres lo distribuyen en estrella”.

A partir de los años 60 se consolidan, en las sociedades desarrolladas, investigaciones que abordan esta temática, pudiéndose citar como trabajos pioneros la encuesta sobre el uso del tiempo realizada en Dinamarca del año 1961. Son estudios e investigaciones de tipo cuantitativo, que buscan conocer quién hace qué, cuándo, simultáneamente con qué, durante cuánto tiempo, dónde y con quién, a lo largo de

una jornada o del ciclo de jornadas que configuran una semana. Al medir el tiempo que hombres y mujeres dedican al trabajo remunerado, no remunerado y reproductivo, a las actividades de ocio y recreación, de formación y estudio, es posible definir indicadores de la discriminación entre géneros tanto en el espacio doméstico/familiar como en el espacio público.

La medición del tiempo está presente en el diseño de las políticas de igualdad en el marco de la Unión Europea. Son las llamadas políticas del tiempo o “crono políticas”, que plantean intervenciones para reorganizar los ritmos y tiempos de trabajo y cuyo antecedente fue la Ley de Tiempos italiana (comenzada a debatir en 1986 y refrendada en 1990).

Ochenta municipios italianos han emprendido una serie de experiencias sobre la gestión temporal de las ciudades. El movimiento, cuyo objetivo era reducir las desigualdades entre hombres y mujeres y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, dio lugar a nuevos enfoques sobre la organización temporal de la ciudad. Hamburgo y Bremen, en Alemania y otras ciudades de Gran Bretaña también han realizado algunas experiencias (Falú, 2002).

Dando un salto a Córdoba (Argentina), con el apoyo de la oficina de Brasil del Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la Mujer (UNIFEM, ahora incorporada a ONU Mujeres) se ha desarrollado, una investigación sobre el uso del tiempo y el espacio en los barrios de la ciudad de, con el objetivo de aportar conocimientos sobre este tema, tal y como destaca Falú en la obra editada en 2002, desarrollado asimismo en Falú, Morey y Rainero, 2002.

En el caso de España, Cataluña ha sido pionera en estos temas con la concejalía de Nuevos Usos del Tiempo del Ayuntamiento de Barcelona creada a finales de 2003, (en la misma línea que el Ayuntamiento de Lyon tiene una teniente de alcalde del Área

de Igualdad de Género y Tiempo encargada de las estrategias metropolitanas), con una política transversal cuyo eje principal es la concertación entre los actores de la movilidad. De hecho, Barcelona cuenta con un gran estudio “L’ús social del temps a Barcelona (2006)”, de diciembre del año 2007, en el que colaboraron la Regidoria d’Usos del Temps de l’Ajuntament de Barcelona y el Institut d’Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona – IERMB, como destacan Chinchilla y Poelmans (2004).

Desde hace aproximadamente veinte años y desde una perspectiva de género, se vienen realizando en nuestro país encuestas sobre el uso del tiempo, cuyos resultados muestran la dedicación de cada persona a distintas tareas, trabajos e incluso el ocio. Algunas de ellas han sido elaboradas por el Instituto de la Mujer, el Centro de Investigaciones de la Realidad Social, el Instituto de la Juventud y el Centro de Investigaciones Sociológicas.

Para analizar el uso del tiempo son fundamentales dos obras de María Ángeles Durán: “El valor del tiempo. ¿Cuántas horas te faltan al día?” (2007), con vivencias personales sobre el uso del tiempo y su valor y “Tiempo de vida y tiempo de trabajo” (2010), elaborado a raíz de un ciclo de conferencias que la autora impartió en la Fundación BBVA para analizar el tiempo como clave de la estructura social y económica de las sociedades desarrolladas contemporáneas. También ha sido pionero con su tesis doctoral defendida en 1971 en la Universidad Complutense sobre “El trabajo de las Mujeres”, que constituye el punto de arranque del feminismo académico en nuestro país. Es, por tanto, una referencia en la investigación española.

Los primeros presupuestos de tiempo no se consolidan hasta finales de la década de 1980 con los estudios del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) dirigidos por Durán. El Centro de Investigaciones sobre la Realidad Social (CIRES) también realizó en 1991 diversas mediciones sobre el uso social del tiempo, bajo la

dirección del sociólogo Díez Nicolás pero fue Durán quien en 1998 coordinó un trabajo europeo que trataba de integrar las distintas bases de datos nacionales en una propuesta metodológica común. En la siguiente década, en 2004, el Instituto Nacional de Estadística publicó los resultados de la Encuesta del Empleo del Tiempo (EET) 2002-2003 y, por primera vez, se puso en práctica la metodología de Eurostat (horas y minutos como unidad de medida, muestra aproximada de 5.000 hogares por país pero repartida uniformemente en el año de referencia o de estudio, y recogida mediante agenda cronológica a cumplimentar por todos los miembros del hogar a partir de 10 años, referida a dos días, uno laborable más un sábado o un domingo).

La mayoría de las estadísticas que miden el uso social del tiempo se han llevado a cabo desde la perspectiva de género, utilizando la dimensión temporal como instrumento para destacar las desigualdades entre hombres y mujeres. La reorganización de los horarios para adaptarlos al ritmo de las actividades cotidianas es una propuesta de gran actualidad ahora que está sobre la mesa la propuesta de cambiar los husos horarios para adecuarlos a Greenwich, la hora de Europa Occidental, para poder conciliar.

Volviendo a Durán, en “Tiempo de vida y tiempo de trabajo” abordó los modos de distribución del tiempo, el tiempo de la vida cotidiana y los tiempos del trabajo. Al analizar en el segundo capítulo el trabajo doméstico no remunerado, defendió que a las actividades hogareñas se les denominase trabajo no remunerado por entender que así se define mejor su contenido (Durán, 2010: 84).

Es interesante su análisis de la feminización del trabajo no remunerado y las diferencias de percepción entre hombres y mujeres: ellas dicen con más frecuencia que los varones que son las encargadas habituales de realizar las tareas domésticas de y hogar.

Al igual que Constanza Tobío (2005: 88), considera a las abuelas como puntal fundamental de la conciliación: sin el apoyo de la red familiar extensa, señaló en su otra obra fundamental, “El valor del tiempo”, “no podría entenderse el funcionamiento del mercado de trabajo español, al que la familia aporta la tranquilidad de un cuidado responsable y muy flexible en horarios y funciones” (Durán, 2007: 76). Y más adelante concretaba: “La economía desconoce, por ejemplo, la aportación de las abuelas al mantenimiento de las redes familiares” (Durán, 2007: 77).

Para la autora es importante analizar que el índice de feminización percibido por las mujeres es más alto que el percibido por los hombres y en el barómetro del CIS ha planteado preguntas especulares (al entrevistado se le solicita información sobre sí mismo y sobre su pareja) que no se recogen en encuestas de empleo del tiempo como el INE, el CSIC o el EUSTAT (Durán, 2010: 88-93).

Hay que destacar que las diferencias metodológicas o el tipo de indicadores utilizados dificultan a veces la comparación entre estudios, con diferencias de hasta el 200% por la superposición de tareas o las diferencias de conceptualización: “Por ello en los estudios más recientes el cómputo de los tiempos de trabajo no remunerado se hace por dos procedimientos: mediante la agregación del tiempo dedicado a las diversas ocupaciones (índice agregado) y mediante una estimación del tiempo total invertido, realizada por el propio entrevistado (índice sintético)” (Durán, 2005: 51). De ahí la dificultad de comparar encuestas.

Retrocediendo un poco en el tiempo, Durán realizó en 1983 la primera encuesta del Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS) sobre el tiempo dedicado al trabajo no remunerado: un veinte por ciento de las amas de casa tenían jornadas diarias superiores a las doce horas, con un promedio de ocho a las que se añadía el tiempo destinado al trabajo no remunerado. Desde entonces se han producido cambios

importantes en la distribución, las aspiraciones y las expectativas de cambio respecto al trabajo y otras actividades.

Los datos no son muy halagüeños dos décadas después. Según la Encuesta sobre Uso del Tiempo del CSIC de mayo de 2003, en España “la dedicación al trabajo doméstico no remunerado del conjunto de la población mayor de dieciocho años es de 20 horas semanales (9 horas los varones y veintinueve las mujeres) en el índice sintético” (Durán, 2005: 52).

Ya en esta década, sus investigaciones sobre el trabajo no remunerado de 2012 le han llevado a interpretar las tareas de cuidado como una actividad productiva, buscando el reparto de la carga de trabajo. Se basa para ello en las encuestas de uso del tiempo como fuentes estadísticas. Considera además que las previsiones de demanda de cuidados son de tal relevancia que no se podrán resolver más que con innovaciones radicales en la organización pública, empresarial, ciudadana y familiar. Con la actual tendencia a la incorporación de las mujeres al empleo escasearán los cuidadores potenciales, no tanto de niños como de mayores y pasaran de ser 25,7% del total de los cuidadores en la actualidad a 46,9% 2050 (Durán, 2012: 445-446).

Según el “Informe España 2015”, “las mayores disparidades se localizan en los trabajos reproductivos y de cuidados: el porcentaje de mujeres que los realiza es del 91,9% (17 puntos superior al de los hombres) y la dedicación media diaria a los mismos es dos horas superior”. No hay tanta diferencia en la dedicación media al trabajo remunerado: por parte del hombre, una hora y doce minutos más que las mujeres (Fundación Encuentro, 2015: 16-17).

Para Legarreta y García Sainz, según datos que comparan las encuestas de empleo del tiempo entre 1993 y 2013 en la comunidad autónoma vasca, “aunque se aprecia una mayor implicación por parte de las mujeres en todo el tramo temporal

estudiado, la brecha entre el tiempo dedicado por unas y por otros mengua: si en 1993 ellas emplean cuatro veces más tiempo que ellos, veinte años más tarde esta distancia se reduce a la mitad”. Concluyen que “es posible entrever cierta disposición a un reparto del trabajo doméstico más equitativo por parte de la sociedad vasca. Aun así, un examen más preciso muestra que el acercamiento entre las pautas de mujeres y hombres no se explica tanto por el aumento del tiempo invertido por ellos, sino por la disminución del dedicado por ellas (2015: 117).

5.3. Configuración urbana y tiempo de movilidad y trayecto

Es especialmente pertinente para esta investigación la afirmación de Durán (2010) de que los desplazamientos son responsables de gran parte de consumo del tiempo cotidiano, y en sí mismos no aportan nada, son meramente instrumentales y subordinados a otra actividad principal. Los tiempos de desplazamiento están directamente influidos por la configuración de la ciudad. De forma concreta, ha destacado que “el modelo de espacios segregados urbanos (espacio para vivir, para trabajar, para el ocio) ha contribuido a la escasez de tiempo de los habitantes de las ciudades” (2010: 100).

Basándose en datos de la “Encuesta de Empleo del Tiempo 2002-2003” señalaba Durán que los días laborables se desplaza el 86% de la población mayor de 10 años; el fin de semana, el 81% y en el conjunto de la semana el 84%. Quienes se desplazan

dedican una media de 1 hora y 24 minutos diarios, o lo que es lo mismo, una media de 70 minutos per cápita (Durán, 2010: 100).

De ese tiempo, los trayectos laborales ocupan la parte principal del consumo de tiempo diario de cada persona (20 minutos), después los relativos al hogar y familia (16 minutos), las actividades de vida social (11 minutos) y educativas (5 minutos), considerándose con otras actividades el tiempo de 12 minutos.

Durán (2010: 101) ha constatado la desigualdad:

“Casi un tercio de la población mayor de 10 años se desplaza diariamente por motivos laborales. La duración media diaria es de 1 hora y 4 minutos. La participación de los varones en esta actividad es casi el doble de frecuente que la de las mujeres (40% frente a 23%), pero los que se desplazan consumen prácticamente el mismo tiempo (1:05 frente a 1:03)”.

Ello puede indicar que las diferencias de género no dependen tanto del tiempo como del uso de los medios de transporte, del destino de los desplazamientos, o de los motivos. Sin embargo, la diferencia, aunque mínima, denota que las mujeres compatibilizan más actividades cotidianas y, por lo tanto, realizan más recorridos multifuncionales, de modo que el tiempo de desplazamiento, como tiempo “muerto”, tiende a reducirse.

Emakunde, en su informe “La Evaluación de Impacto en Función del género en el Transporte y la Movilidad”, considera que los datos manejados ponen de manifiesto la doble carga de trabajo que asumen por lo general las mujeres: “La distribución del tiempo entre hombres y mujeres muestra como estas últimas prestan más dedicación al cuidado de personas dependientes (2:18 frente 1:41)⁴ y a las tareas del hogar (3:33 las mujeres y 1:29 los hombres). Aunque ambos trabajen, la dedicación de la mujer es superior (2:17 frente a 1:37 en las tareas de cuidado y 2:42 frente a 1:15 en el trabajo

doméstico)” (2013b: 11). Además, las mujeres enlazan múltiples tareas a diario usando el transporte público o desplazándose a pie, lo que implica para ellas un mayor consumo de tiempo que sustraen de otras tareas de tipo profesional, formación o tiempo libre. Por todo ello, concluye que para poder compatibilizar el trabajo productivo y reproductivo en la vida cotidiana, como ellas desean, resulta fundamental “disponer de un sistema de movilidad acorde a estas necesidades” (2013b: 11).

El estudio reflexiona cómo la actual organización de horarios y rutas de transporte público están pensados para responder a unos patrones de movilidad masculinos basados en el mayor tiempo que los hombres dedican al trabajo o la formación (7:51 frente al 6:47 de las mujeres) y al ocio (2:28 frente al 1:57 de ellas); mientras, las mujeres demandan unos servicios que no basados en una planificación en torno a las horas punta o picos de mayores desplazamientos (entre las 8h. y las 10h. y entre las 16h. y las 18h.). Las mujeres, y sobre todo si trabajan en el hogar, tienden a realizar su actividad diaria después de las 10 de la mañana: a partir de esa hora es un 8% mayor el desplazamiento de mujeres de entre 35 y 64 años que el de hombres, mientras que a por la tarde, 20 horas, el porcentaje es un 7% menor (Emakunde, 2013b: 11).

En la comunidad autónoma vasca, el Instituto Vasco de Estadística EUSTAT ha realizado recientemente un estudio comparativo sobre el empleo de tiempo entre los años 1993 y 2013: “Si se analiza la variable sexo se destacarían los siguientes datos por una parte, el tiempo dedicado a desplazarse tomando como referencia el periodo 1993-2013 y los días laborables se ha incrementado para ambos sexos pero de forma diferente; mientras que en los hombres aumenta en 19 minutos el tiempo dedicado a desplazarse, en las mujeres lo hace en 16 minutos; por otra parte, a lo largo de los años se ha incrementado la diferencia entre los tiempos dedicados a desplazarse por

hombres y mujeres. En 1993 los hombres dedicaban 8 minutos más a desplazarse que las mujeres; 20 años después esa diferencia se ha incrementado hasta los 11 minutos” (Antolín, 2015: 374). Señala, además, el tiempo que se invierte en realizar trayectos y la forma en la que los realizamos tiene sexo: “Los hombres realizan sus desplazamientos en coche frente a las mujeres que se desplazan fundamentalmente andando; estas tendencias se han ido incrementando en 1993-2013. El tiempo que dedicamos a desplazarnos y su relación con los diversos sistemas modales de transporte apenas ha sufrido modificaciones en dicho periodo”; esta conclusión se basa en el hecho de que el uso del automóvil como sistema de transporte se mantiene en el caso de los hombres entre 2007, con un 45,7% y 2011, con un 44,8%) mientras que desciende del 31,8% en 2007 al 27,5% en 2011 en el caso de las mujeres (Antolín, 2015: 376).

Para Antolín la influencia de la configuración urbana sobre el tiempo de movilidad y trayecto se aprecia en el contraste de estos dos datos: las personas laboralmente activas y los estudiantes son quienes más tiempo medio invierten en desplazarse pero son los jubilados los que más han incrementado el tiempo medio de desplazamiento entre 1993 y 2013 (19 minutos). Esto puede ser debido a la “localización de los nuevos polígonos industriales y de almacenes en las afueras de la ciudad (suelo más barato), cambio de las pautas residenciales especialmente derivado por el desarrollo de nuevas áreas residenciales en las periferias urbanas, o el aumento de la esperanza de vida y mayor una autonomía por parte de los jubilados/ as derivado de un mejor servicio asistencial (Antolín, 2015: 38).

Como conclusión, la gestión del tiempo en la ciudad es consecuencia de la configuración urbana. La división de la ciudad entre el “habitar” y el “trabajar” (Tobío,

2005: 216-217) conlleva una concepción espacial y temporal que debe ser superada al integrar la perspectiva de género.

5.4. Las políticas públicas pioneras sobre los tiempos de la ciudad: las normas gallegas

Tal y como hemos ido viendo, los tiempos en la ciudad inciden en la vida de las personas, pero a los ciudadanos no se les concede capacidad de decisión ni poder de coordinación sobre los horarios de los servicios en la ciudad (comercios, educativos, sanitarios, burocráticos...), porque “falta un escenario de determinación global de los tiempos de la ciudad. Es decir, los distintos tiempos de la ciudad obedecen a fines y a dinámicas diferentes” (Lousada, 2008, 57).

Las entidades locales pueden tener un gran papel en la organización de los tiempos y espacios en las ciudades, facilitando así la conciliación. De hecho, las competencias municipales y autonómicas limitan la actuación estatal en el campo del uso del tiempo, solo pudiendo prestar asistencia técnica. El artículo 22 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, afirma que, “con la finalidad de avanzar hacia un reparto equitativo de los tiempos entre mujeres y hombres, las corporaciones locales podrán establecer Planes Municipales de organización del tiempo de la ciudad” y que, “sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas, el Estado podrá prestar asistencia técnica para la elaboración de estos Planes” (Lousada, 2007: 40).

Con la Ley 7/2004, de 16 de julio, para la Igualdad de Mujeres y Hombres, Galicia es una comunidad autónoma pionera al disponer en su artículo 32.2 que, “a través del Plan Integral de Apoyo a la Familia se fomentará la adopción, por parte de los ayuntamientos, de Planes de Programación del Tiempo de las Ciudades con la intervención de todos los sujetos interesados, públicos y privados”.

La Ley Gallega 2/2007, de 28 de marzo, de Trabajo en Igualdad de las Mujeres de Galicia, regula los Bancos municipales de tiempo, los planes de programación del tiempo de la ciudad, o los planes locales de conciliación (Lousada, 2008). Según recoge Lousada acerca del artículo 43 de esta última ley, los bancos de tiempo “municipales facilitarán a las personas empadronadas en el correspondiente municipio la conciliación de su vida personal, familiar y laboral mediante la realización de labores domésticas concretas, en especial aquéllas que exijan desplazamientos, como la realización de la compra diaria o de gestiones de índole administrativa, y de labores de cuidado o mera compañía de menores de edad y de personas dependientes”. Gestionará “el Ayuntamiento... una base de datos de personas demandantes de las referidas labores, donde se reflejarán los datos personales y las necesidades de tiempo” (2008: 18).

Con respecto a los planes de programación del tiempo de la ciudad, el artículo 47 de dicha Ley considera que “pretenden una coordinación de los horarios de la ciudad con las exigencias personales, familiares y laborales de la ciudadanía, obligando a una permanente revisión y adaptación de tales horarios”, entendiéndose “(por) horarios de la ciudad los... de apertura y cierre de oficinas públicas, comercios y servicios públicos o privados con atención al público, incluyendo actividades culturales, bibliotecas, espectáculos y transportes” (Lousada, 2008: 19), pudiendo ser de un municipio, de varios que estén próximos, un área metropolitana, una mancomunidad o un consorcio.

Se contempla también en las leyes gallegas, para aquellos municipios con mayor compromiso, la posibilidad de diseñar un plan local de conciliación. Recoge Lousada que el Decreto 182/2008, de 31 de julio, DOGa de 29.8.2008, artículo 3.4, aclara que “los planes de conciliación son el conjunto coordinado de medidas adoptadas por un Ayuntamiento con la finalidad de facilitar la conciliación de la vida personal, familiar y laboral de las personas trabajadoras, y deberán incluir la constitución de un banco municipal de tiempo y encontrarse vigente en el Ayuntamiento un plan de programación del tiempo de la ciudad, sea municipal o supramunicipal” (Lousada, 2008: 20).

Esta ley es un claro ejemplo de cómo pueden involucrarse los ayuntamientos y entidades locales en la coordinación de los tiempos de la ciudad y creo que sería interesante que sirviese de referencia para las administraciones municipales y locales.

5.5. La organización social de los tiempos de trabajo y cuidado

Si como apuntaba anteriormente, citando a Durán, van a escasear los cuidadores de personas mayores –en 2050 hará falta el doble que en la actualidad-, es lógico preguntarse cómo se reorganizará en el futuro el tiempo dedicado a la vida personal y al empleo. Urge debatir acerca de la distribución óptima del tiempo y la mejor forma de organizar los cuidados si se tienen en cuenta también, además, las necesidades sociales derivadas del envejecimiento de la población europea, de las

transformaciones de la familia y de una mayor presencia de las mujeres en el mercado laboral, junto a la ausencia masculina de las tareas domésticas.

Para Carrasco, Borderías y Torns (2011), las analistas británicas de las políticas del bienestar han propuesto la categoría de “social care” o la organización social del cuidado, que contempla que estas necesidades de la ciudadanía han de ser resueltas de manera colectiva porque no son ni una cuestión propia de mujeres ni algo que pueda resolverse en clave individual o de familia. Se necesita la redefinición de los cuidados y el tiempo necesario para llevarlos a cabo, y además se requiere el replanteamiento del vínculo fundador del propio Estado de Bienestar” (2011: 36).

Daly y Lewis (2011) reclaman la necesidad de alcanzar un nuevo pacto social que sea capaz de atender las necesidades de cuidado cotidiano que la población europea tiene planteadas. Por ejemplo, podría realizarse una cadena global de cuidados (mujeres que cuidan los hijos y los hogares de otras mujeres mientras estas realizan el trabajo productivo, según la idea de Arlie Hochschild que expone también Pérez Orozco (2009: 4-11). Con cadena o sin ella, hay que tomar conciencia de algo que se ha puesto de relieve a través de las encuestas sobre el uso del tiempo: el trabajo no remunerado soporta el sistema socioeconómico a través de unos servicios de cuidado que son la base invisible.

Algunas autoras (Carrasco, Borderías y Torns, 2011: 42) defienden que “el Estado de Bienestar debe incluir la organización social del cuidado cotidiano, del mismo modo que, en su día, propició la universalización del derecho a la enseñanza y a la sanidad, en la mayoría de países europeos”.

Para Carrasco (2009: 169), la reorganización del trabajo que implique la organización social del cuidado situará las actividades de cuidado (que representan una parte importante de las condiciones de vida) como problema social y político de

primer orden y debatirá cómo asumirlo con la participación de mujeres y hombres, instituciones públicas y empresas privadas. En esta línea, destaca la necesidad de que el cuidado pase a formar parte de la agenda pública, ya que “la perspectiva de los estándares de vida que visibiliza y sitúa los trabajos de cuidados como elemento central del desarrollo humano, va mucho más allá de la idea de igualdad de oportunidades, ya que permite plantear las responsabilidades reproductivas como un tema social y político de primer orden, y no como un aspecto privado (de responsabilidad femenina). Por tanto, se trata de un asunto que para su desarrollo requiere de una negociación política explícita entre instituciones públicas y privadas, hombres y mujeres (Addabbo, Lanzi, Picchio, 2003)” (Carrasco, 2006a: 22).

Junto a la organización social del cuidado y la corresponsabilidad, las instituciones públicas pueden y deben desempeñar un papel importante en la conciliación. Se requiere la implicación de todas ellas junto con los agentes sociales, incluyendo sindicatos y asociaciones empresariales. Desde estas instancias se han de impulsar las medidas de conciliación laboral y familiar y las de racionalización de horarios (por ejemplo, el papel de Asociación para la Racionalización de los Horarios Españoles (ARHOE), del que hemos hablado en el capítulo anterior).

El Gobierno, a través del Congreso, ha llevado a cabo una iniciativa en este sentido por parte de la Subcomisión para el estudio de la Racionalización de Horarios, la Conciliación de la Vida Personal, Familiar y Laboral y la Corresponsabilidad. En el Boletín Oficial de las Cortes Generales del 10 de octubre de 2013 recoge algunas recomendaciones²⁸, entre las que figura la necesidad de que la igualdad, la conciliación y la corresponsabilidad vuelvan a la agenda política; una nueva Ley de Conciliación y Corresponsabilidad que corrija las disfunciones encontradas (reformular el permiso de

²⁸ http://www.congreso.es/public_oficiales/L10/CONG/BOCG/D/BOCG-10-D-339.PDF

lactancia, eliminar el parentesco por afinidad como sistema de generación de derechos de conciliación, o respetar la individualización de los derechos del padre, que tan sólo puede disfrutar de parte del permiso de paternidad si existe una cesión expresa de la madre); o la racionalización, sobre la cual se propone:

“El Gobierno debería realizar los estudios socioeconómicos necesarios para conocer en detalle cuál sería la incidencia económica global de un posible cambio de huso horario en España —recuperando nuestra antigua vinculación al huso horario de Greenwich— y de una racionalización de los horarios laborales, en torno a unas franjas horarias de entrada y salida de aquellos empleos que así lo permitan. Esta Subcomisión considera que ambos aspectos incidirían favorablemente en la conciliación de todas las personas, permitiendo disponer de más tiempo para la familia, la formación, la vida personal y el ocio, y evitando tiempos muertos en nuestra jornada laboral diaria. Se trata de una tarea compleja, puesto que implica una transformación de nuestros usos y costumbres cotidianos —horas de levantarse, de acostarse, horas totales de sueño, horarios televisivos, de espectáculos— pero es innegable que los resultados nos harían converger con Europa en muchos aspectos en los que hoy estamos sumamente alejados, y muy particularmente en productividad, en competitividad, en conciliación y corresponsabilidad” (Boletín Oficial de las Cortes Generales, 2013).

Además la promoción de una organización social de los tiempos favorable hacia el cuidado es fundamental si queremos tener países y ciudades “family friendly, que revaloricen esa atención en la línea de las experiencias de los países nórdicos²⁹ ³⁰. En

²⁹ Me parece interesante en este sentido el Curso de Verano en 2016 de la Universidad del País Vasco sobre “El desafío demográfico y su respuesta en las ciudades”, en el que en el que participé impartiendo la ponencia “Una visión desde los países nórdicos”, en la que se muestra los aspectos que los hacen ser “family-friendly”. Disponible en: <http://www.donostiafutura.com/es/noticias/el-desafio-demografico-y-la-respuesta-de-las-ciudades>

esa organización social tanto los poderes públicos (el sector público en general) como las empresas (el mercado) como las personas que habitan la ciudad (las familias, los hogares...) tienen un papel preponderante. Además, tal y como se ha ido señalando, la relación entre familias/empresas/sistemas políticos/fiscales, etc. es muy estrecha. La finalidad es que la mujer tenga las mismas oportunidades que el hombre en el empleo (evitando las diferencias en la promoción y la brecha de género) y, a la vez, se demostraría que los hombres pueden y deben cuidar igual que las mujeres.

En definitiva, queda claro que las administraciones públicas, a todos los niveles, tienen por delante el reto de trabajar estrechamente con los agentes sociales, sindicatos y asociaciones empresariales para favorecer la conciliación y lograr en la práctica la deseada corresponsabilidad.

³⁰ Se recoge la noticia de prensa sobre dicho curso. Disponible en: http://www.donostiafutura.com/media/uploads/multimedia/documentos/01122015desafio_demografico_GARA.pdf

“Es muy importante tratar las diferencias entre hombres y mujeres, e influir en las agendas políticas desde esa perspectiva de género: en la planificación, en cómo se organiza un sistema para que nos arropo, nos cuide, sostenga nuestras necesidades cotidianas; sumado a la participación ciudadana, que es un componente fundamental”.

Carme Miralles-Guasch, geógrafa

CAPÍTULO 6. GÉNERO, MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Este capítulo trata sobre los conceptos de movilidad, transporte y sostenibilidad, sobre la evolución de la movilidad cotidiana y los diferentes patrones de movilidad de hombres y mujeres, analizando diferentes encuestas de movilidad y de uso del tiempo en los desplazamientos (Encuesta Movilia 2006 y Encuesta de la Movilidad en la CAPV 2011). También he tenido en cuenta otros dos estudios de interés para la investigación: la movilidad del cuidado (Sánchez de Madariaga, 2013) analiza la cadena de tareas en cuanto “concepto operativo” que permite comprender las vinculaciones espacio-temporales en la vida cotidiana, y un estudio del Banco Mundial de 2001 considera cómo contribuye el transporte al empoderamiento de la mujer. Se expone asimismo la Evaluación de impacto en función del género en el transporte y la movilidad.

Quiero destacar que los diferentes patrones y tipos de movilidad en hombres y mujeres se basan fundamentalmente en los roles adoptados.

6.1. Movilidad, transporte y accesibilidad

Como veíamos en el capítulo 3, la ciudad preindustrial y artesana se transformó en industrial, acarreando una serie de cambios como la fragmentación, dispersión y segregación de las actividades urbanas. En ese momento aparecieron las primeras pautas modernas de movilidad, que se ordenan en torno al transporte.

La elección del modo de transporte no es neutra, sino que lleva consigo un tipo de diseño de la ciudad: “Es una opción sobre el modo de vida propuesto a los ciudadanos, que debe ser coherente con las formas de la ciudad deseada” (Merlin, 1984; citado por Miralles-Guasch en 2002: 45). Junto a ello y siguiendo a Carmen Miralles-Guasch (2002), que esa movilidad sea sostenible es el reto, mientras que la accesibilidad es el objetivo a alcanzar.

El Informe mundial sobre asentamientos humanos 2013 de ONU-Habitat, que lleva por título “Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: orientaciones para políticas a nivel mundial”, destaca que el objetivo último del transporte debe de ser la accesibilidad ya que “el propósito del “transporte” y de la “movilidad” es acceder a los destinos, las actividades, los servicios y los productos”. Se considera que hay un salto conceptual de la economía de la movilidad a la economía de la accesibilidad: se debe dar la máxima accesibilidad con la mínima movilidad, procurando dar cobertura total al espacio urbano y no solo a unos pocos (UN-Habitat, 2013e).

Por otra parte, hay que destacar que es la planificación y el diseño urbano la que hace que la ciudad sea más accesible. Por ello, su función debe de ser “centrarse en cómo acercar las personas y los lugares creando ciudades enfocadas hacia la accesibilidad, en lugar de aumentar la longitud de las infraestructuras de transporte urbano o incrementar el movimiento de personas o mercancías” (UN-Habitat, 2013e).

Volviendo a la accesibilidad, hay que señalar que no es universal para todas las personas: depende, en primer lugar, de la dimensión territorial y espacial, pero también está influida por la edad, la procedencia sociocultural, los vínculos de relación establecidos (por ejemplo, personas a cargo), el nivel de renta, o los roles sociales de género. Esto es así porque “la relativa facilidad para superar la distancia es una

variable relacionada con las características físicas de un espacio, las oportunidades de uso de ciertas actividades y las características individuales de los ciudadanos”. Por ejemplo, las personas sin coche no pueden acceder a aquellos lugares a donde no llega el transporte público y esto está directamente relacionado con el derecho a la ciudad: “La accesibilidad hace referencia a la facilidad con que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano”. (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009; Miralles-Guasch, 2010; Miralles-Guasch y Martínez Melo, 2012).

En la actualidad vivimos un momento de eclosión del automóvil como medio masivo de transporte urbano. Las infraestructuras de transporte y los enlaces viarios han ocupado gran parte del territorio, haciendo que el automóvil sea prácticamente el rey de la ciudad. El informe de ONU-Habitat citado estima que, en el año 2035, el número de vehículos ligeros de motor (turismos, todoterrenos, camionetas y furgonetas) llegará a casi 1.600 millones de unidades (UN-Habitat, 2013e), algo que repercute negativamente en la conciliación trabajo y familia debido al diseño actual de la ciudad.

Aunque el coche a primera vista proporciona mayor independencia que el transporte público, en las ciudades zonificadas se convierte en un lastre porque todas las personas se dirigen a la misma hora de su domicilio a su lugar de trabajo, y viceversa. Esto origina grandes atascos y problemas de movilidad a primera hora, que afectan a los vehículos y servicios de transporte público que conducen de la zona de vivienda a la de trabajo, mientras que en el sentido contrario suele haber fluidez. “La infraestructura en estas ciudades funciona sólo a la mitad de su capacidad, independientemente de las congestiones”. Una de las soluciones es el diseño de ciudades que se caracterizan por un “uso mixto del suelo” (por ejemplo, Estocolmo),

proyectando flujos de tráfico multidireccionales que permitan un uso más eficiente de la infraestructura al proporcionar una adecuada y equilibrada distribución de áreas residenciales y lugares de trabajo (UN-Habitat, 2013e).

La dispersión urbana y la intensificación de la automovilidad privada han configurado las ciudades, haciendo que sean autoflexibles (para Oliva 2011, aquellas ciudades en las que el uso intensivo del automóvil privado ha llevado a ciudadanías desiguales y a veces excluyentes), hasta el punto de que “los usos de la automovilidad no responden a criterios de accesibilidad ni funcionalidad y son más bien prácticas sociales cuyos sentidos se fraguan en las subculturas urbanas y se aprenden en las trayectorias sociobiográficas” porque “a medida que el sistema imprime “flexibilidad” a nuestro desenvolvimiento en la ciudad dispersa, la automovilidad configura toda la vida cotidiana” (Oliva, 2011: 44-45). Asimismo, esa ciudad autoflexible ha llegado a ser, citando a Leal, “más segregada y más excluyente” (2007, 151).

En conclusión, este tema es importante porque la ciudad se ha convertido en “una forma metropolitana que organiza tiempos, espacios y velocidades diferenciadas convirtiendo la movilidad en una dimensión sociopolítica estratégica” (Oliva, 2011: 50).

6.2. Patrones de movilidad para hombres y mujeres

La importancia del género en el estudio de los patrones de movilidad de las personas implica conocer los motivos que dan lugar a los diferentes comportamientos de hombres y mujeres en sus desplazamientos diarios y cotidianos en las ciudades.

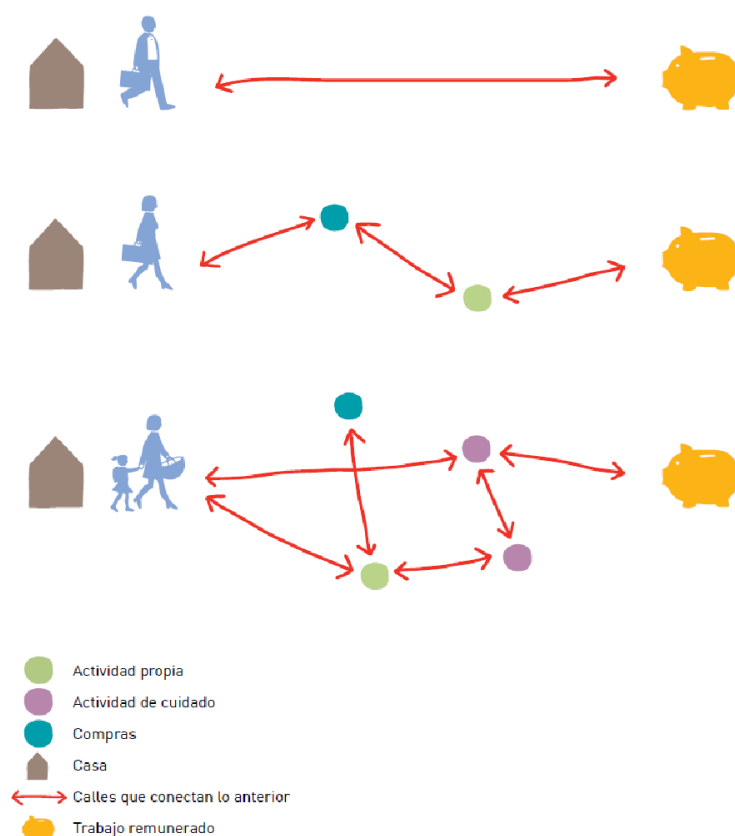
Para autoras como Miralles-Guasch (2014), es tal que es el género quien “marca la diferencia en la movilidad urbana”³¹.

Constanza Tobío ahonda en esos patrones y concluye que son los hombres que trabajan quienes utilizan mayoritariamente el automóvil privado. Las mujeres se desplazan a pie mucho más que porque se mueven en un espacio más reducido y porque utilizan más el transporte público. (Tobío, 1995b: 55-72).

Adriana Ciocoletto en “Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de Calidad Urbana con perspectiva de género” (2014), aporta un gráfico muy significativo del modo de moverse hombres y mujeres.

³¹ Entrevista a Carmen Miralles-Guasch en 2014 para la revista Cimac Noticias de Montevideo. Disponible en: <http://www.cimacnoticias.com.mx/node/67324>

GRÁFICO 6.1. DIFERENTES TIPOS DE MOVILIDAD DE HOMBRES Y MUJERES



Fuente: Ciocoletto, 2014: 13

La II Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España (la llamada “Encuesta Movilia”), realizada por el Ministerio de Fomento entre los años 2006 y 2008, ofrece una imagen de los diferentes factores que protagonizan tanto la movilidad cotidiana, como de larga distancia en España. La información se divide en grandes apartados, que analizan las características de la población objeto del estudio, los motivos del desplazamiento, el número de personas que se desplazan, la franja horaria y el modo de transporte utilizado, en el caso de la movilidad cotidiana. Los

viajes de larga distancia se dividen en función de la distancia a recorrer, ofreciéndose información sobre motivos, número de personas y modo utilizado, siendo de gran interés la sección que ofrece datos sobre los flujos que se producen en provincias, comunidades autónomas y áreas metropolitanas. Este documento es de periodicidad quinquenal y está disponible también la primera encuesta.

Es una encuesta muy significativa por la amplitud de la muestra: en la primera fase se seleccionaron 49.027 viviendas y personas (ya que se localiza una vivienda y se realiza la entrevista a sus residentes, independientemente de que sean o no las mismas personas que figuran en el Padrón), describiéndose cerca de 230.000 desplazamientos. En la segunda fase la muestra inicial quedó constituida por 15.603 personas.

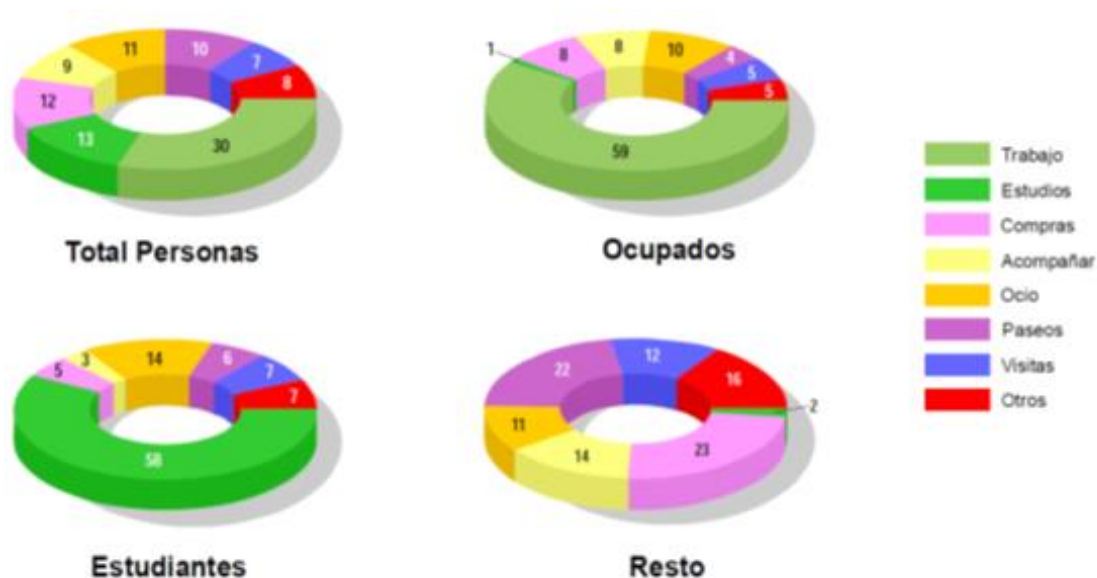
De acuerdo con la encuesta, aproximadamente un 83% de la población realiza al menos un desplazamiento en día laborable, el número medio de desplazamientos es de 2,8 y si consideramos sólo las personas con movilidad, la media es de 3,3 desplazamientos-día. Este porcentaje aumenta con el tamaño del municipio y es más alto en las áreas metropolitanas (Ministerio de Fomento, 2006: 29).

La actividad económica es la variable fundamental en la intensidad de movilidad, ya que son las personas sujetas a la denominada “movilidad obligada” (estudiantes y ocupados) las que presentan, lógicamente, mayor número de desplazamientos (Ministerio de Fomento, 2006: 29).

Según esta encuesta, en el año 2006, el 43% de los desplazamientos están motivados por trabajo o por estudios. Son desplazamientos distintos a los de la vuelta a la vivienda porque, según la tipología de esta encuesta, “volver a la vivienda” se considera un desplazamiento independiente. En este sentido, resulta de mayor interés

analizar la distribución del resto de motivos, que son los que originan realmente los desplazamientos (Ministerio de Fomento, 2006: 31).

GRÁFICO 6.2. ENCUESTA MOVILIA 2006. MOTIVO DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN DÍA LABORABLE
(datos en porcentaje)



Fuente: Ministerio de Fomento, 2006

En el caso de la clasificación según sexo, se observa cómo el 37% los desplazamientos de los varones están motivados por trabajo, frente al 21% de las mujeres, que se desplazan más que ellos para realizar compras o acompañar a personas (Ministerio de Fomento, 2006: 32).

Durante el fin de semana, es el ocio el que motiva los desplazamientos y las diferencias de movilidad son menos significativas.

GRÁFICO 6.3. ENCUESTA MOVILIA 2006. MOTIVO DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN DÍA LABORABLE, SEGÚN SEXO (datos en porcentaje)



Fuente: Ministerio de Fomento, 2006

GRÁFICO 6.4. ENCUESTA MOVILIA 2006. MOTIVO DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN FIN DE SEMANA, SEGÚN SEXO (datos en porcentaje)

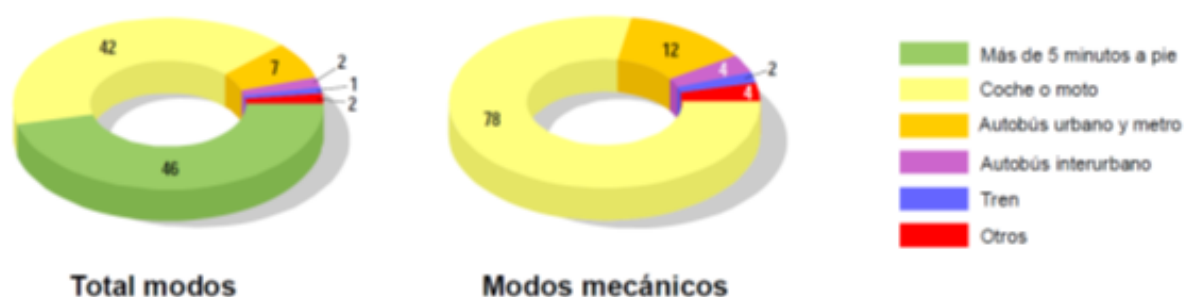


Fuente: Ministerio de Fomento, 2006

Con respecto al reparto modal de los desplazamientos, hay que señalar que es posible que en un mismo trayecto se utilicen varios modos distintos de transporte.

Para caracterizar a los desplazamientos, se utiliza el concepto de “modo principal”, basado en un criterio jerárquico de selección de entre todos los modos utilizados. La utilización de medios no mecánicos tiene gran importancia, sobre todo en recorridos cortos. En los desplazamientos con algún modo mecánico es el coche (incluyendo las motocicletas), el medio principal utilizado.

GRÁFICO 6.5. ENCUESTA MOVILIA 2006. MODOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN DÍA LABORABLE
(datos en porcentaje)



Fuente: Ministerio de Fomento, 2006

GRÁFICO 6.6. ENCUESTA MOVILIA 2006. MODOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN DÍA LABORABLE, SEGÚN MOTIVACIÓN (datos en porcentaje)

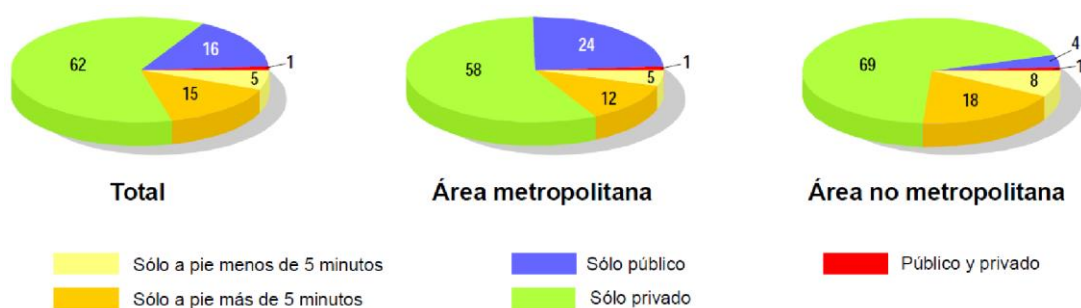


Fuente: Ministerio de Fomento, 2006

En la movilidad motivada por trabajo y estudios, los desplazamientos a pie son menos importantes, con mayor importancia aún, del coche.

Según Movilia 2006 un 37% de los centros habituales de trabajo se encuentran en un municipio distinto al de residencia, porcentaje que decrece al aumentar el tamaño de municipio, y que está muy condicionado por la pertenencia a un área metropolitana: para un mismo tamaño, el porcentaje de centros fuera del municipio es mayor en las áreas metropolitanas. En casi un 80% de los desplazamientos a centros de trabajo habituales se utiliza algún modo mecánico, fundamentalmente privado (coche o moto). En las áreas metropolitanas tiene mayor relevancia la utilización de modos públicos y en las no metropolitanas los desplazamientos exclusivamente a pie.

GRÁFICO 6.7. ENCUESTA MOVILIA 2006. MODOS EMPLEADOS EN LOS DESPLAZAMIENTOS A CENTROS DE TRABAJO HABITUALES (datos en porcentaje)



Fuente: Ministerio de Fomento, 2006

El tiempo medio de desplazamiento al centro habitual de trabajo es de 22 minutos. En las áreas no metropolitanas la media es de 18 minutos, y la mitad de los desplazamientos son inferiores a los 15 minutos. En las áreas metropolitanas la media es de 25 minutos, el porcentaje de desplazamientos inferiores a 15 minutos no llega al 30%, y el intervalo más frecuente es el de 15 a 29 minutos. También son más habituales los desplazamientos de más de una hora de duración (Ministerio de Fomento, 2006: 38).

La encuesta destaca también que un 20% de los centros de estudios habituales se encuentra en un municipio distinto al de residencia, cifra inferior que la de los centros de trabajo. El porcentaje decrece al aumentar el tamaño de municipio, tal y como sucedía en los centros de trabajo, pero la pertenencia a un área metropolitana tiene una influencia menor. Más de la mitad de los desplazamientos por estudios se realizan exclusivamente a pie.

GRÁFICO 6.8. ENCUESTA MOVILIA 2006. MODOS EMPLEADOS EN LOS DESPLAZAMIENTOS A CENTROS HABITUALES DE ESTUDIOS (datos en porcentaje)



Fuente: Ministerio de Fomento, 2006

El tiempo medio de desplazamiento al centro habitual de estudios es de 16 minutos, 17 en áreas metropolitanas y 15 en no metropolitanas. La mayoría de los desplazamientos, tanto en áreas metropolitanas como no metropolitanas, tienen una duración inferior a los 15 minutos y en un 14% de los casos duran menos de 5 minutos. (Ministerio de Fomento, 2006: 39).

Con respecto a la movilidad de larga distancia, hay que destacar que el uso del automóvil es un 5,7% menor por parte de las mujeres que de los hombres. En el resto de transportes públicos, como el autobús y el tren, sin embargo, es mayor (Ministerio de Fomento, 2006: 333).

GRÁFICO 6.9. ENCUESTA MOVILIA 2006. NÚMERO DE VIAJES POR SEXO Y EDAD SEGÚN USO DE MODOS EN EL VIAJE. VIAJES A MÁS DE 50 KM.
(datos en porcentaje)

	USO DE MODOS DE TRANSPORTE					
	Total viajes	Coche	Autobús	Tren	Avión	Otros
Ambos sexos	100,0	83,4	9,9	5,9	6,3	2,8
Varones	100,0	86,0	7,5	4,7	6,3	3,1
Mujeres	100,0	80,3	12,9	7,3	6,3	2,4

Fuente: Ministerio de Fomento, 2006

En el caso de Euskadi y según datos del “Estudio de la Movilidad de la CAPV 2011”, llevada a cabo por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, las mujeres realizan el 51,9% de los desplazamientos diarios y utilizan más los modos no motorizados (53,1% frente al 39,8% de los hombres) y el transporte colectivo (15,6% vs 9,3%). Ambos elementos repercuten en que la utilización del automóvil entre las mujeres sea la mitad que la de los hombres (27,5% frente al 44,8%) (Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, 2011: 30).

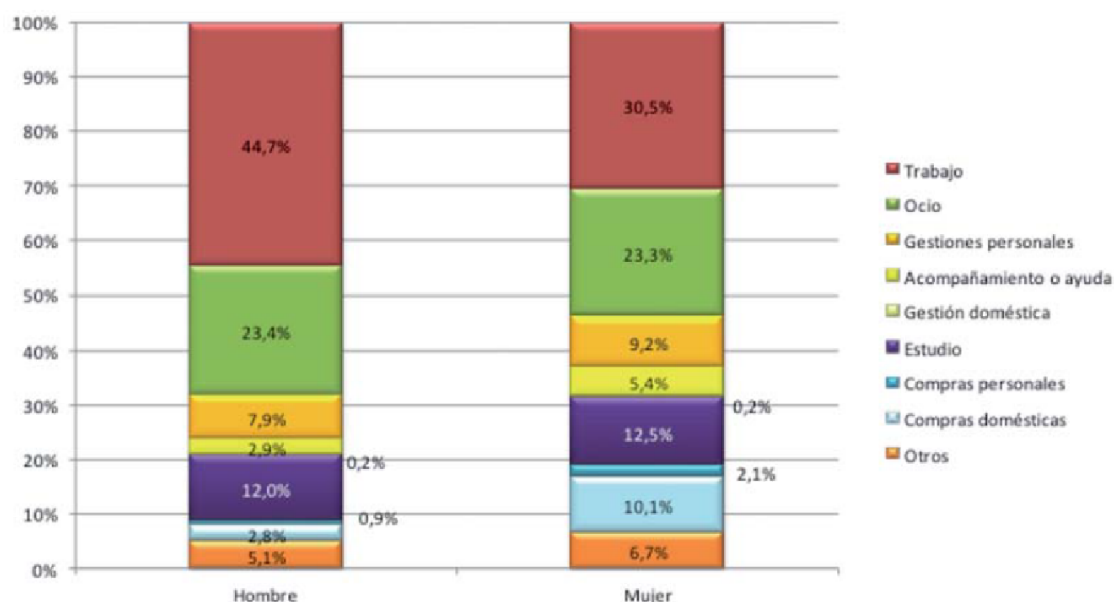
GRÁFICO 6.10. ENCUESTA MOVILIDAD CAPV 2011. DESPLAZAMIENTO SEGÚN MODO Y SEXO

Modo	Mujeres		Hombres		Total CAPV	
	Desplaz.	%	Desplaz.	%	Desplaz.	%
No motorizado	1.708.227	53,1	1.186.690	39,8	2.894.917	46,7
Automóvil	884.075	27,5	1.335.592	44,8	2.219.667	35,8
Autobús discrecional	58.003	1,8	89.800	3	147.804	2,4
Tpte. Colectivo carretera	257.203	8,0	117.635	3,9	374.838	6,0
Tpte. Colectivo ferrocarril	246.011	7,6	158.254	5,3	404.266	6,5
Moto	11.036	0,3	47.219	1,6	58.255	0,9
Avión	1.422	0,0	1.894	0,1	3.316	0,1
Multimodal	42.999	1,3	32.508	1,1	75.507	1,2
Otros	9.462	0,3	12.541	0,4	22.003	0,4
Total	3.218.437	100,0	2.982.134	100,0	6.200.572	100,0

Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, 2011

El trabajo es el principal motivo de desplazamiento y motivo de las mayores diferencias hombre mujer, que se reducen cuando el motivo es el ocio o el estudio y aumentan de nuevo, aunque ligeramente, cuando se trata de moverse para ayudar a otras personas o realizar gestiones personales y crece en 8 puntos por la realización de compras domésticas, lo que pone de manifiesto que una parte destacada del apoyo a la unidad familiar continúa recayendo sobre ellas (Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, 2011: 52).

GRÁFICO 6.11. ENCUESTA MOVILIDAD CAPV 2011. DISTRIBUCIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS POR GÉNERO SEGÚN MOTIVO (datos en porcentaje)



Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, 2011

Con respecto a la tipología de desplazamiento, también se muestra un patrón diferenciado de la movilidad entre hombres y mujeres. Ellas realizan en mayor medida desplazamientos dentro del mismo municipio, 12 puntos porcentuales por encima que ellos, mientras que la movilidad masculina se caracteriza por tener un mayor carácter intracomarcal e intraterritorial (Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, 2011: 53).

La “Encuesta de la Movilidad de la CAPV 2011” destaca que la movilidad de la mujer (3,08) es ligeramente superior a la de los hombres (3,01) y también es más sostenible. Ellas son las que realizan un mayor uso de los medios no motorizados (53,2% frente al 40% de los hombres), así como de los modos de transporte colectivos tanto por carretera como por ferrocarril. En la misma línea se manifiestan autoras como Miralles-Guasch, quien destaca que el tipo de movilidad de la mujer -menos distancia, más cerca de casa, transportes más ecológicos y sostenibles- será el “modelo óptimo para dibujar las nuevas tendencias de la planificación urbana” (1998: 119). Estos desplazamientos que la ciudad permite cuando es compacta y multifuncional reivindican el carácter diferencial de la movilidad de las mujeres en entornos más cercanos y corrobora la reivindicación de género en esta área que propone esta investigación.

En cuanto a las necesidades que generan estos desplazamientos, la mayor diferencia se percibe en el motivo trabajo, siendo superior en el caso de los hombres (14 puntos porcentuales). En el caso de las mujeres, la realización de las compras domésticas, las gestiones domésticas y las actividades de acompañamiento a terceras personas adquieren un mayor peso respecto a los hombres. Finalmente, la movilidad femenina se circunscribe en mayor medida al entorno municipal, mientras que la masculina se concentra en los desplazamientos intracomarcales e intraterritoriales (Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, 2011: 80).

Como consecuencia de lo anterior, hay mujeres que aceptan puestos inferiores a su nivel de cualificación para estar más cerca de sus hijos, es decir, la gentrificación

por género que considera que los hombres son “móviles” mientras que las mujeres son más “fijas”, algo que se ve bien en las dos caras de Nueva York³².

Para María Silvestre (2012: 287-288), estos datos refuerzan las teorías sobre el distinto uso no sólo del transporte sino de los equipamientos urbanos y sociocomunitarios de las mujeres y de los hombres. El análisis del uso del transporte público con los datos desagregados por sexo permite visibilizar el diferente impacto de determinados servicios públicos y apostar en el futuro por un diseño y desarrollo a partir del conocimiento previo de su utilidad y uso.

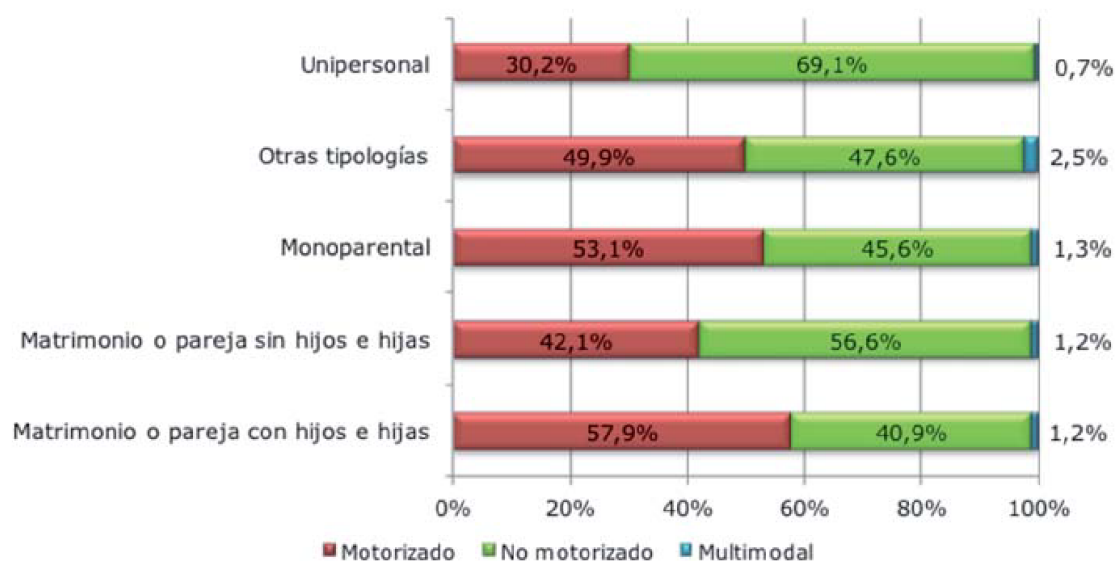
Silvestre concluye que no debería obviarse en la gestión de las políticas de transporte público el hecho de que las principales usuarias del mismo son las mujeres. Debería hacer reflexionar sobre varias cuestiones: ¿por qué son las mujeres las principales usuarias del transporte público?, ¿qué tipo de recorridos realizan las mujeres en el uso del transporte público?, ¿a qué horas y para qué se utiliza? Es necesario responder a estas preguntas para gestionar de forma más eficaz el recurso. Silvestre trae a colación a María Ángeles Durán, quien considera que las mujeres utilizan el transporte público porque las familias suelen disponer de un único vehículo privado que utiliza de forma mayoritaria el hombre para sus desplazamientos del trabajo a casa; las mujeres realizan desplazamientos de carácter circular y no lineal puesto que no sólo van del trabajo a casa, sino que en el trayecto suelen dejar o recoger a sus hijos e hijas en los centros escolares y también aprovechan para realizar alguna compra doméstica (Durán: 1998).

De especial interés para esta investigación son los datos aportados por la “Encuesta de la Movilidad en la CAPV 2011” al cruzar transporte y tipología familiar.

³² Ver artículo del geógrafo Jim Russell el 24 de septiembre de 2013 [en línea] en: <<http://sustainablecitiescollective.com/jim-russell/178861/mobile-or-stuck-two-sides-new-york-city-gentrification>> [Consulta: marzo 2017].

Las personas que residen en hogares unipersonales disponen de un patrón de movilidad más sostenible y realizan el 69,1% de los desplazamientos a través de modos no motorizados; este patrón se repite en los matrimonios sin descendencia (56,6%). En contraposición las personas que residen en unidades familiares con hijos se mueven fundamentalmente de forma motorizada (57,9%) (Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, 2011: 55). Esto puede reflejar que las parejas tienen más dificultades para conciliar por no residir en el municipio en el que trabajan y que en muchos casos es una consecuencia de la ciudad zonificada pero, en mi opinión, también debido a la mayor carga de actividades de cuidado de la familia y al reparto no equitativo de tareas entre varones y mujeres.

GRÁFICO 6.12. ENCUESTA MOVILIDAD CAPV 2011. DISTRIBUCIÓN MODAL DE LOS DESPLAZAMIENTOS SEGÚN TIPOLOGÍA FAMILIAR (datos en porcentaje)



Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, 2011

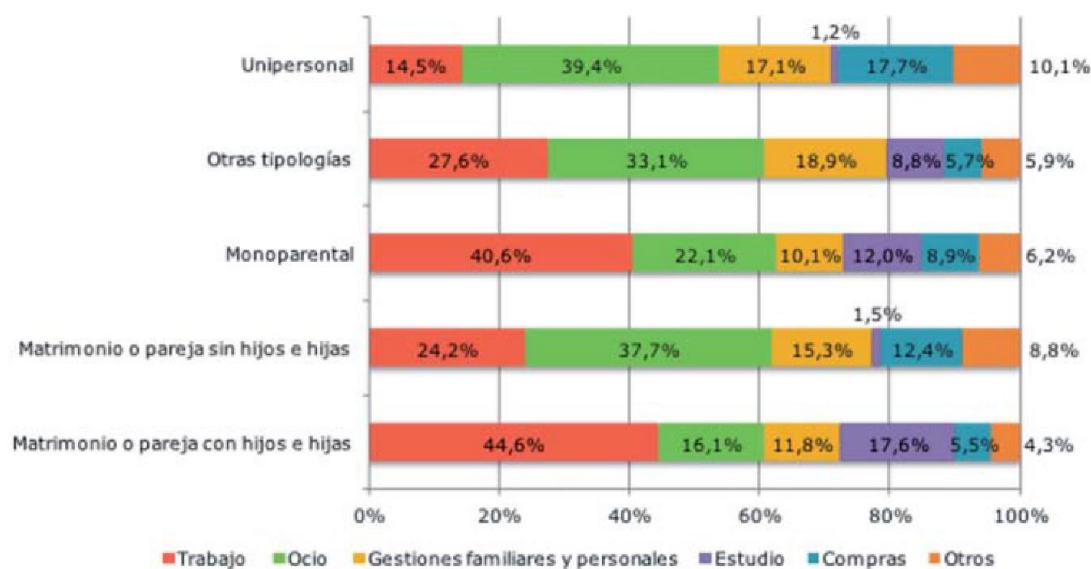
Los desplazamientos caminando y en automóvil son los que concentran una mayor cuota de penetración en todas las tipologías familiares, aunque existen algunas diferencias. Son mayores los desplazamientos a pie en unidades unipersonales (68,5%) y matrimonios o parejas (56%) sin descendencia, mientras que los matrimonios o parejas con hijos e hijas se mueven más en su coche (40,5%); el uso de autobús discrecional (3,5%) puede estar vinculado al transporte escolar de los niños que acuden a centros escolares fuera de su municipio. Por otro lado, los desplazamientos realizados por residentes en unidades unipersonales conjuntamente con los de otras tipologías son los que realizan un mayor uso de los servicios de transporte colectivo por carretera situándose en el 8,5% y el 7,9% respectivamente (Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, 2011: 56).

Con respecto al motivo de los desplazamientos, hay diferencias respecto a la tipología familiar. El trabajo es el principal generador en el caso de los matrimonios con hijos e hijas y en las unidades monoparentales, mientras que en el resto de casos el ocio ocupa la primera posición. En estas dos tipologías la movilidad por estudios también alcanza una mayor representatividad.

En el epígrafe de gestiones familiares y personales se integran actividades sin remuneración directa como el acompañamiento de ayuda o cuidado a otra persona, la realización de gestiones de carácter doméstico-familiar, y las de carácter personal (hay que destacar que del 100% de los desplazamientos de las CAPV, que son 6.200.572, un 13% son gestiones familiares y personales, dividiéndose en 66,2% de gestiones personales, 32,5% de acompañamiento y ayuda, y 1,4% de gestión doméstica. Las compras domésticas o las compras personales no entran en este epígrafe) (Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, 2011:

43). Como veremos más adelante, esto tiene un especial interés en el estudio sobre la “movilidad del cuidado”, de Inés Sánchez de Madariaga (2013).

GRÁFICO 6.13. ENCUESTA MOVILIDAD CAPV 2011. DISTRIBUCIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS SEGÚN MOTIVO Y TIPOLOGÍA FAMILIAR (datos en porcentaje)



Fuente: Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, 2011

Cabe destacar que no son los matrimonios o parejas con criaturas los que dedican más tiempo al desplazamiento para gestiones familiares y personales, sino otras tipologías, unipersonales y matrimonios y parejas sin criaturas. Puede que esto sea un símbolo de que las cosas están cambiando y que cada vez son más las personas que participan en las tareas de conciliación, bien por apoyo a los hijos como por ayudar a otros familiares (padres, abuelos, etc.).

Ha quedado de relieve el papel que pesa más el rol que el sexo en los diferentes patrones y movilidad. Afecta a las mujeres pero no por ser un grupo homogéneo –son evidentes las diferencias de edad, salud, renta, nivel de instrucción- sino por su papel en el ámbito reproductivo. De ahí se deriva una demanda diferente de transporte y movilidad y la importancia de tenerla en cuenta para derribar las barreras y desigualdades derivadas de las tareas reproductivas y de cuidado.

6.3. Estudio sobre La Evaluación de Impacto en Función del género en el Transporte y la Movilidad

Una de las formas de incorporar la perspectiva de género en la movilidad y el transporte es evaluar su impacto. Aprobada por la Ley 30/2003 (de 13 de octubre sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno), se sustenta en el principio de transversalidad, que tiene como objetivo integrar la dimensión de género en la totalidad del ordenamiento jurídico (Lousada, 2004; Rodríguez Piñero, 2004; Pérez del Río, 2005).

Es una ley muy rotunda que normativiza el principio de transversalidad o “mainstreaming”, al integrar la dimensión de género en el proceso de elaboración normativa, con varias peculiaridades: aporta un correcto uso del lenguaje técnico (utiliza, en vez del concepto de “sexo” –término referido a las diferencias físicas entre hombres y mujeres-, el de “género” –término referido a las diferencias sociales asociadas al sexo) y se aplica con una entrada en vigor inmediata, “el día siguiente al

de su publicación en el Boletín Oficial del Estado”, según la Disposición Final Única; tal y como señala Lousada (2004: 43).

El Consejo de Europa define “mainstreaming” como “la organización (la reorganización), la mejora, el desarrollo y la evaluación de los procesos políticos, de modo que una perspectiva de igualdad de género se incorpore en todas las políticas, a todos los niveles y en todas las etapas, por los actores normalmente involucrados en la adopción de medidas políticas”.(1999: 26). En la COM (96) 67 final, de 21/02/96 se define como: “Integrar sistemáticamente las situaciones, prioridades y necesidades respectivas de mujeres y hombres en todas las políticas, con vistas a promover la igualdad entre hombres y mujeres, y recurrir a todas las políticas y medidas generales con el fin específico de lograr la igualdad, teniendo en cuenta activa y abiertamente, desde la fase de planificación, sus efectos en las situaciones respectivas de unas y otros cuando se apliquen, supervisen y evalúen”³³.

La propia Ley 30/2003 remite a la “Guía para la evaluación del impacto en función del género” elaborada por la Comisión de la Unión Europea, tratando en un capítulo sobre la “comprobación de la pertinencia con respecto al género”, y otro sobre “criterios para la evaluación del impacto en función del género”, en el que se expone el transporte como uno de sus ejemplos.

La Guía considera necesario disponer de datos desagregados por sexo, estudiarlos y plantearse cuestiones como si la propuesta va dirigida a uno o a más grupos objetivo, afectando a la vida diaria, y si existen en este ámbito diferencias entre las mujeres y los hombres, caso en el que hay que evaluar el impacto potencial de la propuesta en los hombres y en las mujeres.

³³ <http://europa.eu/scadplus/leg/es/cha/c10921.htm>

Con respecto a los criterios para la evaluación del impacto en función del género, se basa en si hay diferencias entre las mujeres y los hombres en la participación, en los recursos, en las normas y los valores que influyen sobre los roles tradicionales establecidos o la división del trabajo en función del sexo, o en los derechos; y en si esas políticas pueden contribuir a eliminar las desigualdades entre el hombre y la mujer y promover su igualdad (Comisión Europea, 1999).

En el epígrafe final de la Guía se alude a tres ejemplos, uno referido al sector de los transportes: “Un sector aparentemente neutro... (aunque) un examen más atento pone de manifiesto diferencias sustanciales entre mujeres y hombres en cuanto a las modalidades de utilización y acceso a los medios de transporte públicos y privados: las mujeres tienen acceso a un coche particular con menos frecuencia que los hombres, y utilizan más los transportes públicos” (Comisión Europea, 1999: 10).

Dado que se pueden eliminar parte de las desigualdades entre hombre y mujer actuando sobre el transporte, Pérez del Río (2005: 45) concluye que “esta consideración en materia presupuestaria debería influir en la decisión sobre invertir más en carreteras o autopistas o en mejorar los transportes públicos”.

En 2013, Emakunde edita la “Guía para la elaboración de informes de impacto de género” (2013a), con unas “Directrices para la realización de la evaluación previa del impacto en función del género del Gobierno Vasco” y unos materiales sectoriales para algunos departamentos. Es de especial interés para esta investigación el de transporte y movilidad, recogido en “La Evaluación de Impacto en Función del género en el Transporte y la Movilidad” (2013b).

En la contextualización de dicho estudio se considera que “para alcanzar la igualdad de oportunidades en el mundo del transporte y la movilidad se requiere del cumplimiento de los mandatos establecidos por la legislación vigente en materia de

igualdad. Ello implica para las instituciones y entidades responsables en estos ámbitos que, entre otras iniciativas, sean capaces de conseguir una mayor participación de las mujeres, no únicamente en los órganos de dirección públicos y/o privados correspondientes, sino en todo el proceso de planificación y diseño de las redes, políticas y medidas que ayuden a lograr un transporte inclusivo para todas y todos; lo que a su vez requiere la inclusión de la perspectiva de género en los estudios de movilidad, como herramienta clave para conocer los hábitos y las necesidades específicas de las mujeres (2013b: 5).

Se realiza posteriormente un análisis del uso femenino del transporte (coincidente con nuestro análisis anterior) y la presencia escasa de las mujeres en el sector productivo del transporte, 16,9% frente al 83,1% de los hombres según el Observatorio del Transporte de Euskadi en 2011. Esto tiene su interés por que si los hombres siguen diseñando y gestionando el transporte será complicado que tengan en cuenta las necesidades del transporte de las mujeres y las de la familia.

Como señala el informe, el uso que las mujeres hacen del transporte afecta a su dificultad de acceder a recursos económicos, de tiempo, formación y empleo. Influye también en su escasa presencia y participación en el sector formativo y productivo del transporte en general. En materia de responsabilidades políticas la participación femenina está igualada, pero no así en las empresas públicas ni en los sindicatos ni en asociaciones u otros organismos. Se ha generado una “construcción social estereotipada” en un sector con horarios “no convencionales”. Ambos motivos dificultan la necesaria incorporación profesional de las mujeres al sector.

Curiosamente, la mujer es ajena a la planificación del transporte a pesar de ser la principal usuaria. Por eso, el diseño actual del transporte prima los desplazamientos lineales de tipo pendular (de centro a periferia), típicos masculinos y deja en segundo

plano los desplazamientos cortos que realizan habitualmente las mujeres. Esto lleva consigo, tal y como el Informe destaca, que la “necesidad de enlazar múltiples tareas en un solo día mediante el uso del transporte público o por desplazamientos a pie principalmente, implica para las mujeres mayor consumo de tiempo en sus desplazamientos, en detrimento de otras actividades como pueden ser las de tipo profesional, formación o tiempo libre” (Emakunde, 2013b: 11).

En este sentido, la elaboración de un estudio de impacto de género, o también llamada evaluación de impacto, es de gran utilidad para discernir si esa norma hace referencia a una actividad que “puede tener repercusiones positivas o adversas de cara a eliminar las desigualdades entre mujeres y hombres y de promover su igualdad en el contexto social sobre el que se pretende intervenir, y en el que, por otro lado, se recogen, en función de dicho análisis, las medidas correctoras y las modificaciones que habrán de incorporarse en el proyecto de norma con el fin de neutralizar su posible impacto negativo o, en su caso, de fortalecer su impacto positivo.

En concreto, en la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV), tal y como señala Emakunde en su web, las Directrices para la evaluación de impacto vinculan exclusivamente a los departamentos del Gobierno Vasco, sus organismos autónomos y los entes públicos adscritos o vinculados y, por tanto, a la normativa que de ellos se derive. Se debe realizar un informe por el órgano que promueve la norma e informado por Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer.

En la CAPV la realización de las evaluaciones de impacto en función del género, viene determinada por la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres y las Directrices sobre la realización de la evaluación previa del impacto en función del género (“en cumplimiento de lo previsto en los artículos 18 a 22 de la Ley 4/2005 y las Directrices los proyectos de normas y determinados actos administrativos

que se elaboren en el ámbito de la Administración de la Comunidad Autónoma habrán de ir acompañados de un Informe de Impacto en Función del Género”), y la incorporación de medidas para eliminar las desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres, aprobadas por el Consejo de Gobierno el 21 de agosto de 2012³⁴.

Como conclusión, la exigencia de evaluación de impacto es un trámite que redundará en una mayor igualdad, procurando que el diseño de una norma concreta tienda a corregir las desigualdades existentes. Para juristas como Lousada, la transversalidad (en el origen de la evaluación de impacto), lleva a que cada ley tenga como fin, además del suyo propio, el de conseguir la igualdad: para que “todas y cada una de las normas jurídicas –no sólo las tradicionales normas antidiscriminatorias, es decir las leyes de igualdad clásicas- se convertirán en mecanismo de consecución de la igualdad de los sexos” (Lousada, 2004: 46).

En este sentido y dada su importancia, requiere “esfuerzos de formación, información y sensibilización, sin los cuales la exigencia de evaluación de impacto en función del género tiene el riesgo de convertirse en un formalismo enervante e inútil” (Rodríguez Piñero, 2004: 38).

³⁴ <http://www.emakunde.euskadi.eus/politicas-publicas/-/informacion/evaluacion-impacto/>

6.4. Estudio de Sánchez de Madariaga sobre la Movilidad del cuidado: los desplazamientos relacionados con el cuidado de otras personas

El estudio sobre “La movilidad del cuidado” es un proyecto de investigación financiado por el Ministerio de Fomento en 2008 y llevado a cabo por Inés Sánchez de Madariaga (2013) con la finalidad de tener un ejemplo de cómo integrar las dimensiones de género. Los objetivos son: identificar los factores que deberían estar presentes en las bases de datos sobre movilidad metropolitana, revisar las encuestas existentes, y establecer recomendaciones para una mejor consideración del género en la toma, tratamiento y análisis de los datos (Sánchez de Madariaga, 2013: 33-48).

En el estudio se trata acerca de la cadena de tareas, un “concepto operativo” que permite comprender las vinculaciones espacio-temporales en la vida cotidiana.

Según recoge una breve exposición de este trabajo en un manual del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), “las categorías usadas por las encuestas de movilidad, y por lo tanto la forma en que los datos son recolectados y analizados, no suelen medir de forma correcta el trabajo de cuidado, que se entiende como un trabajo no remunerado realizado por adultos, ligado al cuidado de niños y otros dependientes y que incluye el trabajo relacionado con el mantenimiento del hogar. Los sistemas de transporte público son normalmente diseñados con base a las necesidades de los viajes de trabajo (de los hogares al lugar de trabajo). En ese sentido, la movilidad asociada con el trabajo de cuidado no ha sido típicamente integrada en el diseño del transporte” (Banco Interamericano de Desarrollo: 2016, 10).

Lo que Sánchez de Madariaga pretende es “reconocer y reevaluar el trabajo de cuidado”, considerando cómo “al incorporar esta categoría en las encuestas de movilidad se podría no sólo identificar el número –significativo– de viajes que mujeres y hombres realizan con este fin, sino que también permitiría tener un mejor entendimiento de los patrones de viajes que hombres y mujeres realizan para que el transporte público responda de mejor manera a las necesidades de género” (BID, 2016).

En un libro coeditado con Marion Roberts (2013), Sánchez de Madariaga escribe un capítulo sobre este tema, con el fin de “introducir nuevos conceptos”. Sugiere considerar la categoría paraguas “movilidad del cuidado, y representarla gráficamente como un todo, sin menoscabo de incluir igualmente los subgrupos, y cuidando de forma especial la formulación de las preguntas y el lenguaje utilizado, para “evitar supuestos implícitos y estereotipos que ahora contribuyen a invisibilizar estos viajes. Quiere visibilizar y cuantificar las tareas de cuidado, que están ocultas o enmascaradas bajo otros epígrafes de las encuestas de movilidad (como ella muestra, en Movilia 2006).

Se basa en la hipótesis de que “si estimamos que entre 1/3 y 2/3 de los viajes actualmente clasificados como de compras, visitas, paseos, más el 100% de los de acompañamiento, podrían de facto corresponder a tareas de cuidado, el porcentaje de viajes de cuidado se aproximaría al de la movilidad del empleo” (Sánchez de Madariaga, 2016:38). Señala, además, que la división sexual del trabajo es la principal fuente de diferencias entre hombres y mujeres en el transporte, pero que también el sexo biológico es una variable relevante cuando fuerza física y peso se toman como medida en el diseño de los vehículos, lo que impide que por ejemplo, el cinturón de seguridad de los coches se adecúe a mujeres embarazadas. Destaca, por ello, que la

movilidad del cuidado ha de tener en cuenta a las mujeres no como una categoría o grupo único, sino como algo complejo y considerarlo como grupo diferenciado de gente, en el que varias variables lleguen a una intersección, como la edad, la raza, los ingresos, la situación laboral (incluido si el empleo es a tiempo completo o parcial), el estado civil o familiar, la capacidad física y la posibilidad de que tenga a su cargo a hijos o hijas menores de 18, o personas con discapacidad o a parientes que son personas mayores no autónomas. (2016: 41). Todo este elenco de categorías nos lleva a ver como las desigualdades se refuerzan entre ellas, como exponíamos en el marco teórico, e impiden llevar cabo las tareas de “vida cotidiana” no solo por los roles sexuales desempeñados.

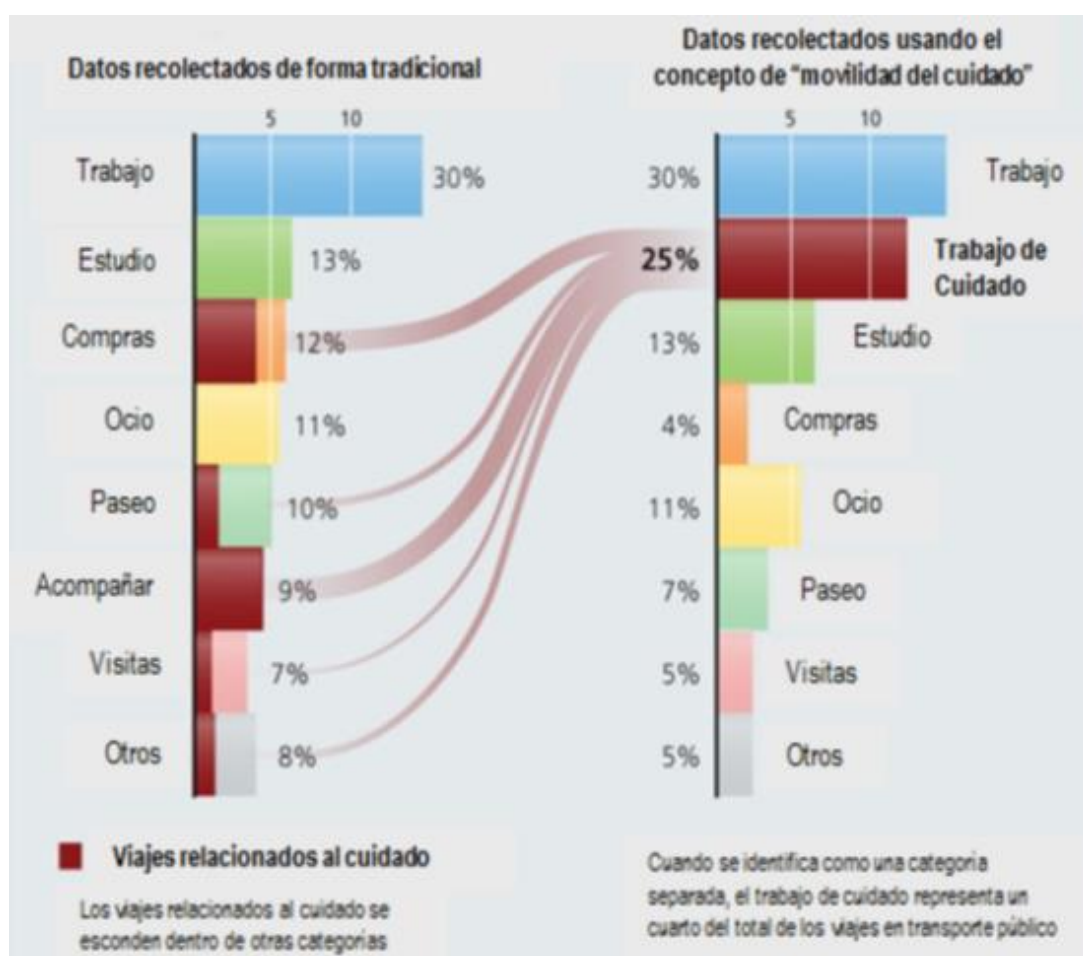
El proyecto se ha desarrollado también con mayor amplitud en la Tesis Doctoral de Elena Zucchini, defendida en diciembre de 2015 en la Escuela Superior Técnica de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid. Bajo el título “Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid”, analiza la movilidad del cuidado en la capital española.

Este concepto de “movilidad del cuidado” también está siendo utilizado por la ciudad de Bogotá en un proyecto financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo.

Asimismo el concepto “Mobility of care” forma parte de unos de los casos de estudio considerados como “Gendered Innovations”³⁵ en la web conjunta de la Universidad de Standford, la Comisión Europea, y la National Science Foundation.

³⁵ Schiebinger, L., Klinge, I., Paik, H. Y., Sánchez de Madariaga, I., Schraudner, M., and Stefanick, M. (Eds.) (2011-2016). *Gendered Innovations in Science, Health & Medicine, Engineering, and Environment* (genderedinnovations.stanford.edu).

GRÁFICO 6.14. MOVILIDAD DEL CUIDADO. VIAJES EN TRANSPORTE PÚBLICO SEGÚN TIPOS DE VIAJE (datos de Movilia 2006-2007)



Fuente: Sánchez de Madariaga y Banco Interamericano de Desarrollo, 2016

Como conclusión, el estudio de Sánchez de Madariaga sobre la movilidad de cuidado, posteriormente profundizado por Zuchini, alienta la necesidad y la posibilidad

de una mejor consideración del género en la toma, tratamiento y análisis de los datos, porque lleva a conclusiones que dan visibilidad a quienes se dedican a las tareas de cuidado y a la vez que las cuantifican.

6.5. Estudio sobre la integración del género en los programas de transporte financiados por el Banco Mundial

El Banco Mundial ha considerado la movilidad como uno de los sectores objetivo dentro de su Plan de Acción del Género por la relación entre ésta y la pobreza: la pobreza dificulta la movilidad, y la falta de opciones de transporte complica la pobreza. A través de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, los proyectos de transporte aspiran a abandonar la pobreza, y de forma especial a través del empoderamiento femenino. Es cierto que ninguno de los ocho Objetivos de Desarrollo del Milenio es el transporte, pero cualquiera de ellos necesita del transporte para llevarlo a cabo³⁶.

El Banco Mundial encargó en 2001 al IC Net Limited de Japón llevar a cabo un estudio titulado "Integrando el Género en los Programas de Transporte financiados por el Banco Mundial". El estudio fue financiado por Japanese Large Studies Trust Fund. IC Net ha trabajado en asociación con TRL Limited y el Foro Internacional para el Desarrollo Rural del transporte y Desarrollo, ambos de Reino Unido. El objetivo del estudio es ayudar al Banco Mundial, otras organizaciones internacionales, agencias de desarrollo, gobiernos de los países en desarrollo y Organizaciones No

³⁶ Más información sobre los Objetivos de Desarrollo del Milenio disponible en: <http://www.un.org/es/millenniumgoals/>

Gubernamentales (ONG) a mejorar la eficiencia y la equidad de las políticas y programas de transporte, asegurando que los proyectos responden a las necesidades de ambos, tanto mujeres como hombres.


El informe reúne los resultados de estudios de caso de nueve países (China, Laos, Vietnam, Bangladesh [dos estudios], Senegal, Lesotho, Sudáfrica, Uganda y Perú). Se desarrolló primero un marco analítico común para todos los estudios de caso, con el fin de entender y examinar los proyectos de transporte en el marco de la política nacional de género, los recursos gubernamentales, asignación a las actividades de género y sociales de género, estructura y características de género de los hogares y las personas a las que los proyectos estaban destinados.

La investigación resulta de gran interés, según informe de 2016 del Banco Interamericano de Desarrollo, más que por las localidades elegidas, que están lejos de presentar casos similares a los del diseño de las ciudades europeas, por la consideración a nivel del Banco Mundial del género como esencial para “asegurar que el transporte sea equitativo, accesible y permita el acceso a los recursos y oportunidades necesarias para el desarrollo. Los aspectos de género deben ser considerados en el diseño y la planificación de las infraestructuras y servicios de transporte, debido a que las desigualdades género limitarán los avances en el crecimiento económico y la reducción de la pobreza de los países en desarrollo. Algunos proyectos exitosos de transporte del Banco han logrado incorporar plenamente la perspectiva de género y la inclusión social y han permitido el empoderamiento económico y social de las mujeres” (Banco Interamericano de Desarrollo, 2016: 27; IC Net, 2004; Babinard y Scott, 2011).

El objetivo del Banco Mundial es la rentabilidad, y a través de sus análisis y estudios, considera que la igualdad de género lo es, y por ello lo considera una

estrategia económica acertada. Lo innovador de la propuesta es, a nuestro modo de ver, su consideración del transporte como el elemento que va a llevar a empoderar a las mujeres, y en último término, a la rentabilidad. Se confirma de este modo lo que “The Economist” auguraba en 2006: “Ni China, ni la India, ni Internet: el motor del crecimiento económico es la mujer”.

**TERCERA PARTE. RECOMENDACIONES DE LOS ORGANISMOS
INTERNACIONALES Y SU RECEPCIÓN EN LOS PLANES
ESTRATÉGICOS TERRITORIALES**



“En general, no es que hayan personas cuidadas y personas cuidadoras. Por supuesto que hay momentos en la vida, sobre todo el inicio y el final, donde las personas son muy dependientes de cuidados. Pero a lo largo de la vida todos somos interdependientes y requerimos cuidados: a veces más biológicos, a veces más emocionales. Todo esto que es fundamental directamente para la vida de las personas no se considera nunca”.

Cristina Carrasco, economista

CAPÍTULO 7. RECOMENDACIONES DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES

Como respuesta a todos los cambios sociales anteriormente expuestos, es interesante analizar las declaraciones realizadas por las instituciones y organismos internacionales, en especial las de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Unión Europea.

La ONU ha organizado Hábitat en 1976, 1996 y 2016 para afrontar los desafíos sin precedentes a los que se enfrentan las ciudades desde el punto de vista demográfico, medioambiental, económico, social y espacial. Tras la segunda edición emitió la Declaración de Estambul y su defensa de los asentamientos urbanos trajo a colación el tema del urbanismo y el género (Elósegui, 1996; Sancho, 2016). Hábitat III (2016) ha ido más allá al comprometerse a incluir enfoques sensibles al género (UN-Habitat, 2016a: 7; Sancho 2016).

En el caso de la Comisión de la Unión Europea, promueve y financia dos líneas de investigación: el grupo genderSTE (Science, Technology, Environment) y la “Carta Europea de la Mujer en la Ciudad” (1993), que concreta acciones para promocionar la participación de las mujeres en la ciudad y el planeamiento regional y urbano.

Ambos organismos plantean por vez primera, en sus respectivos ámbitos, la perspectiva de género en el urbanismo, abriendo una línea de trabajo que llega hasta nuestros días. No tienen fuerza jurídica pero han creado un clima de opinión que también ha tenido impacto en España, como nuestro al final de este capítulo. En el próximo capítulo abordaré su reflejo en los planes urbanísticos para ver en qué medida se ha incluido la perspectiva de género, centrándome en los planes estratégicos de

Barcelona, Bilbao, Burgos, Donostia-San Sebastián, Jaén, Logroño, Málaga, Santander, Vitoria y Zaragoza.

7.1. Perspectiva de género en la ONU

La necesidad de reorganizar el espacio público para favorezca la inclusión de la mujer se ha convertido en una cuestión transversal en las políticas de planificación de las ciudades.

8.1.1. Hábitat I y II: Asentamientos Humanos

Hábitat I, celebrada en Vancouver en 1976 y Hábitat II, en Estambul en 1996, han llevado a la agenda política la cuestión del género en el urbanismo. Esta conferencia es una referencia fundamental a la hora de establecer prioridades para el desarrollo urbano sostenible y, en especial, para preservar el derecho de las mujeres de acceso a la vivienda (Naciones Unidas, 1996b; Sancho, 2011; Sancho, 2012; Innerarity y Sancho, 2014; Sancho, 2016).

Gracias a Hábitat se ha puesto de relieve que, con frecuencia, las desigualdades de género se trasladan al acceso a recursos como propiedad, crédito, capacitación y tecnología, situación que dificulta aún más sus condiciones de vida y las de sus hijos. Las declaraciones posteriores a estas conferencias han servido para que algunos gobiernos se comprometan a integrar la perspectiva de género en la legislación, las políticas y los programas relativos a los asentamientos humanos y para promover la participación de la mujer en condiciones de igualdad cuando se adoptan decisiones relativas a la ciudad.

La I Conferencia de Naciones Unidas sobre Asentamientos Humano, celebrada entre el 31 de mayo y el 11 de junio de 1976, dio lugar a la elaboración del Informe Mundial sobre los Asentamientos Humanos y a la aparición del Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (CNUAH), con sede en Nairobi, precursor del actual ONU-HABITAT (Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos). El tema principal fue la administración y mejora de los asentamientos humanos en un contexto de urbanización sin control en los países en vías de desarrollo.

El Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (UN-Habitat) se encarga de coordinar y armonizar actividades en asentamientos humanos dentro del sistema de Naciones Unidas. Algunos de sus principales objetivos son: facilitar el intercambio de información sobre vivienda y desarrollo sostenible de asentamientos humanos, colaborar en países a través de asesoría técnica para enfrentar los desafíos de la urbanización desordenada en las ciudades, y promover vivienda digna para todos y todas (Sancho, 2011).

La Asamblea General de las Naciones Unidas, en su 47ª reunión celebrada el 22 de diciembre de 1992, aprobó la resolución 47/180, por la que se acordaba convocar la

Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos (Hábitat II) que se celebró en Estambul (Turquía) entre el 3 y el 14 de junio de 1996.

El objetivo de Hábitat II era tratar dos temas de igual importancia a escala mundial: “vivienda adecuada para todos” y “desarrollo sostenible de los asentamientos humanos en un mundo en proceso de urbanización”.

En relación con el primer tema, el documento llama la atención sobre el hecho de que gran parte de la población mundial carece de vivienda y de servicios de saneamiento, particularmente en los países en vías de desarrollo. Igualmente, reconoce que el acceso a una vivienda segura y salubre y a los servicios básicos es indispensable para el bienestar físico, psicológico, social y económico del ser humano y debe ser parte fundamental de las medidas urgentes en favor de los más de mil millones de personas que no viven en condiciones decentes.

En varios de los puntos de Hábitat II se muestra la necesidad de incluir la perspectiva de género en el urbanismo. En este sentido, el punto 27 destaca: “La potenciación del papel de la mujer y su participación plena y en pie de igualdad en todos los sectores de la sociedad, tanto rurales como urbanos, son fundamentales para el desarrollo sostenible de los asentamientos humanos” (Naciones Unidas, 1996b).

El objetivo que propone Hábitat II es conseguir que todas las personas dispongan de una vivienda adecuada, especialmente los pobres que carecen de ella, tanto en ámbito rural como urbano, mediante un criterio que favorezca el desarrollo y la mejora de la vivienda sin perjudicar al medio ambiente. En este contexto, la recomendación número 90 incluye una referencia expresa a las mujeres al plantear “ayudar a las organizaciones no gubernamentales y otros grupos a lograr la participación plena y en condiciones de igualdad de las mujeres y las personas con

discapacidad en la planificación, el diseño y la construcción de viviendas adecuadas a sus necesidades concretas de índole personal y familiar” (Naciones Unidas, 1996b).

En cuanto al segundo tema, el desarrollo sostenible de los asentamientos humanos, aunque tanto hombres como mujeres sufren ante las desarticulaciones y carencias producto de un desarrollo urbano excluyente, llama la atención sobre el hecho de que las mujeres son especialmente excluidas por cuestiones legales, culturales, políticas y económicas (Naciones Unidas, 1996b).

Hay algunas diferencias entre Hábitat I y II: en la primera se puso el acento en la planificación y en los remedios centralizadores, mientras que en la segunda se insistió en la descentralización, las iniciativas locales y la colaboración entre el sector público y el privado para afrontar el problema de la vivienda (Naciones Unidas, 1996b; Elósegui, 1996).

Fruto de la conferencia Hábitat II fue la aprobación de dos documentos: la Declaración de Estambul sobre los Asentamientos Humanos contiene quince puntos que resumen los objetivos y compromisos adoptados por los estados miembro de la ONU para mejorar las condiciones de los asentamientos humanos e incluye más de doscientos puntos que recogen objetivos, principios y compromisos del plan mundial de acción, así como sus estrategias. El “Plan de Acción Mundial: Estrategias para la Aplicación”, también es conocido como Agenda Hábitat y entre sus prioridades destaca el objetivo de garantizar el acceso universal a una vivienda adecuada. Desde la adopción de la Declaración Universal sobre los Derechos Humanos en 1948, el acceso a una vivienda ha sido reconocido como un componente importante del derecho a un nivel de vida digno. La carencia de viviendas adecuadas y de agua apta para el consumo, así como el saneamiento deficiente en ciudades densamente pobladas son responsables de diez millones de muertes anuales en todo el mundo. Para solucionar

estos problemas, los gobiernos se comprometieron, entre otras cosas, a velar por la seguridad jurídica de la tenencia y la igualdad de acceso a la tierra a todas las personas, promover el acceso de todos a agua potable y a saneamiento adecuado, promover un amplio acceso a financiación para vivienda adecuada, implementar medidas de accesibilidad para personas discapacitadas, y aumentar la oferta de viviendas asequibles (Naciones Unidas, 1996b).

En este marco, el programa asume el compromiso con la igualdad en cuanto al género (Naciones Unidas, 1996b: punto 15): la mujer tiene a menudo un acceso desigual a recursos como la propiedad, crédito, capacitación y tecnología, situación que dificulta aún más sus condiciones de vida y las de sus hijos. Para cambiar esta situación, los gobiernos adquirieron el compromiso de integrar la perspectiva de género en la legislación, las políticas y los programas relativos a los asentamientos humanos y fortalecer políticas y prácticas que fomenten la participación plena de la mujer en términos de igualdad en la planificación y las decisiones relativas a los asentamientos humanos.

Hay dos principios de Hábitat II que tienen especial interés para este estudio: el 15, sobre el papel de la mujer; y el 31, sobre planificación. En ellos se recogen dos consideraciones fundamentales que el diseño de los asentamientos humanos en relación con el género debe tener en cuenta. En primer lugar, la situación de desigualdad que afecta a la mujer y la necesidad de remover los obstáculos que impiden su plena participación en el espacio público y, en segundo lugar, la exigencia de considerar las necesidades de la familia y favorecer su preservación con vivienda adecuada, así como el acceso a los servicios básicos. Además hay que destacar que uno de los principios se refiere al nivel individual de acceso a la vivienda, mientras que el otro hace referencia al papel de las administraciones públicas locales que diseñan y

planifican los asentamientos humanos. Se reseña a continuación el principio número 15 de Hábitat II (Naciones Unidas, 1996b):

“La mujer tiene un papel de primer orden que desempeñar en el logro de asentamientos humanos sostenibles. No obstante, a causa de diversos factores, entre los que figura la persistente y creciente carga de la pobreza para las mujeres y la discriminación en razón del género, la mujer tropieza con obstáculos particulares cuando trata de obtener una vivienda adecuada y de participar plenamente en la adopción de decisiones relativas a los asentamientos humanos sostenibles. La emancipación de la mujer y su participación plena y en condiciones de igualdad en la vida política, social y económica, la mejora de la salud y la erradicación de la pobreza son indispensables para lograr la sostenibilidad de los asentamientos humanos”.

La planificación también es tratada en el principio 31 de Hábitat II (Naciones Unidas, 1996b):

“Al planificar los asentamientos humanos debe tener presente el papel constructivo de la familia en el diseño, el desarrollo y la ordenación de esos asentamientos. La sociedad deberá facilitar, cuando proceda, todas las condiciones necesarias para su integración, reunificación, conservación, mejora y protección en viviendas adecuadas que tengan acceso a los servicios básicos y a medios de vida sostenibles”.

Hábitat II reconoce, así, la necesidad de atender a las circunstancias específicas de las mujeres en la planificación urbana y, concretamente, su acceso desigual a recursos como la propiedad, el crédito, la capacitación y la tecnología. Considera que la creciente carga de pobreza y la discriminación son un obstáculo para las mujeres que quieren obtener una vivienda adecuada y que la emancipación de la mujer y su participación en condiciones de igualdad es fundamental para el logro de asentamientos humanos sostenibles.

Además, hay que destacar la relación o conexión intrínseca entre el acceso al mercado laboral y disponer de ingresos estables como para poder afrontar la compra o el alquiler de una vivienda. Visibilizar esa conexión es importante dada la dificultad para alcanzar a la posesión (o renta) de una vivienda para gran parte de la población (Elósegui, 1996; Loscertales, 2003; Sancho, 2011).

En los 15 párrafos de la “Declaración de Estambul sobre los Asentamientos Humanos”, los Gobiernos destacaron siete prioridades principales dentro del Programa de Hábitat: pautas de consumo y producción insostenibles, cambios demográficos insostenibles, las personas sin hogar, el desempleo, la falta de infraestructura y servicios básicos, la intensificación de la inseguridad y de la violencia, y el aumento de la vulnerabilidad frente a desastres. Aunque preocupados por el deterioro continuo de los asentamientos humanos en casi todo el mundo, los gobiernos reconocieron que las ciudades y los pueblos son centros de civilización y fuentes de desarrollo y progreso económico y social, cultural, espiritual y científico. Los gobiernos asimismo reconocieron que “la consecución de los objetivos del Programa de Hábitat necesitará una acción concertada en cuestiones como la financiación del desarrollo, la deuda externa, el comercio internacional y la transferencia de tecnología (Naciones Unidas, 1996a: punto13).

Asimismo, el punto 14 destaca que los gobiernos, comprometidos en la Declaración y en el Programa de Hábitat para “lograr cabal y progresivamente que se haga realidad el derecho a vivienda”, acordaron solicitar la participación de los sectores público, privado y de las organizaciones no gubernamentales a fin de fomentar la seguridad jurídica con respecto a la tenencia, la protección frente a la discriminación y la igualdad de acceso a vivienda adecuada. Los gobiernos asimismo hicieron un llamamiento para que se elaboraran políticas urbanas que aumenten la

oferta de vivienda asequible facilitando el funcionamiento eficiente de los mercados y de manera social y ambientalmente responsable. En este sentido, decidieron fortalecer la capacidad financiera e institucional de las autoridades locales para la implementación del Programa (Naciones Unidas, 1996a).

En conclusión, la “Declaración de Estambul” constituyó una llamada de atención sobre la necesidad de lograr el compromiso de los gobiernos para integrar la perspectiva de género en la legislación, las políticas y los programas relativos a los asentamientos humanos y para fortalecer políticas y prácticas que fomenten la participación plena de las mujeres en igualdad de condiciones en la planificación y las decisiones relativas a los asentamientos humanos.

La principal aportación de Hábitat II radica en que fue la primera vez que se considera la necesidad de que la planificación de los asentamientos humanos tenga en cuenta las necesidades de las mujeres y las familias y garantice su acceso a una vivienda adecuada y a los servicios básicos. Desde entonces, el compromiso del programa ONU-HABITAT con la necesidad de integrar las cuestiones de género en las políticas de planificación urbana ha sido constante.

8.1.2. Hábitat III (2016)

La implementación de las conclusiones de Hábitat II fue progresiva, tal y como reconocía su directora ejecutiva, Anna K. Tibaijuka, en el documento “Igualdad de género para Ciudades más inteligentes. Desafíos y avances”, publicado por Naciones

Unidas en 2010 para presentar “un panorama de los diversos esfuerzos realizados por ONU-Habitat con el fin de promover la igualdad de género en todos sus esfuerzos y programas” (UN-Habitat, 2010).

Uno de los primeros pasos fue la creación en 1997 de la Comisión de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos con el fin de dar seguimiento al progreso global en la implementación de la Agenda Hábitat y a las condiciones y tendencias urbanas globales, el llamado Observatorio Urbano Global (GUO), base de datos de una amplia serie de ciudades en el mundo.

Cinco años después, Estambul+5 llevó a cabo un proceso de revisión oficial que comenzó en octubre de 1999 con el lanzamiento de la “Guía para los informes de país” desarrollado por UNCHS (Habitat). Para elaborar esta guía se solicitó a los países que llevaran a cabo informes nacionales mediante un proceso consultivo utilizado comités de amplia base y haciendo un balance de género. La “Declaración sobre ciudades y otros asentamientos humanos en el nuevo milenio”, principal documento resultado de Estambul+5, reafirma todos los compromisos importantes de género de la Agenda Hábitat. Es de destacar que durante los comités preparatorios y la sesión especial, varias redes de mujeres trabajaron para asegurar que el principio de igualdad de género fuese reenfatizado y se tuviese en cuenta el derecho de las mujeres a la seguridad de tenencia de vivienda y participación efectiva en la gobernabilidad.

En esta misma línea, en el año 2000 los 189 países miembros de las Naciones Unidas acordaron conseguir para el año 2015 los “Objetivos de Desarrollo del Milenio”, (ODM) a fin de hacer frente a los desafíos de principios de este siglo XXI. Los ODM pasaron en septiembre de 2015 a ser los “Objetivos de Desarrollo Sostenible” (ODS) cuando los líderes mundiales adoptaron un conjunto de objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la disminución de desigualdades y

la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda, la llamada Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Cada ODS tiene metas específicas que deben alcanzarse antes de 2030.

Una década después de que se consensuaron los “Objetivos de Desarrollo del Milenio”, considerando que la promoción de la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres era el tercero de los ocho ODM, UN-Habitat publicó el documento “Igualdad de género para ciudades más inteligentes. Desafíos y avances” (UN-Habitat, 2010). Se muestra como, a pesar del paso de los años Naciones Unidas no olvida el compromiso adquirido con la perspectiva de género y continúa evaluando mediante indicadores, desagregando los datos por sexo y promoviendo buenas prácticas para las ciudades (UN-Habitat, 2010).

“A medida que la urbanización prevalece en la mayoría de los países en desarrollo, los pueblos y las ciudades se convierten en lugares privilegiados para la promoción de esta igualdad. Mientras la mayoría de las agencias monitorizan el desarrollo a nivel de país, ONU-Habitat posee un foco único sobre las áreas urbanas, identificando y vigilando desigualdades, incluyendo aquellas de naturaleza relacionada con el género. La agencia también compila información sobre cualquier acción tomada por las ciudades, los gobiernos locales y las organizaciones de la comunidad a fin de mejorar la igualdad de género, lo que posibilita compartir las mejores prácticas”.

En este marco elaboró un Plan de Acción de Igualdad de Género para el periodo comprendido entre 2008 y 2013 con el objetivo de coordinar las perspectivas dominantes sobre género en todos los programas, políticas y actividades. El plan señala seis áreas de acción en torno a cada área focal del Plan Institucional Estratégico a Medio Plazo (2008-2013) de la Agencia: medida y evaluación de la igualdad de género en las ciudades, participación de las mujeres en el gobierno local, programas de gestión del suelo y administración de vivienda sensibles al género, acceso a servicios

urbanos acorde con las necesidades específicas de las mujeres, facilitar a las mujeres el acceso a la financiación para vivienda, capacitación del personal para el desarrollo de herramientas y aplicación de directrices sobre género (UN-Habitat, 2010).

Desde entonces, ONU-Habitat ha publicado varios documentos sobre género. En 2015 se editaron “Policy and Plan for Gender Equality and the Empowerment of Women in Urban Development” (UN-Habitat, 2015); en 2014: “Gender Issue Guide: Gender Responsive Urban Economy” (UN-Habitat, 2014a), y “Women and Housing Book: towards inclusive cities” (UN-Habitat, 2014b); en 2013: “A Compendium of Case Studies on Gender Mainstreaming Initiatives in UN-Habitat” (UN-Habitat 2013a), “Gender and Prosperity of Cities: State of Women in Cities 2012/2013” (UN-Habitat, 2013b), “Gender Equality Action Plan: Progress report” (UN-Habitat, 2013c), y “Gender Issue Guide: Housing and Slum Upgrading” (UN-Habitat 2013d); en 2012: “Gender and Urban Planning: Issues and Trends” (UN-Habitat, 2012a), y “Gender Issue Guide: Urban Planning and Design” (UN-Habitat, 2012b); y en 2011: “Designing and Evaluating Land Tools with a Gender Perspective” (UN-Habitat 2011a), y “Evaluation of Gender Mainstreaming in UN-Habitat” (UN-Habitat 2011b). Todo ello refleja que el compromiso de ONU-Habitat con la integración de la perspectiva de género en la planificación urbana sigue vivo.

De especial interés es el documento que ONU-Habitat publica en 2013 sobre “Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: Informe Mundial sobre Asentamientos Humanos” (UN-Habitat, 2013e). Trata de poner de relieve los retos del transporte a que se enfrentan las ciudades en todo el mundo e identificar ejemplos de buenas prácticas. El informe también ofrece recomendaciones sobre cómo los gobiernos nacionales, provinciales y locales, así como otros agentes implicados,

pueden desarrollar futuros urbanos más sostenibles mediante la mejora de la planificación y el diseño de los sistemas de transporte.

Resulta especialmente interesante que en el Resumen Ejecutivo de dicho Informe se recoja que “en todas las sociedades del mundo, los hombres y las mujeres a menudo suelen desempeñar diferentes roles. Hay razones sobradas para incorporar las cuestiones de género en la filosofía de trabajo de las organizaciones del transporte urbano. En los países desarrollados, los modelos de desplazamiento de las mujeres son a menudo diferentes de los de los hombres, sobre todo si están casadas y tienen hijos. En promedio, las mujeres tienen más probabilidades de trabajar a tiempo parcial y con salarios más bajos que los hombres, lo que a la larga contribuye a un aumento de los gastos en términos de tiempo destinado al desplazamiento. Tanto en las zonas urbanas como en las periurbanas, las mujeres tienden a hacer más viajes, aunque sobre distancias más cortas que los hombres” (ONU-HABITAT, 2013).

La relación entre el trabajo a tiempo parcial y el gasto de tiempo en el desplazamiento tiene su explicación en la dedicación de las horas que no trabajan a cuestiones relacionadas con el cuidado como es el acompañamiento de criaturas o las compras para el hogar. Esta multiplicidad de viajes de las mujeres es debida al reparto de roles y de las tareas que asumen relacionadas con el sustento de la familia y el cuidado de los hijos/as. A esta misma conclusión llegan la ONU y Comisión Europea.

Asimismo, el interés de este documento sobre la movilidad urbana sostenible radica en que ONU-Habitat reconoce la necesidad de tener en cuenta el punto de vista de las mujeres en la planificación urbana, en concreto en la planificación del transporte, con el fin de hacer ciudades más sostenibles.

En la misma línea, destaca Falú que el uso de la ciudad es diferente por parte de hombres y mujeres, puesto que las ciudades no son vividas ni percibidas igual por ellas

y ellos. (Falú, 2013: 39). Es decir, una vez más, Naciones Unidas subraya la necesidad de atender al hecho de que las mujeres tienen necesidades específicas derivadas del peso que aún tiene en nuestras sociedades la tradicional división de funciones, que se plasma también en el diseño de las ciudades. De ahí que sea necesario no sólo atender al punto de vista de las mujeres en la planificación urbana, sino también, tomar medidas -en este caso relativas al transporte- que faciliten el tránsito del espacio privado al espacio público.

Siguiendo con la implementación progresiva de Hábitat, en 2013 se reunió en Nairobi el Consejo de Gobierno del Programa de Asentamientos Humanos de las Naciones Unidas en su 24ª sesión. En ella se debatieron temas de gran interés para el desarrollo urbano y el género. En la resolución 24/4 se trató sobre la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres para contribuir al desarrollo sostenible, reafirmando la importancia de la cooperación entre el programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos y la entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de la Mujer UN-Women, en la promoción del desarrollo urbano sostenible con perspectiva de género, tareas llevadas a cabo a través de los programas de evaluación de *mainstreaming* de género, como las realizadas por UN-Habitat en 2011. Se consideró, asimismo, la necesidad de eliminar la violencia contra las mujeres en los espacios urbanos públicos y privados, mejorando el diseño de los espacios e invirtiendo en infraestructuras y mejoras de seguridad, así como de incrementar el liderazgo de las mujeres en la participación en la gestión y planificación urbanas (UN-Habitat, 2013f). La resolución de género (“Gender Equality and Women’s Empowerment to contribute to Sustainable Urban Development”), fue presentada por Tanzania y apoyada por Noruega, Suráfrica y España (UN-Habitat, 2013f; Boccia, 2013).

En la resolución 24/11 de la misma sesión, se trató de la promoción del desarrollo urbano sostenible mediante la creación de mejora de las oportunidades económicas para todos, con especial referencia a la juventud y el género. Se considera la necesidad de ofrecer a las mujeres oportunidades económicas justas (acceso a trabajo decente, a infraestructuras y servicios básicos, a la tenencia y posesión de vivienda y tierra). En las ponencias presentadas por el grupo asesor en cuestiones de género en la 4ª sesión de trabajo, se discutió sobre el empoderamiento económico de las mujeres, considerando cómo la urbanización y la prosperidad no garantizan de por sí la igualdad de género y cómo se han de entender las condiciones de la vida cotidiana de mujeres y hombres en la ciudad: históricamente, las mujeres han sido relegadas a espacios privados, como el hogar, y no han tenido presencia en el espacio público. La planificación debe, por ello, no ser neutral ni abstracta, sino que debe atender a las vidas concretas, siendo este el gran desafío para el desarrollo sostenible de la ciudad (UN-Habitat, 2013; Boccia, 2013).

En abril de 2016 tuvo lugar en Barcelona el encuentro temático sobre espacios públicos Hábitat III. Como espacio público se define aquel que es de propiedad pública, o de propiedad privada pero destinado al uso público, y es accesible para el uso y disfrute de cualquiera de la ciudadanía de forma libre y gratuita. Para Joan Clos, director de UN-Habitat y secretario general de la conferencia Hábitat III, “cada vez más, los espacios públicos son percibidos como ejes vertebradores de las ciudades”.

El espacio público proporciona seguridad si tiene un diseño adecuado, y refuerza la identidad de los lugares y sus gentes, porque permite el desarrollo de actividades económicas, sociales o culturales a la ciudadanía. Además, el espacio público mejora la igualdad al promover la inclusión y ayudar a combatir la discriminación.

El undécimo de los “Objetivos de Desarrollo Sostenible”, adoptados en septiembre de 2015, es “hacer las ciudades y los asentamientos informales más inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”. Dentro de este apartado, se incluye el subíndice 11.7, indicando que; “para el año 2030, se garantizará el acceso a espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles y verdes, particularmente a mujeres, niños, personas mayores y con discapacidad”. Se hace un énfasis en los espacios públicos porque éstos constituyen una parte fundamental del proceso de desarrollo urbano que trata de ser inclusivo, equitativo y sostenible.

En este sentido, en los eventos paralelos de la conferencia de Barcelona se trataron también temas de urbanismo y género, como la mesa redonda “¿Son los espacios públicos la llave para hacer ciudades más seguras e inclusivas en cuanto al género?”. Se expuso cómo los espacios públicos ofrecen oportunidades y retos para transformar los entornos urbanos para ser más seguros y más inclusivo para las mujeres y las niñas, así como para todo el mundo. Se exploró cómo las cuestiones de género y la planificación de la política urbana pueden ayudar a crear espacios públicos que promuevan la inclusión y el acceso a las oportunidades urbanas, con la participación significativa de las mujeres. Se trató, asimismo, de cómo los espacios públicos pueden lograr una mayor cohesión social, contribuyendo a que las mujeres vivan sin temor a acoso o a victimización basada en el género, y promoviendo la visibilización de las mujeres mediante acciones positivas.

Contando con la participación de ponentes de Women in Cities International, Huairou Commission, Col·lectiu Punt 6 y United Cities and Local Government (UCLG), entre otras instituciones, se trajeron a colación temas como la no neutralidad del espacio al género o la edad (lo que debe ser reflejado en instalaciones e

infraestructuras), o la necesidad de la ruptura de la dicotomía entre espacios públicos y privados para hacer ciudades más seguras.

Tras este análisis, la “Declaración de Barcelona” recogió al principio esta preocupación por crear espacios públicos inclusivos de los que forme parte el género: “En un mundo cada vez más urbanizado, el derecho a la ciudad se debe garantizar a las personas que comparten el espacio urbano hoy en día y para las próximas generaciones que lo van a heredar la mañana. Esto significa que es necesario que la planificación urbana y las políticas públicas sean capaces de producir ciudades más compactas y mixtas y que los asentamientos humanos estén marcados por el género y la justicia social”.

En mayo de 2016, se lanzó el “borrador cero” de la nueva agenda urbana Hábitat III, siendo elaborado sobre la base de las aportaciones de regiones y de consultas temáticas, así como las recomendaciones elaboradas por las unidades de políticas y los comentarios al respecto recibidos por los estados y por todas las partes participantes.

En su introducción, el “borrador cero” de Hábitat III destaca que “las ciudades son creaciones humanas, lugares en los que los habitantes aspiramos a llevar una vida pacífica; lugares saludables, prósperos y libres con pleno respeto de los derechos humanos para todos. Son lugares en los que nosotros, todas las personas, queremos alcanzar el objetivo de lograr la igualdad de género, capacitar a las mujeres y las niñas, reducir la pobreza, crear puestos de trabajo y generar una prosperidad equitativa” (UN-Habitat, 2016a: 1). Es de destacar la forma clara en que se relaciona lo urbano y la igualdad de género. Se concretan además otros aspectos, como la seguridad en la tenencia de la tierra asociada al empoderamiento, igualdad de género y realización de los derechos humanos (UN-Habitat, 2016a: 6); y destaca la diversidad en la ciudad,

reforzada por la cohesión social, la inclusión y la igualdad de género, como elementos que fomentan una economía urbana activa (UN-Habitat, 2016a: 6).

En uno de sus compromisos hace referencia a la participación de las mujeres en la ciudad: “Nos comprometemos a invertir en mecanismos sostenibles en las ciudades y los asentamientos humanos para que intervengan plataformas democrática que permitan la participación en los procesos de toma de decisiones y planificación, incluyendo enfoques sensibles al género” (UN-Habitat, 2016a: 7).

El 18 de junio de 2016 se publicó la versión “borrador cero revisado”, que buscó ser un “documento final conciso, específico y orientado al futuro y a la acción, que intensificaría el compromiso y el apoyo mundial para la vivienda y el desarrollo urbano sostenible y para la ejecución de un “nuevo programa urbano” (UN-Habitat, 2016c). El “borrador cero” se enriqueció con las aportaciones de reuniones de consulta de participación abierta, audiencias informales con asociaciones de autoridades locales, y reuniones informales intergubernamentales, incluyendo la respuesta de los GAP (General Assembly of Partners), uno de los cuales es Women’s Partners Constituent Group (WPCG), quien remarcó algunos puntos que debían ser reforzados en relación al compromiso con la igualdad de género en toda la nueva agenda urbana.

El proceso y el pacto sobre el contenido continúan hasta el tercer período de sesiones del Comité Preparatorio, que tuvo lugar en Surabaya, Indonesia, del 25 al 27 de julio de 2016. Para esta reunión, la Asamblea General alentó a los Estados Miembros a que concluyeran las negociaciones sobre el proyecto para poder examinar el documento final con vistas a transmitirlo a la Conferencia Hábitat III de Quito para su aprobación. En el borrador final se incluyeron varios puntos que debían ser promovidos para planificar ciudades sensibles al género (Sancho, 2016), que fueron de nuevo consensuados en el mes de septiembre en Nueva York.

De forma paralela, la publicación de UN-Habitat “World Cities Report 2016” que lleva por título “Urbanization and Development: Emerging Futures”, realizó un análisis de las más importantes cuestiones urbanas que habían surgido desde la Conferencia Hábitat II. Consideró que el patrón de urbanización tiene que cambiar para responder mejor a los desafíos de nuestro tiempo, y para hacer frente a cuestiones como la desigualdad, el cambio climático, la inseguridad y las formas insostenibles de expansión urbana. El informe fue muy explícito sobre la necesidad de garantizar una fuerte convergencia entre Hábitat III, la Nueva Agenda Urbana y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (en particular los que tienen un componente urbano), lo que proporcionaría una actuación más eficaz. En este sentido, la Nueva Agenda Urbana está en consonancia con la “Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, corroborada en 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, que incluye los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). En concreto, el Objetivo 11 está dedicado a las “Ciudades y comunidades sostenibles”.

Así, “World Cities Report 2016” señaló que “el marco de planificación en la mayoría de las ciudades no es sensible al género; en consecuencia, las mujeres a menudo se dejan fuera del proceso de planificación y de la toma de decisiones” (UN-Habitat, 2016b: 121). Dicha afirmación alienta la necesidad de participación de las mujeres en la toma de decisiones, tanto a nivel institucional como en foros intermedios de observación de las dificultades cotidianas, con el fin de lograr una ciudadanía activa (Innerarity y Sancho, 2014: 351).

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) se celebró del 17 al 20 de octubre de 2016 en Quito, Ecuador, concluyendo con éxito con la adopción de la Nueva Agenda Urbana o “Declaración de Quito sobre Ciudades y Asentamientos Humanos Sostenibles para todas las personas”.

En ella, se contienen diez puntos que muestran los próximos retos y oportunidades, como la concentración de la población en las ciudades, que plantea desafíos para el desarrollo sostenible, o la inclusión de las desigualdades, así como la exclusión social y económica y la degradación del medio ambiente. Posteriormente se encuentran cinco puntos que exponen la visión compartida, los principios y los compromisos de la Nueva Agenda Urbana.

Tras siete puntos referidos a un llamamiento a la acción, se expone el “Plan de aplicación de Quito para la Nueva Agenda Urbana”, que expone unos compromisos de transformación en pro del desarrollo urbano sostenible (con dieciocho puntos), el tema de la prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos (con veinte puntos), y el desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente (con otros dieciocho puntos).

Posteriormente figura un capítulo denominado aplicación efectiva, y otro de seguimiento y examen, que concluye con seguimientos específicos de la Nueva Agenda Urbana, la necesidad de realizar mediciones y balances, y la posibilidad de celebrar la Cuarta Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible en 2036 como parte de un renovado compromiso político con la evaluación y la consolidación de los avances en la Nueva Agenda Urbana.

La “Declaración de Quito” incluye varios puntos que considero que deben ser promovidos para planificar ciudades sensibles al género:

En primer lugar, la necesidad de la promoción de una planificación sensible que incluya a las mujeres y sus diferentes usos del espacio y facilite su acceso en igualdad de condiciones, incrementando la seguridad en la posesión de la tierra (UN-Habitat, 2016d: punto 35), invirtiendo en sistemas de movilidad urbana sostenible junto con el diseño de equipamientos y servicios sensibles al género (UN-Habitat, 2016d: punto 13f

y 118), y proporcionando respuesta a los derechos y necesidades de colectivos en situaciones más vulnerables, incluyendo personas mayores, jóvenes, niños y niñas, etc. (UN-Habitat, 2016d: punto 34).

En segundo lugar, la importancia de empoderar a las mujeres y a las niñas para que tengan una completa y plena participación en la toma de decisiones (UN-Habitat, 2016d: punto 13c) en lo que atañe al diseño de la ciudad según sus necesidades concretas, incluyendo aquí la prevención y reducción de toda forma de violencia en el espacio público y privado.

En tercer lugar, la consideración del género como posibilitador de heterogeneidad y diversidad, así como fortalecedor de la tolerancia, la inclusión, y la cohesión social (UN-Habitat, 2016d: punto 40).

En cuarto lugar, la introducción de elementos de análisis y medida compuestos por indicadores desagregados por género y presupuestos sensibles al género, que puedan ser auditados en la planificación y gestión local, con el fin de compartir los conocimientos y los datos y promover la gobernanza (UN-Habitat, 2016c: puntos 159 y 160).

Como conclusión, la aprobación en la Conferencia Hábitat III de la Nueva Agenda Urbana, da muestra de una planificación urbana sensible al género. Muy probablemente, dichos avances se deben al trabajo de numerosas instituciones y personas vinculadas a grupos de mujeres (por ejemplo: Women in Cities International, Huairou Commission o United Cities and Local Government UCLG), en los veinte años sucedidos entre Hábitat II y Hábitat III.

8.2. Unión Europea

En el caso de la Unión Europea, también ha tratado de avanzar desde 1957 en su compromiso con la igualdad entre hombres y mujeres. La “Carta Europea de la Mujer en la Ciudad” es un claro ejemplo y su objetivo es “concebir una nueva filosofía en el planeamiento urbano que tenga en cuenta las necesidades y las diferentes expectativas de los ciudadanos, tanto de las mujeres como de los hombres” (Carta, 1993). Es na línea de investigación financiada por European Women`s Lobby, de la unidad Social Affairs Equal Opportunities de la Comisión Europea y se constituyó en 1996 tras el Concurso de Buenas Prácticas patrocinado por Dubai en 1996³⁷.

La autoría de la Carta corresponde a un equipo de trabajo de varios países: Roland Mayerl de City & Shelter, Bélgica; Monique Minaca, de Groupe Cadre de Vie, Francia; Ursula Heiler de Fopa/Dortmund, Alemania; Annia Vrychea, de Praxis, Grecia; y Liesbeth Ottés, de Seirov/Nirov, Países Bajos, bajo la supervisión de un Comité Científico integrado por la Universidad de Milán, la Universidad Libre de Bruselas, la Universidad de Amsterdam, la Universidad de Atenas y la corporación de Urbanistas de Quebec.

Este importante documento señala que las mujeres tienen necesidades propias en relación al espacio urbano, que se derivan, fundamentalmente, de su dedicación a las tareas de mantenimiento del hogar, al cuidado de los niños, los ancianos, los

³⁷ <http://habitat.aq.upm.es/dubai/96/bp018.html>

incapacitados, o de la doble jornada laboral y doméstica. Esas diferencias en los roles de género han ido modificándose rápidamente en las últimas décadas, hasta tal punto que también hay hombres que usan la ciudad para tareas relacionadas con el cuidado o las compras familiares. Es un hecho que la adscripción fija de rol cuidador a las mujeres y rol proveedor a los hombres va diluyéndose. Según Ajenjo y García Román, las desigualdades se van reduciendo y la sociedad evoluciona hacia modelos de parejas más igualitarias: “Creemos que el componente estructural del cambio existe y que la ganancia de poder de la mujer le está permitiendo reducir las desigualdades en la vida privada” (2014: 474).

Para atender tanto a los cambios en las relaciones de género, como al hecho de que las mujeres aún continúan haciéndose cargo de las labores del cuidado en mayor medida que los varones, es necesaria una planificación urbana flexible y coherente con los nuevos modelos sociales y familiares. Hoy la revitalización de las ciudades exige crear nuevas prioridades políticas y económicas a favor de una mayor armonía social donde hombre y mujer se desenvuelvan en igualdad de oportunidades.

Tres son las líneas fundamentales de la “filosofía” de la carta. En primer lugar, se requiere establecer una igualdad en el proceso de toma de decisiones para asegurar la semejanza de oportunidades entre hombres y mujeres. En segundo lugar, es condición necesaria desarrollar una nueva cultura común compartida vertebrada en torno a la renovación intelectual en cuestiones relacionadas con el género. Finalmente, hace falta un equilibrio de la visión masculina y la percepción femenina para regenerar las dinámicas urbanas.

La carta incluye doce recomendaciones que deben incorporar los estados miembros en sus políticas públicas con el fin de incorporar a la planificación de los espacios urbanos la experiencia diferente que tiene la mujer de la ciudad por sus

heterogéneas necesidades de uso (Sánchez de Madariaga, 2004: 17-20), estilo de movilidad, (Tobío, 1995: 55-72) o distinta percepción de seguridad (Román y Velázquez, 2008: 56). Todos estos temas tienen una estrecha relación con el aspecto de la participación de las mujeres en la ciudad, intrínsecamente unida a la cuestión de la gobernanza participativa, materia en el que puede ser de ayuda la planificación estratégica, como veremos más adelante (Pascual y Tarragona, 2009: 26; González Medina, 2013: 495).

Las recomendaciones de la carta pueden resumirse en cuatro:

En primer lugar, la necesidad de participación de las mujeres en la toma de decisiones, tanto a nivel institucional como en foros intermedios de observación de las dificultades cotidianas, con el fin de lograr una ciudadanía activa. Para ello se requiere “convertir en tema político las condiciones de vida cotidiana analizadas desde la perspectiva de las mujeres (Carta, 1993: principio 5). En este sentido, es interesante, por su novedad, la propuesta de potenciar redes de trabajo y niveles intermedios de toma de decisiones que impliquen principalmente a las mujeres y el fomento de asociaciones vecinales alternativas.

En segundo lugar, es preciso atender a las condiciones de seguridad y movilidad, facilitando “el acceso al transporte para poder desplazarse libremente y con toda seguridad” (Carta, 1993: principio 7). Para ello se requiere recoger el punto de vista de las mujeres con el fin de hacer efectivo el “derecho a la ciudad”.

El tercer grupo de recomendaciones se refiere a la proximidad de los servicios para hacer más llevaderas las obligaciones que siguen recayendo sobre las mujeres. Un requisito fundamental será, una vez más, atender “a las necesidades manifestadas por las mujeres” (Carta, 1993: principio 8).

El último grupo de recomendaciones tiene que ver con lo simbólico. Por un lado, plantea la necesidad de formación de los agentes implicados en la planificación urbana con el fin de que tomen en consideración el factor género, así como lanzar programas de investigación orientados hacia la acción. En este sentido, en capítulos anteriores hemos destacado la necesidad de llevar a cabo el informe de impacto de género, para lo cual es preciso conocer cómo deben realizarse dichos estudios y la comprobación de la pertinencia con respecto al género (Lousada, 2004; Rodríguez-Piñero, 2004, Pérez del Río, 2005).

Además, señala la necesidad de actuar sobre los medios de comunicación y la opinión pública con el fin de combatir los estereotipos de género.

La “Carta Europea de la Mujer en la ciudad”, realizada en el marco del Programa para la Igualdad de Oportunidades de las mujeres en la Unión Europea, se ha instituido como un documento de referencia para dinamizar una red de acción a nivel europeo. Asimismo, se ha constituido en una referencia o respuesta a los cambios habidos en la familia, en los usos del tiempo, y en la organización de la ciudad, fundamentalmente, por reivindicar la exigencia de contar con el punto de vista de las mujeres en el diseño del espacio urbano y enfocar una nueva investigación sobre la ciudad.

A nivel europeo y más recientemente conviene destacar también las tareas del grupo *genderSTE* (Science, Technology, Environment), que es una red de responsables políticos y expertos comprometidos con la promoción de una representación más justa de las mujeres y una mayor integración del análisis de género en la investigación y la innovación. Está financiado por la Comisión Europea a través del programa COST (Cooperación Europea en Ciencia y Tecnología), dirigido por Inés Sánchez de Madariaga (Experta externa de la Dirección General de Investigación e Innovación en

Comisión Europea y profesora de Planificación Urbana y Regional de la Facultad de Arquitectura en la Universidad Politécnica de Madrid).

Uno de los grupos de trabajo de *genderSTE* se denomina *cities+gender* y tiene como objetivo avanzar en el conocimiento y la práctica de la integración de las perspectivas de género en las ciudades y la ordenación del territorio, contribuyendo así a los grandes retos sociales identificados por el programa de investigación Horizonte 2020. Se propone realizar un mapa del estado del arte en materia de género y ciudades de Europa y desarrollar colaboraciones de trabajo entre los diferentes socios con el fin de elaborar propuestas de investigación sobre diferentes temas específicos dentro de la zona más amplia del género, las ciudades y la ordenación del territorio.

En resumen, los grupos de investigación que ahora mismo se está desempeñando, como el de *genderste*, constituyen un ejemplo de apoyo a las investigaciones sobre urbanismo y género por parte de la Unión Europea.

8.3. Otras recomendaciones

Esta temática también ha calado en España en la agenda social y política, tanto a nivel estatal como autonómico.

Dos años antes de Hábitat II, en 1994 se constituyó un comité español para la conferencia con representantes de la administración a nivel central, autonómico y local e instituciones académicas, organizaciones profesionales y ONGs a través de la

Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP). Tras la celebración de la conferencia, el Ministerio de Fomento publicó un informe con estos trabajos, “Agenda Hábitat España: contribución de las ciudades al desarrollo sostenible” y recoge interesantes propuestas, como realizar análisis diferenciados por género que hagan aflorar los problemas de la vida cotidiana de las mujeres, determinar indicadores socioeconómicos y culturales de la ciudad desde el punto de vista de las mujeres para iniciar un proceso de sensibilización o considerar en especial los procesos de cambio en modos de vida relacionados con las nuevas relaciones de género, con el trabajo de la mujer y con las estructuras familiares emergentes para evitar las mujeres las disfunciones producto de la falta de previsión o de innovación de los planificadores.

Asimismo, el Instituto de la Mujer y la FEMP suscribieron un convenio en 1995 que contemplaba la realización de cursos, seminarios y jornadas nacionales sobre Obras Públicas y Vivienda. Cabe destacar el libro “Mujer y Urbanismo. Una recreación del espacio” (FEMP, 1996), que recoge las conclusiones de las jornadas Mujer y Urbanismo: una recreación del espacio” celebradas en Granada a principios de 1995. Entre las propuestas pueden subrayarse la necesidad de integrar los usos y funciones en todas las áreas de la ciudad, disminuir la necesidad de transporte en la vida cotidiana o evitar la terciarización del centro de la ciudad. En 2011, el Instituto de la Mujer, en colaboración con la FEMP y la Asociación Noruega de Autoridades Locales y Regionales (KS), publicaron la *Guía de buenas prácticas para promover la conciliación de la vida personal, familiar y profesional desde Entidades Locales de España y Noruega*, en el marco del proyecto transnacional “Equilibrio entre la vida personal, familiar y profesional en España y Noruega”, cofinanciado por el Espacio Económico Europeo y el Instituto de la Mujer. La guía pretende demostrar que es factible implementar con éxito políticas locales para equilibrar el reparto del tiempo de una manera más eficaz. En el proyecto participaron 46 entidades locales españolas y

noruegas y se analizaron 100 experiencias, de las que se seleccionaron 62 buenas prácticas. Entre las claves del éxito se menciona la integración o la transversalidad de las áreas municipales o locales para diseñar e implementar las medidas y acciones que ayuden a la conciliación (Instituto de la Mujer, 2011).

También los organismos encargados de los temas de igualdad a nivel autonómico se han hecho eco de estas preocupaciones. Sin ánimo de exhaustividad -ya que no es este el objeto de estudio-, cabe destacar, por ejemplo, que el I Plan de Igualdad entre Hombres y Mujeres del Gobierno de Navarra (2006-2011)–señalaba que había que atender las necesidades específicas de las mujeres en la planificación urbana y establecer mecanismos de participación que permitieran conocer sus necesidades específicas. Se trata de responder a la “necesidad de planificar sobre la base de funciones y tareas, teniendo en cuenta la variable género como una de las fundamentales” (Gobierno de Navarra, 2006). También el Instituto Vasco de la Mujer – Emakunde, en su VI Plan de Igualdad (2014-2016), considera la necesidad de apoyar la conciliación corresponsable a través de la modificación de la planificación urbanística y los servicios de transporte. (Eje II: Organización social corresponsable, Programa 6). (Gobierno Vasco - Emakunde, 2014).

8.4. En síntesis

Del recorrido a través de las recomendaciones a nivel mundial, europeo, estatal y autonómico a favor de la inclusión del género de forma transversal en las políticas públicas de planificación de las ciudades quiero extraer algunas conclusiones:

En primer lugar, hay que fomentar la participación de las mujeres en la toma de decisiones para que el diseño de las ciudades responda también a sus necesidades concretas (Programa Hábitat II, capítulo 1, punto 15). Para ello es preciso “convertir en tema político las condiciones de vida cotidiana analizadas desde la perspectiva de las mujeres (Carta 1993, principio 5). Un medio para lograrlo será potenciar redes de trabajo que impliquen principalmente a las mujeres y fomentar asociaciones vecinales alternativas para conocer sus necesidades específicas.

En segundo lugar, es necesario atender a las condiciones de seguridad y movilidad, facilitando “el acceso al transporte para poder desplazarse libremente y con toda seguridad” (Carta 1993, principio 7) para hacer efectivo el “derecho a la ciudad”. En este sentido, hay que prestar atención a la percepción de inseguridad para ver si puede dificultar la participación de las mujeres en el espacio público en condiciones de igualdad (Programa Hábitat II, capítulo 1, punto 11). Una desigualdad como esta sitúa a la mujer en desventaja en cuanto al acceso a la vivienda y no es suficiente el marco universal de políticas (Programa Hábitat II, capítulo 1, punto 3).

Muchas de las desigualdades en la participación en la ciudad hunden sus raíces en las condiciones de la vida privada y, sobre todo, en el hecho de que las tareas del cuidado aún recaen en mayor medida sobre las mujeres. Por eso, conviene atender a los equipamientos, la proximidad de los servicios y los transportes públicos que faciliten la movilidad reduciendo las fronteras entre lo público y lo privado establecidas por el orden político liberal atendiendo, una vez más, atender “a las necesidades manifestadas por las mujeres” (Carta 1993, principio 8).

En tercer lugar, hay que ahondar en la formación en igualdad y en la opinión pública aunque ambos sean aspectos intangibles. Los agentes implicados en la planificación urbana tienen que aprender a considerar el factor género y la visibilidad simbólica de las mujeres en las ciudades para que sean entornos conciliadores. Además, las recomendaciones animan a combatir los estereotipos de género a través de los medios de comunicación.

En definitiva, los documentos analizados muestran la necesidad de romper con la separación de espacios sobre la que se han construido las ciudades como reflejo del orden político liberal (como decíamos en capítulos anteriores, nos centramos únicamente en ciudades de países desarrollados, no en los hacinamientos de ciudades de países en vías de desarrollo). Pero, quiero subrayar que, en último término, son las instituciones locales las que deberán materializar esas recomendaciones en sus respectivos planes de desarrollo urbano. De ahí la conveniencia de analizar en qué medida los planes estratégicos de las ciudades han incluido la perspectiva de género y se han hecho eco de estas recomendaciones internacionales.

Quiero terminar poniendo el foco en el viejo continente. La “Estrategia Europa 2020” (2010), elaborada por la Unión Europea, incluye la planificación estratégica territorial en una clara apuesta por un crecimiento inteligente, sostenible e integrador,

en un contexto de profunda transformación, como consecuencia de la globalización, del cambio climático y del envejecimiento de la población.

La eficacia de este tipo de estrategias puede ser limitada, pero el texto destaca que “los objetivos son vinculantes desde el punto de vista político y han sido consensuados por los líderes europeos. Los gobiernos nacionales tienen un papel preponderante en el éxito de esta estrategia. Dos de los objetivos – el referido a la emisión de gases de efecto invernadero y el referido al uso de energías renovables – son vinculantes desde el punto de vista legal”³⁸.

Es más, la Agenda Territorial de la Unión Europea (2011), cuyo cometido es garantizar la anterior estrategia, se propone “lograr el equilibrio perfecto de sostenibilidad, competitividad y cohesión social a través de un desarrollo territorial integrado” (2011: 4), animando “a las regiones y ciudades a desarrollar y adoptar estrategias integradas y planes de ordenación según corresponda para incrementar la eficiencia de todas las intervenciones en el territorio de que se trate” (2011: 15).

En definitiva, la Unión Europea tiene una gran oportunidad de relacionar la planificación con la cohesión social y territorial (González Medina, 2013: 489), y de incluir la planificación sensible al género como condición para hacer ciudades más inclusivas.

³⁸ http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/europe2020stocktaking_es.pdf

“Es importante incorporar la perspectiva de género para plantear el futuro de la ciudad, repensarla desde una mirada femenina. Tener en cuenta en qué tipo de ciudad quieren vivir las mujeres y qué necesidades tienen considerando que la ciudad es un lugar de encuentro e integración para las distintas miradas. Cambiar esta mirada supone tener en cuenta la visión de una parte de la ciudadanía que se relaciona con la ciudad de manera más intensa: hace más recorridos, domina el espacio de proximidad, utiliza más el transporte público, crea espacios relacionales informales de relación social como por ejemplo en las salidas del colegio, los parques, los mercados.

Cómo al tener en cuenta este punto de vista se puede pasar a una forma emergente de concebir la ciudad, pasando de una ética de la justicia, de la norma, a una ética del cuidado (Seisdedos, 2009), de la equidad, del bienestar, en el que el espacio, el medioambiente, la movilidad, la seguridad, cobran importancia”.

Mar Rodríguez Beltrán, geógrafa y antropóloga

CAPÍTULO 8. ANÁLISIS DE LOS PLANES ESTRATÉGICOS TERRITORIALES

Pretendo analizar hasta qué punto, los planes estratégicos se hacen eco de las recomendaciones de las directrices de los organismos internacionales analizados, apostando, así, por una política de la diferencia que, además de atender las necesidades específicas derivadas de las experiencias particulares de las mujeres, rompa con la tradicional separación de espacios y papeles, atribuidos respectivamente, a varones y mujeres desde los presupuestos del orden político liberal. Se trata de ver, en definitiva, hasta qué punto hay una apuesta por diseñar ciudades conciliadoras, que no sólo permitan el acceso igualitario de las mujeres al espacio público –la ciudad, la ciudadanía- sino, más aún, que faciliten el tránsito de varones y mujeres de un espacio a otro.

Frente a esas ciudades dispersas que separan espacios y funciones, es preciso -y este será una de las tesis de este trabajo- repensar la ciudad desde la heterogeneidad, la mezcla, con el fin de diseñar ciudades que integren, no que separen, la diferencia. Existe todo un abanico de diferencias de clase, de edad, culturales, que afectan también a las mujeres, estableciendo desigualdades entre ellas y que deben ser tenidas en cuenta en la elaboración de las políticas de planificación urbana, para atender, por ejemplo, a las necesidades específicas de la juventud o de la tercera edad, o a la situación particular de las mujeres en los barrios con una elevada concentración de población inmigrante (Innerarity, 2007; 2013), o para evitar la formación de guetos, con toda la problemática que ello implica (Innerarity, 2009). Sin embargo, la necesidad de delimitar nuestro objeto de estudio, me lleva a centrar el análisis en las diferencias de género sin atender a otras categorías de diversidad.

En el presente capítulo voy a analizar planes estratégicos de diferentes dimensiones, puesto que algunos son municipales, otros metropolitanos, pero también provinciales. Me refiero aquí al ámbito de actuación, no a la entidad que lo impulsa. A todos ellos los denomino como territoriales de una forma genérica.

Siguiendo a González Medina (2013: 294), defino así un plan estratégico:

Un plan estratégico es un instrumento de carácter integrado, basado en la incorporación de las dimensiones económica, social y medioambiental, así como en el diseño de procesos más participativos para la elaboración de estrategias conjuntas de desarrollo territorial (Fernández Güell, 2007). Así, a los planes estratégicos se les atribuye un importante poder transformador de los territorios, hasta el punto de afirmar que las ciudades que han tenido una mayor transformación económica y social han dispuesto de un Plan Estratégico (Pascual y Tarragona, 2009).

Las especiales características de los planes estratégicos territoriales como su carácter público-privado, su condición multidisciplinar o el hecho de que sean planes indicativos y no de obligado cumplimiento, hacen que las metodologías y herramientas utilizadas en la evaluación de las políticas públicas no sean, en muchas ocasiones, fácilmente aplicables (Herrador y Martín Mesa, 2010: 120). A pesar de esta limitación, nos proponemos analizar en qué medida los planes estratégicos de desarrollo urbano de Barcelona Metropolitana, Bilbao Metropolitano, Burgos, Donostia-San Sebastián, provincia de Jaén, Logroño, provincia de Málaga, Santander, Vitoria-Gasteiz, y Zaragoza y su entorno, han incluido la perspectiva de género (Innerarity y Sancho, 2014; Innerarity y Sancho, 2015).

En cuanto a la metodología, realizo un análisis del contenido de los planes estratégicos y urbanísticos, utilizando como indicadores de la inclusión de la perspectiva de género las recomendaciones principales de los organismos

internacionales señaladas en el epígrafe anterior y que hemos tratado de agrupar y sintetizar al máximo. Para ello, se llevan a cabo dos tareas: en primer lugar, buscar términos como “género”, “igualdad”, “mujer”, “conciliación”, “participación”. Posteriormente se analiza el contenido de la documentación para ver si incluye referencias a alguna actuación concreta -aunque sea únicamente de manera propositiva- en el ámbito de las recomendaciones propuestas.

La tarea de realizar un diagnóstico de la inclusión de la perspectiva de género solamente desde el análisis de los planes podría dar una imagen parcial de la preocupación real de las entidades locales con las cuestiones de género. Por ello en varios casos hago referencia a otro tipo de medidas, como la existencia de planes de igualdad en los ayuntamientos, cuando el plan estratégico es municipal. Aunque no sean el objeto directo de este análisis, muestran la existencia de un compromiso con el género a pesar de que no se recoja expresamente en los planes estratégicos.

En concreto, trato de cinco planes estratégicos municipales (Burgos, Donostia-San Sebastián, Logroño, Santander, y Vitoria-Gasteiz), tres planes estratégicos metropolitanos o de zona de influencia (Barcelona Metropolitana, Bilbao Metropolitano y Zaragoza y su entorno), y dos planes estratégicos provinciales (provincia de Jaén, provincia de Málaga).

El siguiente cuadro presenta de forma preliminar y sistemática los cinco aspectos en los que se pueden resumir las recomendaciones sobre urbanismo a las que se alude en el apartado anterior y se señala si aparece alguna referencia a ellas en los planes estudiados. Se pretende mostrar aquí una visión general de la inclusión o no de dichas recomendaciones, para pasar posteriormente a analizar con más detalle la manera en que las recogen los planes objeto de análisis.

GRÁFICO 8.1. LA INCLUSIÓN DE LAS RECOMENDACIONES SOBRE URBANISMO Y GÉNERO EN LOS PLANES ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO URBANO EN MUNICIPIOS Y PROVINCIAS ESPAÑOLAS

	PE Barcelona Metropolitana	PE Bilbao Metropolitano	PE Ciudad de Burgos	PE Donostia-San Sebastián	PE provincia de Jaén	PE Ciudad de Logroño	PE provincia de Málaga	PE Santander	PE Vitoria-Gasteiz	PE Zaragoza y su entorno
Participación de las mujeres en el diseño de la ciudad				X	X		X	X		X
Igualdad en el acceso a la vivienda	X			X	X		X			X
Necesidad de seguridad para el uso del espacio público										X
Promover la mejora de equipamientos y transportes públicos	X			X	X	X	X	X	X	X
Incrementar la formación en igualdad y visibilizar a las mujeres		X			X		X	X		

Fuente: elaboración propia

En definitiva, los documentos analizados muestran la necesidad de romper con la separación de espacios sobre la que se han construido las ciudades como reflejo de ese orden político liberal al que nos referíamos al inicio de esta investigación. De ahí la importancia concedida a la participación en la esfera pública estableciendo los mecanismos para una ciudadanía activa que permita conocer las necesidades reales de varones y mujeres, con el fin de tomar medidas que revelen las prácticas discriminatorias que persisten contra las mujeres en la gestión y el planeamiento urbano. Esta clase de discriminación es el resultado de condiciones históricas sociales y culturales que han moldeado las diferencias entre hombres y mujeres, no sólo en lo que se refiere al planeamiento y a la calidad de vida, sino también en la totalidad de la exclusión económica, social y cultural. Las ciudades se han convertido en el espejo de esta clase de discriminación, por lo que será preciso algún tipo de intervención encaminada a combatirla de raíz.

Ahora bien, en último término, son las instituciones locales las que deberán materializar esas recomendaciones en sus respectivos planes de desarrollo urbano. De ahí la pertinencia de analizar en qué medida los planes estratégicos de las ciudades han incluido la perspectiva de género (en concreto se analizarán los cinco puntos anteriores) y se han hecho eco de las recomendaciones dictadas al respecto por los organismos internacionales.

8.1. Análisis de los planes estratégicos

8.1.1. Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona

El Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona es un proyecto promovido por el Ayuntamiento de Barcelona, que integra 36 municipios que conforman el área metropolitana de Barcelona. En sus inicios no fue un plan metropolitano sino de ciudad. A finales de 1988, por iniciativa del Ayuntamiento de Barcelona, un conjunto de instituciones ciudadanas decidió poner en marcha la elaboración de un Plan Estratégico, Económico y Social para Barcelona en la perspectiva del año 2000 (Pascual y De Forn, 1999). Los planes estratégicos datan de 1990 el primero, 1994 el segundo y 1999 el tercero. En 2003, las instituciones que forman parte del Consejo General del plan aprobaron el primer Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona (PEMB), que se revisó en 2007, y en 2010 se aprobó el Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona Visión 2020.

El Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona 2020 se estructura alrededor de seis retos (sostenibilidad y cambio climático, situar el Área Metropolitana de Barcelona como referente en el nuevo marco global, líder global en determinados sectores tractores de conocimiento, más allá de las empresas “bio”, convertirse en una de las regiones europeas más atractivas para el talento innovador, una sociedad y

equilibrada socialmente y cinco palancas de cambio para superar los retos (universidad y sistema educativo potentes, administración ágil y fiable, gobernanza, valores de futuro y amplio conocimiento de idiomas) (PEMB – Visión 2020, 2010).

Trabaja a través de dos comisiones: la de Estrategia (con subcomisiones vinculadas a los retos que define el PEMB – Visión 2020, llevando a cabo las propuestas y líneas de actuación definidas) y una Comisión de Prospectiva (que es un espacio de reflexión sobre las tendencias en el mundo y su incidencia en las ciudades, redactando informes anuales).

En el informe Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona Visión 2020 no aparecen ni la palabra “mujer”, ni “género”, y una sola vez la palabra “igualdad”: en la palanca de cambio de “valores de futuro” se señala como uno de ellos la igualdad de oportunidades.

De las cinco recomendaciones señaladas, no aparece participación, ni percepción de seguridad, ni formación/visibilización de las mujeres. Se recogen las que se refieren a acceso a la vivienda y al transporte sostenible: en el sexto reto (Ciudad interesante y equilibrada socialmente: una respuesta social a la crisis), se propone “Elaborar un plan de promoción del alquiler asequible y digno que facilite la vivienda a los colectivos más vulnerables de la sociedad”, que lo entendemos como igualdad en el acceso a la vivienda. En el mismo reto se propone incrementar los índices de cobertura del transporte público en el AMB e incorporar más niveles de eficiencia en su gestión para conseguir una movilidad sostenible, pero no lo relaciona ni con el género ni con la conciliación.

A pesar de ello, hay que destacar que el primero de los informes sobre el plan, elaborado por la Comisión de Estrategia, tiene por título *La conciliación de la vida laboral, familiar i personal* (Chinchilla y Poelmans, 2004). En dicho informe los autores

recomiendan un crecimiento ordenado, evitando la creación de nuevas zonas carentes de transportes públicos y comunicaciones y poner en marcha un organismo permanente y transversal, el Observatorio Metropolitano de la Conciliación (OMC) que estudie de manera continuada la evolución de todas las áreas que afectan a la conciliación. Otras medidas concretas sugeridas en la investigación son aumentar y mejorar el transporte público y una reducción del privado, además de promover la vivienda de alquiler. Considera que una de las principales condiciones para compatibilizar vida familiar y laboral es liberar tiempo para dedicarlo a la familia. Para ello se proponen medidas como aplicar el horario europeo (caracterizado por una pausa más breve al mediodía y una salida más temprana, casi coincidiendo con el horario escolar), o el fomento del trabajo a tiempo parcial (Chinchilla y Poelmans, 2004). En principio, estaba destinado a incorporarse en el Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona. Y, aunque fue redactado después del primer plan, no parece haber sido incorporado a PEMB – Visión 2020.

Hay, asimismo, otros informes de la Comisión de Estrategia de interés sobre el tema objeto de estudio, como son el número 12, sobre *El uso social del tiempo en la Región Metropolitana de Barcelona*, o el número 14, sobre *La Gestión de la Movilidad en el Área Metropolitana de Barcelona*. Todo ello es indicativo de que, a pesar de no recoger de manera expresa nada más que la recomendación referida a los transportes, sí que es una ciudad preocupada por la conciliación, ya que desde 2004 el Ayuntamiento de Barcelona desarrolla proyectos relacionados con el uso del tiempo, que quieren incidir en la vida diaria de las personas, condicionada en gran medida por el tiempo dedicado al trabajo. Algunos ejemplos son la introducción de horarios extensos en equipamientos como las bibliotecas o los polideportivos, servicios como los patios abiertos o el impulso de infraestructuras que favorecen el tiempo personal de diversos sectores de la población, como los caminos escolares o el carril bici. No en

vano fue la ciudad pionera del Estado cuyo Ayuntamiento tenía una Concejalía sobre Nuevos Usos Sociales del Tiempo, siendo un área de gran actividad. Con las elecciones municipales de 2015, los programas y acciones relacionados con los usos del tiempo han pasado a ser responsabilidad política del Comisionado de Economía Cooperativa, Social y Solidaria y Consumo, y a nivel técnico de la Dirección de Servicios de Economía Cooperativa, Social y Solidaria y Consumo de la que depende el Departamento de Programas de Tiempo y Economía de los Cuidados.

8.1.2. Plan Estratégico de Bilbao metropolitano

El Plan Estratégico de Revitalización del Bilbao Metropolitano, impulsado por el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia, comenzó su Fase I de exploración del entorno e identificación de temas críticos en 1989, pasando después a la Fase II de análisis interno y externo. El Plan Estratégico preveía la existencia de una organización que, agrupando a empresas privadas y Administraciones Públicas, impulsara el Plan como instrumento revitalizador del Bilbao Metropolitano (Martínez Cearra, 1993; Martínez Cearra, Landa y Sancho, 2013b: 217). Así, el comienzo de la Fase III del Plan Estratégico (fijación de metas y objetivos y desarrollo de estrategias) coincide con la creación en 1991 de la Asociación para la Revitalización del Bilbao Metropolitano (Bilbao Metropol-30) con la función de realizar el Plan de Revitalización y poner en marcha sus estrategias prioritarias³⁹.

En este sentido, la Asociación fue constituida en esa fase por el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Bizkaia y el Ayuntamiento de Bilbao, adhiriéndose en el mismo acto y en calidad de Socios Fundadores: Altos Hornos de Vizcaya, Bilbao Editorial, Telefónica, Petronor, Puerto Autónomo de Bilbao, Bilbao Plaza Financiera, Banco Bilbao Vizcaya, Iberdrola, Bilbao Bizkaia Kutxa, Editorial Iparragirre, Renfe, Asociación de Municipios Vascos – Eudel, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao,

³⁹ www.bm30.eus

Universidad del País Vasco, Universidad de Deusto, e IBM (Martínez Cearra, Landa y Sancho, 2013b: 217).

Con la finalización de la Fase III, continúa después la Fase IV con planes de acción y su implantación. Bilbao Metropoli-30, contando siempre con las instituciones y empresas asociadas, centra sus tareas en impulsar la reflexión y planificación estratégicas, encaminadas a la revitalización del Bilbao Metropolitano.

En el año 1999 pone en marcha el proyecto *Bilbao 2010. Reflexión Estratégica* con el fin de responder adecuadamente a retos que configuraban un nuevo escenario para Bilbao Metropolitano (como la globalización de los mercados, la transformación de las estructuras sociales y económicas, las tecnologías de la información y la comunicación y la emergencia de la sociedad multicultural). Posteriormente, la Asociación presentó en abril de 2001 el plan estratégico denominado *Bilbao 2010. La Estrategia* con el fin de conducir la reflexión estratégica, sus claves y sus aspectos fundamentales hacia proyectos que permitan a Bilbao aprovechar el cambio ya realizado y proyectar la metrópoli como ciudad reconocida y de clase mundial en la Sociedad del Conocimiento (Bilbao Metropoli-30, 2001). En 2011, Bilbao Metropoli-30 celebra su XX aniversario con el lema: “Es tiempo de profesionales”, donde se enfatiza el refuerzo de la persona y de su faceta profesional. Publica el documento *Bilbao Metropolitano 2030: Es tiempo de profesionales*, donde se establecen los principios orientativos y los ejes de acción para los próximos años (Bilbao Metropoli-30, 2011).

En 2016 presenta la nueva reflexión estratégica con el nombre *Bilbao Metropolitano 2035. Una mirada al futuro*, coincidiendo con el 25 aniversario de la Asociación, que incluye la igualdad de oportunidades como uno de sus variables clave (Bilbao Metropoli-30, 2016: 15).

En dicha reflexión no encontramos alusiones a algunos los términos buscados (“género”, “mujer”, “conciliación”). Con respecto a las cinco recomendaciones consideradas en esta investigación, sí aparece “participación”, señalándola como una línea de actuación para la función pública y administración: “potenciar la participación de la ciudadanía en el diseño y co-prestación de los servicios públicos” (Bilbao Metropoli-30, 2016: 17) pero no referida a la participación de las mujeres en el diseño de la ciudad. Aparece, asimismo, la igualdad de oportunidades, haciendo referencia a la brecha de género, motivada por la doble carga de las mujeres: “el aprovechamiento pleno del capital humano del Bilbao Metropolitano requiere también avanzar más rápidamente en la incorporación, en igualdad, de la mujer al mercado de trabajo. A pesar de la progresiva equiparación de los niveles formativos entre hombres y mujeres, la tasa de actividad femenina sigue siendo inferior a la masculina. Esta menor tasa de actividad femenina no sólo viene incentivada por los altos niveles de desempleo, sino también por factores culturales y el reparto desigual de tareas domésticas y del cuidado de las personas dependientes” (Bilbao Metropoli-30, 2016: 16). En este sentido, se está trabajando sobre el tema incluyendo a responsables de Emakunde para concretar objetivos más específicos. He considerado que esta forma de destacar la igualdad y valorar el cuidado que la mujer lleva a cabo, es una forma de visibilizar a las mujeres.

Junto a ello hay que considerar que desde Bilbao Metropoli-30 se viene trabajando en igualdad de oportunidades desde el año 2000 en la red Parekatuz de la Diputación Foral de Bizkaia (red abierta a todas aquellas entidades que deseen implicarse en el impulso de la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres). Este hecho le ha permitido obtener en 2010 el reconocimiento de Entidad Colaboradora en Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres por parte del Instituto Vasco de la Mujer-Emakunde, por considerar que la Igualdad de

Oportunidades constituye un eje transversal que debe estar presente en el desarrollo económico y en la cohesión social y, por tanto, en el desarrollo de la ciudad. Dicho reconocimiento fue de nuevo otorgado en 2016, adecuándose al nuevo decreto sobre entidades colaboradoras. Asimismo, ha creado el grupo de trabajo de mujeres profesionales dentro del proyecto de profesionalidad BasquePRO, con el objetivo de fomentar que el entorno favorezca el desarrollo profesional de las mujeres (BasquePRO Emakume Profesionala). También ha participado como secretaria técnica del Ayuntamiento de Bilbao en el Consejo de las Mujeres de Bilbao por la Igualdad, y ha liderado los programas ANDREkintzailea de “Acompañamiento, formación y creatividad para mujeres emprendedoras”, “Intercambio de experiencias y buenas prácticas entre entidades que trabajan en Bizkaia para el apoyo a mujeres emprendedoras”, y “apoyo a empresas lideradas por mujeres”, del Departamento de Desarrollo Económico y Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia.

Todas estas tareas demuestran la preocupación de Bilbao Metropoli-30 por los valores para el desarrollo de la ciudad y otros intangibles, como ha señalado Pascual (2007), considerando la igualdad de oportunidades, como valor transversal necesario para el desarrollo de la ciudad.

8.1.3. Plan Estratégico Ciudad de Burgos

La elaboración, el desarrollo y seguimiento del plan estratégico de Burgos y su entorno corre a cargo de la Asociación Plan Estratégico Ciudad de Burgos, promovida por iniciativa del Ayuntamiento de Burgos. En el año 2010 elabora el Plan Estratégico Ciudad de Burgos 2020, a partir de la revisión y actualización del Plan Estratégico de Burgos 2001-2015. Se articula en torno a nueve líneas estratégicas: cultura como generadora de riqueza, agroalimentación, desarrollo industrial e impulso a las PYMES, centro de servicios a empresas, referente logístico, educación y centros de I+D+i, energía y sostenibilidad, sanidad, cohesión social, accesibilidad y gobernanza.

La única alusión en el Plan de Burgos a los temas objeto de este estudio es la referencia, en el capítulo de cohesión social, a que la lucha contra la exclusión social tiene como objetivo, entre otros, lograr la igualdad de oportunidades entre los hombres y las mujeres o tratar otros temas de carácter social como la violencia de género. No hay ninguna otra referencia ni a participación femenina, ni a formación o visibilización, ni igualdad en acceso a vivienda ni a cómo las personas pueden conciliar su vida personal y familiar con la profesional. Tampoco aparece la promoción de la mejora de equipamientos y transporte público o seguridad en el uso del espacio. Sí hay ciertas alusiones a la sostenibilidad en la línea estratégica de la energía, pero sin relacionarla con el género.

Lo que sí hay que destacar es que la Asociación Plan Estratégico de Burgos junto con la Universidad Autónoma de Madrid realizó en 2009 un Estudio de Prospectiva Territorial para la Ciudad de Burgos con el fin de identificar las principales tendencias de cambio, para diseñar escenarios alternativos de futuro y para identificar nuevas oportunidades de desarrollo. Dicho estudio hace referencia a algunas cuestiones interesantes, como la tendencia a la dispersión espacial de la población urbana, o los nuevos instrumentos del mercado (telecompra, ventas a domicilio, hipermercados) que, junto con la deslocalización metropolitana de los centros de trabajo y la expansión de las tecnologías de comunicación, propiciarán sistemas de hábitat más dispersos en los cuales se mezclarán los modelos urbano y rural. Al mismo tiempo, señala también que la contratendencia de la vuelta a la ciudad compacta por razones ambientales y económicas, trae consigo una serie de implicaciones como el aumento del consumo per cápita de suelo urbanizado, el incremento de los desplazamientos trabajo-residencia en tiempo y distancia, la ineficacia del transporte colectivo en áreas urbanas de baja densidad o el aumento de la utilización del automóvil en los desplazamientos familiares. (Fernández Guell y Sanjuán, 2009: 13, 18-19). Sin embargo, estas ideas no han sido recogidas en el Plan Estratégico Ciudad de Burgos.

8.1.4. Plan Estratégico de Donostia-San Sebastián

La Oficina de Estrategia de Donostia/San Sebastián presentó a principios de 2011 el documento estratégico denominado Estrategia 2020 Donostia-San Sebastián (E2020DSS) en colaboración con los principales agentes políticos, económicos, sociales y culturales de la ciudad. El documento recoge el resultado del proceso de reflexión estratégica de Donostia-San Sebastián, en el que se plantea el modelo de ciudad deseada en el escenario de los próximos años. Esta reflexión no parte de cero, sino que tiene en cuenta el Plan Estratégico 2010, presentado públicamente en 2004.

La Oficina de Estrategia de Donostia/San Sebastián forma parte de la estructura administrativa municipal a través de sociedad pública municipal Fomento de San Sebastián en la que está integrada.

E2020DSS aborda el futuro de Donostia-San Sebastián desde la perspectiva de una ciudad cohesionada, amigable con la edad, bien conectada, que genera riqueza ligada a la I+D+i y que es referente internacional en ciencia y tecnología, en las actividades ligadas a la cultura y a la economía creativa. Pretende ser una ciudad abierta, dinámica, acogedora, donde merece la pena vivir y disfrutar, un modelo de sostenibilidad desde el punto de vista ambiental, social y económico.

Con cuatro ejes (diseñado en DSS, personas y valores, ciudad conectada, y vivir y disfrutar), es en este último eje en el que se proponen las estrategias objeto del presente estudio, como el fomento de la natalidad, a través de la cooperación

interinstitucional que se traduzca en una política de apoyo a la paternidad/maternidad, favoreciendo la conciliación familiar/laboral (Estrategia 2020 Donostia-San Sebastián, 2011: 73). Desde la perspectiva municipal, las claves van a pasar por favorecer un entorno amigable a las familias, manteniendo las buenas prácticas en cuanto a la conciliación de la vida familiar y laboral, como la ampliación de escuelas infantiles, al tiempo que se ha de promover un plan de actuación interinstitucional de apoyo a la familia, que incluye, por ejemplo, la mejora de equipamientos públicos.

Una política de fomento de natalidad no es exactamente lo mismo que una política que favorezca la conciliación, pero la ayuda a la conciliación puede llevar consigo un fomento de la natalidad.

En las páginas dedicadas al diagnóstico previo al plan (Estrategia 2020 Donostia-San Sebastián, 2011: 39) se expone la apuesta de la ciudad por una movilidad sostenible, donde el peatón, el empleo del transporte público-autobuses ecológicos y el impulso al uso de la bicicleta son su marca y que tiene su reflejo en el uso creciente del transporte público y los desplazamientos no motorizados. Es este otro de los indicadores utilizados en este estudio -apoyar el transporte público- pero no hace referencia alguna al género.

Considero que el indicador de igualdad en el acceso a la vivienda está recogido en el eje 2 (Estrategia 2020 Donostia-San Sebastián, 2011: 68), que aboga por continuar con las políticas de vivienda que favorezcan el acceso a la misma de toda la ciudadanía, especialmente de la juventud y de los colectivos más desfavorecidos, donde podrían estar incluidas las mujeres, aunque no lo dice expresamente.

Finalmente, el plan Estrategia 2020 Donostia-San Sebastián es, en mi opinión, un plan inclusivo, en cuanto que es respetuoso con el lenguaje de género y porque

considera a la ciudadanía como objeto de sus estrategias, pretendiendo ser una “ciudad para la ciudadanía”. Consideramos que, en este sentido, incluye el indicador de la recomendación “participación de las mujeres en el diseño de la ciudad”, al hacer una referencia expresa a la participación de ciudadanos y ciudadanas en el planeamiento urbanístico (Estrategia 2020 Donostia-San Sebastián, 2011: 52).

8.1.5. Plan Estratégico de la provincia de Jaén

El Plan Estratégico de la ciudad de Jaén se inició en septiembre de 2009 con la firma de un convenio entre el Ayuntamiento y la Universidad. Su redacción final data de abril de 2011⁴⁰. Uno de los aspectos dignos de destacar del plan es que considera la perspectiva de género como un eje transversal, que está presente en todos los ámbitos: hombres y mujeres de Jaén han de compartir espacios públicos y privados, decisiones y recursos. Un requisito imprescindible para ello es la posibilidad de conciliar la vida personal y laboral. Por otra parte, menciona las cinco recomendaciones analizadas en este estudio, aunque sin relacionarlas con el género. Sin embargo, no lo hemos tomado en consideración, porque no se aprecia actividad en su página web desde la fecha de redacción final y porque en noticias en prensa aparece que el plan finalmente ha decaído⁴¹. Por este motivo, hemos analizado el Plan Estratégico de la provincia de Jaén, liderado por la Fundación “Estrategias para el desarrollo económico y social de la provincia de Jaén”, que inició su andadura en 1997⁴². La Fundación “Estrategias para el desarrollo económico y social de la provincia de Jaén” inició su andadura en 1997 con un objetivo fundamental: elaborar e implementar el Plan Estratégico de la provincia de Jaén, en cuya redacción se implicó

⁴⁰ <http://www.jaen2015.es/>

⁴¹ <http://andaluciainformacion.es/jaen/267376/el-ayuntamiento-olvida-el-plan-estrategico-de-la-ciudad/>

⁴² <http://www.planestrajalen.org/>

una completa representación de la sociedad jienense en la que se incluyeron desde administraciones como la Junta de Andalucía, la Diputación Provincial, los ayuntamientos de Jaén y Linares y la Administración General del Estado –que se incorporó unos años más tarde–; hasta las asociaciones para el desarrollo de las comarcas jienenses.

En febrero de 2009 el Patronato de la Fundación aprobó la puesta en marcha del II Plan Estratégico de la provincia de Jaén, la llamada “Estrategia Jaén 2020,” dando continuidad al proceso de planificación estratégica iniciado en la provincia.

Desde la importancia de facilitar la conciliación de la vida laboral, personal y familiar, así como la necesidad de fomentar la participación de la sociedad civil para lograr la igualdad, en la Estrategia Jaén 2020 están ampliamente tratados el primer y el quinto indicador, con referencias a la participación de las mujeres, la necesidad de visibilizarse y formarse, por medio de talleres de sensibilización o con la creación del Consejo Provincial de Igualdad y Participación de las Mujeres Jienenses. El Plan pretende crear un espacio de diálogo, a través de las entidades y las asociaciones provinciales de mujeres, con el doble objetivo de asegurar la participación y visibilización del movimiento asociativo de este colectivo y de coordinar todas las acciones que tengan como fin el fomento de la participación femenina en la vida pública.

El segundo indicador (igualdad en el acceso a la vivienda) se recoge en la recomendación “Pacto por la vivienda”. Se trata de poner en marcha una política orientada a atender las necesidades sociales en este ámbito (discapacidad, víctimas de la violencia familiar, precariedad económica, etc.), por lo que se han de establecer pactos locales por la vivienda con los ayuntamientos en los que se contemple la

disponibilidad de suelo, medidas para agilizar los trámites en las calificaciones, precios adaptados al territorio y el control de calidad de las viviendas.

La recomendación que se refiere a la dotación de equipamientos y servicios para favorecer la conciliación y la corresponsabilidad está ampliamente presente a lo largo del plan. Concretamente, para lograr la igualdad y la inclusión social, contempla la necesidad de “favorecer la conciliación de la vida personal y laboral”, con actuaciones como el pacto provincial por la conciliación (se trata de dotar a las entidades locales de herramientas que permitan el desarrollo y la puesta en marcha de medidas de conciliación a nivel municipal). Asimismo, se plantea la creación de un espacio para el encuentro entre los entes locales, las empresas y los agentes sociales y el intercambio de experiencias o la red de servicios para la corresponsabilidad, que consiste en crear ludotecas o una red de centros mancomunados de educación infantil para menores de tres años. La finalidad de estos espacios, que tendrían horarios compatibles con las jornadas de trabajo de las personas de la unidad de convivencia, es profundizar en la realización del principio de corresponsabilidad en todo aquello relacionado con el cuidado de los miembros de la unidad familiar. Igualmente, persigue el desarrollo de planes de transporte metropolitanos y de planes de movilidad, como instrumento de ordenación y coordinación de los transportes en el interior de cada uno de los ámbitos territoriales (Fundación Estrategias para el desarrollo económico y social de la provincia de Jaén, 2012). Finalmente, el único indicador no encontrado es el tercero, el de la percepción de seguridad.

En definitiva, aunque sin vinculación con la planificación urbana, las cuestiones relativas al género están reiteradamente tratadas en el plan, lo que puede estar relacionado con ser un plan estratégico de segunda generación. González Medina

(2013: 495) recurre a Fernández Guell (2007) y a Farinós (2010) para explicar qué es un plan de segunda generación:

“En España, la literatura sobre planificación estratégica hace referencia a la existencia de dos generaciones de planes. Para Fernández Güell, la segunda generación de planes estratégicos presentaría «mayor madurez metodológica y mayor sofisticación de los instrumentos de análisis; mejor coordinación entre las Administraciones Públicas; preferencia por los modelos de desarrollo endógeno frente a la atracción de inversiones exteriores; mayor atención hacia la innovación tecnológica y las nuevas tecnologías como motores de desarrollo; énfasis en los grandes equipamientos logísticos; inclusión de los conceptos de sostenibilidad y de identidad local; proliferación de los análisis “cluster” según los dictados del profesor norteamericano Porter (1990); y preocupación por la efectividad del proceso de implantación de Planes” (Fernández Guell 2007: 632); mientras que para Pascual (2007) y Farinós (2010) la diferencia estribaría en que los planes de segunda generación tendrían por finalidad el desarrollo de la gobernanza democrática o de la gestión relacional: “si en los planes estratégicos de primera generación lo importante eran los proyectos y su impulso, en los de segunda lo principal es la articulación del proceso que organiza y reestructura las relaciones de interdependencia y las interacciones sociales” (Farinós, 2010: 98).

En conclusión y de acuerdo a estas definiciones, un enfoque tan amplio sobre la igualdad y la participación de las mujeres puede ser una de las motivaciones por las que se considera un plan estratégico de segunda generación, que son aquellos que se plantean impulsar la gestión relacional, facilitando la colaboración, la relación, el intercambio y el consenso (Pascual, 2007; Martín Mesa y Merinero, 2010).

8.1.6. Plan Estratégico Ciudad de Logroño

El Plan Estratégico de la Ciudad de Logroño 2020 comienza a gestarse en julio de 2008 promovido por el Ayuntamiento de Logroño y contando para su elaboración con la participación activa de la sociedad logroñesa y de las instituciones más representativas de la ciudad⁴³. Este esfuerzo conjunto concluye en Octubre de 2010 con la publicación del Plan Estratégico de la ciudad de Logroño 2020.

La gestión del Plan estratégico de la ciudad de Logroño 2020 se lleva a cabo por unos órganos de participación (miembros de la asamblea estratégica), a través de la planificación de acciones. Los órganos de participación son: el equipo de gobierno, trabajadores del Ayuntamiento, medios de comunicación, Universidad de La Rioja y ciudadanos.

Para su elaboración se contó con la participación activa de la sociedad logroñesa y de las instituciones más representativas de la ciudad. Se llevó a cabo a través de World Cafés, diálogos compartidos y encuesta a la ciudadanía, así como por medio de la web 2.0 y las redes sociales.

En cuanto al contenido, el Plan se estructura en seis grandes ejes, que contienen sus correspondientes estrategias, desplegadas en acciones concretas a desarrollar para alcanzar el modelo de ciudad definido. Los ejes son: desarrollo urbano sostenible,

⁴³ <http://www.log2020.org/>

desarrollo económico y empleo, cohesión social, servicios de calidad, innovación y conocimiento, y gobernanza local.

En esa preocupación por el desarrollo urbano sostenible se recogen las recomendaciones que aquí analizamos. Así, se recomienda limitar el crecimiento urbano para asegurar una ciudad sostenible (Plan Estratégico de la Ciudad de Logroño 2020, 2010: 19) y promover un modelo de movilidad mediante el fomento de los medios de transporte más sostenibles y la adecuada planificación en los nuevos sectores (Plan Estratégico de la Ciudad de Logroño 2020, 2010: 18-20). Apuesta por una estrategia de evolución de la ciudad que permita mantener su escala humana, fomentando el desarrollo cualitativo frente a lo cuantitativo. Asimismo y en esta línea, entre las estrategias para la cohesión social, se propone potenciar los espacios y servicios públicos de escala humana que faciliten la comunicación y el encuentro, así como una movilidad urbana sostenible.

Por otro lado, en la reunión de análisis DAFO de cohesión social, cuya estrategia es “una ciudad articulada socialmente, solidaria y segura”, se considera como amenaza la segregación espacial, funcional y social de los nuevos desarrollos urbanísticos, reflexionando sobre la oportunidad de llevar a cabo una planificación urbana más compacta, compleja, diversa y bien cohesionada, y el fomento de la movilidad urbana sostenible (muy adecuada para la ciudad de Logroño por tamaño, clima y topografía, como así lo destacan).

Asimismo, hay que subrayar que el Ayuntamiento de Logroño ha elaborado, a partir del trabajo participativo de todas las áreas municipales, el Plan Municipal de Igualdad de Oportunidades para Hombres y Mujeres 2012. Este Plan concreta los compromisos de actuación en materia de igualdad para el periodo 2012-2016 e incluye acciones como la adaptación de servicios municipales de atención a personas

dependientes para la cobertura de necesidades de conciliación de la vida personal, familiar y laboral, y la realización de campañas que fomenten la corresponsabilidad y el reparto equilibrado de responsabilidades entre mujeres y hombres. También se refiere al objetivo de promover la igualdad real de oportunidades entre mujeres y hombres a través de la participación y toma de decisiones de las mujeres en diferentes esferas de la vida de la ciudad de Logroño, con acciones de visibilización y empoderamiento. Este es un indicador de los que busco en los planes estratégicos locales (incrementar la formación en igualdad y visibilizar a las mujeres) pero no es allí donde se recoge, sino en el Plan Estratégico para la Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres de la Ciudad de Logroño.

El Plan Estratégico Ciudad de Logroño 2020 quedó paralizado en 2011 con el cambio de gobierno municipal. En la actualidad tampoco la web informativa está en funcionamiento.

8.1.7. Plan Estratégico Provincia de Málaga

La realización de la Planificación Estratégica de la ciudad de Málaga está llevada a cabo por la Fundación Ciedes, una fundación privada sin ánimo de lucro, integrada por las principales instituciones y entidades de la ciudad creada en 1994⁴⁴. Málaga ciudad se encuentra en su II Plan Estratégico, revisado y reformulado en el documento Nuevos Rumbos con el horizonte de 2020 (Fundación Ciedes, 2010). En el Plan Estratégico de la ciudad de Málaga no aparecen referencias a ninguna de las cinco recomendaciones objeto de este estudio, ni se encuentran los términos buscados. Por ello, -y, una vez más, con el fin de evitar una respuesta reduccionista a la pregunta por la inclusión de la perspectiva de género- he analizado también el plan de la provincia de Málaga.

La Fundación MADECA (Málaga, Desarrollo y Calidad)⁴⁵ es la entidad encargada del diseño y la gestión del plan de desarrollo provincial. El II Plan de Actuaciones Estratégicas de la Provincia de Málaga (2010-2011) es, en realidad, un conjunto de planes de acción en distintos ámbitos, elaborados a partir de una serie de informes y dictámenes sobre la realidad socioeconómica de la provincia realizados en colaboración con la Diputación Provincial. El más relevante para nuestro estudio es el

⁴⁴ <http://www.ciedes.es/>

⁴⁵ Aun siendo una Fundación desde marzo de 2011, la asociación se constituyó en abril de 2005, tras haber trabajado desde 2001 por convenios de colaboración en las actuaciones estratégicas para la provincia. <http://www.fundacionmadeca.es/>

dictamen Género en la provincia de Málaga, “Análisis transversal de la igualdad², de septiembre 2010, que incluye varios bloques: tolerancia cero en la violencia de género, feminización de la pobreza, segregación de mujeres y hombres en las opciones educativas y en la tecnología, desigualdad en el mercado de trabajo, reparto de la carga total de trabajo y de los tiempos de dedicación a los ciudadanos. Este último aspecto resulta interesante para nuestro estudio. El Dictamen señala que “la conciliación de la vida personal, familiar y profesional es un asunto de conciliación de tiempos: de tiempo de trabajo y de tiempo disponible para la vida privada”. Pero, no solo el uso, sino que también la visión que varones y mujeres tienen del tiempo es diferente: “una lectura plana de tiempo de trabajo y del tiempo para la vida privada no permite visibilizar correctamente cuan distintos son, por razones de género, la vivencia cuantitativa y cualitativa por parte de hombres y mujeres, respectivamente, del tiempo de trabajo y del tiempo dedicado a actividades privadas. Para muchos varones el tiempo de trabajo es sobre todo el equivalente al tiempo que dedican a su empleo, mientras que para muchas mujeres el tiempo de trabajo es el tiempo que dedican al empleo y al cuidado del hogar y la familia” (Fundación MADECA, 2010). El plan ha ido, así, al núcleo del problema que señalábamos en el marco teórico de nuestro estudio, al afirmar que para lograr la conciliación es necesario “cuestionar (mínimamente) la raíz del problema, que no es otra que la impronta androcéntrica del sistema productivo, un sistema que finge ser sordo y ciego ante el hecho de que existe un mundo reproductivo o doméstico que le sirve de apoyatura y del cual no puede prescindir” (Fundación MADECA, 2010)⁴⁶.

A partir de aquí, propone desarrollar estudios comarcales sobre el uso del tiempo de mujeres y hombres con el fin de elaborar propuestas de compatibilización

⁴⁶ <http://www.fundacionmadeca.es/que-es/19-descripcion-plan-estrategico-general>

de los ritmos de las localidades con los de las familias (Fundación MADECA, 2010). Como medidas concretas sugiere “el aumento del número de guarderías, de comedores escolares, de unidades de estancia diurna, de residencias públicas para las personas mayores, servicios de teleasistencia y de ayuda a domicilio en todos los municipios, programas de respiro familiar, programas de salud destinados a cuidar al cuidador y la paulatina provisión de ayudas económicas para la compensación de la labor de las/os cuidadoras/es informales” (Fundación MADECA 2010).

Siendo muy interesantes y completas todas las recomendaciones del Dictamen, en ningún caso se llega a establecer una relación clara entre la conciliación y la planificación urbana, más allá de las medidas para facilitar la atención de la población dependiente señaladas en el epígrafe anterior. Ni siquiera en los dictámenes de Movilidad y Accesibilidad o de Sostenibilidad y espacios naturales, que sí tratan de promover la mejora de equipamientos y transportes públicos y la sostenibilidad, pero sin relacionarlo con la conciliación. Igualmente, contempla la segunda recomendación (igualdad de acceso a la vivienda) pero tampoco en este caso se relaciona con el género.

Lo que sí se ha de subrayar del Plan Estratégico de Málaga Provincia es su enfoque transversal, muy probablemente, debido a su punto de vista participativo. Igual que en el caso de Jaén, se trata de un plan estratégico de segunda generación, como así se define en su web⁴⁷, que trata de favorecer la participación e implicación ciudadana (Pascual, 2007; Martín y Merinero, 2010). Hace referencia concreta a la participación de las mujeres: “estimular su participación como sujetos sociales y políticos mediante su inclusión en redes organizadas, foros de debate, participación ciudadana en su comunidad” (Fundación MADECA, 2010: 139).

⁴⁷ <http://www.fundacionmadeca.es/que-es/19-descripcion-plan-estrategico-general>

Asimismo, hay que destacar que tiene abundantes propuestas concretas, con tiempos y actores asignados a cada una de ellas, para conseguir la igualdad de género en la provincia. Además de las señaladas anteriormente, cabe señalar la realización de estudios que cuantifiquen la vulnerabilidad social y la feminización de la pobreza, estudios que cuantifiquen y describan la contribución del trabajo invisible de las mujeres a la economía de la provincia, estudios comarcales y locales sobre el uso del tiempo de mujeres y hombres. Estos últimos desembocan en acciones concretas, como la elaboración de Planes Municipales de Organización del Tiempo de la Ciudad. Igualmente se propone revisar la idoneidad o no de esas acciones, mediante el Pacto por la Igualdad de Género, firmado en 2005 y revisado en el Dictamen de Igualdad en 2010.

8.1.8. Plan Estratégico de Santander

El “Plan Estratégico de Santander 2020” comenzó su andadura a finales del año 2009, promovido por el Ayuntamiento de Santander, con la elaboración de una primera encuesta a la ciudadanía, continuando con dos conferencias de exploración estratégica en las que se trabaja a partir de cuatro mesas de trabajo y deliberación (territorio y movilidad, economía, cultura y educación y bienestar y ciudadanía). A partir de todo ello se elabora el documento de visión o modelo de futuro de la ciudad. El futuro de la ciudad queda definido en 2012, cerrando así una etapa dedicada a la planificación de Santander, desde una triple vertiente: el modelo de crecimiento, a través del Plan Estratégico, que tiene como horizonte el año 2020; el modelo económico, por medio del Plan de Ajuste hasta el año 2022; y el modelo territorial, con el Plan General de Ordenación Urbana programado hasta el 2024.

El Plan Estratégico de Santander es un plan de los denominados de “segunda generación” (2012: 14), por su impulso de la gestión relacional, facilitando la colaboración, la relación, el intercambio y el consenso (Pascual, 2007; Martín Mesa y Merinero, 2010), a diferencia de los de primera generación que ponen el énfasis primordial en la identificación de los proyectos infraestructurales y de dotación de servicios para la ciudad. En el de Santander el tejido de redes sociales, la implicación ciudadana y la colaboración público-privada en la construcción del futuro de la ciudad pasan a ocupar el centro de las estrategias del Plan.

Este plan, elaborado en plena crisis económica, cuenta con las llamadas “visiones” (ciudad intermedia vertebradora del sistema de ciudades del Cantábrico y del arco atlántico europeo, ciudad en la que predomina la economía del conocimiento y la innovación productiva, ciudad creativa y generadora de talento, ciudad del compromiso de la ciudadanía y cohesionada socialmente, y ciudad sostenible, abierta y accesible), que se corresponden con cinco ejes estratégicos: posicionamiento exterior, economía, cultura y educación, bienestar y ciudadanía, territorio y movilidad.

Son estos dos últimos los ejes los que se pueden relacionar con los indicadores utilizados en este estudio. En el capítulo “Territorio y movilidad” figuran algunos de ellos, como desarrollo de los planes y proyectos del Plan de Movilidad Sostenible, o mejora de la red de transporte público con municipios metropolitanos (Plan Estratégico de Santander 2020, 2012: 78), por lo que podemos considerar que sí cumple con la recomendación de “promover la mejora de equipamientos y transportes públicos”. En el capítulo de “Bienestar y ciudadanía” figura impulsar actuaciones como las relativas a promover los valores y actitudes igualitarios, las dirigidas a apoyar la conciliación de todos los ámbitos de la vida, a impulsar la formación, el empleo y la participación social de las mujeres, a combatir y erradicar la violencia contra las mujeres, y sobre todo a implicar la presencia activa de los hombres en el logro de la Igualdad de Oportunidades, fomentando el cambio en éstos hacia posiciones favorables a la igualdad, apoyándoles en ese proceso (Plan Estratégico de Santander 2020, 2012: 173).

8.1.9. Plan Estratégico de Vitoria-Gasteiz

El Plan Director Vitoria-Gasteiz 2015 es el fruto de la reflexión del equipo de gobierno sobre la situación actual de la ciudad y sobre la necesidad de reordenar la Estrategia de Ciudad. Se basa en el anterior plan, el Plan Estratégico Vitoria-Gasteiz 2010, así como en el Master Plan XXI y otros proyectos anteriores de la ciudad, como el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público y el Proyecto Kronos (consolidación de Vitoria-Gasteiz como ciudad del deporte).

Los ejes de la estrategia de ciudad Vitoria-Gasteiz 2015 son: capital de Euskadi, ciudad abierta y vertebrada, ciudad sostenible por excelencia, ciudad innovadora y atractiva, ciudad de deporte, y ciudad-espacios de oportunidad en la nueva economía. La implicación de la ciudad de Vitoria en la sostenibilidad le hizo merecer el título de Capital Verde Europea 2012, en el transcurso de la conferencia de Capital Verde Europea en Estocolmo, el 21 de octubre de 2010.

Este objetivo de sostenibilidad le ha llevado incluir en su Plan Director Vitoria-Gasteiz 2015 retos como avanzar e innovar en políticas locales de cuidado del medio ambiente, de compromiso con la lucha contra el cambio climático o la eficiencia en el uso de recursos y la reducción de residuos, así como a integrar y afrontar desde la óptica de la sostenibilidad otras cuestiones que forman también parte de la Agenda 21 de segunda generación, como la garantía de ejercicio de sus derechos y acceso a los servicios públicos de todos los ciudadanos y ciudadanas, el trazado de la propia ciudad,

las pautas en el uso del suelo, la densidad de la población y la edificación, los equipamientos, la promoción de la estabilidad, la cohesión social, la diversidad y las identidades culturales, o la movilidad y el uso de transporte público. Sin embargo, en el documento que se aporta no hay concreciones sobre ello, ni tampoco ninguna referencia al género.

8.1.10. Plan Estratégico de Zaragoza y su Área de Influencia

El Plan estratégico de Zaragoza y su Entorno lo lleva a cabo la Asociación para el Desarrollo Estratégico de Zaragoza y su Área de Influencia (Ebrópolis), fundada en 1994⁴⁸. Ebrópolis es la Asociación impulsora del Plan Estratégico y está formada por numerosas entidades entre las que se encuentran numerosos Ayuntamientos de los municipios del entorno de Zaragoza, así como el Ayuntamiento de Zaragoza, la Diputación Provincial de Zaragoza y el Gobierno de Aragón como socios fundadores.

Una vez terminado el periodo de vigencia del Plan Estratégico de 2006, propuso un nuevo Marco Estratégico en el que se formulan las grandes líneas que deberían marcar el futuro de la ciudad en el año 2020. La “Estrategia Zaragoza 2020. Ciudad, ciudadanía y cohesión social: una ciudad de las personas” establece cuatro ámbitos de trabajo: territorial, económico, sostenibilidad y social, educativo y relacional (Ebrópolis, 2011). El documento marco del ámbito “social, educativo y relacional”, que tiene por título Estrategia social, educativa, cultural y relacional, contiene algunas sugerencias relacionadas con el objeto de este estudio y que muestran una orientación de las políticas de planificación urbana acorde con el marco teórico del que parte nuestro trabajo. Así, el documento recoge de manera reiterada el objetivo de lograr “una ciudad cohesionada, igualitaria e integradora de la diversidad”. Igualmente, señala que “contar con la percepción y necesidades de mujeres, ancianos, infancia y

⁴⁸ <http://www.ebropolis.es/>

juventud, personas con discapacidades, hará una ciudad más amable y vivible para todos”. A partir de aquí se presentan algunas recomendaciones interesantes como la de “configurar una ciudad con una mirada femenina, potenciadora de la igualdad de género y con una cultura de la superación de roles”.

Este propósito se traduce en indicaciones muy concretas, como tener en cuenta que las mujeres, por norma general, suelen hacer más uso de los transportes públicos, la dotación de servicios comunitarios (centros educativos, culturales y de salud) “que acerquen a las viviendas todos los recursos y servicios necesarios en entornos urbanos que permitan la interrelación y potencien la cohesión social” o también crear “espacios relacionales informales de relación social como por ejemplo en las salidas del colegio, los parques, los mercados”. En este sentido, aunque no hace una referencia expresa a las mujeres, sí que se propone como objetivo fomentar que los municipios del entorno de Zaragoza no se conviertan en ciudades dormitorio, sino que se desarrollen también como espacios de vida, ocio, interacción social en general. Se trata de “basar el crecimiento de Zaragoza en un modelo urbanístico que priorice la ciudad consolidada frente a los grandes y nuevos desarrollos de la periferia”.

Otras recomendaciones que aparecen también en el documento de Estrategia Social son: la primera, participación (“Espacios públicos donde ejercer la ciudadanía. Participación”), la segunda, igualdad en el acceso a la vivienda (“Vivienda y cohesión social. La ciudad habitada”), la tercera, seguridad (menciona que en la ciudad cobra importancia la seguridad), la cuarta, promover la mejora de equipamientos y transportes públicos (“Así desde la planificación urbana se pueden promover los hábitos saludables y la seguridad (transporte, zonas actividad física, etc.)”).

Con respecto a la quinta recomendación, el plan hace referencia a la visibilización (buscando una ciudad “potenciadora de la igualdad de género”, es decir,

una ciudad donde se visibilice a las mujeres) pero no hay alusiones a la necesidad de la formación en igualdad.

Además de incluir todas estas recomendaciones, lo más interesante del plan, en mi opinión, es que alude expresamente a la necesidad de una “Planificación espacial adecuada: mejora urbanística, tipo de ciudad compacta y multifuncional, accesibilidad y transporte, vivienda”, entendiéndose una relación entre la planificación urbanística, la sostenibilidad y la conciliación. El hecho de haber tenido en cuenta estas cuestiones se debe, sin duda, a que la planificación de la ciudad se ha “remirado” con ojos de mujer, por utilizar la expresión de Mar Rodríguez Beltrán, quien en la introducción del plan destaca que hemos pasado de observar las políticas urbanas desde una ética de la justicia, masculina, a incorporar una ética del cuidado, femenina (Rodríguez Beltrán, 2011; Seisdedos, 2008). Y no solo eso, sino que además de introducir la perspectiva de las mujeres, cabe subrayar que el plan de Zaragoza persigue claramente superar la dicotomía de espacios y su plasmación en el diseño urbano a la que nos referíamos al principio de este capítulo, en la medida en que apuesta por “una ciudad compacta, multifuncional, que posibilita la mixtura social y que establece unas relaciones equilibradas con su entorno. Por lo tanto, tiende puentes para salvar las fronteras y las rupturas espaciales, sociales y culturales”.

8.2. La recepción de las recomendaciones de género en los planes estratégicos de desarrollo urbano

La comparación de la inclusión de las cinco indicaciones en las que se han resumido y sistematizado las recomendaciones de los organismos analizados arroja algunos resultados interesantes para el estudio.

En primer lugar, por paradójico que pueda resultar, porque parece que es la primera cuestión que surge de manera espontánea de la asociación entre urbanismo y género, la recomendación que menos se recoge en los planes estratégicos territoriales es la de “Necesidad de seguridad para el uso del espacio público”, que solo es recogida en el plan estratégico de Zaragoza y su entorno.

La recomendación de “Incrementar la formación en igualdad y visibilizar a las mujeres”, la recogen solamente cuatro planes estratégicos. En el plan estratégico de la provincia de Jaén se proponen talleres de sensibilización sobre igualdad, en el de la provincia de Málaga contempla la formación en igualdad de las personas con responsabilidades políticas y del tejido asociativo. En el caso de Santander, propone un impulso a la formación de las mujeres. En el caso de Bilbao metropolitano, haciendo referencia a la necesidad de una igualdad de oportunidades que supere la brecha de género motivada por la doble carga de las mujeres. El poco eco de esta recomendación resulta preocupante, dada la importancia de la formación en igualdad de los agentes

encargados de la elaboración de las políticas públicas, en todos los campos, y en este en particular.

Sí que resulta positiva -desde la perspectiva de lo que constituye el marco teórico de este trabajo- la inclusión en cinco de los planes de la recomendación de “Participación de las mujeres en el diseño de la ciudad”, ya que señala la necesidad de atender a las necesidades y experiencias de las mujeres, escuchar su voz y mirar la ciudad desde una perspectiva femenina, lejos del universalismo abstracto liberal, que dificulta el acceso de las mujeres en condiciones de igualdad. Concretamente, es recogida en los planes estratégicos de Donostia-San Sebastián, Jaén (provincia), Málaga (provincia), Santander y Zaragoza (y su entorno). En la provincia de Jaén se propone la participación femenina en la vida pública a través del Consejo provincial para la igualdad entre mujeres y hombres. En la provincia de Málaga, se propone como uno de los retos la participación de las mujeres en la toma de decisiones en la provincia, alcanzando la paridad en los puestos representativos y de decisión en todo tipo de institución y organización, social, política y económica. En el caso de Zaragoza, se incluye ampliamente el término participación a lo largo del Documento marco del ámbito Social, Educativo y Relacional de la Estrategia Zaragoza 2020, aunque no se utiliza al hablar de configurar una ciudad con una mirada femenina. Lo que se propone es la idea de que es importante incorporar la perspectiva de género para plantear el futuro de la ciudad, repensarla desde una mirada femenina.

En este sentido, cabe destacar del Plan Estratégico de Donostia-San Sebastián su búsqueda del modelo de ciudad: “en relación a los aspectos más territoriales de la ciudad y a tenor de las tendencias territoriales y urbanas y en el momento actual, con el nuevo PGOU en aprobación inicial, el modelo de ciudad debe ser un proyecto integral y sostenible de ciudad y vida urbana basado en los elementos existentes,

desde un planteamiento de “ciudad para la ciudadanía”, para todo el conjunto de ciudadanos y ciudadanas -que satisface sus necesidades básicas y, más allá de las mismas- equilibrada y sostenible con elevada calidad de vida urbana (equilibrio de servicios, dotaciones, formación, cultura ocio, espacios verdes y actividad económica)” (Estrategia 2020 Donostia-San Sebastián, 2011: 52).

La recomendación “Igualdad en el acceso a la vivienda”, es recogida por cinco de los diez planes estratégicos.

Finalmente, la recomendación “Promover la mejora de equipamientos y transportes públicos” es recogida por ocho planes estratégicos, siendo la recomendación que más acogida han encontrado, o que tienen un alcance más universal.

El análisis de la recepción de las recomendaciones sobre la perspectiva de género y las ciudades conciliadoras en los planes estratégicos no es de un interés de carácter meramente teórico o intelectual, sino que pretende ser una herramienta que arroje algo de luz sobre la acción futura de las instituciones encargadas de llevar a cabo los planes estratégicos a nivel local. El plan estratégico de cada ciudad no sustituye al planeamiento urbano tradicional pero si lo refuerza, dota de legitimidad, y ayuda a integrar actividades (Fernández Guell, 2007: 623). Ambos instrumentos proporcionan las directrices políticas de planificación urbana que, en la medida en que incluyan la perspectiva de género, pueden realizar una importante contribución a superar la dicotomía de espacios sociales típica de la sociedad liberal y su plasmación en la ciudad.

En este sentido, no es el plan estratégico en sí quien aporta a veces la inclusión de una recomendación o no, sino el proceso mediante el cual se elabora el plan, que es un proceso de aportación de ideas, de gobernanza, de intercambio de conocimiento.

Este aspecto constituye, además, algo característico de los llamados planes estratégicos de segunda generación: “si en los planes estratégicos de primera generación lo importante eran los proyectos y su impulso, en los de segunda lo principal es la articulación del proceso que organiza y reestructura las relaciones de interdependencia y las interacciones sociales” (Farinós, 2010: 98). Es lo que se ha venido llamando la gobernanza relacional (Pascual y Tarragona, 2009: 26; González Medina y Merinero, 2013: 8), basado en el capital social. La Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo OCDE define el capital social como “las redes, junto a las normas, valores y conocimientos compartidos, que facilitan la cooperación intra o intergrupos”, y al que hace referencia múltiples veces el Plan Estratégico de Donostia-San Sebastián, citando los escritos de Putnam sobre “capital social” y destacando el hecho de que una mayor participación aumenta el nivel de cohesión social (Estrategia 2020 Donostia-San Sebastián, 2011: 51-52).

Según recoge González Medina (2012: 273), la gobernanza “constituye una modalidad de organización colectiva orientada a la consecución de un objetivo definido conjuntamente. Se trata, por tanto, de un proceso de construcción de relaciones a través del que se llega a un suficiente nivel de consenso y aprendizaje colectivo, y que promueve el capital social, la coordinación y el intercambio de conocimientos en un territorio (Davoudi *et al.*, 2009: 58)”.

Se aprecia que aquellos planes que se plantean impulsar la gestión relacional, facilitando la colaboración, la relación, el intercambio y el consenso, es decir, aquellos planes estratégicos considerados de segunda generación, son los que tienen una sensibilidad más alta para apreciar la igualdad y la participación de las mujeres. Este es el caso de los planes de Donostia-San Sebastián, la provincia de Jaén, provincia de Málaga, Santander y Zaragoza y su entorno. Sin embargo, esto no constituye un

demérito del resto de los organismos que gestionan planes, puesto que, aunque no incluyen en gran medida la perspectiva de género, según el análisis de los indicadores que recogen las recomendaciones a todos los niveles, y que son Bilbao Metropolitano y Barcelona Metropolitana, llevan a cabo otra serie de actividades en campos relacionados con la igualdad, en la línea de ser dos planes estratégicos sensibilizados con los intangibles y los valores.

Más allá de la inclusión de las recomendaciones concretas realizadas por los organismos internacionales, no podemos olvidar que la igualdad de oportunidades es un valor que es imprescindible para un desarrollo de la ciudad adecuado a las necesidades de las personas.

Sin embargo, como se señalaba anteriormente, el hecho de que haya planes estratégicos que no recojan las recomendaciones aquí analizadas no indica una despreocupación por las cuestiones de género por parte de los organismos que gestionan planes, puesto que, aunque no hagan una referencia expresa a dichas propuestas, llevan a cabo otra serie de actividades en campos relacionados con la igualdad. En este sentido, si bien este estudio arroja resultados desiguales en cuanto a la recepción de las recomendaciones en los planes estratégicos de desarrollo urbano, para poder hacer un diagnóstico certero del alcance del compromiso con una política de planificación urbanística diferenciada no basta con el análisis de los planes estratégicos, sino que es preciso mirar más allá y tener en cuenta otro tipo de acciones o instituciones que sí que muestran la inclusión de la perspectiva de género o la preocupación por cuestiones que pueden afectar especialmente a las mujeres. Un ejemplo de ello es Logroño, con su Plan Estratégico para la Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres de la Ciudad de Logroño, o el Plan Director de Vitoria-Gasteiz con su preocupación por incluir la Carta Europea de salvaguarda de los derechos

humanos en la ciudad. Asimismo, el ejemplo de Bilbao (con sus trabajos en la red Parekatuz, en la iniciativa BasquePRO Emakume Profesionala, el programa ANDREkintzailea de apoyo al emprendimiento femenino y a empresas lideradas por mujeres, o el reconocimiento como Entidad Colaboradora en Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres por parte del Instituto Vasco de la Mujer-Emakunde), de los informes sobre el plan de Barcelona, o el diseño institucional de su ayuntamiento son paradigmáticos en este aspecto.

Un tema más de fondo a analizar, aparte de si cumplen con las recomendaciones o no, es si los planes responden o tienen claro el modelo de corresponsabilidad contemporáneo de compartir roles entre mujeres y hombres. Considero que ninguno de los planes llega a estas reflexiones. Fundamentalmente, se centran en las mujeres porque la realidad social es que todavía sigue habiendo una gran división sexista de los roles.

En definitiva, los documentos analizados muestran que es necesario terminar con la separación de espacios sobre la que se han construido las ciudades como reflejo del orden político liberal, y que son las instituciones locales las que deberán materializar esas recomendaciones en sus respectivos planes de desarrollo urbano. Esta cuestión es especialmente pertinente en la actualidad, manifestándose como una oportunidad al haberse incluido la planificación estratégica territorial en el marco de la Estrategia Europa 2020 (2010). La Estrategia apuesta por un crecimiento inteligente, sostenible e integrador, en un contexto de profunda transformación, como consecuencia de la globalización, del cambio climático y del envejecimiento de la población. La Agenda Territorial de la Unión Europea (2011), que, busca garantizar la aplicación de la Estrategia Europa 2020, se propone “lograr el equilibrio perfecto de sostenibilidad, competitividad y cohesión social a través de un desarrollo territorial

integrado” (2011: 4), animando “a las regiones y ciudades a desarrollar y adoptar estrategias integradas y planes de ordenación según corresponda para incrementar la eficiencia de todas las intervenciones en el territorio de que se trate” (2011: 15). En definitiva, tanto la Estrategia Europa 2020 como la propia Agenda Territorial de la Unión Europea constituyen, así, una oportunidad de relacionar la planificación con la cohesión social y territorial, y de incluir la planificación sensible al género como condición para hacer ciudades más inclusivas.

“La brecha de género sigue siendo desproporcionada cuando se compara la participación de las mujeres en puestos altos de la carrera científica con el número de mujeres cualificadas y con edad para ocupar esos puestos. Se justifica la necesidad de seguir avanzando en el desarrollo y aplicación de políticas de género”.

Inés Sánchez de Madariaga, arquitecta

CAPÍTULO 9. EL CASO DE BILBAO

9.1. Introducción

Además de investigar más a fondo una de las ciudades expuestas en el capítulo anterior, he considerado conveniente analizar en qué medida los planes estratégicos de desarrollo urbano en España incluyen de manera transversal la perspectiva de género. He seguido la sugerencia de la profesora Lois, coordinadora del Grupo “Desigualdad, género y democracia: derechos sociales, políticas públicas y ciudadanía”, quien me sugirió estudiar el caso de Bilbao a raíz de la comunicación que presenté en el congreso de la Asociación Española de Ciencia Política y de la Administración (AECPA) en San Sebastián en julio de 2015 sobre “Derecho a la ciudad desde la perspectiva de género. Análisis de los planes de desarrollo urbano en España”. Después de haber trabajado casi 25 años en el Plan Estratégico de dicha ciudad, de la que soy oriunda, me ha resultado connatural enfocarlo desde el punto de vista de la perspectiva de género.

El objetivo del capítulo es recorrer estos cinco lustros de la capital vizcaína, desde el punto de inflexión que supuso el Plan Estratégico y Bilbao Metropoli-30 y la regeneración urbanística con Bilbao Ría 2000. Partiendo del marco general del proceso de revitalización de Bilbao, analizo cómo las instituciones han ido adoptando la perspectiva de género a nivel autonómico, territorial y municipal.

En el capítulo 8 he adelantado ya la inclusión de la perspectiva de género en la planificación estratégica de Bilbao y he mostrado de forma sistemática los cinco

aspectos en los que se pueden resumir las recomendaciones sobre urbanismo. La historia de la revitalización de Bilbao y su transformación de ciudad industrial a moderna urbe combina elementos arquitectónicos con oferta de servicios de alta calidad y ha situado a la ciudad en primera línea de revitalización de áreas metropolitanas en Europa durante la segunda mitad del siglo XX y la primera del siglo XXI. La ciudad ha pasado del éxito económico industrial a la crisis, y de ahí al renacimiento (Campelo *et al*: 2014, 75). Esta transformación modélica ha sido de tal magnitud que algunas de las más prestigiosas publicaciones internacionales han hablado del “milagro de Bilbao”, como el Magazine de New York Times (The Miracle in Bilbao)⁴⁹ y el diario New York Times (Bilbao, 10 years later)⁵⁰ en 1997, la revista Forbes (The efect Bilbao)⁵¹ en 2002, y The Report Company/The Guardian (Bilbao's bounce)⁵² en 2014.

En 2010 Bilbao fue reconocida con el primer Premio Lee Kuan Yew World City Prize, equiparable al Nobel de las ciudades⁵³, una iniciativa conjunta de la Autoridad de Regeneración Urbanística (URA), la autoridad de conservación y planificación del territorio de Singapur y el Centro para Ciudades Habitables. El ayuntamiento de la ciudad mereció este galardón por su método integrado y holístico de transformación urbana, fundamentado en un liderazgo visionario, el compromiso con una planificación a largo plazo, y fuertes procesos e infraestructura de apoyo.

La transformación del área metropolitana de Bilbao está basada en un cambio de modelo productivo: la necesidad de apostar por los servicios y las nuevas industrias

⁴⁹ <http://www.nytimes.com/1997/09/07/magazine/the-miracle-in-bilbao.html>

⁵⁰ http://www.nytimes.com/2007/09/23/travel/23bilbao.html?pagewanted=all&_r=0

⁵¹ <http://www.forbes.com/2002/02/20/0220conn.html>

⁵² <http://www.the-report.com/reports/basque-country/united-it-stands/bilbaos-bounce/>

⁵³ <http://www.elmundo.es/elmundo/2010/05/18/paisvasco/1274195485.html>

creativas y culturales como sectores económicos ha ido unida a la metamorfosis urbanística (Atutxa *et al*, 2015: 132).

En 2011, el informe “Ciudades del mañana. Retos, visiones y caminos a seguir”⁵⁴ incluyó este caso como uno de los modelos de inspiración para mostrar la importancia de un enfoque integrado del desarrollo urbano. Esta publicación de la Dirección General de Política Regional de la Comisión Europea muestra a Bilbao como “ciudad innovadora, capaz de prever los cambios, con un fuerte sentido de identidad y pertenencia, con comunidades que comparten un proyecto a largo plazo, abiertas al mundo y excepcionalmente creativa” (2011: 81), otro de los motivos por los que este caso es de gran importancia en la implementación de la Estrategia Europa 2020 de la Unión Europea.

9.2. Origen y punto de inflexión de la Villa de Bilbao

Según datos del propio Ayuntamiento⁵⁵, la Villa de Bilbao cuenta en 2016 con 345.642 habitantes, una superficie de 40,68 kilómetros cuadrados y una densidad de 8.496 habitantes por kilómetro cuadrado.

54

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_summary_es.pdf

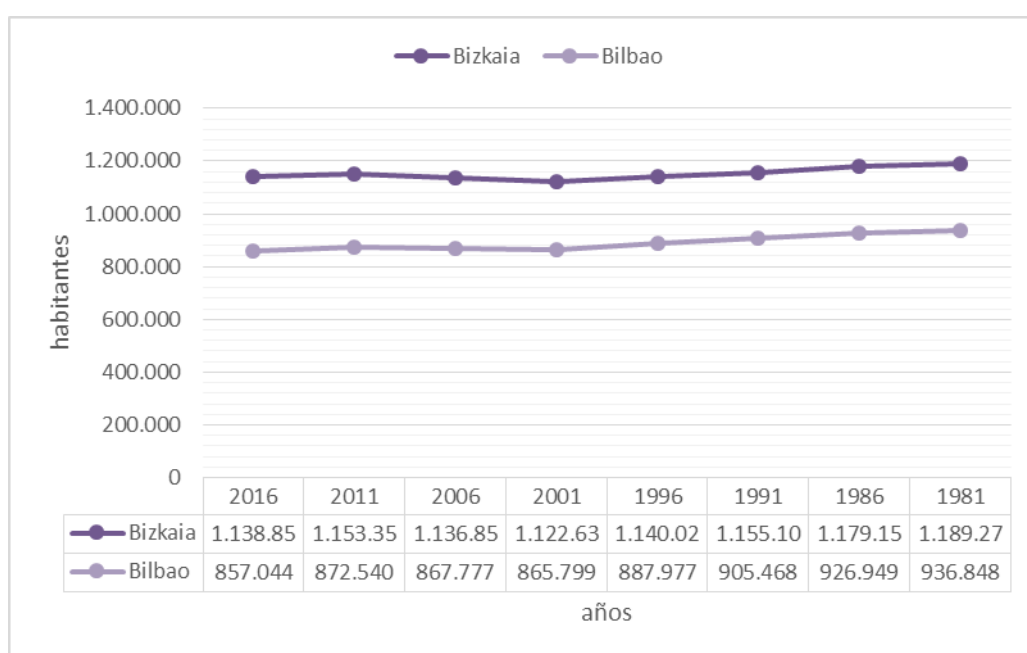
55

http://www.bilbao.eus/cs/Satellite?cid=1279142223182&language=es&pagename=Bilbaonet%2FPage%2FBIO_Observatorio

Si realizamos una comparativa entre 1981 y 2016 para ver la población en la comarca de Bilbao y el territorio histórico de Bizkaia, según datos de Eustat observamos un ligero retroceso en Bizkaia (5.042 habitantes menos), que se hace mayor aún en Bilbao (79.804 habitantes menos). He respetado la categoría denominada Gran Bilbao por Eustat, que es el nombre que el instituto vasco de estadística da a la comarca, y que tiene una composición en municipios menor que los que considera el Área Funcional del Bilbao Metropolitano, para el Plan Territorial Parcial⁵⁶.

⁵⁶ La clasificación estadística comarcal del País Vasco (www.eustat.es) se establece en 1980 y denomina Gran Bilbao (con 26 municipios) al conjunto de municipios que consideran más vinculados a la capital de Bizkaia. En 1997 las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) definen el área funcional de Bilbao Metropolitano con sus 35 municipios para el Plan Territorial Parcial (PTP).

GRÁFICO 9.1. POBLACIÓN DE LA COMARCA DE BILBAO Y BIZKAIA. AÑOS 1981 A 2016



Fuente: Eustat. Elaboración propia

La Villa de Bilbao es el núcleo del área metropolitana compuesta por 35 municipios enclavados en la desembocadura del Nervión, a lo largo de 12 kilómetros, que forman un área funcional de casi 900.000 habitantes. Están divididos en las áreas de Margen Izquierda, Margen Derecha, Bajo Nervión, Txorierrri y propiamente Bilbao, según se destaca en los datos de la Memoria del Plan Territorial Parcial (PTP) del Bilbao Metropolitano⁵⁷. La Ría, considerada como un eje o avenida urbana para la

57

http://www.bizkaia.eus/hirigintza/lurraldekozatiegitasmoa/ptp_definitivo/textos_pdf/castellano/memoria_1106.pdf

conformación de una metrópoli, es un elemento configurador de gran potencia y atractivo (los frentes de agua) que no ya funcional, en su ancestral condición de eje vertebrador como puerto continuo junto a los suelos llanos del estuario. Hoy en día está todo ello inmerso en un importante proceso de transformación. Asimismo tiene, de hecho, capacidad de capitalidad económico-funcional de la Ciudad-Región Vasca, progresivamente integrada, de algo más de 2 millones de habitantes, según destaca el propio PTP, que fue presentado inicialmente en 1999 y aprobado definitivamente en 2005 tras un proceso en el que se logró un amplio grado de consenso y voluntad compartida.

Con respecto al Producto Interior Bruto per cápita de la Comunidad autónoma País Vasco (CAPV), según últimos datos publicados por EUSTAT del PIB municipal (año 2012, publicados en junio de 2015), Bilbao tiene un índice de 101, por debajo de San Sebastián (113) o Vitoria (105). Más del 85% del PIB de Bilbao y San Sebastián es generado por el sector servicios, en contraste con el 68% de Vitoria. En el caso del sector industrial, la aportación en Vitoria, 25,1%, es superior a la de Bilbao (6,9%) y San Sebastián (5,8%).

GRÁFICO 9.2. PRODUCTO INTERIOR BRUTO (PIB) PER CÁPITA (EUROS) DE LA C. A. PAÍS VASCO (CAPV) POR ÁMBITOS TERRITORIALES Y MUNICIPIOS CAPITALES. PRECIOS CORRIENTES (EUROS). DISTRIBUCIÓN A CUATRO SECTORES (%). 2012

	PIB per cápita		Distribución sectorial			
	PIB per cápita (euros)	Índice (CAPV=100)	Agricultura, ganadería y pesca	Industria y energía	Construcción	Servicios
CAPV	30.628	100	0,8	24,2	7,0	68,0
Territorios Históricos						
Bizkaia	29.432	96	0,8	19,1	7,3	72,8
Araba/Álava	33.779	110	1,2	31,3	6,1	61,4
Gipuzkoa	31.146	102	0,7	28,6	6,9	63,8
Municipios						
Bilbao	30.889	101	0,1	6,9	5,4	87,6
Vitoria- Gasteiz	32.252	105	0,2	25,1	7,0	67,7
Donostia- San Sebastián	34.589	113	0,1	5,8	5,3	88,7

Fuente: Eustat. PIB municipal

En el caso de Bilbao, el vuelco hacia el sector servicios está profundamente relacionado con el proceso de regeneración urbana llevado a cabo en las dos últimas décadas del siglo XX. La renovación urbanística que abarca toda la desembocadura de la Ría del Nervión está marcada por el paso a la ciudad post-industrial y la creación de empleo en el sector servicios, como veremos más adelante.

La historia de Bilbao viene marcada por su origen. “Puerto antes que Villa” fue, ya que los armadores y los navegantes impulsaron al “Señor de Vizcaya”, don Diego López de Haro, a fundar en 1300 la Villa con el mismo nombre del puerto existente. El desarrollo económico en Bilbao y su área metropolitana se debió, fundamentalmente, a la eclosión de la industria siderometalúrgica, de los astilleros navales, de las actividades portuarias y la extracción de mineral de hierro, alcanzándose niveles que convirtieron a la ciudad en un punto de referencia en el ámbito europeo (Martínez Cearra, Landa y Sancho, 2013a: 195).

Esta situación se mantuvo hasta la segunda mitad de la década de los 70, cuando comenzó el declive industrial que dejó a Bilbao y a su área metropolitana sumida en una profunda crisis. Tuvo lugar entonces una intensa recesión económica debida a la excesiva especialización de la industria, que reaccionó tarde a los cambios y no se adaptó a las nuevas formas de producción. Se enfrentó a la desindustrialización que ya había comenzado a afectar a otras ciudades europeas con el mismo problema de especialización industrial (Garrido, 2004: 25).

Como ha expresado gráficamente Ibon Areso, uno de los artífices de la transformación de Bilbao y concejal entre 1991 y 2014, año que fue designado alcalde, “habíamos puesto todos los huevos en la misma cesta”⁵⁸, señalando que la ciudad tenía una apuesta única, no diversificada.

Si se suma el aumento del paro y la degradación del entorno físico debida a la crisis, la ciudad y su área metropolitana llegaron a una situación de declive que, tras las inundaciones de 1983, puso de relieve la necesidad urgente de regeneración. Durante los años ochenta, toda la Comunidad Autónoma de País Vasco (CAPV) será declarada

⁵⁸ <http://m.deia.com/2014/07/16/bizkaia/bilbao/bilbao-parada-y-fonda-del-nuevo-camino-cultural-atlantico>

región industrial en declive y dentro de ella, la muestra más evidente es la comarca llamada antaño Gran Bilbao.

En este escenario era preciso un replanteamiento que atacara el declive en tres aspectos fundamentales (Garrido, 2004: 24):

- Al tiempo que trataban de superar la crisis económica, los sectores productivos obsoletos debían incorporar tecnologías limpias.
- Había que afrontar el saneamiento de Bilbao, comenzando por la regeneración de su eje, la Ría del Nervión. Las inundaciones de 1983 pusieron de relieve que hacían falta nuevas infraestructuras.
- El entorno urbano era poco atractivo y una rémora para las futuras inversiones en la ciudad.

La definición a partir de 1983 de las zonas de urgente reindustrialización (ZUR) y la creación mediante Real Decreto de la ZUR del Nervión en abril de 1985 es el embrión de una nueva colaboración interinstitucional -municipio, provincia, autonomía y estado- que ha continuado durante todo el proceso de revitalización posterior.

Las instituciones consideraron que era el momento de hacer una reflexión sobre la transformación de la base económica de Bilbao y la planificación de nuevas estrategias e infraestructuras que fijaran la base de una ciudad postindustrial. Se replanteó que tipo de ciudad quería ser y cómo podrían desempeñar un papel nuclear los servicios y las nuevas tecnologías desempeñasen en el nuevo desarrollo económico, teniendo en cuenta la importancia del entorno físico y urbano (Martínez Cearra, Landa y Sancho 2013a: 196).

Queda claro que fue un auténtico punto de inflexión hacia una revitalización consensuada del área metropolitana de Bilbao.

9.3. Bilbao Metropoli-30: revitalización urbana

A mediados de los 80, “un grupo de actores limitado, principalmente políticos locales de Bilbao, Bizkaia o el Gobierno Vasco, junto con intelectuales de las universidades vascas y algunos urbanistas españoles de renombre”, pondrán las bases para orientar definitivamente las políticas urbanas y territoriales en clave verdaderamente metropolitana (González Ceballos, 2003: 273-279; citado por Campelo *et al*, 2014: 87). Los frutos de esta nueva política son la redacción de un Plan estratégico para la revitalización del Bilbao Metropolitano y la constitución de la Asociación Bilbao Metropoli 30⁵⁹.

Esta iniciativa coincidió con otras actuaciones a diferentes niveles que ponían de manifiesto la importancia de la revitalización del Bilbao Metropolitano como un factor crítico en el desarrollo del País Vasco, como las jornadas sobre “Regiones Europeas de Antigua Industrialización. Propuestas frente al reto tecnológico” publicadas por la Sociedad para la Promoción y Reconversión Industrial (SPRI) en 1989 o las jornadas “Vizcaya ante el siglo XXI”, organizadas en 1984 por la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País. También pueden citarse las iniciativas lanzadas para la articulación del llamado Eje Atlántico, que destacaban el papel central del Bilbao Metropolitano. A su vez, hay que mencionar el estudio previo a la elaboración de la Directriz Integral del

⁵⁹ www.bm30.eus

Bajo Nervión diseñado en 1989 conjuntamente por el Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia, cuya finalidad era sentar las bases para acometer la renovación física del tejido urbano del área metropolitana (Garrido, 2004: 25; Martínez Cearra, Landa y Sancho 2013a: 197; Campelo *et al*, 2014: 87).

El consenso entre las distintas instituciones públicas sobre la necesidad de concertar esfuerzos y llevar a cabo acciones coordinadas hacia la revitalización de Bilbao y su área metropolitana tuvo como fruto en mayo de 1991 el Plan Estratégico a cargo del Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia.

Esta iniciativa nacía con carácter global e integral y con pretensiones de visión de futuro (Rodríguez Álvarez, 1998; Plaza *et al*, 2010) y tenía un doble objetivo: en primer lugar, hacer un diagnóstico de la situación y, en segundo lugar, implicar a organizaciones y personas en el proyecto de revitalización del Bilbao Metropolitano (Martínez Cearra, Landa y Sancho 2013a: 197).

El diagnóstico partió de un doble análisis: interno, los puntos fuertes y débiles para valorarlos en función de las tendencias del entorno, expresadas en forma de amenazas y oportunidades y externo, comparando la situación del Bilbao Metropolitano con las ciudades competidoras para conocer su posicionamiento relativo (Garrido, 2004: 27-28; Martínez Cearra, Landa y Sancho, 2013a: 197).

La contribución fundamental de este esfuerzo analítico fue la identificación de un reducido número de temas críticos para revitalizar la ciudad: 1. Desarrollo de recursos humanos cualificados, 2. Creación de una ciudad de servicios avanzados, 3. Mejora del transporte en aras de una adecuada movilidad y accesibilidad, 4. Regeneración medioambiental, 5. Mejora de la calidad del entorno urbano a través de la recuperación de espacios industriales abandonados y deteriorados, 6. Desarrollo de la

cultura con la construcción de nuevas infraestructuras, 7. Coordinación y mejora de la capacidad de gestión de las administraciones públicas y privadas y 8. Articulación de la acción social.

Estaba prevista la creación de una asociación que agrupase al sector público y privado para impulsar el plan como instrumento revitalizador e implementar las estrategias identificadas (Martínez Cearra, 1993: 69). Para implicar a organizaciones y personas en el plan de revitalización debía presentarse el proyecto a los principales agentes económicos, sociales y políticos para ganar su adhesión, ya que se configuraba “como un proyecto de ciudad que permitía comprometer desde abajo a todas las entidades influyentes en el futuro del área metropolitana” (Garrido, 2004: 27-28; Martínez Cearra, Landa y Sancho, 2013a: 197).

GRÁFICO 9.3. ESQUEMA METODOLÓGICO PARA LA FORMALIZACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE REVITALIZACIÓN DEL BILBAO METROPOLITANO



Fuente: Bilbao Metropoli-30

El primer Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano de 1989 se estructuró, según la metodología aportada por la consultora externa Andersen Consulting, en cuatro fases:

- **Fase I:** organización y exploración del entorno e identificación de temas críticos. Consistía en la definición de la metodología para el proceso de planificación y en obtener una visión comprehensiva de la comunidad, teniendo en cuenta las tendencias pasadas, las consideraciones actuales y las posibilidades futuras (Garrido, 2004: 27). Entre los objetivos de la primera fase figura la elección de un número limitado de áreas de intervención o temas críticos, lo que se hizo explorando el entorno con la participación de un centenar de profesionales de reconocido prestigio (Martínez Cearra, Landa y Sancho, 2013a: 198).
- **Fase II:** análisis interno y externo. Detección de las oportunidades, amenazas, fortalezas y debilidades que ofrecía el entorno (DAFO). Se constituyeron siete grupos de trabajo -a los siete puntos críticos se añadió posteriormente el octavo-, que realizaron este análisis con la participación de representantes de los sectores público y privado.
- **Fase III:** se fijaron las metas, objetivos y estrategias. Con las primeras se definía la identidad deseada para la comunidad y los medios para alcanzarla, mientras que las estrategias constituían las acciones específicas que definían cómo debían ser alcanzadas las metas y los objetivos (Martínez Cearra, Landa y Sancho, 2013a: 198).

Con el propósito de profundizar con mayor detenimiento en cada tema, los grupos de trabajo se dividieron en varios subgrupos formados por especialistas para analizar cuestiones monográficas partiendo de un documento preliminar que centraba

el punto de arranque. Cada subgrupo efectuó una valoración cualitativa de las estrategias identificadas, atendiendo a dos criterios: la importancia de la estrategia para llegar a alcanzar la meta genérica analizada por el subgrupo de trabajo, y la viabilidad de su realización (tanto desde el punto de vista económico como de gestión) (Martínez Cearra, Landa y Sancho, 2013a: 198-199).

Posteriormente, se constituyó un comité de consolidación para cada uno de los temas críticos. En una segunda reunión, los comités de consolidación sometieron a discusión y evaluación los resultados obtenidos en las sesiones de trabajo anteriores, con objeto de determinar la priorización definitiva de las metas, objetivos y estrategias identificados, en función de criterios como su generación de sinergias, su efecto de arrastre etc.

Por su parte, la Junta Directiva de la Asociación para la Revitalización del Bilbao Metropolitano celebró sucesivas reuniones durante esta tercera fase, que concluyeron con la aprobación de documentos de cada tema crítico (Martínez Cearra, Landa y Sancho, 2013a: 198-199).

- **Fase IV:** formulación de un Plan de Acción, entre enero y junio de 1992, que daba respuesta a quién, cómo y cuándo se realizarían las principales estrategias planteadas en la fase anterior, para asegurar su implantación (Martínez Cearra, Landa y Sancho, 2013a: 199).

Terminada esta fase, la Asociación Bilbao Metropoli-30, constituida en mayo de 1991 por el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia, desempeñó un papel crucial para el impulso, coordinación y seguimiento de las actuaciones previstas (Martínez Cearra, Landa y Sancho, 2013a: 198-199). Nació con el ambicioso objetivo de reunir a todos los actores públicos y privados involucrados en las tareas de regeneración, asumir la responsabilidad directa de finalizar el Plan de Revitalización y

poner en marcha sus estrategias prioritarias (Plaza *et al*, 2010). Su misión era “liderar la visión de futuro deseada para el Área Metropolitana de Bilbao, identificada en su Plan de Revitalización, promoviendo la competitividad económica internacional de la metrópoli y la mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos, mediante la unión de esfuerzos públicos y privados” (Garrido, 2004: 29; Martínez Cearra, Landa y Sancho, 2013a: 199).

Bilbao Metropoli-30 se constituyó bajo la forma jurídica de Asociación de Promoción e Investigación para revitalizar la aglomeración urbana del Bajo Nervión, definida como una realidad social y económica sin límites territoriales precisos y cuya existencia se proyecta en el entorno regional e internacional, tal y como figura en los Estatutos (Bilbao Metropoli-30, 2012: art. 6). Por lo tanto, su ámbito de actuación de no se corresponde con el de ninguna Institución pública existente, sino que trasciende los límites geográficos para convertirse en una vinculación de ideas y de pensamientos a largo plazo en beneficio del concepto metropolitano (Garrido, 2004: 28).

Tras la implantación del Plan Estratégico del Bilbao Metropolitano, la situación fue evolucionando. Aspectos como la globalización, la transformación de las estructuras sociales y económicas, las tecnologías de la información y la comunicación y la emergencia de la sociedad multicultural configuran a finales de la década de los noventa un nuevo escenario para el Bilbao Metropolitano, urgiendo a llevar a cabo una nueva reflexión con la participación de personas expertas a nivel internacional. En 1999 se presenta “Bilbao 2010. Reflexión Estratégica”, estableciendo las claves estratégicas (liderazgo, conocimiento e innovación, networking, atractivo y calidad de vida) que persiguen transformar la urbe y su entorno en un lugar de oportunidades donde las ideas se hacen realidad (Garrido, 2004: 30-36).

Bilbao Metropoli-30 presenta en 2001, con el reto de dotar a la metrópoli bilbaína del nivel de ciudad “de clase mundial” en la sociedad del conocimiento (según la terminología de Rosabeth Moss Kanter en su libro “World Class: Thriving Locally in the Global Economy”, escrito en 1995). “En la Reflexión Estratégica dijimos: Traiga sus sueños a Bilbao. Ahora decimos cómo. Lo hacemos planteando una hipótesis, una estrategia: Bilbao as a Global City”. (Bilbao Metropoli-30, 2001), reza su lema. Se produce un punto de inflexión al considerarse aspectos más intangibles. Una vez consensuado que las infraestructuras ya están planificadas o en realización, es preciso activar valores, potenciar a las personas y procurar un atractivo para la ciudad mediante el desarrollo de proyectos estratégicos que ayuden a desarrollar un entorno adecuado para que las iniciativas empresariales de alto valor añadido se hagan realidad (Garrido, 2004: 36-50; Martínez Cearra, Landa y Sancho, 2013a: 200-205).

La consideración de la persona y sus valores como motores de desarrollo de la metrópoli, y la posterior reflexión sobre los valores adecuados para el desarrollo de la ciudad, lleva a la presentación en 2004 de la reflexión *Ahora las personas*. Se establece que los valores para el desarrollo de Bilbao son Innovación, Profesionalidad, Identidad, Comunidad y Apertura (Bilbao Metropoli-30, 2004), y se anuncia la celebración en Bilbao del Foro de Valores en 2006. Este recorrido origina un nuevo discurso en las ciudades, contemplando los intangibles (y entre ellos, la persona y sus valores) como un elemento de competitividad diferencial de la ciudad (Martínez Cearra, 2005: 366-371).

En 2008, Plöger publica “Bilbao City Report”, en el marco de CASE (London School of Economics’ Centre for Analysis of Social Exclusion). Según recoge Martínez Cearra, describe Bilbao Metropoli-30 como un “*think-tank*, organización *lobby* y catalizador de la inversión. Se basa en un modelo de partenariado del sector público y

privado. Uno de sus objetivos es fortalecer la interacción entre la planificación pública y los intereses del sector privado. Otras tareas incluyen la promoción local e internacional de la nueva imagen de Bilbao como ciudad post-industrial y la financiación de la investigación en el área metropolitana” (Plöger, 2008: 16).

En 2010, un estudio publicado por la OCDE sobre Agencias de Desarrollo Local describe Bilbao Metropoli-30 como una “entidad visionaria, colaborativa, ambiciosa, ágil, que define objetivos, que ocupa su nicho centrado en el largo plazo de forma exclusiva y centrada” (Clark, Huxley, y Mountford, 2010: 271).

La Asociación Bilbao Metropoli-30 presenta, con motivo del XX Aniversario de su constitución el 9 de mayo de 2011, la reflexión “Bilbao Metropolitano 2030. Es tiempo de profesionales” (Bilbao Metropoli-30, 2011). En ella, define la profesionalidad como el valor paradigmático de los próximos años para el Bilbao Metropolitano. Los retos a los que se enfrenta en el futuro inmediato suponen objetivos medibles y realizables y pueden sintetizarse en conseguir “un entorno construido sobre una sociedad vasca integradora, que sea capaz de crear las condiciones adecuadas para que nos sintamos orgullosos como ciudadanos de pertenecer a nuestra tierra, porque seamos capaces de satisfacer nuestras necesidades individuales y colectivas con una calidad que nos distinga, todo ello compatible con nuestras capacidades y recursos” (Bilbao Metropoli-30, 2011: 65; Martínez Cearra, Landa y Sancho, 2013a: 204-206).

En mayo de 2016 Bilbao Metropoli-30 presenta “Bilbao Metropolitano 2035. Una mirada al futuro” con motivo de su 25 aniversario. Con dicho documento trata de “recoger las claves de una nueva reflexión que debe guiar los pasos del Bilbao Metropolitano 2035 para enfrentarse a los retos del crítico contexto actual que estamos viviendo, con el objetivo temporal de las dos próximas décadas” (Bilbao Metropoli-30, 2016: 1). Establece como objetivo que “en un plazo de 20 años,

debemos ser los primeros en el Estado español y estar entre los cinco primeros territorios y/o países, de tamaño e índices socio-económicos parecidos de la Unión Europea en: Empleo, PIB, Educación (Enseñanza Primaria, Secundaria, Formación Profesional y Universidad), Sanidad y Atención a los Mayores, entre otras variables clave” (Bilbao Metropoli-30, 2016: 7).

Algunos autores critican que la aportación de la planificación estratégica al proceso de revitalización de Bilbao no ha sido todo lo eficaz que se esperaba por distintos motivos, entre los que cabe señalar la falta de competencias claras (Rodríguez Álvarez, 1998: 162), la falta de implicación de las instituciones impulsoras (Rodríguez Álvarez, 2002: 82-83), que permanecen como un espectador pasivo ante decisiones que se toman en la propia área metropolitana (Rodríguez Álvarez, 1998: 161-162) o la carencia de mecanismos ejecutivos para asegurar que la producción del plan está integrada en el proceso de ejecución (Rodríguez Álvarez, 1998: 162). Para Esteban, adolece de un déficit de liderazgo y tiene necesidad de mayor implicación del sector privado, además de la dicotomía existente entre los procesos de regeneración urbana y los de revitalización social y económica, siendo necesaria una mayor integración de ambos aspectos del proceso de regeneración metropolitano (1999: 99-104). Otras críticas se refieren a la metodología operativa en la realización y a carencias conceptuales, lo que le otorga un valor más discursivo que ejecutivo de escaso o nulo valor efectivo (Mas, 2010).

A pesar de estas críticas, la aportación de la planificación estratégica al proceso de revitalización de Bilbao se ha considerado como una gran innovación al haber conferido un marco de reflexión urbana, haber consolidado la escala metropolitana como ámbito de intervención urbanística y socioeconómica, y por la “ventaja colaborativa” que aporta generar dinámicas de colaboración entre agentes

institucionales y privados (Rodríguez Álvarez, 2002: 82-83). Para Esteban, destaca la visión global, la colaboración interinstitucional y el impulso a la consolidación del área metropolitana, con una gran oportunidad histórica y visión metropolitana (Esteban, 1999: 99).

9.4. Bilbao Ría 2000: Regeneración urbanística

En octubre de 1992 se puso en marcha la sociedad instrumental Bilbao Ría 2000 para gestionar las diferentes operaciones urbanísticas suscitadas en los denominados “espacios de oportunidad” (Mas, 2011: 36).

Fue constituida como un organismo privado pero en la práctica operaba como una agencia quasi-pública (Rodríguez Álvarez, 1998: 159). Nació como una sociedad instrumental del Ayuntamiento de Bilbao, la Diputación Foral de Bizkaia, el Gobierno Vasco y el Central, así como de diferentes organismos como la Autoridad Portuaria o empresas vinculadas a la administración como RENFE, FEVE, SEPES e INI (Rodríguez Álvarez, 1998: 158-159; Esteban, 2000: 114; Mas, 2011: 44).

Bilbao Ría 2000 pretendía dirigir la recuperación de los antiguos espacios industriales de la metrópoli. Se ocupaba de coordinar y ejecutar diversas actuaciones que integraban urbanismo, transporte y medio ambiente en el marco de proyectos desarrollados con un enfoque global y ajustado a las directrices de planificación urbana.

Al encontrarse todas las autoridades planificadoras en el Consejo de Administración, Bilbao Ría 2000 disponía de la agilidad y versatilidad en la gestión, permitiendo “la resolución de las cuestiones de manera inmediata y unitaria” (Mas, 2011: 51-52).

Como anteriormente señalaba, la crisis industrial de los ochenta afectó a Bilbao con el cierre o modernización de importantes industrias, lo que supuso un gran impacto visual y medioambiental para todo el entorno de la Ría. Ello significó, a la vez, una oportunidad para recuperar suelos de gran valor para el desarrollo urbanístico de la ciudad. Las principales áreas de actuación de la Sociedad son Abandoibarra, Ametzola, Bilbao La Vieja, Barakaldo y la zona de Basurto-San Mamés-Olabeaga. En dichas operaciones urbanísticas se llevó cabo un diseño ferroviario, reordenando el sistema e integrando el tren en el nuevo tejido urbano. Se ejecutaron operaciones como la construcción de la Variante Sur Ferroviaria, el soterramiento de la línea de FEVE en Basurto y la construcción de nuevas estaciones para Renfe y FEVE.

La planificación fue, por tanto, eminentemente física, de usos del suelo (para Rodríguez Álvarez que contempla el crecimiento económico como un resultado indirecto (1998: 160). Bilbao Ría 2000 contó con una aportación inicial de 1,8 millones de euros y con el paso de los años la Sociedad ha demostrado capacidad para lograr el equilibrio financiero sin necesidad de recurrir a los presupuestos públicos de sus socios (más allá de convenios puntuales para obras concretas no incluidas en su programa de actuaciones). Esta autofinanciación ha sido posible gracias a que los accionistas han ido cedido terrenos en desuso que poseían en zonas centrales de la metrópoli al tiempo que los correspondientes ayuntamientos modificaban los usos previstos para esos suelos⁶⁰.

⁶⁰ www.bilbaoria2000.org

Según este sistema de financiación, la sociedad invierte en la limpieza y urbanización completa de estos espacios urbanos, abordando proyectos de gran escala, y vende finalmente las parcelas resultantes a promotores privados. Las eventuales plusvalías que genera la venta de las parcelas se reinvierten en actuaciones urbanísticas y de infraestructuras⁶¹.

Autores como Marisol Esteban han criticado esta estrategia de autofinanciación, unida a la filosofía de “patrimonio a cambio de patrimonio”, porque ha podido incentivar la subida de precios (Esteban, 2000: 258-259). Sin embargo, otras voces destacan su versatilidad y agilidad en la gestión, lo que ha mejorado la percepción por parte de la ciudadanía y una realización de cometidos de forma unitaria y coordinada de la promoción de la imagen exterior (Mas, 2011: 51-52); o su alta capacidad para adoptar decisiones en el planeamiento sobre disposición de suelo, prioridad de intervención o gestión de fondos públicos (Rodríguez Álvarez, 2002: 55).

9.5. Bilbao hoy

Merece la pena reseñar dos aspectos de Bilbao en momento actual: la demografía y el cambio de modelo productivo.

Según datos del propio Ayuntamiento a través del Observatorio de Bilbao, la ciudad cuenta en 2016 con 345.642 habitantes. Entre los años 2007 y 2015 ha tenido

⁶¹ www.bilbaoria2000.org

lugar un descenso progresivo de su población, con un balance neto de 8.296 personas menos.

GRÁFICO 9.4. POBLACIÓN DE BILBAO. AÑOS 2007 A 2016

Año	Bilbao
2016	345.642
2015	346.278
2014	347.278
2013	349.869
2012	352.402
2011	353.256
2010	354.071
2009	355.731
2008	354.180
2007	353.938

Fuente: Observatorio de Bilbao

El Observatorio de Bilbao en su informe “Panorámica de la natalidad en Bilbao 2005-2013”⁶² presentado en marzo de 2015, constata que “la evolución reciente (posterior al año 2000) ha venido determinada por una serie de factores de difícil repetición: llegan a la maternidad las generaciones más numerosas (las nacidas en los

62

<http://www.bilbao.net/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheader=application%2Fpdf%3Bcharset%3DUTF-8&blobheadername1=Content-Disposition%3A&blobheadervalue1=attachment%3Bfilename%3DInformepanor%C3%A1micadelanatalidadenBilbao2005-2013.pdf&blobkey=id&blobnocache=true&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1274084384912&ssbinary=true>

años 70), en un periodo de importante crecimiento económico y del empleo al que se suma un notorio flujo migratorio. El año 2008 marca un punto de inflexión, con el inicio de un periodo de contracción económica y deterioro del empleo, que condiciona las decisiones personales con relación a la natalidad. A esto se añade el descenso en el flujo migratorio y la progresiva incorporación de las generaciones autóctonas, que han sido “más cortas” (nacidas desde finales de los 70 en adelante)”.

A esto se suma que Bilbao es una ciudad envejecida. Según datos del sistema de información municipal Udalmap⁶³ de febrero de 2016, el índice de envejecimiento (porcentaje de población de 65 y más años) de Bilbao es de 23,50%, mientras que el de Bizkaia es de 21,65% y el de la Comunidad Autónoma País Vasco es de 21,12%. Para Atutxa *et al* (2015: 127), este índice hace de Bilbao la ciudad más envejecida del conjunto del Estado. Incluso el índice de sobre-envejecimiento o porcentaje de población de más de 75 años es de 12,91%, y es superior al índice de infancia (12,21%) o porcentaje de población de 0 a 14 años.

Junto a ese invierno demográfico y envejecimiento, es destacable la apuesta de Bilbao por un nuevo modelo productivo: ser una “ciudad de conocimiento”. La transformación urbanística en el área metropolitana está intrínsecamente relacionada con el cambio en el modelo productivo y el paso al sector servicios, junto con nuevas industrias creativas y culturales.

Para Atutxa *et al* (2015: 132), “este cambio de modelo productivo, supone también una metamorfosis urbanística de la villa. No sólo porque la liberación de espacios anteriormente dedicados a la industria permitió la recuperación de suelos de gran valor para usos de servicios, sino también, para el desarrollo urbanístico de la

63

<http://www.eustat.euskadi.net/t35-20689x/es/t64aVisorWar/t64aCreaFicha.jsp?R01HNoPortal=true&lan=0&code=48020>

ciudad. El nuevo modelo productivo basado en los servicios requería una ciudad más atractiva tanto desde el punto de vista estético como desde el medioambiental, algo que anteriormente no había sucedido”.

Bilbao apuesta por ser una ciudad del conocimiento. Para el exalcalde Areso⁶⁴, “debe especializarse en el nicho de la economía inteligente. Entre las actuaciones previstas para lograrlo, ha citado el intentar atraer industrias creativas de arte, tecnología y diseño, y el turismo, que actualmente representa el 5,6% del PIB de la ciudad y que se pretende que llegue al 8%, más por el incremento de pernoctaciones que por el aumento del número de visitantes”.

En la actualidad, el sector de las industrias creativas se configura como un modelo de oportunidad vinculado al entorno urbano de Bilbao. Según datos de Bilbao Ekintza en el “Estudio sobre el potencial de las Industrias creativas en Bilbao”, representa actualmente el 6,08% de las empresas de Bilbao y el 4,9% del empleo de la ciudad (Bilbao Ekintza, 2009: 71).

La apuesta institucional por los sectores creativos va en línea de las nuevas orientaciones políticas que priman la dimensión cultural y lúdica de las ciudades, enfocadas como nuevos centros de atracción de turismo y de ocio. De hecho, según datos del Anuario Socioeconómico de Bilbao (2014: 42), editado por la sociedad Bilbao Ekintza, dependiente del Ayuntamiento de Bilbao, en los últimos 13 años la ciudad ha logrado prácticamente multiplicar por dos el número de viajeros que visitan la ciudad, reafirmando así su importante potencial de crecimiento como destino turístico. En este sentido, a partir de la inauguración del Museo Guggenheim en Bilbao en 1997 se ha ido incrementando el número de visitantes y pernoctaciones en la ciudad, de forma paralela al millón de visitantes anuales en la pinacoteca.

⁶⁴ http://ccaa.elpais.com/ccaa/2014/06/05/paisvasco/1401970206_582863.html

Es incuestionable que la inauguración del Guggenheim en 1997 y la del Palacio Euskalduna en 1999 han apoyado ese objetivo de la ciudad de aumento de atracción de turistas y de turismo congresual en concreto. Bilbao se está consolidando como un referente internacional en el turismo de reuniones, denominado turismo MICE (acrónimo de Meetings, Incentives, Conferences and Exhibitions). El concepto MICE hace referencia al turismo de negocios como un conjunto de corrientes turísticas cuyo motivo de viaje está vinculado con la realización de actividades laborales, profesionales y/o asociativas a través de la realización de reuniones de negocio, congresos, convenciones, viajes de incentivo y otras reuniones similares a estas (jornadas, encuentros conferencias, simposios, foros, seminarios, cursos...) convocados con diferentes propósitos y magnitudes. De hecho el Ayuntamiento de Bilbao va de la mano de la Diputación Foral de Bizkaia en cuanto a captación de congresos, acudiendo ambas entidades juntas a varias ferias como los encuentros M&IForum organizados por World Wide Events en Dubai y Phoenix, Estados Unidos⁶⁵. Según datos aportados por el Ayuntamiento de Bilbao, son tiempos excepcionales para el turismo en Bilbao: la capital vizcaína ha sido el destino elegido en 2015 por 813.353 personas (un 9,6% más que en 2014). De ellas, 476.217 son de procedencia estatal y 337.140 de origen internacional. Estas cifras, las más altas registradas hasta la fecha, tienen también su reflejo en el número de pernoctaciones que, por primera vez, supera la cifra del 1.500.000 (en concreto, 1.560.185), de las que 900.459 corresponden a turistas españoles y 659.726 a extranjeros⁶⁶.

65

http://www.bizkaia.eus/home2/bizkaimedia/Contenido_Noticia.asp?Not_Codigo=15753&SelTab=A&idioma=CA&dpto_biz=8&codpath_biz=8

66

http://www.bilbao.eus/cs/Satellite?c=BIO_Noticia_FA&cid=1279149981575&language=es&pageid=3000075248&pagename=Bilbaonet%2FBIO_Noticia_FA%2FBIO_Noticia

De todo ello podemos concluir que el éxito de “el caso de Bilbao” es una visión compartida, cuyas claves pueden resumirse, para Rodríguez Álvarez, en una política urbana de fuerte inversión pública, un sistema de concertación interinstitucional y una campaña de *city marketing*. Junto a ello, hay contradicciones que se desprenden del hecho de ser solo un modelo de transformación física que debe articularse en una regeneración socioeconómica que impulse también otras áreas no tan centrales (Rodríguez Álvarez 2002: 104-105).

De forma similar lo exponen Campelo *et al* (2015: 101): “Las sombras de esta regeneración urbana tienen que ver, seguramente, con el potencial riesgo de exclusión de los sectores de población más frágiles y vulnerables asociado indefectiblemente al modelo de gestión empresarialista”. Se muestra de esta forma la necesidad de hacer una gestión equilibrada entre el centro y el resto de la ciudadanía, teniendo cuidado de no hacer un Bilbao de dos velocidades, sino una ciudad igualitaria.

9.6. El caso de Bilbao desde la perspectiva de género

La visión de este proceso de regeneración no quedaría completa sin mencionar lo que atañe a mi investigación: el papel clave que han jugado las instituciones para que la ciudadanía de Bilbao sea más equitativa e igualitaria desde la gestión municipal a la autonómica, pasando por la foral.

En los últimos años la estructura de la población en Bilbao se mantiene relativamente estable, constatándose una mayor presencia de mujeres (52,86%) que de hombres (47,14%).

GRÁFICO 9.5. POBLACIÓN TOTAL DE BILBAO, POBLACIÓN DE HOMBRES Y POBLACIÓN DE MUJERES. AÑOS 2010 A 2016

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Población total	354.071	353.256	352.402	349.869	347.278	346.278	345.642
Población hombres	167.500	167.176	166.632	165.170	163.703	163.106	162.945
Población mujeres	186.571	186.080	185.770	184.699	183.575	183.172	182.697

Fuente: Observatorio de Bilbao

En cuanto al mercado de trabajo y el género, el Anuario Socioeconómico realizado por el Observatorio de Bilbao 2015 señala que crece la brecha de género (6 puntos porcentuales). En Bilbao la población activa (suma de ocupados y parados) alcanza la cifra de 164.700 personas, de las cuales 87.500 son hombres (53%) y 77.200 mujeres (47%). Por tanto, a lo largo del año 2015 la población en disposición de trabajar ha descendido un 0,2% (400 personas menos en términos absolutos), disminución provocada por la caída de población activa entre las mujeres (-0,6%) y el aumento en el caso de los hombres (0,1%).

GRÁFICO 9.6. POBLACIÓN ACTIVA DE BILBAO DE 16 Y MÁS AÑOS Y TASA DE ACTIVIDAD. AÑO 2015

Población activa (miles)	164,7
Mujeres	77,2
Hombres	87,5
Población ocupada	134,5
Población parada	30,2
Tasa de actividad (%)	56,89
Mujeres	49,22
Hombres	65,96

Fuente: Observatorio de Bilbao (basada INE-EPA)

Según datos del Anuario Socioeconómico realizado por el Observatorio de Bilbao 2015, la tasa de actividad resultante disminuye también respecto al año 2014, concretamente 0,74 puntos porcentuales, hasta situarse en 56,89%. Se mantiene asimismo la diferencia por género, pues en el año 2014 el 65,96% de los hombres de 16 o más años están ocupados o buscan empleo, frente al 49,22% de las mujeres en la misma situación.

El Anuario Socioeconómico señala asimismo que la tasa de actividad del municipio (56,89%) queda por encima de la media de Bizkaia (56,08%), y de la CAPV (56,73%) y por debajo de la media estatal (59,54%) (Observatorio de Bilbao, 2015: 30).

GRÁFICO 9.7. POBLACIÓN OCUPADA DE BILBAO DE 16 Y MÁS AÑOS Y TASA DE EMPLEO. AÑO 2015

Población ocupada (miles)	134,5
Mujeres	64,1
Hombres	70,4
Agricultura	0,3
Industria	12,3
Construcción	8,6
Servicios	113,3
Tasa de empleo (%)	46,47
Mujeres	40,88
Hombres	51,49

Fuente: Observatorio de Bilbao (basada INE-EPA)

Con respecto a la población ocupada de Bilbao de 16 y más años, alcanza la cifra de 134.500 personas (70.400 hombres y 64.100 mujeres) según datos del Anuario Socioeconómico realizado por el Observatorio de Bilbao 2015. Se aprecia que el 84,2 de la población ocupada se dedica al sector servicios. La tasa de empleo de las mujeres es del 40,88%, inferior a la masculina, 51,49%. La brecha de género es de 2,8 puntos porcentuales (Observatorio de Bilbao, 2015: 31).

Estas diferencias no están en contradicción con la labor de las instituciones a nivel municipal, foral y autonómico con el fin de hacer de Bilbao una ciudad más inclusiva y sensible al género.

A nivel municipal, hay que señalar que desde el año 2015 el Área de Igualdad, Cooperación y Ciudadanía se encuentra en la actualidad dentro del Área Municipal de Igualdad, Cooperación, Convivencia y Fiestas del Ayuntamiento de Bilbao. Tiene un servicio de sensibilización a la igualdad e incorpora de manera activa el objetivo de la igualdad de mujeres y hombres en las estructuras municipales y en todos los niveles de la acción pública para modificar la desigualdad que sufren las mujeres.

En la actualidad trabaja además en un servicio de información a la ciudadanía sobre el IV Plan Municipal de Igualdad de Mujeres y Hombres 2014-2017 del Ayuntamiento de Bilbao⁶⁷, elaborado a través de un proceso transversal y participativo con aportaciones de la ciudadanía. Este plan municipal se articula en torno al desarrollo y cumplimiento de los objetivos, previsiones y compromisos de legislatura determinados en el Plan de Gobierno del Ayuntamiento de Bilbao (2011-2015), lo que va a permitir la implementación de las políticas de igualdad como una política más, aunque transversal, del ayuntamiento. Este enfoque permite obtener una visión estratégica común y coherente que facilita incorporar en todas las políticas municipales el objetivo básico de eliminar las desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres en el municipio de Bilbao, comprometiendo la actuación de todas las áreas municipales. En definitiva, permite incorporar y desarrollar en el ámbito local la estrategia básica del mainstreaming de género y, en la medida que se cruza con el resto de las políticas transversales trata de dar respuesta a las expectativas de una sociedad bilbaína diversa.

En esta nueva fase, se mantienen iniciativas de los comienzos, como el Consejo de las Mujeres de Bilbao por la Igualdad, de naturaleza consultiva e informativa, que

67

http://www.bilbao.eus/cs/Satellite?c=Page&cid=1279131778097&language=es&pageid=1279131778097&pagename=Bilbaonet%2FPage%2FBIO_Listado

vela para garantizar la participación democrática de las mujeres de la villa en el desarrollo e impulso del principio de igualdad de oportunidades en los diferentes ámbitos de la vida política, cultural, económica y social del municipio.

El Área de Igualdad, Cooperación y Ciudadanía ofrece, a través de su web, un Mapa de Recursos para la Conciliación⁶⁸ con servicios y oportunidades que faciliten la conciliación de los ciudadanos y, por tanto, la mejora de la calidad de vida. En uno de sus apartados recoge algunas conclusiones del “Estudio sobre los usos sociales del tiempo en Bilbao. 2012”.

Hay que destacar que en el Ayuntamiento de Bilbao se están llevando a cabo otras dos importantes acciones con respecto a la perspectiva de género. Una de ellas es la inclusión de indicadores desagregados por género en los informes del Observatorio Urbano de Barrios de Bilbao. Dicho Observatorio se constituye en una nueva herramienta para el análisis y diagnóstico de la situación urbanística y social de los diferentes barrios de la Villa, que favorece la transparencia y la mejora continua en la gestión municipal⁶⁹. Elabora unos informes anuales desde el año 2009 con la colaboración de Deusto Innovación Social de la Universidad de Deusto. Desde el año 2012, los informes llevan a cabo un análisis desde la perspectiva de género.

Por otro lado, el Área de Planificación Urbana del Ayuntamiento de Bilbao está llevando a cabo la revisión del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU). En el pliego de condiciones técnicas para la contratación de la asistencia técnica a la oficina,

⁶⁸ <http://www.bilbao.net/blogs/berdintasuna/>

⁶⁹

http://bilbao.net/cs/Satellite?cid=3010935570&language=es&pagename=Bilbaonet%2FPage%2FBIO_contenidoFinal

publicado el 4 de abril de 2014, se contempló cómo incluir la perspectiva de género en la planificación urbanística⁷⁰.

En este sentido, en los documentos previos para el avance del PGOU ya se contemplaba la perspectiva de género como una línea específica de acción: tras una diagnóstico que incluye el Mapa de la Ciudad Prohibida, que en 2009 se revisó por parte del Consejo de las Mujeres de Bilbao por la Igualdad y los Consejos de Distrito, se apunta que la incorporación de la mujer al trabajo está cambiando la asignación de tareas y ella no debe resolver dicho problema individualmente sino que debe contar con otros agentes.

En la revisión del PGOU⁷¹ se incorporan varias propuestas sobre gestión del tiempo y seguridad en el espacio público, como cercanía a dotaciones, mezcla de usos y movilidad o control visual del espacio y la garantía de flujos de personas a diferentes horas del día, temas que he destacado en la segunda parte del trabajo.

Asimismo, en el resumen se apunta la consideración de que los proyectos de normas y actos administrativos de la Administración de la CAPV (entre los que se puede considerar el Plan General), deben ir acompañados de un Informe de Impacto en Función del Género que debe realizar el Ayuntamiento de Bilbao con el visto bueno de Emakunde.

70

http://www.bilbao.net/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheader=application%2Fpdf&blobheadername1=Content-disposition&blobheadername2=pragma&blobheadervalue1=attachment%3B+filename%3D2014-030493_PPT.pdf&blobheadervalue2=public&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1273996199337&ssbinary=true

⁷¹ <http://www.bilbao.eus/blogs/pgou/>

A nivel foral, la Dirección General de Igualdad, Cooperación y Derechos Ciudadanos se encuentra dentro del Departamento de Empleo, Inserción Social e Igualdad de la Diputación Foral de Bizkaia. Nace con la vocación de salvaguardar los derechos de la ciudadanía del Territorio Histórico de Bizkaia sobre las bases del respeto a las diferencias, la universalidad de los derechos y la igualdad de oportunidades⁷².

La Diputación Foral de Bizkaia tiene varios programas de impulso, programación, asesoramiento y evaluación de las políticas de igualdad de mujeres y hombres y lleva desde finales del siglo pasado trabajando en materia de igualdad. El punto de inflexión de esta institución se produjo en el año 2000 con la creación de la Unidad de Igualdad y la elaboración del I Plan Foral de Igualdad 2000-2003.

La Diputación continúa siendo una institución de referencia en este ámbito gracias a la elaboración del IV Plan Foral para la Igualdad de Mujeres y Hombres en Bizkaia, aprobado por acuerdo del Consejo de Gobierno el 17 de julio de 2012. Este Plan recogía las estrategias y actuaciones diseñadas para el horizonte temporal 2012-2015. Su trayectoria se ha apoyado tanto en los agentes públicos y privados que trabajan con este mismo fin, así como en la participación ciudadana, que es clave a la hora de conseguir la igualdad real y efectiva en todo el Territorio Histórico de Bizkaia. Los ejes estratégicos son empoderamiento de las mujeres y cambio de valores, organización social corresponsable, y violencia contra las mujeres.

A principios de 2016 la Diputación Foral de Bizkaia puso sobre la mesa una Norma Foral de Igualdad en sustitución de los planes forales de Igualdad, para dar continuidad al IV Plan y para garantizar el cumplimiento de la Ley 4/2005, de 18 de

72

http://www.bizkaia.eus/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=3797&idioma=CA&dpto_biz=9&codpath_biz=9|9532|3797

febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres. Asimismo, es una de las acciones de la planificación Bizkaia Goazen 2030⁷³ dentro de un eje de actuación “Bizkaia con cohesión social y territorial e igualdad de oportunidades”. La norma foral “busca una mayor incorporación de la perspectiva de género al conjunto de actuaciones públicas: deporte, cultura, euskera, transporte, urbanismo, servicios sociales, contratación pública o política fiscal y presupuestaria, entre otras”⁷⁴.

A la hora de redactar estas líneas, a principios de 2017, la Norma Foral se encuentra en proceso de aprobación legislativa en las Juntas Generales de Bizkaia. De forma paralela, se ha abierto un proceso participativo con una encuesta online del Departamento Foral de Empleo, Inclusión Social que permite recoger opiniones y propuestas sobre la igualdad de mujeres y hombres.

Por otro lado, el Departamento de Transportes, Movilidad y Cohesión del Territorio de la Diputación Foral de Bizkaia, más concretamente la Sección de Ordenación Territorial de la Dirección General de Cohesión del Territorio, está llevando a cabo la Revisión del Plan Territorial Parcial (PTP) del Bilbao Metropolitano⁷⁵, enmarcada en la Estrategia Territorial de Bilbao Metropolitano “Lurralde Bizia”. Han pasado ya diez años desde su aprobación en 2006 y aprovechando que necesita ajustarse al marco legal vigente y a la situación económica va a incorporar cuestiones transversales como la perspectiva de género, además del euskera y la gobernanza, por lo cual se constituye en una herramienta innovadora. El sistema de consultas

⁷³ http://www.bizkaia.eus/home2/archivos/DPTO1/goazen2030/Bizkaia2030_CAST.pdf

⁷⁴

http://www.bizkaia.eus/home2/bizkaimedia/Contenido_Noticia.asp?Not_Codigo=17126&Tem_Codigo=9&idioma=CA&dpto_biz=9&codpath_biz=9

⁷⁵

http://www.bizkaia.eus/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=10128&idioma=CA&dpto_biz=6&codpath_biz=6|8366|10128

participativo y los foros llevados a cabo para la ciudadanía en el marco de la estrategia “Lurralde Bizia” han contribuido también a ello.

Tanto la Diputación Foral de Bizkaia como el Ayuntamiento de Bilbao participan en una iniciativa muy interesante denominada Denbbora. Ambas instituciones están implicadas en procesos de innovación social en los usos del tiempo y proponen, a través de esta red, reconocer a las entidades comprometidas con dicha innovación y favorecer el intercambio de conocimientos y experiencias entre instituciones y empresas públicas y privadas, con el fin de tomar decisiones en beneficio de la entidad, la clientela, el colectivo de trabajadores y trabajadoras y de la sociedad en la que desarrollan su actividad. Se trata de una veintena de empresas y organismos comprometidos en facilitar una mejor gestión del tiempo y conciliación de la vida laboral, familiar y personal en la medida en que consideran que el actual contexto de crisis económica debería servir para impulsar un nuevo modelo de ciudad basado en la sostenibilidad económica, social y medioambiental para mejorar la calidad de vida de las personas. Me parece, por tanto, una iniciativa práctica que puede contribuir a las relaciones sociolaborales en términos de conciliación, corresponsabilidad y equidad de género.

En último lugar, a nivel de la Comunidad Autónoma País Vasco (CAPV), el Instituto Vasco de la Mujer Emakunde es un organismo autónomo que diseña, impulsa, asesora, coordina y evalúa las políticas de igualdad, y sensibiliza a la sociedad con el fin de conseguir la igualdad real y efectiva de mujeres y hombres en la CAPV. Los dos grandes campos de actuación del Instituto son: por un lado, el trabajo con las administraciones públicas, consolidando las estructuras a favor de la igualdad en las mismas e impulsando la puesta en práctica de las medidas para la incorporación de la perspectiva de género en el conjunto de las políticas públicas, y, por otro, el trabajo

con la sociedad en general, impulsando el empoderamiento de las mujeres, la igualdad en las empresas, la prevención contra la violencia hacia las mujeres, ofreciendo asesoramiento y defensa en casos de discriminación y sensibilizando a la sociedad a favor de la igualdad.

En 2005, Emakunde elaboró el anteproyecto de ley para la Igualdad de Mujeres y Hombres, aprobado por el Gobierno Vasco y posteriormente por el Parlamento, en sus tareas de avanzar en la consecución de la igualdad entre mujeres y hombres.

La Ley 4/2005 para la Igualdad de Mujeres y Hombres supuso un punto de inflexión en la historia de las políticas de igualdad en la Comunidad de Euskadi. Entre otros muchos mandatos, esta ley obligó a todas las administraciones públicas vascas a tener estructuras para el impulso de la igualdad (servicios o unidades de igualdad), elaborar y aplicar planes de igualdad, asegurarse de que sus estadísticas reflejan la perspectiva de género, elaborar y poner en práctica planes de formación sobre igualdad, llevar a cabo evaluaciones previas de impacto de género, incluir cláusulas de igualdad en los contratos y las subvenciones, promover una representación equilibrada de mujeres y hombres en los órganos de toma de decisiones, incluidos los sistemas de cuotas, e incorporar la perspectiva de género en las políticas sectoriales, con especial hincapié en el ámbito educativo, en el laboral y en el de los derechos sociales básicos.

El primer plan de igualdad autonómico, elaborado por Emakunde y aprobado por el Gobierno Vasco, se aprobó en 1991. En 2013 fue aprobado el actualmente vigente, VI Plan de Igualdad entre Mujeres y Hombres⁷⁶ en la CAPV, que establece las principales áreas de intervención de los poderes públicos vascos en este campo: el

76

http://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/politicas_vi_plan/es_emakunde/adjuntos/VIPlan_final.pdf

fomento de una gobernanza para la igualdad; el cambio de valores y el empoderamiento de las mujeres; la promoción de una organización social corresponsable; y la erradicación de la violencia contra las mujeres.

En su VI Plan de Igualdad, Emakunde considera necesario apoyar la conciliación corresponsable a través de la modificación de la planificación urbanística y los servicios de transporte, en concreto en el Eje II (Organización social corresponsable) en su Programa 6. El objetivo estratégico 6.3 considera “modificar la planificación urbanística y el diseño de vivienda, espacios públicos y transporte para facilitar la conciliación corresponsable” (Gobierno Vasco - Emakunde, 2014: 70). Dicho objetivo se subdivide en dos medidas a las que denomina objetivos operativos que parecen muy reveladoras y concretas: disminuir el tiempo dedicado por la población a la realización de trayectos para realizar las actividades de la vida cotidiana (6.3.1); e identificar y aplicar criterios de planificación urbanística y de diseño de vivienda, espacios públicos y transporte destinados a facilitar la conciliación corresponsable y la autonomía de las personas (6.3.2) (Gobierno Vasco-Emakunde, 2014: 117-118).

Para ambos objetivos, detalla los organismos implicados y sintetiza varios indicadores de medida. Para optimizar el tiempo que la población invierte en los trayectos cotidianos detalla cuatro indicadores:

- Tiempo medio diario utilizado por persona en desplazamientos, desagregado por sexo.
- Tiempo medio diario de espera por persona en trayectos, desagregado por sexo.
- Porcentaje de población que usa diariamente el coche o el transporte público, desagregado por sexo.

- Proximidad a servicios sociocomunitarios por tamaño de municipio.

En el área del urbanismo concreta cuatro indicadores:

- Número de administraciones de la Comunidad Autónoma País Vasco (CAPV) que en sus planes de movilidad han incluido medidas para facilitar la conciliación y la autonomía de las personas, por ámbito de la administración (local, foral y autonómico) y tipo de medida.
- Número de administraciones locales que en sus planes urbanísticos incorporan medidas para facilitar la conciliación y la autonomía de las personas, por tipo de medida.
- Número de administraciones de la CAPV que incorporan medidas para facilitar la conciliación y la autonomía de las personas en el diseño de vivienda.
- Número de administraciones de la CAPV que incorporan medidas para facilitar la conciliación y la autonomía de las personas en el diseño de espacios públicos.

Por otra parte, el 6 de septiembre de 2016, el Consejo de Gobierno aprueba el “I Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres de la Administración General y sus Organismos Autónomos”⁷⁷ que se realiza en Euskadi, como “parte del compromiso del Gobierno vasco con la aplicación efectiva del principio de igualdad de trato y oportunidades”. Es un importante documento de trabajo, elaborado conjuntamente por el Gobierno vasco y las centrales sindicales, que ha sido además aprobado en la Mesa Sectorial de la Administración General. En dicho Plan se realiza un diagnóstico de

⁷⁷ <http://www.irekia.euskadi.eus/es/news/34384-gobierno-vasco-aprueba-primer-plan-para-igualdad-mujeres-hombres-administracion-general-sus-organismos-autonomos-consejo-gobierno-2016>

la plantilla del Gobierno Vasco desde el punto de vista de la igualdad y se plantean 26 medidas concretas para corregir la desigualdad. Entre las principales conclusiones que se desprenden del análisis se señala que “la plantilla está claramente feminizada, las mujeres sufren una mayor inestabilidad laboral que los hombres y son las que, en un 87,17%, solicitan medidas de conciliación para el cuidado de menores o familiares”. Asimismo, se constata una “brecha salarial de mujeres y hombres de casi el 8,5%, pero no es fruto de una discriminación directa, sino porque las mujeres optan por ocupar puestos de inferior categoría y retribución al llevar el peso de la conciliación”.

Se establecen seis ejes de actuación con medidas concretas: cultura de la organización, gestión de personas, formación, retribución, responsabilidad y ordenación del tiempo de trabajo y prevención y salud laboral. Por ejemplo, contempla promover la formación en materia de gestión de personal con perspectiva de género, sensibilización periódica a la plantilla para fomentar una cultura igualitaria en la organización, revisión de la documentación relacionada con los procesos de selección, acceso y provisión con el objetivo de sistematizar el cumplimiento de la normativa vigente en materia de igualdad, estudiar el impacto del disfrute de medidas de conciliación en la carrera profesional a través de la creación de un grupo de trabajo multidisciplinar, revisar la oferta formativa del Instituto Vasco de Administración Pública para el personal de la Administración General desde una perspectiva de género y hacer una propuesta de cursos y acciones formativas que respondan a las necesidades detectadas en el diagnóstico (igualdad para personal directivo-jefaturas, cursos sobre liderazgo-equipos, cursos sobre gestión de personal con perspectiva de género, cursos sobre cultura igualitaria, prevención de acoso sexual y por razón de sexo y otras violencias), profundizar en el estudio de los factores que afectan a la brecha salarial de género para poder proponer medidas correctoras, estudio sobre si la falta de perspectiva de género en la valoración de puestos de trabajo tiene impacto

retributivo en el personal de la Administración General, realización de un estudio cuantitativo y cualitativo sobre las medidas de conciliación y su uso por parte de mujeres y hombres que permita elaborar propuestas de mejora para una mejor adaptación a las necesidades del personal con el objetivo de promover la corresponsabilidad, revisar y reevaluar las condiciones que fomentan la corresponsabilidad, el concepto de conciliación (no sólo familiar, definición de cuidado...etc.), estudiar el impacto económico de la equiparación de los permisos de maternidad y paternidad para que sean de igual duración e intransferibles, o abordar la incorporación de la perspectiva de género en el Plan de Prevención de riesgos laborales, además de dar la formación específica al Servicio de prevención para incorporar la perspectiva de género en su labor.

A mi juicio, también es de gran interés la incorporación de la perspectiva de género a la ordenación del territorio, medida innovadora adoptada por el Gobierno Vasco en 2016. La Viceconsejería y la Dirección de Planificación Territorial y Urbanismo trabajan en colaboración con la Unidad de Igualdad en la revisión de los documentos de planeamiento territorial desde una perspectiva de género como son las Directrices de Ordenación Territorial (DOT), que lleva por título “Informe “Perspectiva de Género en las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV. Propuestas de Acción”. Este trabajo, presentado en una jornada del Foro de Igualdad de Emakunde el 11 de octubre de 2016 en Vitoria ha sido llevado a cabo por Inés Sánchez de Madariaga, dentro de las tareas de la Cátedra UNESCO de Políticas de Igualdad de Género en Ciencia, Tecnología e Innovación de Universidad Politécnica de Madrid. La

presentación de la revisión de las DOT en dicha jornada contó con una conferencia de la autora de la revisión, quien situó el estudio dentro del “urbanismo del cuidado”⁷⁸:

“La inclusión de la perspectiva de género en la planificación territorial y urbana conlleva que espacios públicos, equipamientos, vivienda, etc. se piensen de manera que sea posible realizar las tareas cotidianas del cuidado de la familia y el trabajo remunerado con menos esfuerzo y dificultad, que los espacios públicos y el transporte sean seguros, que las necesidades espaciales y urbanas de las mujeres en situación de vulnerabilidad, incluyendo sus limitaciones de acceso económico, sean tenidas en cuenta, contribuyendo a crear territorios y ciudades más justos y seguros, que mejoren la calidad de vida de toda la ciudadanía”.

También expuso en dicha jornada cómo debía ser el tipo de ciudad sensible a la perspectiva de género:

“El modelo de ciudad que respondería mejor a las necesidades de cuidado es el de una ciudad compacta, relativamente densa, de distancias cortas y proximidad, con buen sistema de transporte público, espacios públicos y de transporte seguros y de calidad, con mezcla de usos, y con un sistema de equipamientos en los barrios que añada los necesarios equipamientos para el cuidado de menores y mayores dependientes a los tradicionales equipamientos asistenciales, escolares, sanitarios, educativos, deportivos y culturales ya recogidos por el sistema de planeamiento ordinario del Estado. Sería una ciudad que permita compatibilizar el empleo remunerado con las tareas de cuidado, porque que facilitaría a las personas que asumen esta doble responsabilidad el acceso a los lugares de empleo y a los distintos equipamientos necesarios para el sostenimiento de la vida en tiempos mínimos, en las franjas horarias requeridas, en condiciones de comodidad y seguridad, y con costes económicos asumibles”.

⁷⁸ http://www.irekia.euskadi.eus/es/news/34867-oregi-han-dado-pasos-positivos-inclusion-genero-ambito-del-urbanismo-pero-era-precisa-una-actuacion-ordenacion-territorial?criterio_id=919581&track=1

En el documento de revisión de las DOT se introduce, en la línea del mainstreaming, la perspectiva de género de forma transversal en cuatro áreas temáticas de acción prioritarias: el Medio urbano y ordenación del territorio, la Movilidad sostenible, la Gobernanza y el Medio rural. Se sugieren acciones específicas detalladas en fichas y priorizadas. Asimismo, se proponen diversas medidas para la institucionalización de la perspectiva de género en el País Vasco, considerada una de las áreas transversales (junto con el cambio climático, la salud, el euskera y la interrelación territorial).

La suma de todas estas iniciativas, en muchos casos sencillas, muestran como ha entrado en la agenda política autonómica vasca el urbanismo con enfoque de género y es, sin duda, un elemento que también está contribuyendo a que podamos hablar de un caso de éxito.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

La principal conclusión de esta tesis es la respuesta a la pregunta sobre en qué medida los planes estratégicos de desarrollo urbano en España incluyen de manera transversal la perspectiva de género con el fin de diseñar un espacio público, una ciudad, realmente inclusiva para mujeres y hombres.

El escenario en el que se desarrolla la pregunta de investigación es la ciudad, que se constituye en una especie de banco de pruebas para experimentar la conciliación entre trabajo y familia, al ser una oportunidad, un ámbito y un espacio perfecto para comprobar si es posible o no conciliar la vida laboral y personal o familiar, de esas personas que se constituyen en los personajes principales. Por ello propongo que sea la ciudad el ámbito en el que se lleve a cabo una transformación estructural que ponga en el centro a las personas y su función de cuidado, así como el tiempo que dedican a ello.

El **marco teórico en el que me apoyo** está constituido por la consideración de la **configuración urbana como una forma de expresar la organización de la sociedad y que facilita o no el desarrollo armónico de los ciudadanos como personas**. Asimismo, parto de la crítica el modelo liberal que separa **lo público y lo privado, y la atribución de uno y otro espacio a varones y mujeres**, respectivamente, apostando por un modelo de ciudad que tenga en cuenta que en las actuales sociedades hombres y mujeres comparten ambos espacios y realizan tareas tanto en el ámbito doméstico como en el laboral.

La configuración urbana ha respondido a distintos modelos de organización social, económica y filosófica o antropológica. Es una forma de expresar la organización de la sociedad porque la ciudad refleja nítidamente la división del trabajo, la división de clases y los roles diferenciados de género y ha sido construida con modelos antropológicos previos, sustentados por los propios urbanistas y arquitectos, si bien a veces de un modo implícito. Estos presupuestos antropológicos se refieren a la concepción de las relaciones entre varones y mujeres, así como a la división sexual del trabajo. De modo sintético, me fijo en tres posibles paradigmas de relación entre hombres y mujeres y entre ellos y el espacio en el que desarrollan sus vidas: un primer modelo sería el de la diferencia sin igualdad (los hombres se ocupan del espacio público y las mujeres del espacio privado, lo que conlleva una especialización por roles y subordinación de uno a otro). El segundo modelo, defendería la igualdad entre los sexos relegando las diferencias al ámbito privado, dando más importancia a la presencia en el mercado laboral y sin prestar atención al espacio doméstico y a la esfera reproductiva; el tercer modelo, se podría titular como modelo de la corresponsabilidad o igualdad en la diferencia. Insiste en la importancia de que ambos participen con igual peso y dedicación tanto en las tareas privadas como en la esfera pública. Considero este último como el más acorde con la justicia y la igualdad de oportunidades; es cierto que no elimina las tensiones, pero se palían de forma sensible al compartir varones y mujeres las mismas responsabilidades.

Los espacios públicos urbanos han estado tradicionalmente diseñados en base al concepto tradicional de familia y de la división sexual del trabajo, partiendo de un presupuesto, que hoy ya no obedece a la realidad de la sociedad española urbana: a saber, que los hombres trabajan en el espacio público mientras que las mujeres lo hacen como amas de casa y proveedoras de cuidados en el hogar y en los espacios privados. **Sin embargo, se ha producido un cambio de roles importante que debería**

tener un reflejo en la organización del espacio. A pesar de los cambios en los papeles atribuidos a cada uno de los géneros, el acceso de las mujeres al espacio público –a la ciudad, como su materialización por excelencia- podría estar chocando con un diseño desagregado de las ciudades en el que aún pesa mucho la vieja división sexual del trabajo según el cual a los hombres corresponde una zona de la ciudad (en la que ellos trabajan) y a las mujeres, otra (en la cual ellas residen y se ocupan de las tareas relativas al cuidado). Son ciudades dispersas, en las que la separación de espacios y funciones sociales hace difícil –aunque sólo sea por el tiempo que supone- no solo la inclusión de las mujeres en condiciones de igualdad, sino también que tanto varones como mujeres transiten de uno a otro espacio, de una a otra función, es decir, la conciliación.

Esa división entre espacio público y espacio privado es un elemento fundacional del proyecto liberal y su aspiración a la igualdad, que pasa por establecer un mundo de barreras, un mundo de segregación, fundamentalmente entre lo público –igualitario por universal- y lo privado –diferente por particular. La esfera pública es la esfera del interés general, de la racionalidad, mientras que la esfera privada lo es del interés particular, la emoción y el cuidado, atribuidos uno y otro a varones y mujeres, respectivamente. Como se ha señalado a lo largo de la investigación, tanto la división de espacios de la sociedad liberal como la falsa neutralidad del espacio público han sido denunciadas por la crítica feminista.

A mi parecer, **este marco teórico** o punto de partida en el que se basa la investigación **es pertinente** y se ha presentado como una referencia válida para abordar los resultados del estudio, posibilitando la respuesta a la pregunta de investigación, porque **ha resultado útil para analizar las orientaciones que deberán**

seguir los planes de desarrollo urbano para facilitar la conciliación, como mostraré a lo largo de la exposición de las conclusiones.

Parto de la **hipótesis** de que **la planificación estratégica urbana puede convertirse en un instrumento de indudable valor para llegar a la inclusión**, equidad y cohesión social en la ciudad. Ésta hipótesis queda demostrada, apoyándome en el marco teórico que he expuesto, y sirviéndome de una **metodología específica**: el análisis de la inclusión de **las recomendaciones de género de los organismos internacionales en los planes estratégicos de desarrollo urbano**.

Las **fuentes bibliográficas** utilizadas proceden de varios campos científicos: desde la sociología al urbanismo, pasando por la geografía, la antropología y las ciencias políticas. El manejo de múltiples fuentes académicas se debe a que es una tesis fronteriza, como se destacaba en la introducción, y a que considero importante, y más por mi formación filosófica previa, el mostrar que no son en la práctica mundos escindidos, aunque el diseño urbanístico en ocasiones no lo haya tenido en cuenta. Por ello se defiende en la tesis la necesidad de un urbanismo y una arquitectura basados en modelos antropológicos y sociales más igualitarios para mujeres y hombres. En este sentido, la filosofía y la antropología salen reforzadas por la utilización de las fuentes bibliográficas de las disciplinas científicas manejadas en la investigación.

Me gustaría además destacar la experiencia y el aprendizaje que me han proporcionado para la realización de esta tesis doctoral mis 25 años de trabajo en la Asociación Bilbao Metropoli-30. Así, me ha resultado sumamente útil para esta investigación el conocimiento de la historia y el entramado institucional de Bilbao, de los planes estratégicos de algunas ciudades españolas, de los instrumentos urbanísticos (por la participación en los procesos de las Directrices de Ordenación Territorial, Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano, Plan General de

Ordenación Urbana), o en temas de género (por trabajos con Emakunde, realización del Diagnóstico y Plan de Igualdad; o tareas con Agentes, emprendedoras o empresarias del programa ANDREkintzailea, programa del Departamento de Desarrollo Económico y Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia en el que se desarrollan varios talleres formativos generales y específicos en función de las necesidades de cada emprendedora; así como procesos de coaching y mentoring individualizados).

Todo ello ha contribuido a la realización de esta tesis doctoral puesto que todas las disciplinas se refuerzan entre sí y robustecen las tesis propuestas, tal y como muestran el gráfico y la tabla siguiente.

APORTACIONES A LA TESIS DE LAS DIFERENTES DISCIPLINAS CIENTÍFICAS



Expertise personal	<p>25 años en Bilbao Metropoli-30. Conocimiento de la historia y el entramado institucional de Bilbao.</p> <p>Conocimiento de los planes estratégicos</p> <p>Instrumentos urbanísticos: DOT, PTP, PGOU</p> <p>Conocimiento temas de género</p>
Antropología y filosofía	<p>Modelo antropológico en que se basa la ciudad</p> <p>Relación entre modelo de estado (político, social y fiscal) y modelos antropológicos y de reparto de roles</p>
Sociología	<p>Relación entre modelo de estado (político, social y fiscal) y modelos antropológicos y de reparto de roles</p> <p>Cambios sociales, relaciones familiares</p>
Urbanismo	<p>Origen de la ciudad, tipos de ciudad, teorías de la arquitectura</p> <p>Conceptos urbanísticos: urban sprawl, densidad</p> <p>Instrumentos de ordenación territorial</p> <p>Diseño concreto de urbanistas de las grandes ciudades españolas (Madrid, Barcelona, Bilbao), así como sus planes de urbanismo</p>
Derecho	<p>Legislación: Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres; Ley Gallega 7/2004, de 16 de julio, para la Igualdad de Mujeres y Hombres; Ley Gallega 2/2007, de 28 de marzo, de Trabajo en Igualdad de las Mujeres de Galicia; Ley Vasca 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres; Directrices sobre la realización de la evaluación previa del impacto en función del género y la incorporación de medidas para eliminar las desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres, aprobadas por el Consejo de Gobierno el 21 de agosto de 2012.</p> <p>Relación entre regímenes de estado de bienestar, modelo político, social y fiscal, junto con modelos antropológicos y de reparto de roles</p>

Geografía	Concepción del espacio geográfico, espacio rural y espacio urbano. Ordenación territorial
Ciencias Políticas	Recomendaciones de los Organismos Internacionales Gobernanza y planes estratégicos de segunda generación
Historia	Historia del género Sociedad preindustrial y postindustrial Historia de Bilbao

Conclusiones

1. Perspectiva de género y planes estratégicos de desarrollo urbano

- El objeto de la presente investigación es **analizar la inclusión de la perspectiva de género de manera transversal en los planes estratégicos de desarrollo urbano en España con el fin de diseñar un espacio público, una ciudad inclusiva**. En la medida en que contemplo la ciudad desde la perspectiva de la heterogeneidad que integre en vez de separar al hombre y la mujer, analizo **cuáles son las principales recomendaciones de género de los organismos internacionales** -fundamentalmente de ONU-Habitat y la Carta Europea de las Mujeres en las Ciudad de la Comisión Europea- y si estas han sido tenidas en cuenta **en los planes estratégicos de desarrollo urbano**.
- **Dichas recomendaciones pueden resumirse en:** fomento de la participación de las mujeres en la toma de decisiones para que el diseño de las ciudades responda también a sus necesidades concretas, igualdad en el acceso a la vivienda, atender a las condiciones de seguridad y movilidad, promover la mejora de equipamientos y transportes públicos, e incrementar la formación en igualdad de los agentes implicados y otorgar una mayor visibilidad las mujeres.

-
- A pesar de las **limitaciones** que tienen los planes estratégicos territoriales debido a su carácter público-privado, su condición multidisciplinar y del hecho de que no son de obligado cumplimiento, analizo los de Barcelona, Bilbao, Burgos, Donostia-San Sebastián, Jaén, Logroño, Málaga, Santander, Vitoria-Gasteiz y Zaragoza para ver cómo se han hecho eco de las recomendaciones internacionales mencionadas.
 - Los documentos analizados muestran que es necesario terminar con la separación de espacios sobre la que se han construido las ciudades como reflejo del orden político liberal y que **son las instituciones locales las que deberán materializar esas recomendaciones en sus respectivos planes de desarrollo urbano**. Considero que la metodología utilizada, el análisis de los planes estratégicos, se muestra adecuada y pertinente y sirve para responder a las preguntas e hipótesis de la investigación. Pero también quiero destacar que lo relevante no es siempre si el plan estratégico en sí incluye o no una recomendación, sino si el proceso de elaboración de dicho plan es el que promueve la gobernanza, definida como un modo de organización colectiva o proceso de construcción de relaciones orientado a la consecución de un objetivo definido conjuntamente a través del consenso. Éste es el aspecto característico de los llamados planes estratégicos de segunda generación, basados en procesos de interacción, capital social y gobernanza relacional. La relación entre la gobernanza y el género se basa en que las ciudades que promueven la gobernanza y la participación son más sensibles a la perspectiva de género porque valoran más aspectos como la inclusión y la equidad.
 - Junto a ello, más allá de si cumplen o no las recomendaciones, hay un aspecto importante para ver la apuesta de los planes por la perspectiva de género, y es si

los planes **responden o tienen claro el modelo de corresponsabilidad contemporáneo que implica compartir roles entre mujeres y hombres. Ninguno de los planes llega a este modelo.** Fundamentalmente, se centran en las mujeres porque la realidad social es que todavía sigue habiendo una gran división sexista de los roles.

2. Importancia de las ciudades y su diseño desde la perspectiva de género

- En esta investigación se plantea la necesidad de **diseñar una ciudad que atienda a las necesidades específicas de las mujeres y que facilite el tránsito del espacio privado al público y viceversa.** Son necesarias ciudades donde hombres y mujeres puedan moverse de uno a otro espacio para desempeñar tanto su trabajo remunerado como el no remunerado del hogar, sin compartimentos estancos; una ciudad conciliadora y corresponsable donde las personas que están en el ámbito productivo y simultáneamente en el ámbito reproductivo puedan compaginar equilibradamente sus tareas.
- La división sexual del espacio, **originada por la industrialización y la división sexual del trabajo** (causada por la especialización de los roles de género), lleva a la ruptura entre la esfera pública y la privada que está en el núcleo de la sociedad liberal. **Frente a ello, el urbanismo y la organización urbana deben incluir de manera transversal la perspectiva de género con el fin de hacer efectivo el derecho a la ciudad.** Junto a ello, el espacio urbano público ha sido diseñado pensando sólo en la presencia en él del varón, sin tener en cuenta que las mujeres también hacen uso de este espacio.

-
- Después del análisis de algunos de los principales cambios sociales que han tenido lugar en los últimos veinticinco años en las sociedades democráticas, llego a la conclusión de que **es necesario rediseñar las ciudades desde la perspectiva de género**, de manera que se tenga en cuenta por un lado que las mujeres deben de estar presentes en el espacio público y por otra parte los varones trabajadores deben de ejercer tareas de cuidado en el ámbito privado.
 - Los espacios públicos urbanos están diseñados en base al concepto tradicional de familia y la división sexual del trabajo: los hombres trabajan en el espacio público mientras que las mujeres lo hacen como amas de casa y proveedoras de cuidados en el hogar y en los espacios privados. **Se ha producido un cambio de roles importante que debería tener un reflejo en la organización del espacio, sin embargo quienes diseñan las ciudades siguen sin tener en cuenta estos cambios sociales y las nuevas necesidades generadas con ellos para permitir una verdadera igualdad entre los sexos.** Hombres y mujeres desempeñan hoy roles mucho más compartidos, y se intentan organizar conforme a estas nuevas situaciones, sin embargo chocan con formas urbanas anticuadas que no se ajustan a esta nueva división sexual del trabajo. En este sentido, se puede hablar de que hay una brecha entre la ciudad planeada y la ciudad vivida, porque la ciudad no se está planificando para personas que desempeñan sus tareas en unas estructuras sociales determinadas, sino para las funciones que en otro momento se han atribuido al hombre o la mujer.
 - Expongo las estrategias adoptadas para la conciliación desde las familias, las empresas y las políticas públicas, y presento la relación entre los modelos de Estado y su concepción de la división sexual del trabajo haciendo hincapié en los elementos políticos, sociales y fiscales, y los modelos antropológicos y de reparto

de roles que subyacen en ese modo de urbanizar las ciudades. **Se señalan los déficits de los actuales diseños de las ciudades para proponer la necesidad de un nuevo modelo urbanístico que permita un uso igualitario de los espacios de la ciudad tanto por parte de mujeres como de hombres.** Estos nuevos diseños deben de tener en cuenta el emplazamiento de los servicios públicos (médicos, educativos, de ocio), la organización del transporte o los usos del tiempo.

- Las personas dedicadas a la arquitectura o el diseño urbano, o quienes se han ocupado del desarrollo de la ciudad, tanto desde el punto de vista intelectual como desde la ordenación urbanística, no siempre han tenido en cuenta en el diseño de las ciudades modernas la necesidad de hacerlas más habitables para un modelo sociológico imperante, como es que hombre y mujer trabajan a partes iguales y ambos cuidan de los niños y mayores. De ahí, la necesidad de un urbanismo y una arquitectura basados en modelos antropológicos más acordes con la realidad y con unas estructuras familiares en las que se da un reparto de responsabilidades. Por este motivo considero necesario destacar que **la planificación y el diseño urbano son esenciales para lograr la inclusión.** La segregación espacial y social excluye a muchas personas de la ciudad por su género, etnia, edad, renta... y las convierte en personas invisibles, usurpándoles el derecho a ser ciudadanas en sentido pleno.
- **Hombres y mujeres tienen un uso diferente del espacio** y hay que planificar para compaginar las necesidades de ambos de manera ventajosa para hombres y para mujeres y sus personas dependientes. Por otro lado, es necesario **atender a las experiencias** de las mujeres para terminar con el sesgo de género del espacio público, aparentemente universal.

- **En resumen, el diseño de las ciudades debe facilitar la corresponsabilidad entre hombre y mujer en el espacio público y privado**, involucrando a agentes sociales e instancias públicas y privadas, idea que está en la base de esta investigación. Hoy predomina en la sociedad el modelo de pareja que intenta conciliar y se impone reinterpretar las relaciones entre los hombres y las mujeres en el espacio público, y la conexión entre género y ciudad, espacio público por excelencia.

3. Evitar la zonificación

- Tras una incursión rápida por el origen y evolución de las ciudades, concluyo que **la ciudad compacta y mixta**, que es multifuncional y no tiene una zonificación excesivamente marcada, **es la más sostenible y conciliadora**.
- La ciudad compacta (ni fragmentada ni monofuncional), es aquella que permite una utilización del espacio público que no lleva a segregación por usos. Además, la argumentación urbanística de la ciudad compacta como ciudad más eficiente, y la argumentación epistemológica que muestra las diferentes maneras de vivir la ciudad van de la mano al considerar que el componente físico o geográfico y el componente social no pueden ser disociados.
- Asimismo, el análisis del reparto del tiempo ha demostrado que la mujer realiza itinerarios con varias actividades en su trazado, y que pierde gran parte de su tiempo personal. Esto quiere decir que con la distribución territorial derivada de la zonificación o de áreas monofuncionales se pierde una de las máximas ventajas de la mezcla y la proximidad, que es conseguir que los recorridos representen tiempos útiles. Además, es precisa una planificación urbana con

perspectiva de género para evitar la segregación. Es evidente que la dispersión urbana o urban sprawl, caracterizada por el uso dependiente del automóvil, la utilización de una única zonificación (en vez de la mezcla de usos) o la ocupación del suelo con una baja densidad de uso, no ayuda a conciliar, además lleva a segregación que puede ser un factor de creciente desigualdad.

- La inercia ha hecho posible que muchos planeamientos urbanísticos dejaran de lado el género dando lugar a nuevos tipos de segregación de las mujeres, que son quienes tiene menos **derecho a la ciudad** porque no se ha planificado un transporte adecuado o por la inseguridad en los itinerarios habituales.
- La segregación suele afectar a las mujeres por el rol desempeñado de cuidadoras, lo que las hace ser casi siempre las principales usuarias de transportes públicos y equipamientos urbanos. Pero en un determinado momento puede estar más recluido un hombre mayor o enfermo, o que carece de medios para disponer de una ayuda doméstica que le permita desplazarse por la ciudad, o aquel otro que quiere conciliar su vida personal/familiar. Pero también hay que tener en cuenta que, dado que los hombres van asumiendo gradualmente más las tareas en el ámbito privado, la conciliación en la ciudad deja de ser un problema exclusivamente femenino.
- La segregación puede también ser producida por la **especialización funcional o zonificación**, según la cual se adscribe a un espacio concreto una función prefijada. Esas áreas que se crean son monofuncionales, y dificultan el tránsito de una a otra en algunos casos, pudiendo reducir la movilidad a las personas con menos medios o más vulnerables. Esta fragmentación espacial se traduce también en fragmentación social, produciéndose a veces procesos de gentrificación en determinadas zonas. Hay además otros tipos de segregación

que se han tratado a lo largo de esta investigación. Por ejemplo, podemos referirnos a la segregación espacial y social en función de la renta, de la etnia, de la edad (las personas mayores tienen a veces dificultades para desenvolverse en la ciudad, asunto crucial ante el envejecimiento demográfico). Pueden conjuntarse varias, como género y renta: en muchos casos, es imposible para las mujeres de niveles de renta más bajos "externalizar" el trabajo doméstico y las tareas de cuidados.

- Para evitar la zonificación se han de **promover ciudades mixtas, con mezcla social**, que sitúe equipamientos y servicios en el espacio público. Es beneficioso concentrar funciones para evitar la ciudad difusa. Las ciudades mixtas son más humanas, ya que facilitan el encuentro, la ayuda mutua, la conversación. Y, por todo ello, son más propicias para el cuidado y la corresponsabilidad.
- Todo ello tiene además una base empírica, puesto que cada vez son más los estudios que demuestran que vivir en las metrópolis está produciendo cambios importantes en el sistema inmune humano, la esperanza de vida, o el desarrollo del cerebro, y pueden llevar a enfermedades como Alzheimer, infartos, consumo de ansiolíticos (mayor en mujeres) o depresión. Además de contribuir al stress y las enfermedades como las citadas, las ciudades que adoptan una forma dispersa hacen muy difícil la promoción laboral de las mujeres que ya trabajan, y aumentan la brecha salarial (la mujer cobra menos porque reduce su tiempo de trabajo, consecuentemente se perjudica su promoción y no llega a las mismas posiciones etc.).

4. Conciliación y corresponsabilidad

- Hay un tema que constituye un presupuesto de mi investigación y por ello quiero incluirlo entre las conclusiones, ya que me gustaría destacar dos premisas claras: **la conciliación no es solo un asunto personal sino también político**, de organización de espacios, **ni las políticas de conciliación son un asunto de mujeres o de la esfera privada**. También es personal, en cuanto que es necesario educar en las tareas de cuidado y darles valor, así como educar a los niños y niñas en la escuela. Por eso, más que hablar de personas que concilian en la ciudad prefiero el concepto de **ciudades conciliadoras**, en la medida en que la planificación urbana facilita o dificulta la conciliación de hombres y mujeres.
- **Las ciudades deben ser conciliadoras, como reza el título, pero deben ir más lejos y ser también corresponsables, concepto que engloba y supera el anterior**. Hablo de una corresponsabilidad social que permite que los ciudadanos y empresas de una ciudad: hombre-mujer, padre-madre, jefe-empleado, pública-privada- desarrollen una actitud sensible hacia una nueva cultura de la organización social en la que primen las personas y se organice la vida laboral de forma flexible, dando opción a introducir las tecnologías de la información y evitando el presentismo.
- También abogo por una educación para la corresponsabilidad porque es necesario revalorizar el cuidado, una faceta de la vida de todos. Hay que superar la inercia de verlo como un “asunto de mujeres” y que tiene su origen en la organización patriarcal del cuidado. En esa misma media, hay que aparcar el estereotipo o imaginario colectivo del hombre como *breadwinner* con plena

disponibilidad laboral, y la mujer como ama de casa. Puede llegar a parecer que ese imaginario está quebrado, pero en cualquier caso considero que para romper la división patriarcal que adscribe roles y espacios distintos **hay que reconocer que no se ha valorado socialmente el importante trabajo de cuidado que han realizado las mujeres, labor que no tiene por qué estar adscrita a un género concreto.**

- De ahí la necesidad de que las familias contribuyan a la **educación en la corresponsabilidad** sin alimentar la organización patriarcal. En el mismo sentido, será necesario orientar la conciliación en empresas y en políticas municipales hacia hombres y mujeres, sin feminizar la necesaria búsqueda de un nuevo equilibrio personal y profesional. Es preciso concienciarse de que no es un tema al que haya que poner solución en casa ni un problema solo de horario: hacen falta nuevas políticas municipales que garanticen servicios de cuidado asequibles a todos los ciudadanos y políticas de empresa que hagan posible el doble trabajo que desarrollan hoy la mayoría de las parejas, en la empresa y en casa.

5. Espacio y tiempo

- Considero que es corresponsabilidad aquel modelo en el que hay organización y reparto equitativo de las tareas. Según esto, en unos momentos cuidamos y en otros trabajamos, tanto el hombre como la mujer, siendo ambos titulares de los mismos derechos y responsables de similares deberes y obligaciones en los escenarios público y privado, en el mercado laboral, en las responsabilidades familiares y en la toma de decisiones. **El urbanismo y el modo de trasladarse en las ciudades son elementos que influyen en posibilitar o impedir el acceso**

igualitario de hombres y mujeres a la ciudad. Por ello hay que gestionarlos adecuadamente para lograr una mayor participación igualitaria de ambos en el acceso a los espacios públicos.

- Por otro lado, hombres y mujeres usan el tiempo y el espacio de formas diferentes. **Es precisamente en el uso del espacio y del tiempo donde se visibiliza la división sexual de trabajo y los roles desempeñados por hombres y mujeres respectivamente.** Si buscamos la corresponsabilidad entre hombres y mujeres estos espacios se han de reorganizar y flexibilizar, para que hombres y mujeres puedan estar presentes en pie de igualdad tanto en el espacio productivo como en el reproductivo.
- Tiempo y espacio se interrelacionan mutuamente, por ello considero importante la **gestión del tiempo** en los desplazamientos por las **coordenadas espaciales de la ciudad**, ya que al desplazarnos consumimos tiempo a la vez que recorremos espacio. La articulación de tiempo y espacio en la dinámica urbana, de forma especial en los servicios que demanda el ciudadano o ciudadana, es otro innovador aspecto vinculado a mi tema de investigación. La ciudad cuya planificación es sensible al género promueve una gestión más eficaz del tiempo porque el estudio de los patrones de uso y desplazamiento, diferentes según el género y rol adoptado, podrá ayudar a mejorar la gestión del transporte y adecuarlo a las necesidades concretas y específicas.
- La elección del modo de transporte no es neutra, sino que se deriva de un tipo de diseño de la ciudad. Si por ejemplo decidimos priorizar en una ciudad el transporte público, estamos optando por una ciudad donde se prime la movilidad sostenible en la accesibilidad urbana. Junto a ello, son la planificación y el diseño urbano las que promueven un crecimiento compacto de la ciudad,

haciendo que ésta sea más accesible. La accesibilidad es el fin último que quiere conseguir el transporte y la movilidad.

- **Los diferentes patrones de movilidad en hombres y mujeres se basan fundamentalmente en los roles adoptados por unos y otros**, como se desprende del análisis de diferentes encuestas acerca de la materia (Encuesta Movilia 2006 y Encuesta de la Movilidad en la CAPV 2011). Una de las formas de incorporar la perspectiva de género en la movilidad y el transporte es evaluar su impacto en función del género. Aprobada por la Ley 30/2003 de 13 de octubre sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, la ley se sustenta en el principio de igualdad como un tema transversal que integre la perspectiva de género en todo el ordenamiento jurídico, tanto en su etapa de elaboración previa como de aplicación.
- Según algunos estudios (Gobierno Vasco: 2013b), el uso que las mujeres hacen del transporte afecta a su dificultad para acceder a recursos económicos, de tiempo, formación y empleo. Influye también en su escasa presencia y participación en el sector formativo y productivo del transporte en general. Curiosamente, la mujer es ajena a la planificación del transporte a pesar de ser la principal usuaria.
- Para integrar la perspectiva de género en el transporte y la movilidad queda mucho por hacer, según ponen de manifiesto dos estudios analizados en esta investigación: el de la movilidad del cuidado de Sánchez de Madariaga (2013) examina la cadena de tareas en cuanto “concepto operativo” que muestra las vinculaciones espacio-temporales en la vida cotidiana; y el informe del Banco Mundial (2001) considera que el transporte contribuye a empoderar a las

mujeres. Ambos estudios son un referente para **identificar los factores que deberían estar presentes en las bases de datos sobre movilidad metropolitana**, revisar las encuestas existentes y establecer recomendaciones para una mejor consideración del género en la toma, tratamiento y análisis de los datos sobre movilidad.

6. Revalorizar el cuidado

- Apoyándome en el marco teórico o punto de partida en el que me he basado, mi conclusión fundamental es que **hay que mirar la ciudad y la conciliación de las personas que la habitan desde la perspectiva de género**, que tiene que estar presente en las políticas de forma transversal. Solo así se logra la sostenibilidad en el ámbito social, económico y ambiental; y **es la única forma de que las tareas de cuidado y autocuidado se sitúen en el centro de la sociedad**.
- Por otro lado, los trabajos de cuidado son imprescindibles y me planteo la **conveniencia de una reorganización laboral que incluya la organización social del cuidado**. Es decir, hay que situar las actividades de cuidado -parte esencial para asegurar las condiciones de vida que reclama el ciudadano- como problema social y político de primer orden y debatir cómo asumirlo con todos a nivel público y privado. En esta línea, la ayuda al cuidado debe formar parte de la agenda pública desde esta nueva perspectiva (lo cual no quiere decir que sea el Estado quien debe llevar a cabo el cuidado, pero si debe ayudar y apoyar el cuidado).

-
- Para revalorizar el cuidado es necesario **un cambio en las actitudes que lleve parejo un cambio en los comportamientos**. Con el fin de avanzar socialmente hacia una mayor corresponsabilidad de hombre y mujer en la crianza de hijos e hijas, pueden irse combinando políticas sociales con laborales y fiscales, con soluciones como atención a personas ancianas, guarderías, crear empleo para liberar a las personas que quieran subcontratarlo y trabajar, etc.
 - Quiero apostar, en este sentido, por un régimen socialdemócrata en el que el estado preste sus cuidados a personas mayores, menores o necesitadas. No hay dualidad, sino que se establece una estrecha relación entre estado, mercado y familia, es decir, entre lo privado y lo público, sumándoles además la perspectiva de género, frente a los modelos duales en los que hay diferenciación y especialización del trabajo por roles en la pareja (modelos liberales que resaltan la diferencia pero no hay igualdad) o a las teorías de la opresión y el conflicto donde hay igualdad sin diferencia (en la línea del marxismo y algunos feminismos), y alejándome de los modelos conservadores (el hombre no se incorpora a las tareas de cuidado y la mujer sufre de la doble presencia). A ese modelo socialdemócrata hay que sumar la perspectiva de género, apostando por el denominado modelo de corresponsabilidad, que apunta a un tipo de estado (político, social y fiscal) basado en un modelo antropológico porque ambos están estrechamente relacionados. El motivo de esta relación es que todo modelo social, político o fiscal, y también toda forma de urbanismo y arquitectura, está basada en un modelo antropológico concreto. Así, unas estructuras familiares en las que se da un reparto de responsabilidades, tendrán como consecuencia unas políticas sociales, laborales, fiscales y familiares corresponsables.

- Si queremos tener **países y ciudades “family friendly”** que revaloricen el cuidado, en la línea de las experiencias de los países nórdicos, se pueden considerar otras medidas como promover una organización social de los tiempos favorable hacia el cuidado. En esa organización social tanto los poderes públicos (el sector público en general) como las empresas (el mercado) como las personas que habitan la ciudad (las familias, los hogares...) tienen un papel preponderante. Además, tal y como se ha ido señalando, la relación entre familias/empresas/sistemas políticos/fiscales, etc. es muy estrecha. **La finalidad es que la mujer tenga las mismas oportunidades que el hombre en el empleo (evitando las diferencias en la promoción y la brecha de género) y, a la vez, se muestra que los hombres pueden y deben cuidar igual que las mujeres.**

7. Papel de las administraciones públicas

- De toda esta investigación se extraen otras conclusiones. Me refiero a la **necesidad de la asunción de género por parte de las administraciones regionales o municipales** (la planificación de territorios compactos y de usos mixtos, comunicándolos con red de transportes y limitando crecimientos dispersos, favorecer la densificación, formación en género o en urbanismo sensible al cuidado de las personas dedicadas a estas tareas), incluso estatales, como la introducción de la planificación del tiempo o la racionalización de horarios.
- Los tiempos en la ciudad inciden en la vida de las personas, pero a los ciudadanos no se les concede capacidad de decisión ni poder de coordinación sobre los horarios de los servicios en la ciudad (comercios, educativos, sanitarios,

burocráticos...), porque falta una organización global de los tiempos en la ciudad. Las entidades locales pueden tener un gran papel en la ordenación de los tiempos y espacios en las ciudades, facilitando así la conciliación.

- Junto a la organización social del cuidado y la corresponsabilidad, **las instituciones públicas pueden y deben desempeñar un papel importante en la conciliación, colaborando con los agentes sociales**, incluyendo sindicatos y asociaciones empresariales. Les corresponde impulsar medidas de conciliación laboral y familiar como la racionalización de horarios promovida por la Asociación para la Racionalización de los Horarios Españoles ARHOE, por ejemplo.

8. Formación y perspectiva de género

- Con respecto a la **formación de las personas dedicadas a la planificación y urbanismo** hay que destacar que muchas veces quienes se han dedicado a estas tareas en el ámbito municipal son en su mayoría varones, que no siempre han tenido en cuenta las necesidades de todos los colectivos que usan la ciudad. Hay además aspectos que demandan esta formación, como la exigencia de evaluación de impacto de género.
- Considero de gran importancia la formación de los agentes implicados en la planificación urbana con el fin de que tomen en consideración el factor género, y así lo he recogido como una de las recomendaciones de los organismos internacionales que he analizado en los planes estratégicos.

- La formación en urbanismo sensible al género, incluso a través de organismos supramunicipales como la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) o Euskadiko Udalen Elkartea | Asociación de Municipios Vascos (EUDEL), a través del Instituto Vasco de Administración Pública (IVAP), junto con la colaboración del Instituto de la Mujer y Emakunde, respectivamente, están paliando estas carencias en el funcionariado o cargos públicos que trabajan en urbanismo.

9. Perspectiva de género y otros instrumentos de ordenación urbanística

- El último capítulo de la investigación se dedica al análisis del caso de Bilbao, abarcando desde su origen y despegue hasta el momento actual, pasando por el proceso de revitalización (con el Plan Estratégico y Bilbao Metropoli-30) y la regeneración urbanística (con Bilbao Ría 2000). Esa descripción general es fundamental para conocer cómo se ha desarrollado este singular proceso. Posteriormente analizo cómo las instituciones que trabajan en Bilbao (Gobierno Vasco, Diputación Foral de Bizkaia y Ayuntamiento de Bilbao) adoptan la perspectiva de género, tanto a nivel autonómico como territorial y municipal, **de forma especial en los instrumentos de ordenación urbanística que integran el género en sus actuales trabajos urbanísticos**: las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) a nivel autonómico, el Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano (PTP) a nivel de Bizkaia, y el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) en Bilbao.
- **La planificación urbana puede hacer ciudades corresponsables si aporta perspectiva de género a instrumentos como las directrices de ordenación**

territorial, los planes territoriales parciales o el plan general de ordenación urbana, tres experiencias que se han descrito en el capítulo de Bilbao. Creo que esta ciudad es un buen ejemplo de cómo llevar a cabo la incorporación de la perspectiva de género a los instrumentos de planeación, lo que aporta aspectos como seguridad, gestión del tiempo o puntos de vista transversales que han de ser tenidos en cuenta, porque contribuyen a visibilizar y dar voz a otros colectivos, por ejemplo, la infancia y personas ancianas de las que cuidan.

No puedo terminar mi investigación sin poner de relieve que **la inclusión de la perspectiva de género en las políticas de planificación urbana se presenta ahora mismo como una oportunidad para todos los planes estratégicos.** Tanto la Estrategia Europa 2020 como la propia Agenda Territorial de la Unión Europea constituyen una oportunidad de relacionar la planificación con la cohesión social y territorial, y de incluir la planificación sensible al género como condición para hacer ciudades más inclusivas.

Asimismo, también es un momento acertado por la aportación de la Nueva Agenda Urbana, aprobada en Quito en octubre de 2016 por ONU-Habitat, que plantea la necesidad de la integración social y la equidad. Entre sus desafíos ocupa un lugar preferente el impulso de la cohesión social y la ruptura con las lógicas de segregación social, promoviendo la igualdad de oportunidades.

Mi pretensión en esta tesis ha sido proponer la necesidad de gestionar adecuadamente el urbanismo con el fin de lograr una mayor participación igualitaria de hombres y mujeres en el acceso a los espacios públicos. Tanto hombres como mujeres comparten ambos espacios y realizan tareas tanto en el ámbito doméstico como en el laboral, y por tanto el modo de gestionar la ciudad puede posibilitar o

impedir el acceso igualitario de hombres y mujeres. Todo ello me lleva a concluir la posibilidad de hacer ciudades corresponsables en aquellos territorios con planificación estratégica y, en síntesis, considero que la **planificación estratégica urbana y territorial puede convertirse en un instrumento de indudable valor para hacer ciudades conciliadoras y corresponsables.**

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS⁷⁹

- ABRIL, P.; AMIGOT, P.; BOTÍA, C.; DOMÍNGUEZ-FOLGUERAS, M.; GONZÁLEZ, M. J.; JURADO-GUERRERO, T.; LAPUERTA, I.; MARTÍN-GARCÍA, T.; MONFERRER, J. Y SEIZ, M. (2015): "Ideales igualitarios y planes tradicionales: análisis de parejas primerizas en España". *Reis* (150) 3-22. Disponible en: http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_150_011428567877977.pdf
- AJENJO, M., GARCÍA ROMÁN, J. (2014): "Cambios en el uso del tiempo de las parejas ¿Estamos en el camino hacia una mayor igualdad?". *Revista Internacional de Sociología* 72 (2) 453-476. Disponible en: <http://revintsociologia.revistas.csic.es/index.php/revintsociologia/article/view/568/590>
- ALBERDI, I. (1999): *La nueva familia española* (1ª ed.). Taurus, Madrid
- ALBERDI, I. (dir.) (1995): *Informe sobre la situación de la familia en España*. Ministerio de Asuntos Sociales, Madrid
- ALBERDI, I., ESCARIO P. (2003): *Flexibilidad, elección y estilos de vida familiar*. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid
- ALBERDI, I., ESCARIO, P. (2007): *Los hombres jóvenes y la paternidad*. Fundación BBVA, Bilbao

⁷⁹ La fecha de consulta de las referencias bibliográficas con soporte en Internet es abril de 2017.

- ALBERDI, I., ESCARIO, P., MATAS, N. (2000): *Las mujeres jóvenes en España*. Colección de estudios sociales (4), Fundación La Caixa, Barcelona. Disponible en: https://obrasociallacaixa.org/documents/10280/240906/es04_esp.pdf/4e465923-561c-4ce8-bed9-cc2257e97782
- ALCAÑIZ, M. (1995): "Consecuencia del cambio de roles en la relación género/espacio". En Tobío, C. y Denche, C. (eds.): *El espacio según el género, ¿un uso diferencial?*, Universidad Carlos III de Madrid/Dirección General de la Mujer de la Comunidad de Madrid, Madrid
- ALCAÑIZ, M. (2013): "Estrategias de conciliación y segmentación social: la doble desigualdad". *Sociología, Problemas e Prácticas* 73 (35-57). Disponible en: <http://spp.revues.org/1296>
- ALCAÑIZ, M. (2015): "Género con clase: la conciliación desigual de la vida laboral y familiar". *RES* (23) 29-55. Disponible en: <http://www.fes-sociologia.com/files/res/23/02.pdf>
- ALOMAR, G. (1961): *Sociología urbanística*. Aguilar, Madrid
- ÁLVAREZ, S. (2001): "Diferencia y teoría feminista". En Beltrán, E. y Maquieira, V. (eds.) *Feminismos. Debates teóricos contemporáneos*. Alianza, Madrid
- ÁLVARO, M. (1996): "Diferencias, en el uso del tiempo, entre varones y mujeres y otros grupos sociales". *Reis* (74) 291-326. Disponible en: http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_074_16.pdf
- AMORÓS, C., MIGUEL, A. DE (EDS.) (2005): *Teoría Feminista. De la Ilustración a la Globalización*. Minerva, Madrid
- ANTOLÍN, E. (2015): "La configuración urbana y el tiempo de movilidad y trayecto". En EUSTAT, *Dos décadas de cambio social en la C.A. de Euskadi a través del uso del*

tiempo. Encuesta de Presupuestos de Tiempo 1993-2013. EUSTAT Instituto Vasco de Estadística, Vitoria

ARISTÓTELES (1983): *Política*. Traducción de Julián Marías y María Araujo. Centro de Estudios Constitucionales, Madrid

ARIZA, M., OLIVEIRA, O. DE (1999): "Inequidades de género y clase: algunas consideraciones analíticas". *Nueva Sociedad* (164) 70-81. Disponible en: <http://nuso.org/articulo/inequidades-de-genero-y-clase-algunas-consideraciones-analiticas/>

ASOCIACIÓN PLAN ESTRATÉGICO CIUDAD DE BURGOS 2020: *Plan Estratégico de Ciudad de Burgos 2020*. Disponible en: http://www.burgosciudad21.org/adftp/plan_estrat%C3%A9gico_2020baja.pdf

ATUTXA, E., CAMPELO, P., IZAOLA, A., URRUTIA, V., ZUBERO, I. (2015): "Bilbao: en la búsqueda de nuevos modelos de ciudad". En Subirats, J., Martí-Costa, M.: *Ciudades y cambio de época: discursos sobre políticas urbanas y crisis en España*. Universidad del País Vasco, Bilbao

AYUNTAMIENTO DE BILBAO, OFICINA DE PLANIFICACIÓN URBANA (2016): *Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao. Resumen de Propuestas*.

AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO (2010): *Plan Estratégico de la Ciudad de Logroño 2020*.

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER (2012): *Plan Estratégico Santander 2020*. Disponible en: <http://www.planestrategicosantander.com/documentos.php>

AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ (2011): *Plan Director de la Estrategia de Ciudad Vitoria-Gasteiz 2015*. Disponible en: http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=es&aplicacion=wb021&tabla=contenido&uid=692fa657_1215c41d136__7ff4

- AZNAR, H., CASTILLO, M. (2015): "El palacio de la mercancía: gran almacén y cultura moderna". En Menéndez, M. y Aznar, H. (eds.): *De la polis a la metrópolis: ciudad y espacio político*. Abada, Madrid
- BABINARD, J., SCOTT, K. (2011): "What Do Existing Household Surveys Tell Us About Gender and Transportation in Developing Countries?" in *Transportation Research Board. Women's Issues in Transportation*, Volume 2. Washington, DC. Disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/16949>
- BALBO, L. (1994): "La doble presencia". En Borderías, C.; Carrasco, C.; Alemany, C. (comp.): *Las mujeres y el trabajo. Rupturas conceptuales*. Icaria, Barcelona
- BALCELLS, L. (2009): "Analyzing the division of household labor within Spanish Families", *Revista Internacional de Sociología*, 67 (1) 83-105. Disponible en: <http://revintsociologia.revistas.csic.es/index.php/revintsociologia/article/view/123/124>
- BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (2016): *El porqué de la relación entre género y transporte*. Disponible en: <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7441/El-porque-de-la-relacion-entre-genero-y-transporte.PDF?sequence=4>
- BAUMAN, Z. (2006): *Confianza y temor en la ciudad. Vivir con extranjeros*. Arcadia, Barcelona
- BECK, U. (1998): *La sociedad del riesgo*. Paidós, Barcelona
- BECK, U., BECK-GERSHEIM, E. (2001): *El normal caos del amor. Las nuevas formas de la relación amorosa*. Paidós, Barcelona
- BECKER, G. (1987): *Tratado sobre la familia*. Alianza, Madrid

BECK-GERSHEIM, E. (2003): *La reinención de la familia. En busca de nuevas formas de convivencia*. Paidós, Barcelona

BELTRÁN, E., MAQUIEIRA, V. (eds.) (2001): *Feminismos. Debates teóricos contemporáneos*. Alianza, Madrid

BILBAO EKINTZA (2009): *Estudio sobre el potencial de las Industrias creativas en Bilbao*.

Disponible en:

<http://www.bilbao.net/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheader=application%2Fpdf%3Bcharset%3DUTF-8&blobheadername1=Content-Disposition%3A&blobheadervalue1=attachment%3Bfilename%3DDiagn%C3%B3sticodeIndustriasCreativas.pdf&blobkey=id&blobnocache=true&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1273769602814&ssbinary=true>

BILBAO METROPOLI-30 (1992): *Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano*. Disponible en: <http://www.bm30.eus/fines-y-objetivos/planificacion-estrategica/plan-estrategico-de-revitalizacion/>

BILBAO METROPOLI-30 (1999): *Bilbao 2010: Reflexión Estratégica*. Disponible en: <http://www.bm30.eus/fines-y-objetivos/planificacion-estrategica/reflexion/>

BILBAO METROPOLI-30 (2001): *Bilbao 2010: La Estrategia*. Disponible en: <http://www.bm30.eus/fines-y-objetivos/planificacion-estrategica/estrategia/>

BILBAO METROPOLI-30 (2004): *Ahora las personas*. Disponible en: <http://www.bm30.eus/fines-y-objetivos/planificacion-estrategica/ahora-las-personas/>

BILBAO METROPOLI-30 (2011): *Bilbao Metropolitano 2030: Es tiempo de profesionales*. Disponible en: <http://www.bm30.eus/fines-y-objetivos/planificacion-estrategica/es-tiempo-de-profesionales/>

-
- BILBAO METROPOLI-30 (2016): *Bilbao Metropolitano 2035. Una mirada al futuro*.
Disponibile en: <http://www.bm30.eus/nuevo-paradigma/vision/>
- BIRULÉS, F. (2016): *Entre actos. En torno a la política, el feminismo y el pensamiento*.
Discusiones, Madrid
- BOCCIA, T. (2013): “L’empowerment economico delle donne nelle città”, *Revista TRIA Territorio della Ricerca su Inse diamenti e Ambiente*, Italian Scientific Publishing, Naples (10) 23-34. Disponible en: <http://www.tria.unina.it/index.php/tria/article/viewFile/1726/1669>
- BOFILL A., DUMENJÓ, R. M., SEGURA, I. (1998): *Las mujeres y la ciudad: manual de recomendaciones para una concepción del entorno habitado desde el punto de vista del género*. Fundació Maria Aurèlia Capmany, Barcelona
- BOOTH, B. (1998a): “Participación de las mujeres en la planificación urbana”. En Booth, C., Darke, J.; Yeandle, S. (coord): *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad, un espacio para el cambio*. Narcea, Madrid
- BOOTH, B. (1998b): “Eliminar las barreras”. En Booth, C., Darke, J.; Yeandle, S. (coord): *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad, un espacio para el cambio*. Narcea, Madrid
- BOOTH, C., DARKE, J.; YEANDLE, S. (coord) (1998): *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad, un espacio para el cambio*. Narcea, Madrid
- BORDERÍAS, C. (2001): “Suponiendo que ese trabajo lo hace la mujer. Organización y valoración de los tiempos de trabajo en la Barcelona de mediados del siglo XIX”. En Carrasco, C. (ed.): *Tiempos, trabajos y género*. Universitat de Barcelona, Barcelona

- BORDERÍAS, C., CARRASCO, C. (1994): "Las mujeres y el trabajo: aproximaciones históricas, sociológicas y económicas". En Borderías, C.; Carrasco, C.; Alemany, C. (comp.): *Las mujeres y el trabajo. Rupturas conceptuales*. Icaria, Barcelona
- BOURDIEU, P. (2003): "L'objectivation participante", *Actes de la Recherche en Sciences Sociales* (150) 43-57. Disponible en: http://www.persee.fr/doc/arss_0335-5322_2003_num_150_1_2770
- BORJA, J. (2003): *La Ciudad conquistada*. Alianza, Madrid
- BORJA, J. (2013): *Revolución urbana y derechos ciudadanos*. Alianza, Madrid
- BORJA, J., CASTELLS, M. (1997): "La ciudad de las mujeres". En Borja y Castells: *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Taurus, Madrid
- BORJA, J., MUXÍ, Z. (2001): *L'espai públic: ciutat i ciutadania*. Diputació de Barcelona, Barcelona
- BOTT, E. (1990): *Familia y red social: roles, normas y relaciones externas en las familias urbanas corrientes*. Taurus, Madrid
- BUCKINGHAM, S. (2010): "El Derecho a la Ciudad y la Vida Cotidiana basada en el género". En Sugranyes, A., Mathivet, C., eds. (2010): *Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias*. HIC, Santiago de Chile. Disponible en: http://www.hic-al.org/documento.cfm?id_documento=1402
- BUSTELO, M., LOMBARDO, E. (2005): "Mainstreaming" de género y análisis de los diferentes "marcos interpretativos" de las políticas de igualdad en Europa: el proyecto MAGEEQ". *Aequalitas: Revista jurídica de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres* (17) 15-26
- CABRÉ, A. (coord.) (2007): *La constitución familiar en España*. Fundación BBVA, Bilbao

-
- Campelo P., Atutxa, E., Urrutia, V., Izaola, A. (2015): "Bilbao: del éxito a la incertidumbre". *Quid* 16 (5) 69-97
- CAMPELO, P., DE LA CAL, M^a L., IZAOLA, A., MARTÍNEZ MONJE, P.M., URRUTIA, V., ZUBERO, I. (2011): "Bilbao". En Iglesias, M., Martí-Costa M., Subirats J., Tomás, M. (eds.) *Políticas urbanas en España. Grandes ciudades, actores y gobiernos locales*. Icaria, Barcelona
- CAMPS, V. (1998): *El siglo de las mujeres*. Cátedra, Madrid
- CAPEL, H. (2003): "Los problemas de las ciudades. Urbs, civitas y polis". *Mediterráneo económico* (3) 9-22
- CARRASCO, C. (ed.) (2001): *Tiempos, trabajos y género*. Universitat de Barcelona, Barcelona
- CARRASCO, C. (2006a): *La economía feminista: una apuesta por otra economía*. Universidad de Barcelona, Barcelona. Disponible en: <http://www.derechoshumanos.unlp.edu.ar/assets/files/documentos/la-economia-feminista-una-apuesta-por-otra-economia.pdf>
- CARRASCO, C. (2006b): "Tiempo de trabajo, tiempo de vida: ¿reorganización o conciliación?" en web *Ciudad de Mujeres*. Disponible en: <http://www.ciudaddemujeres.com/articulos/Tiempo-de-trabajo-tiempo-de-vida>
- CARRASCO, C. (2009): "Mujeres, sostenibilidad y deuda social". *Revista de Educación*, núm. extraordinario 169-191. Disponible en: http://www.revistaeducacion.mec.es/re2009/re2009_08.pdf
- CARRASCO, C (2016a): "Tiempos en conflicto, Sociedades insostenibles, Diálogos necesarios". *Revista de Economía Crítica* (22) 108-125

- CARRASCO, C (2016b): “El tiempo más allá del reloj: las encuestas de uso del tiempo revisitadas”. *Cuaderno Relaciones Laborales* 34(2) 357-383
- CARRASCO, C (2016c): “Sostenibilidad de la vida y ceguera patriarcal. Una reflexión necesaria”. *ATLÁNTICAS – Revista Internacional de Estudios Feministas*, 1 (1) 34-57
- CARRASCO, C., BORDERÍAS, C., TORNS, T. (eds). (2011): *El trabajo de cuidados. Historia, teoría y políticas*. Catarata, Madrid
- CARRASQUER, P., TORNS, T. (1998): “El trabajo reproductivo”. *Papers* (55) 95-114
- CHINCHILLA, N. Y POELMANS, S. (2004): *La conciliació de la vida laboral, familiar i personal*. Pla Estratègic Metropolità de Barcelona. Disponible en: http://www.pemb.cat/wp-content/uploads/2011/04/1_Conciliacio_vida_laboral1.pdf
- CHUECA, F. (1968): *Breve historia del urbanismo*. Alianza, Madrid
- CHULIÁ, E. (2008): “Familia y mujer en España. Las claves familiares del creciente protagonismo público de las españolas”. En Chuliá E., Sanz-Sanz, J. F., y Arranz, J. M. (eds.), *En torno a la familia española análisis y reflexiones desde perspectivas sociológicas y económicas*. Fundación de las Cajas de Ahorros, Madrid
- CIOCOLETTO, A. (2014): *Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de Calidad Urbana con perspectiva de Género*. Col·lectiu Punt 6, Diputació de Barcelona y Comanegra, Barcelona
- CIS (2003): *Familia y género*. Estudio nº 2.529. Disponible en: http://www.cis.es/cis/opencms/-Archivos/Marginales/2520_2539/2529/Es2529.pdf

- CIS (2006): *Fecundidad y valores en la España del siglo XXI*. Estudio nº 2.639. Disponible en: http://datos.cis.es/pdf/Es2639mar_A.pdf
- CIS (2010): *Barómetro de septiembre 2010*. Estudio nº 2.844. Disponible en: http://www.cis.es/cis/export/sites/default/-Archivos/Marginales/2840_2859/2844/es2844.pdf
- CIS (2012): *Familia y género*. Estudio nº 2.942. Disponible en: http://www.cis.es/cis/export/sites/default/-Archivos/Marginales/2940_2959/2942/e294200.html
- CLARK, G., HUXLEY, J., MOUNTFORD, D. (2010): *Organising Local Economic Development. The Role of Development Agencies and Companies*. Local Economic and Employment Development (LEED). OECD Publishing, París
- COLTRANE, S. (1996): *Family Man, Fatherhood, Housework, and Gender Equity*. Oxford University Press, New York
- COLTRANE, S. (1998): *Gender and Families*. A Sage publication/Pine Forge Press Series, The Gender Lens, California
- COMISIÓN EUROPEA (1999): *Guía para la evaluación del impacto en función del género*. Disponible en: http://bookshop.europa.eu/es/gu-a-para-la-evaluaci-n-del-impacto-en-funci-n-del-g-nero-pbCE1698788/downloads/CE-16-98-788-ES-C/CE1698788ESC_001.pdf;pgid=y8dIS7GUWMDSR0EALMEUUsWb0000IFd5Zhyf;sid=CWsiFLcGWaEIHeaP4paWs9UjRAgWZhxXFdTts=?FileName=CE1698788ESC_001.pdf&SKU=CE1698788ESC_PDF&CatalogueNumber=CE-16-98-788-ES-C
- COMISIÓN EUROPEA (2009): *Fomentar un desarrollo urbano sostenible en Europa. Logros y oportunidades*. Bruselas, DG Regio. Disponible en:

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/presenta/urban2009/urban2009_es.pdf

COMISIÓN EUROPEA (2010): *Europa 2020. Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador*. Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:ES:PDF>

COMISIÓN EUROPEA (2011): *Agenda Territorial de la Unión Europea 2020*. Disponible en: http://www.magrama.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/desarrollo-territorial/Agenda_Territorial_Europea_2020_adoptada_en_G%C3%B6d%C3%B6ll%C3%B6_en_2011_tcm7-172182.doc

COMISIÓN EUROPEA, DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA REGIONAL (2011): *Ciudades del mañana. Retos, visiones y caminos a seguir*. Disponible en: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_final_es.pdf

CONSEJO DE EUROPA (1999): "Mainstreaming de género. Marco conceptual, metodología y presentación de buenas prácticas". *Informe final de las actividades del Grupo de especialistas en mainstreaming (EG-S-MS)*, versión español e inglés, Serie documentos (28). Instituto de la Mujer, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid

CORDERO, J. (2009): "El espaciamiento de los nacimientos: una estrategia para conciliar trabajo y familia en España". *Reis* (128) 11-33. Disponible en: http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_128_OCT_DEC_2009_PP_11_331234883419167.pdf

CORPAS, M. C., GARCÍA, J. D. (1999): *La ciudad y el urbanismo desde una perspectiva de género: el uso del espacio y el tiempo*. Universidad de Córdoba, Córdoba

- CROMPTON, R., LYONETTE, C. (2010): "Family, class and gender "strategies" in mothers' employment and childcare". En Scott, J., Crompton, R. y Lyonette, C. (eds.) *Gender inequalities in the 21st century, New barriers an continuing constraints*. Edward E.,UK Cheltenham
- DALY, M., LEWIS, J. (1998): "Introduction: Conceptualising Social Care in the Context of Welfare State Restructuring in Europe", en Lewis (ed.), *Gender, Social Care and Welfare State Restructuring in Europe*. Ashgate, Aldershot (Gran Bretaña)
- DALY, M., LEWIS, J. (2011): "El concepto de "social care" y el análisis de los estados de bienestar contemporáneos", en Carrasco, C., Borderías, C., Torns, T. (eds), *El trabajo de cuidados. Historia, teoría y políticas*. Catarata, Madrid
- DARKE, J. (1998): "La ciudad modelada por el varón". En Booth, C., Darke, J.; Yeandle, S. (coord): *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad, un espacio para el cambio*. Narcea, Madrid
- DOMÍNGUEZ FOLGUERAS, M. (2012): "La división del trabajo doméstico en las parejas españolas. Un análisis de uso del tiempo". *Revista Internacional de Sociología*, 70 (1), 153-179. Disponible en: <http://revintsociologia.revistas.csic.es/index.php/revintsociologia/article/view/439/462>
- DOMÍNGUEZ-FOLGUERAS, M. (2015): "Parentalidad y división del trabajo doméstico en España, 2002-2010". *Revista Española de Investigaciones Sociológicas Reis* (149) 45-64. Disponible en: http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_149_031420722547969.pdf
- DURÁN, M. A. (1997): "La investigación sobre uso del tiempo en España: algunas reflexiones metodológicas". *Revista Internacional de Sociología*, CSIC (18)

- DURÁN, M. A. (1998): *La Ciudad compartida*. Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España e Instituto de la Mujer, Madrid
- DURÁN, M. A. (2000a): *Si Aristóteles levantara la cabeza. Quince ensayos sobre las ciencias y las letras*. Ediciones Cátedra Universidad de Valencia e Instituto de la Mujer, Madrid
- DURÁN, M. A. (2000b): "Concentración y reparto del trabajo no remunerado en los hogares". *Cuadernos de Relaciones Laborales* (17) 91-122
- DURÁN, M. A. (2005): "El trabajo no remunerado y las familias", *Aequalitas: Revista jurídica de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres* (17) 47-59
- DURÁN, M. A. (2007): *El Valor del tiempo: ¿cuántas horas te faltan al día?* Espasa, Pozuelo de Alarcón
- DURÁN, M. A. (2010): *Tiempo de vida y tiempo de trabajo*. Fundación BBVA, Bilbao
- DURÁN, M. A. (2012): *El trabajo no remunerado en la economía global*. Fundación BBVA, Bilbao
- EBRÓPOLIS (2011): *Marco Estratégico Zaragoza 2020*. Disponible en: <http://www.ebropolis.es/web/arborel/interior.asp?idArbol=14&idNodo=21>
- ELÓSEGUI, M. (1996): "Hábitat II: la próxima Conferencia Mundial de la ONU". *Nueva revista de política, cultura y arte* (43) 74-83
- ELÓSEGUI, M. (1997): "Kymlicka en pro de una ciudadanía diferenciada". *Doxa* (20) 477-485. Universidad de Alicante. Disponible en: http://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/10457/1/doxa20_19.pdf
- ELÓSEGUI, M. (2002): *Diez temas de género*. Ediciones Internacionales Universitarias, Madrid

-
- ELÓSEGUI, M. (2005): “¿En qué, por qué y para qué somos diferentes varones y mujeres?”. *Thémata: Revista de filosofía* (35) 97-136. Disponible en: <http://institucional.us.es/revistas/themata/35/12%20elosegui.pdf>
- ELÓSEGUI, M. (2007): “La Ley Orgánica de igualdad efectiva entre mujeres y hombres. Las acciones positivas para la igualdad laboral entre mujeres y hombres”. *Aequalitas: Revista jurídica de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres* (20) 7-21. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2479846.pdf>
- ELÓSEGUI, M. (2009): “Educar en la corresponsabilidad entre mujeres y hombres. La igualdad necesaria”. *Revista General de Derecho Canónico y Derecho Eclesiástico del Estado* (20). Disponible en: http://www.unav.edu/matrimonioyfamilia/observatorio/top/agosto09/Elosegui_Corresponsabilidad.pdf
- ELÓSEGUI, M. (2011): “Por un nuevo estado social innovador en equidad de género. *Anales de la Cátedra Francisco Suárez*” (45) 65-87. Disponible en: <http://revistaseug.ugr.es/index.php/acfs/article/view/525>
- EMAKUNDE (2003): *Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente desde la perspectiva de género*. Disponible en: http://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/pub_jornadas/es_emakunde/adjuntos/jornada.16.urbanismo.vivienda.medio.ambiente.perspectiva.genero.cas.pdf
- EMAKUNDE (2007): *Las consecuencias del cuidado. Las estrategias de conciliación en la vida cotidiana de las mujeres y los hombres de la C.A.P.V.* Disponible en: http://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/publicaciones_informes/es_emakunde/adjuntos/consecu_cuid_concil_es.pdf

-
- EMAKUNDE (2010): *Desigualdad en la trayectoria y situación profesional de las mujeres en la CAE. Coste relativo de la pérdida de talento femenino*. Disponible en:
http://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/publicaciones_informes/es_emakunde/adjuntos/trayectoria_prof_es.pdf
- EMAKUNDE (2012): *Corresponsabilidad, valores y género*. Disponible en:
http://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/publicaciones_informes/es_emakunde/adjuntos/Valores_es_eu.pdf
- EMAKUNDE (2013a): *Guía para la elaboración de informes de impacto de género*. Disponible en:
http://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/publicaciones_guias2/es_emakunde/adjuntos/26.guia.para.la.elaboracion.de.informes.de.impacto.de.genero.pdf
- EMAKUNDE (2013b): *La Evaluación de Impacto en Función del género en el Transporte y la Movilidad*. Disponible en:
http://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/politicas_evaluaciones_2/es_def/adjuntos/materiales.sectoriales.transporte.y.movilidad.pdf
- ESPING-ANDERSEN, G. (1993): *Los Tres mundos del estado del bienestar*. Alfons el Magnànim, Valencia
- ESPING-ANDERSEN, G. (2000): *Fundamentos sociales de las economías postindustriales*. Ariel, Barcelona
- ESPING-ANDERSEN, G. (2008): "Modelos de sociedad, demografía, economía y políticas públicas. Un nuevo contrato de género". En Pazos M. (dir): *Economía e Igualdad*

de Género: Retos de la Hacienda Pública en el siglo XXI. Instituto de Estudios Fiscales, Ministerio de Economía y Hacienda, Madrid

ESPING-ANDERSEN, G. (coord.) (2013): *El déficit de natalidad en Europa. La singularidad del caso español*. Fundación La Caixa, Barcelona. Disponible en: https://obrasociallacaixa.org/documents/10280/240906/vol36_es.pdf/a1f7626a-7622-4237-bdfd-4c0c4347a7e3

ESPING-ANDERSEN, G., PALIER, B. (2010): *Los tres grandes retos del estado de bienestar*. Ariel, Barcelona

ESTEBAN, M. (2000): *Bilbao, luces y sombras del titanio: el proceso de regeneración del Bilbao metropolitano*. Universidad del País Vasco, Servicio Editorial, Bilbao

EUROPEAN UNION COMMISSION (1993): *Carta Europea de la Mujer en la ciudad*. Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/dubai/96/bp018.html>

EUSTAT (2015): *Dos décadas de cambio social en la C.A. de Euskadi a través del uso del tiempo. Encuesta de Presupuestos de Tiempo 1993-2013*. EUSTAT Instituto Vasco de Estadística, Vitoria

EXPÓSITO, C. (2013): “¿Qué es eso de la interseccionalidad? Aproximación al tratamiento de la diversidad desde la perspectiva de género en España”. *Investigaciones Feministas* (3) 203-222. Disponible en: <http://revistas.ucm.es/index.php/INFE/article/view/41146/39358>

FALÚ, A. (2013): “Cuestiones espaciales: la forma urbana de la ciudad influye en las posibilidades de la economía en particular para las mujeres”, *Revista TRIA Territorio della Ricerca su Insedimenti e Ambiente*, Italian Scientific Publishing, Naples (10) 35-42. Disponible en: <http://www.tria.unina.it/index.php/tria/article/viewFile/1725/1693>

- FALÚ, A. (ed) (2002): *Ciudades Equitativas para varones y mujeres. Herramientas para la acción*. Red Mujer y Hábitat de América Latina, Ediciones M y M, Argentina
- FALÚ, A. (ed) (2009): *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos*. Red Mujer y Hábitat de América Latina, Ediciones SUR, Santiago de Chile
- FALÚ, A., MOREY, P., RAINERO, L. (2002): "Uso del tiempo y del espacio: asimetrías de género y de clase". En *Ciudad y Vida Cotidiana. Asimetrías en el uso del tiempo y del espacio*. Falú, A. Morey P. y Rainero, L. (eds). Córdoba, Argentina
- FALÚ, A., RAINERO, L. (1995): *Hábitat Urbano, una visión de género*. CICSA, Córdoba, Argentina
- FARINÓS, J. (2010) *Gobernanza para una renovada planificación territorial estratégica: hacia la innovación socio-territorial*. En, Martín Mesa, A. y Merinero, R. (dirs.), "Planificación estratégica territorial: estudios metodológicos". Junta de Andalucía, Consejería de Gobernación y Justicia, Dirección General de Administración Local, Córdoba
- FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS (FEMP) (1996): *Mujer y Urbanismo: Una recreación del espacio*. FEMP, Madrid
- FENSTER, T. (2010): "El Derecho a la Ciudad y la Vida Cotidiana basada en el género". En, Sugranyes, Ana y Mathivet, Charlotte, eds. (2010): *Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias*. HIC, Santiago de Chile. Disponible en. http://www.hic-al.org/documento.cfm?id_documento=1402
- FERNÁNDEZ GÜELL, J. M. (2007): "25 años de planificación estratégica de ciudades". *Ciudad y Territorio XXXIX* (154) 621-637
- FERNÁNDEZ GÜELL, J. M., SAN JUAN, M. (2009): *Estudio de Prospectiva Territorial para la Ciudad de Burgos*. Universidad Autónoma de Madrid. Disponible en:

<http://www.burgosciudad21.org/adftp/informe%20definitivo%20GUELL%20NOV%2009.pdf>

FERNÁNDEZ PRIETO, M., FERNÁNDEZ PROL, F. (2014): "Informe para el estudio de la racionalización de horarios, la conciliación y la corresponsabilidad". *Aequalitas: Revista jurídica de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres* (35) 32-46

FERNÁNDEZ PRIETO, M., LOUSADA J. F. (2014): "El PEIO 2014-2016: Igualdad en el trabajo y discriminación salarial (eje 1) y conciliación y corresponsabilidad (eje 2)". *Aequalitas: Revista jurídica de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres* (34) 15-25

FLAQUER, L. (2000): *Las políticas familiares en una perspectiva comparada*. Colección de estudios sociales (3) Fundación La Caixa, Barcelona. Disponible en: https://obrasociallacaixa.org/documents/10280/240906/es03_esp.pdf/647366c9-e310-4d2e-972c-d1d153db6b1d

FRASER, N. (1987): "Women, welfare and the politics of need interpretation". *Hypatia* (2) 103-121

FUNDACIÓN CIEDES (2010): *Nuevos Rumbos. Reflexiones del II PEM para el 2020*. Disponible en: <http://www.ciedes.es/index.php/el-plan/nuevos-rumbos>

FUNDACIÓN ENCUENTRO (2004): "Los desafíos de la conciliación de la vida familiar y laboral", en *Informe España 2004*. Una interpretación de su realidad social, Fundación Encuentro, Madrid

FUNDACIÓN ENCUENTRO (2006): "Políticas de tiempo y ciudad", en *Informe España 2006*. Una interpretación de su realidad social, Fundación Encuentro, Madrid

-
- FUNDACIÓN ESTRATEGIAS PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL DE LA PROVINCIA DE JAÉN (2012): *I Plan Estratégico de la provincia de Jaén, 2020*. Disponible en: <http://www.planestrajaen.org/centro-documental/publicaciones/ii-plan-estrategico-provincia-jaen.html>
- FUNDACIÓN MADECA (2010): *Dictamen Sectorial sobre Igualdad*. Disponible en: <http://www.fundacionmadeca.es/images/pdf/Dictamenes-Plan-Estrategico/igualdad-de-genero.pdf>
- GARCÉS, A. (2003): “Urbanismo, vivienda y sociedad. Políticas sociales de integración”. *Aequalitas: Revista jurídica de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres* (12) 59-64
- GARCÍA BALLESTEROS, A. (ed.) (1986): *El uso del espacio en la vida cotidiana*. Editorial de la Universidad Autónoma, Madrid
- GARCÍA GARRIDO, M. J. (1991): *Derecho privado romano*. Dykinson, Madrid
- GARCÍA MERINO, L. V. (1987): *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*. Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao
- GARRIDO, J. A. (2004): “El proceso de revitalización del Bilbao Metropolitano”. *Revista internacional de los estudios vascos RIEV* (49-1) 23-50. Disponible en: <http://www.eusko-ikaskuntza.org/es/publicaciones/el-proceso-de-revitalizacion-del-bilbao-metropolitano/art-14413/>
- GOBIERNO DE NAVARRA (2006): *Diagnósticos para la realización del I Plan de Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres de la Comunidad Foral de Navarra (2006-2010)*. Pamplona
- GOBIERNO DE NAVARRA (2006): *I Plan de Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres de la Comunidad Foral de Navarra (2006-2010)*. Pamplona

-
- GOBIERNO VASCO (ORDENACIÓN DEL TERRITORIO) - EMAKUNDE (2016): *Informe “Perspectiva de Género en las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV. Propuestas de Acción.*
- GOBIERNO VASCO - EMAKUNDE (2014): *VI Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres (2014-2016).* Disponible en: http://www.emakunde.euskadi.net/contenidos/informacion/u72_iv_plan/es_emakunde/adjuntos/VIPlan_final.pdf
- GÓMEZ BUENO, C. (2001): “Mujeres y trabajo: principales ejes de análisis”. *Papers* (63/64) 123-140
- GONZÁLEZ CEBALLOS, S. (2006): “Scalar narratives in Bilbao. A cultural politics of scales approach to the study of urban policy”. *International Journal of Urban and Regional Research* (30) (4)
- GONZÁLEZ MEDINA, M. (2009): *Gobernanza y gestión de las ciudades en la unión europea. Casos de Santiago de Compostela y Konstanz (Alemania).* Tesis doctoral leída en Universidade de Santiago de Compostela, Facultade de Ciencias Políticas e Sociais, Departamento de Ciencia Política e da Administración
- GONZÁLEZ MEDINA, M. (2012): “La planificación estratégica de “nueva generación”:¿Cómo evaluar su impacto como instrumento de gobernanza territorial?” *Geopolíticas(s)* vol. 3 (2) 271-291. Disponible en: <https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/viewFile/40400/40398>
- GONZÁLEZ MEDINA, M. (2013): “Procesos metropolitanos y planificación estratégica en el sur de Europa: un enfoque de gobernanza territorial”. *Ciudad y territorio* CytET XLV (177) 487-499

- GONZÁLEZ MEDINA, M., MERINERO, R. (2013): “¿Evaluar la gobernanza?: análisis de la planificación estratégica urbana como instrumento de gobernanza territorial en Italia y España”. *Ponencia para el XI congreso de AECPA*, Sevilla, 18 - 20 de septiembre de 2013. Disponible en: <http://www.aecpa.es/uploads/files/modules/congress/11/papers/763.pdf>
- GREED, C. (1994): *Women and planning: creating gendered realities*. Routledge
- GREED, C. (2007): *A Place for Everyone? Gender Equality and Urban Planning*. Oxfam. Disponible en: <http://www.apho.org.uk/resource/view.aspx?RID=93623>
- HAKIM, C. (2005): *Modelos de familia en las sociedades modernas: ideales y realidades*. Centro de Investigaciones Sociológicas, Madrid
- HALL, P. (1996): *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Ediciones del Serbal, Barcelona
- HARTMANN, H.(1994): “Capitalismo, patriarcado y segregación de los empleos por sexo”. En Borderías, C.; Carrasco, C.; Alemany, C. (comp.): *Las mujeres y el trabajo. Rupturas conceptuales*. Icaria, Barcelona
- HAYDEN, D. (1980): “What would a non-sexist city be like?” *Signs, journal of women in culture and society*, vol. 5 (3) p. 170. University of Chicago Press. Parte de la conferencia en castellano está Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n7/adhay.html>
- HAYDEN, D. (1982): *The Grand Domestic Revolution: a History of Feminist Designs for Americans Homes, Neighborhoods, and Cities*. The MIT Press, Londres
- HAYDEN, D. (1997): *The Power of place: urban landscapes as public history*. The MIT Press, Londres

- HERRADOR, I. (2010): "Planificación Estratégica Territorial", en Martín Mesa, A. y Merinero, R.: (dirs.) *Planificación estratégica territorial: estudios metodológicos*. Junta de Andalucía, Consejería de Gobernación y Justicia, Dirección General de Administración Local, Córdoba
- HERRADOR, I., MARTÍN MESA, A. (2010): "Evaluación y Planificación Estratégica Territorial". En, Martín Mesa, A. y Merinero, R. (dirs.), *Planificación estratégica territorial: estudios metodológicos*. Junta de Andalucía, Consejería de Gobernación y Justicia, Dirección General de Administración Local, Córdoba
- HIRIA KOLEKTIBOA (2010): *Manual de análisis urbano. Género y vida cotidiana*, Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz
- IC NET (2004): *Integrating Gender into World Bank Financed Transport Programs: Component 1. Case Study Summary and Final Report*. World Bank, Washington, DC. Disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/17703>
- IGLESIAS DE USSEL, J. (1990): "La familia y el cambio político en España". *Revista de estudios políticos* (67) 235-260. Disponible en: <http://www.cepc.gob.es/Controls/Mav/getData.ashx?MAVqs=~aWQ9MTY1ODI maWRIPTEwMzcmdXJsPTMmbmFtZT1SRVBORV8wNjdfMjM1LnBkZiZmaWxlPVJF UE5FXzA2N18yMzUucGRmJnRhYmxhPUFydGljdWxvJmNvb nRlbnQ9YXBwbGljYXR pb24vcGRm>
- IGLESIAS DE USSEL, J. (1998): *La familia y el cambio político en España*. Tecnos, Madrid
- IGLESIAS DE USSEL, J. (2004): "Familia y trabajo de la mujer". *Arbor: Ciencia, pensamiento y cultura* (702) 167-186. Disponible en: <http://arbor.revistas.csic.es/index.php/arbor/article/view/564/565>

- IGLESIAS M., MARTÍ M. (2011): *Políticas urbanas en España. Grandes ciudades, actores y gobiernos locales*. Icaria, Barcelona
- INE (2016): *Mujeres y hombres en España*, Madrid. Disponible en: <http://www.inmujer.gob.es/MujerCifras/MujeresHombresEspana/docs/mujeresyhombres2016.pdf>
- INNERARITY, C. (2001): "Identidad y diferencia. Dos maneras de entender la política". *Inguruak, Soziologia eta zientzia politikoaren euskal aldizkaria / Revista vasca de sociología y ciencia política* (29) 169-180
- INNERARITY, C. (2007): "El islam y la república: un conflicto entre dos identidades". *Papers* (84) 139-147
- INNERARITY, C. (2009): "Comunidades de violencia. Origen y significado de la violencia urbana en los barrios inmigrantes en las ciudades europeas". *Anthropos* (222) 160-189
- INNERARITY, C. (2013): "El debate sobre el velo islámico en Gran Bretaña. El multiculturalismo liberal y la identidad nacional". *Revista de Estudios Políticos* (162) 149-174
- INNERARITY, C., SANCHO, A. (2014): "Ciudad y ciudadanía. Un análisis de los planes estratégicos de desarrollo urbano desde la perspectiva de género", *Investigaciones Feministas: papeles de estudios de mujeres, feministas y de género* 5 (342-370). Universidad Complutense, Madrid. Disponible en: <http://revistas.ucm.es/index.php/INFE/article/view/48139/45275>
- INNERARITY, C., SANCHO, A. (2015): "Derecho a la ciudad desde la perspectiva de género. Análisis de los planes de desarrollo urbano en España". *Congreso AECPA*,

Donostia San Sebastián, julio 2015. Disponible en:
<http://www.aecpa.es/uploads/files/modules/congress/12/papers/1383.pdf>

INNERARITY, D. (2006): *El nuevo espacio público*. Espasa, Madrid

INSTITUTO DE LA MUJER (2005): *Estudio sobre la conciliación de la vida familiar y la vida laboral: situación actual, necesidades y demandas*. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid

INSTITUTO DE LA MUJER (2008): *De la conciliación a la corresponsabilidad: buenas prácticas y recomendaciones*. Disponible en:
<http://www.inmujer.gob.es/ca/observatorios/observlgualdad/estudiosInformes/docs/010-conciliacion.pdf>

INSTITUTO DE LA MUJER (2011): *Guía de buenas prácticas para promover la conciliación de la vida personal, familiar y profesional desde Entidades Locales de España y Noruega*. Disponible en: <http://www.femp.es/files/566-1011-archivo/Guia%20BP%20conciliac%2021%20exp%20cast%20electronic.pdf>

JACOBS, J. (1975): *La economía de las ciudades*. Península, Madrid

JACOBS, J. (2011): *Muerte y vida de las grandes ciudades*, presentado por Muxí, Z., García Valdivia, B., Delgado. M. Capitán Swing, Madrid

JAÉN 2015 (2009): *Jaén entorno solidario y sostenible*. Disponible en:
<http://www.jaen2015.es/planestrategico>

KYMLICKA, W. (1996): *Ciudadanía multicultural. Una teoría liberal sobre los derechos de las minorías*. Paidós, Barcelona

LE CORBUSIER (1931): *Carta de Atenas*. Disponible en:
http://ipce.mcu.es/pdfs/1931_Carta_Atenas.pdf

- LE CORBUSIER (1979): *Principios de Urbanismo. La Carta de Atenas*. Ariel, Barcelona.
- LEAL, J. (1986a): "Los equipamientos como causa de segregación de la mujer en la ciudad", en García Ballesteros, A. (ed): *El uso del espacio en la vida cotidiana: Actas de las IV Jornadas de Investigación Interdisciplinaria*, Editorial de la Universidad Autónoma, Madrid
- LEAL, J. (1986b): "El urbanismo y las ciencias sociales". *Ciudad y Territorio* (67) 31-34
- LEAL, J. (1997): "Sociología del espacio: el orden espacial de las relaciones sociales". *Política y Sociedad* (25) 21-36
- LEAL, J. (2007): "Cambios en la morfología social de las grandes ciudades españolas: apuntes para una investigación". *Arquitectura, Ciudad y Entorno* (3) 150-158
- LEFEBVRE, H. (1969): *El derecho a la ciudad*. Península, Barcelona
- LEFEBVRE, H. (1972): *La revolución urbana*. Alianza Editorial, Madrid
- LEGARRETA, M., GARCÍA SÁINZ, C. (2015): "Las familias y el reparto del trabajo doméstico". En EUSTAT, *Dos décadas de cambio social en la C.A. de Euskadi a través del uso del tiempo*. Encuesta de Presupuestos de Tiempo 1993-2013. EUSTAT Instituto Vasco de Estadística, Vitoria
- LEONARDO, J. (1989): *Estructura urbana y diferenciación residencial: el caso de Bilbao*. Centro de Investigaciones Sociológicas, Madrid
- LEVY, C. (2003): "Ciudad y género: Una ciudad más justa. El género y la planificación". En Balbo, M., Jordán, R., Simioni, d. (comp): *La ciudad inclusiva*. Cuadernos de la CEPAL, Santiago, Chile
- LEWIS, J (ed.) (1993): *Women and social policy in Europe: work, family and the State*. Edward Elgar, Aldershot (Gran Bretaña) and Vermont (USA)

-
- LEWIS, J. (1992): "Gender and the Development of Welfare Regimes". *Journal of European Social Policy* (2-3) 159-173
- LEWIS, J. (ed.) (2006): *Children, changing families and welfare states*. Edward Elgar, Cheltenham (Gran Bretaña) and Northampton (USA)
- LITTLE, J., PEAKE, L., RICHARDSON P. (1988): *Women in cities: Gender and the urban environment*. MacMillan Education, Basingstoke (Gran Bretaña)
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1993): *Ciudades y urbanismo a finales del siglo XX*. Universitat de València, Valencia
- LÓPEZ LÓPEZ, M^a T. (2011): *Mujer e Igualdad de Trato. Análisis de la maternidad en la Unión Europea*. Acción Familiar, Cinca, Madrid
- LOSCERTALES, B. (2003): "Ciudad y vivienda. Una reflexión siete años después de la cumbre de Estambul". *Aequalitas*, Revista Jurídica de Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres (12) 65-72
- LOUSADA, J. F. (2004): "El informe sobre el impacto de género en la elaboración normativa". *Aequalitas*: Revista jurídica de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres (15) 36-46
- LOUSADA, J. F. (2007): "Tiempo y Género". *Aequalitas*: Revista jurídica de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres (20) 36-41
- LOUSADA, J. F. (2008): "Las políticas públicas sobre los tiempos de la ciudad, en especial las normas gallegas". *Aequalitas*: Revista jurídica de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres 23 (16-21)
- LOUSADA, J. F. (2011): "La individualización de los derechos de conciliación. Una asignatura pendiente". *Themis Revista de la asociación de mujeres juristas* (9) 5-10

- LOUSADA, J. F. (2014): "Aspectos dinámicos de los Planes de Igualdad. Diagnóstico de situación; adopción e implantación; seguimiento y evaluación; comisiones de igualdad; solución extrajudicial de conflictos". *Aequalitas: Revista jurídica de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres* (34) 6-14
- MARCOS, R. (2002): "Maternidad y mundo rural: un acercamiento sociológico". En: Blanco, A. I. Domenech, B., López Rodríguez, M. S. y Marcos, R. (coord.): *Nuevas visiones de la maternidad*. Universidad de León. Secretariado de Publicaciones y Medios Audiovisuales
- MARQUET, O., MIRALLES-GUASCH, C. (2014): "La proximidad en Barcelona. Un análisis desde los tiempos de desplazamiento cotidianos". *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid* (17) 99-120
- MARTÍN MESA, A., MERINERO, R.: (dirs.) (2010): *Planificación estratégica territorial: estudios metodológicos*. Junta de Andalucía, Córdoba
- MARTÍNEZ BASCUÑÁN, M. (2012): *Género, emancipación y diferencia(s): La teoría política de Iris Marion Young*. Plaza y Valdés, Madrid
- MARTINEZ CEARRA, A. (1993): "La revitalización de áreas metropolitanas: el caso del Bilbao metropolitano". *Boletín de Estudios Económicos* vol. XLVIII (148) 63-71, Bilbao
- MARTINEZ CEARRA, A. (2004): "El cambio en infraestructuras y la regeneración urbana". *Revista internacional de los estudios vascos RIEV* vol. 49 (1) 51-75. Disponible en: <http://www.eusko-ikaskuntza.org/es/publicaciones/el-cambio-en-infraestructuras-y-la-regeneracion-urbana/art-14424/>
- MARTINEZ CEARRA, A. (2005): "Ciudades y valores". *Ekonomiaz: Revista vasca de economía* (58) 348-371. Disponible en: <http://www.ogasun.ejgv.euskadi.net/r51->

k86aekon/es/k86aEkonomiazWar/ekonomiaz/abrirArticulo?idpubl=53®istro=743

- MARTINEZ CEARRA, A., LANDA, S., SANCHO, A. (2013a): "Plan Estratégico del Bilbao Metropolitano". En Garrido, A. y Gándara, G. (eds.), *Nuestras ciudades del futuro*. Erasmus, Barcelona
- MARTINEZ CEARRA, A., LANDA, S., SANCHO, A. (2013b): "Asociación Bilbao Metropoli-30". En Garrido, A. y Gándara, G. (eds.), *Nuestras ciudades del futuro*. Erasmus, Barcelona
- MARTÍNEZ, P., FÁBREGUES, C. (2009): *Gestió de la mobilitat a l'àrea metropolitana de Barcelona*. Pla Estratègic Metropolità de Barcelona. Disponible en: http://www.pemb.cat/ca/publicacions/gestio_de_la_mobilitat_a_lamb/90/
- MAS, E. (2010): "Plan Estratégico o estrategia para un discurso?: el caso de Bilbao". *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales* (XIV) 323-339. Disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-328.htm>
- MAS, E. (2011): "La revitalización del área metropolitana de Bilbao: la gestión de Bilbao Ría 2000, aspectos territoriales". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* (55) 35-57. Disponible en: <http://age.ieg.csic.es/boletin/55/02%20AGE%2055.pdf>
- MASSEY, D. (1994): *Space, Place and Gender*. University of Minnesota Press, Minneapolis
- MASSOLO, A. (comp.) (1992): *Mujeres y ciudades: participación social, vivienda y vida cotidiana*. El Colegio de México, México D.F.
- MASSOLO, A. (2005): "Género y seguridad ciudadana: el papel y reto de los gobiernos locales". *ECA: Estudios centroamericanos* (681-682) 643-658. Disponible en:

http://www.uca.edu.sv/publica/ued/eca-proceso/ecas_anter/eca/2005/681-682/art4-eca-681-682.pdf

MEIL, G. (1995): "Presente y futuro de la política familiar en España". *Reis* (70) 39-66. Disponible en: http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_070_07.pdf

MEIL, G. (1997a): "La participación masculina en el cuidado de los hijos en la nueva familia urbana española". *Papers* (53) 77-99

MEIL, G. (1997b): "La redefinición de la división del trabajo doméstico en la nueva familia urbana española". *Reis* (80) 69-94. Disponible en: http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_080_05.pdf

MEIL, G. (1998): "La sociología de la familia en España, 1978/1998". *Reis* (83) 179-213. Disponible en: http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_083_08.pdf

MEIL, G. (1999): *La postmodernización de la familia española*. Acento, Madrid

MEIL, G. (2000): "Cambio familiar y solidaridad familiar en España". *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración* (26) 129-156

MEIL, G. (2002): "La otra cara del desafío demográfico a la protección social: Los desafíos derivados del cambio familiar". *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración* (36) 95-116

MEIL, G. (2003): "La figura del abuelo en las familias españolas de la actualidad". *Portularia: Revista De Trabajo Social* (3) 33-47

MEIL, G. (2004a): *El reparto de responsabilidades domésticas en la Comunidad de Madrid: Un estudio sobre la realidad de la separación de funciones en los hogares de la Comunidad de Madrid*. Dirección General de Familia, Comunidad de Madrid, Madrid. Disponible en:

https://www.uam.es/personal_pdi/economicas/gmeil/espaniol/publicaciones/libros/ddtdmadrid.pdf

- MEIL, G. (2004b): "Cambios en las relaciones familiares y en la solidaridad familiar". *Arbor: Ciencia, Pensamiento y Cultura* (702) 263-312
- MEIL, G. (2004c): "El papel de los poderes públicos en la promoción de la natalidad". *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración* (50) 135-154
- MEIL, G. (2004d): "La familia española en el contexto de la Unión Europea". *Arbor: Ciencia, Pensamiento y Cultura* (702) 421-449
- MEIL, G. (2005a): "El reparto desigual del trabajo doméstico y sus efectos sobre la estabilidad de los proyectos conyugales". *Reis* (111) 163-180. Disponible en: http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_111_081168263263418.pdf
- MEIL, G. (2005b): "Continuidad y cambio en la división del trabajo doméstico en la familia urbana". *Estructura y procesos sociales: homenaje a José Cazorla*. Coord. Montabes J., 449-468. CIS, Madrid
- MEIL, G. (2006): *Padres e hijos en la España actual*. Fundación La Caixa, Barcelona. Disponible en: https://obrasociallacaixa.org/documents/10280/240906/vol19_es.pdf/421056fd-99c4-463f-ab72-eb0fa7b2dd14
- MEIL, G. (2007): "Consecuencias de la caída de la fecundidad sobre los intercambios entre generaciones". *Revista Internacional de Sociología* (48) 9-31. Disponible en: <http://revintsociologia.revistas.csic.es/index.php/revintsociologia/article/view/66/67>
- MEIL, G. (2011a): "El uso de los permisos parentales por los hombres y su implicación en el cuidado de los niños en Europa". *Revista Latina de Sociología* (1) 61-97

- MEIL, G. (2011b): *Individualización y solidaridad familiar*. Fundación La Caixa, Barcelona. Disponible en: http://www.publicacionestecnicas.com/lacaixa/individualizacion/32_es.html
- MEIL, G., GARCÍA SÁINZ, C., AYUSO, L., LUQUE DE LA TORRE, M^a. A. (2007): *El desafío de la conciliación de la vida privada y laboral en las grandes empresas*. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid
- MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL (2007): *Plan Estratégico de Igualdad de Oportunidades* (2008-2011). Disponible en: http://www.empleo.gob.es/es/igualdad/Documentos/Plan_estrategico_final.pdf
- MINISTERIO DE FOMENTO (1996): *Agenda Hábitat España: contribución de las ciudades al desarrollo sostenible*. Madrid
- MINISTERIO DE FOMENTO (2006): *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes (Encuesta Movilia)*. Disponible en: <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/2D1D40A2-3417-4C74-AF3F-D22D3A161F96/110679/Movilia20062007.pdf>
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE (1996): *Informe Nacional Español para la Conferencia HÁBITAT II*. Coordinado por Rodolfo Segura Sanz, Madrid
- MINISTERIO DE SANIDAD, SERVICIOS SOCIALES E IGUALDAD (2014): *Plan Estratégico de Igualdad de Oportunidades 2014-2016 del Instituto de la Mujer y para la Igualdad de Oportunidades*. Disponible en: <http://www.inmujer.gob.es/actualidad/PEIO/docs/PEIO2014-2016.pdf>
- MIRALLES-GUASCH, C. (1998): “La movilidad de las mujeres en la ciudad: Un análisis desde la ecología urbana”. *Ecología política* (15) 123-130

- MIRALLES-GUASCH, C. (2002): *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Ariel, Barcelona
- MIRALLES-GUASCH, C. (2008): *El uso social del tiempo en la Región Metropolitana de Barcelona*. Pla Estratègic Metropolità de Barcelona. Disponible en: http://www.pemb.cat/es/publicaciones/el_uso_social_del_tiempo_en_la_region_metropolitana_de_barcelona/88/
- MIRALLES-GUASCH, C. (2010): *Dones, mobilitat, temps i ciutats*. Generalitat de Catalunya, Institut Català de les Dones, Barcelona
- MIRALLES-GUASCH, C. (2013): "Presentación: Dossier metodologías y nuevos retos en el análisis de la movilidad y el transporte". *Revista Transporte y Territorio*, Universidad de Buenos Aires. (6) 1-6. Disponible en: <http://www.filo.uba.ar/contenidos/novedades/cont/listado/scroller/www.rtt.filo.uba.ar/RTT00801001.pdf>
- MIRALLES-GUASCH, C., CEBOLLADA, A. (2009): "Movilidad cotidiana y sostenibilidad: una interpretación desde la geografía humana", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* (50) 193-216
- MIRALLES-GUASCH, C., MARQUET, O. (2012): "Ciudad compacta, la otra cara de la movilidad sostenible". *Ambienta: la revista del Ministerio de Medio Ambiente* (100) 16-27
- MIRALLES-GUASCH, C., MARTÍNEZ MELO, M. (2012): "Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio". *Revista Latino-Americana de Geografía e Género 2 Ponta Grossa* (Brasil) (3-2) 49-60
- MIRALLES-GUASCH, C., MARTÍNEZ MELO, M., MARQUET, O. (2012): "El uso del transporte privado: percepciones individuales y contradicciones colectivas en un

marco de sostenibilidad ambiental y social”, *ACE, Arquitectura, Ciudad y Entorno* (19) 95-110

MOSER, C. (1995): *Planificación de género y desarrollo: Teoría, práctica y capacitación*. Entre Mujeres-Flora Tristán Ediciones, Lima

MONTORO, C., LÓPEZ HERNÁNDEZ, D. (eds) (2009): *La conciliación y sus costes socio-sanitarios*. Universidad de Navarra, Pamplona

MONTORO, C., LÓPEZ HERNÁNDEZ, D. (eds) (2011): *Familias con dos sueldos y tres trabajos*. Universidad de Navarra, Pamplona

MORENO, J. (2005): *Bilbao: declive industrial, regeneración urbana y reactivación económica*. Instituto Vasco de Administración Pública, Oñati (Gipuzkoa)

MORENO, S. (2009): “Las políticas de conciliación de la vida laboral, familiar y personal: ¿Éxito o fracaso?” *Aequalitas*, Revista Jurídica de Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres (25) 46-50

MORRIS, A.E.J. (1984): *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*. Gustavo Gili, Barcelona

MOTA, R. (2006): “Perfiles y condiciones de bienestar de las madres solas: la combinación de mercado de trabajo, políticas sociales y recursos familiares”, en *V Informe FUEM de Políticas Sociales: La exclusión social y el Estado de bienestar en España*. Fundación Hogar del Empleado

MUMFORD, E. (2007): “El discurso del CIAM sobre el urbanismo. 1928-1960” (11) 96-115. Disponible en: <http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18632/19528>

MUMFORD, L. (1961): *The city in history: Its origins, its transformations, and its prospects*. Secker & Warburg, London

- MURILLO, S. (2006): *El mito de la vida privada: de la entrega al tiempo propio*. Siglo veintiuno, Madrid
- MUXÍ, Z. (coord.) (2013): *Postsuburbia. Rehabilitación de urbanizaciones residenciales monofuncionales de baja densidad*. Comanegra, Barcelona
- MUXÍ, Z., CASANOVAS, R., CIOCOLETTO, A., FONSECA, M., GUTIERREZ VALDIVIA, B. (2011): “¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?”. En Gutierrez Mozo, M. E. (coord.): en *La arquitectura y el urbanismo con perspectiva de género*. Feminismo/s 17. Centro de Estudios sobre la Mujer, Universidad de Alicante
- MUXÍ, Z. (2006): “Ciudad Próxima. Urbanismo sin Género”. *Revista Ingeniería y Territorio* (75) 68-75
- MUXÍ, Z. et al (2014): *Mujeres trabajando. Guía de reconocimiento urbano con perspectiva de género*. Comanegra, Barcelona
- MUXÍ, Z. et al. (2011): “¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?”. *Feminismo/s* (17) 105-129 Disponible en: https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/22338/1/Feminismos%2017_06.pdf
- NACIONES UNIDAS (1996a): *Declaración de Estambul sobre los Asentamientos Humanos*. Disponible en: http://unhabitat.org/wp-content/uploads/2014/07/12040_Habitat_II_report__Spanish.pdf
- NACIONES UNIDAS (1996b): *Programa Hábitat*. Disponible en: http://unhabitat.org/wp-content/uploads/2014/07/12040_Habitat_II_report__Spanish.pdf
- NAVARRO, L. (2006): “Modelos ideales de familia en la sociedad española”. *Revista Internacional de Sociología* (43) 119-138. Disponible en:

<http://revintsociologia.revistas.csic.es/index.php/revintsociologia/article/view/43/43>

NUÑO, L. (1999): *Mujeres: de lo privado a lo público*. Tecnos, Madrid

NUÑO, L. (2010): *El mito del varón sustentador. Orígenes y consecuencias de la división sexual del trabajo*. Icaria, Barcelona

OBSERVATORIO DE BILBAO (2015): *Anuario Socioeconómico*. Disponible en: http://bilbao.net/cs/Satellite?c=Page&cid=1279125266965&locale=3000001694&pagename=LanEkintza%2FPage%2FLKZ_PTPaginaGenerica&titulo=Anuario

OFICINA DE ESTRATEGIA DE DONOSTIA/SAN SEBASTIÁN: *Estrategia 2020 Donostia-San Sebastián*. Disponible en: http://donostiafutura.com/images/E2020DSS_Es.pdf

OLIVA, J. (2011): “La ciudad autoflexible. Narrativas de la prisa y la exclusión”. *Revista Internacional de Sociología* 69 (1) 33-57. Disponible en: <http://revintsociologia.revistas.csic.es/index.php/revintsociologia/article/view/363/369>

OLMO, N. DEL, MONTORO, C., LÓPEZ HERNÁNDEZ, D. (2011): “El reto de trabajar y tener hijos: un análisis desde la sociodemografía”. En Montoro, C., López Hernández, D. (eds): *Familias con dos sueldos y tres trabajos*. Universidad de Navarra, Pamplona

PAPÍ, N., FRAU M. J. (2005): “La conciliación del empleo y del hogar: respuesta y reflejo de una organización del trabajo construida desde la institución del género”. *Reis* (110) 149-171. Disponible en: http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_110_081168262715275.pdf

PARELLA, S. (2004): “La conciliación de la vida familiar y laboral a debate, Riesgos y oportunidades desde una perspectiva de género”. *Iniciativa local por la igualdad*

y conciliación. Foro de Ciudades para la Conciliación (Documento de conclusiones, pp. 36-46). Federación Andaluza de Municipios y Provincias. Disponible en: <http://www.famp.es/famp/publicaciones/ficheros/2004conciliacion.pdf>

PASCUAL, J. M. (2007): *La estrategia territorial como inicio de la gobernanza democrática. Los planes estratégicos de segunda generación*. Colección Documentos de Trabajo, serie Desarrollo Económico (3), Diputación de Barcelona, Barcelona

PASCUAL, J. M., FORN I FOIXÁ, M. DE (1999): *La estrategia de las ciudades: los planes estratégicos como instrumento: métodos, técnicas y buenas prácticas*. Diputación de Barcelona, Barcelona

PASCUAL, J. M., TARRAGONA, M. (2009): *Estrategia Territorial y Gobierno Relacional. Manual para la planificación estratégica de 2ª generación*. Junta de Andalucía, Dirección General de Administración Local, Sevilla

PATEMAN, C. (1989): *The Disorder of Women*. Polity Press, Cambridge

PATEMAN, C. (1995): *El Contrato sexual*. Anthropos, Barcelona

PATEMAN, C. (1996): "Críticas feministas a la dicotomía público/privado", en Castells, C. (comp.): *Perspectivas feministas en teoría política*. Paidós, Barcelona

PAZOS, T. (2014): *El patio del Eixample, un espacio público de proximidad*. Tesis doctoral leída en la Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona de la Universitat Politècnica de Catalunya, sin publicar

PÉREZ DEL RÍO, T. (2005): "Transversalidad de género y acción positiva en el ámbito comunitario". *Lan harremanak*: Revista de Relaciones Laborales (13) 35-51

- PÉREZ DÍAZ, V. (2000): En Chuliá E., Valiente C. (Eds.): *La Familia española en el año 2000: innovación y respuesta de las familias a sus condiciones económicas, políticas y culturales*. Fundación Argentaria-Visor, Madrid
- PÉREZ OROZCO, A. (2009): *Miradas globales a la organización social de los cuidados en tiempos de crisis. ¿Qué está ocurriendo?* Documento de trabajo, Serie Genero, Migración y Desarrollo (5). Instituto Internacional de Investigaciones y Capacitación de las Naciones Unidas para la Promoción de la Mujer (INSTRAW). Santo Domingo, República Dominicana. Disponible en: <http://www.flacsoandes.org/generoycultura/Publicaciones/Publicacionesprofesoras/Profesorasasociadas/Perez-Orozco-Amaia/Papers/AmaiaPerezOrozco-WorkingPaper5%20espanol.pdf>
- PÉREZ OROZCO, A. (2010): "Crisis multidimensional y sostenibilidad de la vida". *Investigaciones feministas* (1) 29-53
- PHILLIPS, A. (1993): *Democracy and difference*. Polity Press, Cambridge, U. K.
- PHILLIPS, A. (1995): *The politics of presence*. Clarendon Press, Oxford University Press, Oxford New York
- PHILLIPS, A. (1997). "From Inequality to Difference: A Severe Case of Displacement?". *New Left Review* (224) 142-153
- PHILLIPS, A. (2002): "Las pretensiones universales del pensamiento político". En Barrett, M. y Phillips, A. (comp) *Desestabilizar la economía*. Universidad Nacional Autónoma de México, México D. F.
- PIOTET, F. (1987): "Los consecuencias de las nuevas formas de empleo en la vida familiar y en la organización social". *Reis* (38) 193-316. Disponible en: http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_038_10.pdf

-
- PLA ESTRATÈGIC METROPOLITÀ DE BARCELONA (2010): *El Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona – Visión 2020*. Disponible en: http://www.pemb.cat/es/publicaciones/barcelona_vision_2020/25/
- PLAZA B., GÁLVEZ C., GONZÁLEZ FLORES A. M., MAS E. (2010): “Arte y Economía, un matrimonio de conveniencia: el Museo Guggenheim en Bilbao”. *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales* (14) 323-339. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-335.htm>
- PLECK, J. (1977): "The Work-Family Role System". *Social Problems* (24-4) 417-427
- PLÖGER, J. (2008): “Bilbao. City report”. *CASE* (paper 43), London School of Economics and Political Science, London, UK. Disponible en: <http://sticerd.lse.ac.uk/dps/case/cr/CASereport43.pdf>
- POZUETA, J. (2000): “Movilidad y planeamiento sostenible: hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano”, *Cuadernos de investigación urbanística* (30). Instituto Juan de Herrera, Madrid
- PUTNAM, R. (1993): *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy*. Princeton University Press, U.K.
- PUTNAM, R. (2000): *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*. Simon & Schuster, New York
- PUTNAM, R. (2005): *The Evolution of Social Capital in Contemporary Society*. University Press, Oxford
- RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, A. (1998): “Continuidad y cambios en la revitalización del Bilbao metropolitano”. *Ekonomiaz: Revista vasca de economía* (41) 148-167

-
- RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, A. (2002): “Reinventar la ciudad: milagros y espejismos de la revitalización urbana en Bilbao”. *Lan harremanak*: Revista de Relaciones Laborales (6) 69-108
- RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, A., VICARIO, L (2005): “Innovación, competitividad y regeneración urbana: los espacios retóricos de la ciudad creativa en el nuevo Bilbao”. *Ekonomiaz* (58) 262-295
- RODRÍGUEZ BELTRÁN, M. (2011): *Ciudad, ciudadanía y cohesión Social. Una ciudad de las personas*. Documento marco del ámbito Social, Educativo y Relacional de la Estrategia Zaragoza 2020. Ebroópolis. Disponible en: <http://www.ebropolis.es/files/File/Plan%20Estratgico/ebropolis-estrategia2020-social.pdf>
- RODRÍGUEZ-PIÑERO, M. (2004): “El informe sobre el impacto por razón de género en la elaboración de las disposiciones normativas”. *Aequalitas*, Revista Jurídica de Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres (15) 31-38
- ROMÁN, M., VELÁZQUEZ, I. (2008): *Guía de urbanismo con perspectiva de género*. Consejería de Política Social, Mujer e Inmigración. Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, Murcia
- ROMERO-BALSAS, P. (2015): “Consecuencias del permiso de paternidad en el reparto de tareas y cuidados en la pareja”. *Reis* (149) 87-110. Disponible en: http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_149_051420723424016.pdf
- ROYO, R. (2011): *Maternidad, paternidad y conciliación en la CAE. ¿Es el trabajo familiar un trabajo de mujeres?*, Universidad de Deusto, Bilbao. Disponible en: <http://www.emakunde.euskadi.eus/u72->

20010/es/contenidos/informacion/pub_publicaciones/es_def/adjuntos/6904-maternidad.pdf

- ROYO, R. (2013): "Maternidad, paternidad y desigualdad de género: los dilemas de la conciliación" *Zerbitzuan: Gizarte zerbitzuetarako aldizkaria / Revista de servicios sociales* (53) 123-134
- RUEDA, S. (2011): "El urbanismo ecológico". En Ezquiaga J. M., González Alfaya, L. (eds.), *Transformaciones urbanas sostenibles*. Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Madrid
- RUS, S., ARENAS-DOLZ, F. (2013): "¿Qué sentido se atribuyó al zoon politikon de Aristóteles? Los comentarios medievales y modernos a la Política". *Foro Interno* (13) 91-118
- SABORIDO, M. (1999): "Ciudad y Relaciones de Género". *Documento de Referencia DDR15*, CEPAL, Santiago, Chile
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2004a): "Infraestructuras para la vida cotidiana y calidad de vida". *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid* (8) 101-133
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2004b): *Urbanismo con perspectiva de género*. Instituto Andaluz de la Mujer, Sevilla
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2005): *Claves para planificar la ciudad y el territorio desde la perspectiva de género*. Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2008): *Esquinas inteligentes. La ciudad y urbanismo moderno*. Alianza, Madrid

- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2009): "Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia". *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales* XLI (161-162) 581-598
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA I. (2013): "Mobility of care: Introducing New Concepts in Urban Transport". En Sánchez de Madariaga I., Roberts M. (eds.): *Fair shared cities: The impact of gender planning in Europe*. Ashgate, Surrey (England)
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I., BRUQUETAS M., RUIZ SÁNCHEZ J. (2004): *Ciudades para las personas. Género y urbanismo: estado de la cuestión*. Instituto de la Mujer, Madrid
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA I., ROBERTS M. (eds.) (2013): *Fair shared cities: The impact of gender planning in Europe*. Ashgate, Surrey (England)
- SANCHO, A. (2009): "Áreas metropolitanas españolas", en Seminario de Estudios Socioeconómicos de Pontevedra Carlos Velasco, ed; *A Rexión Urbana das Rías Baixas*. Seminario de Estudios Socioeconómicos Carlos Velasco, Pontevedra
- SANCHO, A. (2011a): *La perspectiva de género acerca de la ciudad: un estudio filosófico a raíz de Hábitat II*. Trabajo de investigación para optar a la Suficiencia Investigadora. Defendido en Pamplona, abril de 2011
- SANCHO, A. (2011b): "Bilbao Metropoli-30", en Memoria del III Curso Planificación Estratégica y Desarrollo Rural: La planificación estratégica en tiempos de crisis y el nuevo marco financiero del desarrollo rural. Huelma (Jaén), 27 y 28 de octubre de 2011. Universidad de Jaén, Cátedra de Planificación Estratégica Territorial, Desarrollo Local y Gobernanza. Disponible en: <http://blogs.ujaen.es/catpetdlg/wp-content/uploads/2013/04/PONENCIAS-III-CURSO-2011-HUELMA.pdf>

- SANCHO, A. (2012): "Ciudad y perspectiva de género a raíz de Hábitat II", en AAVV *Ideología de género. Perspectivas filosófico-antropológica, social y jurídica*, Miranda, M., López Hernández, D. (eds). Promesa, San José (Costa Rica)
- SANCHO, A. (2016): "Hábitat III: hacia una planificación sensible al género", *Revista TRIA Territorio della Ricerca su Insedimenti e Ambiente*, Italian Scientific Publishing, Naples (16) 91-104. Número especial que lleva por título "Verso Habitat III. Una prospettiva di genere", presentado en el evento "Women and the cities: Theories and Practices for new Visions" de la Conferencia Hábitat III en Quito el 17 octubre de 2016. Disponible en: <http://www.tria.unina.it/index.php/tria/article/view/3970/4652>
- SANTISO, R., MOLPECERES, G. (1998): *Ciudad y mujer: el diseño urbano en la vida de la mujer*. Ayuntamiento de Zaragoza, Zaragoza
- SANZ ALDUÁN, A. (2005): "El viatge de les paraules". *Revista SAM Servei de Medi Ambient*, Diputación de Barcelona (13) 7-14. Disponible en: <http://www.diba.cat/documents/471041/491757/mediambient-pdf-sam13-pdf.pdf>
- SCOTT, J. (1990): "El género: una categoría útil para el análisis histórico". En Nash, M. y Amelang, J. (eds.): *Historia y género: las mujeres en la Europa moderna y contemporánea*. Alfons el Magnànim, Valencia
- SEISDEDOS, G. (2008): "Nosotras, las ciudades: estrategias urbanas para una ética del cuidado o qué hacer cuando mis proyectos estrella se convierten en elefantes blancos". *Análisis Local* (81) 7-20
- SENNETT R. (1975): *Vida urbana e identidad personal*. Península, Barcelona

-
- SENNETT R. (2011): "Why Complexity Improves Quality of City Life". *Urban Age Conference* November 2011. Disponible en: http://files.lsecities.net/files/2011/11/2011_chw_4025_Sennett.pdf
- SILVESTRE, M. (2012): "Desigualdad entre mujeres y hombres". En EUSTAT: *Informe socioeconómico de la Comunidad Autónoma de Euskadi*. Disponible en: http://www.eustat.eus/elementos/ele0009800/ti_informe-socioeconomico-de-la-ca-de-euskadi-2012-desigualdad-entre-mujeres-y-hombres-pdf-308kb/inf0009894_c.pdf
- SJOBERG, G. (1988): *Origen y evolución de las ciudades*. En Bassols M. y otros, compiladores, *Antología de Sociología Urbana*. Universidad Nacional Autónoma de México
- SOJA, E. (2008): *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Traficantes de sueños, Madrid
- TAYLOR, CH. (2009): *El multiculturalismo y la política del reconocimiento*. 2ª ed., FCE, México
- TERÁN, F. DE (1969): *Ciudad y urbanización en el mundo actual*. Blume, Madrid
- TERÁN, F. DE (1984): "Teoría e intervención en la ciudad. Balance de un periodo. Estado de la cuestión. Perspectivas". *Ciudad y Territorio: revista de ciencia urbana* (59/60) 61-67. Disponible en: <http://oa.upm.es/11489/1/teoriaeintervencion.pdf>
- TERÁN, F. DE (1999): *Historia del urbanismo en España: Vol. III. Siglos XIX y XX*. Cátedra, Madrid
- TOBÍO, C. (1992): "Formas de vida en Madrid: Cambio, diferencia y homogeneidad". *Política y Sociedad* (10) 15-30

- TOBÍO, C. (1995a): "Nuevas formas familiares, viejas formas urbanas". *Jóvenes* (4-5) 24-39
- TOBÍO, C. (1995b): "Movilidad y género en el espacio urbano" en Tobío, C. y Denche, C. (eds.) *El espacio según el género, ¿un uso diferencial?*, Universidad Carlos III de Madrid/Dirección General de la Mujer de la Comunidad de Madrid, Madrid
- TOBÍO, C. (1996): "Zonificación y diferencias del género". *Astrágalo: Revista Cuatrimestral Iberoamericana* (5) 61-76
- TOBÍO, C. (1998): "Roles de género y la relación familia-empleo". *Asparkia: Investigación Feminista* (9) 21-44
- TOBÍO, C. (2002): "Conciliación o contradicción: Cómo hacen las madres trabajadoras". *Reis* (97) 155-188. Disponible en: http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_097_08.pdf
- TOBÍO, C. (2003a): "Cambio social y solidaridad entre generaciones de mujeres". *Feminismo /s: Revista del Centro de Estudios sobre la Mujer de la Universidad de Alicante* (2) 153-166
- TOBÍO, C. (2003b): "Trabajar y ser madre: La difícil conciliación". *Aequalitas, Revista Jurídica de Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres* (12) 41-49
- TOBÍO, C. (2003c): "La segregación espacial de género: micro y macroespacios". *El valor de la palabra* (3) 78-103. Fundación Fernando Buesa Blanco
- TOBÍO, C. (2003d): "Zonificación y diferencias de género: los supuestos implícitos del urbanismo moderno". En Emakunde: *Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente desde la perspectiva de género*. Disponible en: http://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/pub_jornadas/es_e

makunde/adjuntos/jornada.16.urbanismo.vivienda.medio.ambiente.perspectiva.
genero.cas.pdf

TOBÍO, C. (2005): *Madres que trabajan: Dilemas y estrategias*. Cátedra, Madrid

TOBÍO, C. (2008): "Redes familiares, género y política social en España y Francia".
Política y Sociedad 45(2) 87-104

TOBÍO, C. (2012): "Cuidado e identidad de género. De las madres que trabajan a los
hombres que cuidan". *Revista Internacional de Sociología* 70 (2) 399-412.
Disponible en:
<http://revintsociologia.revistas.csic.es/index.php/revintsociologia/article/view/427/450>

TOBÍO, C. (2013): "Estado y familia en el cuidado de las personas: Sustitución o
complemento". *Cuadernos De Relaciones Laborales* (31-1) 17-38. Disponible en:
<http://revistas.ucm.es/index.php/CRLA/article/view/41623/39682>

TOBÍO, C., AGULLÓ, M^a S., GÓMEZ, M^a V., MARTÍN, M^a T. (2010): *El cuidado de las
personas. Un reto para el siglo XXI*. Colección de estudios sociales (28),
Fundación La Caixa, Barcelona. Disponible en:
https://obrasociallacaixa.org/documents/10280/240906/vol28_completo_es.pdf/7426cd8e-d537-439e-b51d-1fdfe41493a1

TOBÍO, C., DENCHE, C. (eds.) (1995): *El espacio según el género, ¿un uso diferencial?*
Dirección General de la Mujer de la Comunidad de Madrid y Universidad Carlos
III, Madrid

TONUCCI, F. (1997): *La ciudad de los niños. Un nuevo modo de pensar la ciudad*.
Fundación Germán Sánchez Ruipérez, Madrid

-
- TORNS, T. (2005): "De la imposible conciliación a los permanentes malos arreglos". *Cuadernos de Relaciones Laborales* 23 (1) 15-33
- TORNS, T. (2008): "El trabajo y el cuidado: cuestiones teórico-metodológicas desde la perspectiva de género". *Empiria: Revista de metodología de ciencias sociales* (15) 53-73
- TORNS, T. (2011): "Conciliación de la vida laboral y familiar o corresponsabilidad: ¿el mismo discurso?". *RIDEG: Revista interdisciplinar de estudios de género* (1) 5-13
- TORNS, T., CARRASQUER, P., BORRAS, V., ROCA, C. (2002): *El estudio de la doble presencia: una apuesta por la conciliación de la vida laboral y familiar*. Informe de investigación. QUIT-Departamento de Sociología, Universitat Autònoma de Barcelona
- TORNS, T., MIGUELEZ, F. (1998): "Introducción al análisis del trabajo y de la vida cotidiana". *Papers* (55) 9-25
- TORNS, T., MIGUELEZ, F. (dirs.) (2000): *Temps i Ciutat*. Consell Econòmic i Social de Barcelona, Barcelona
- TORRES PÉREZ, J. A. (2006): "Libro Blanco para las personas en situación de dependencia en España". *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración* 60 (47-56). Disponible en: http://www.empleo.gob.es/es/publica/pub_electronicas/destacadas/revista/numeros/60/Est03.pdf
- UN-HABITAT (2001a): *Declaración Final de Estambul+5. Declaración sobre ciudades y otros asentamientos*. Nairobi
- UN-HABITAT (2001b): *Indicadores urbanos Estambul +5*. Nairobi

-
- UN-HABITAT (2010): *Igualdad de género para Ciudades más inteligentes. Desafíos y avances*. Nairobi
- UN-HABITAT (2011a): *Designing and Evaluating Land Tools with a Gender Perspective*. Nairobi
- UN-HABITAT (2011b): *Evaluation of Gender Mainstreaming in UN-Habitat*. Nairobi
- UN-HABITAT (2012a): *Gender and Urban Planning*. Nairobi
- UN-HABITAT (2012b): *Gender Issue Guide: Gender Responsive Urban Research and Capacity Development*. Nairobi
- UN-HABITAT (2013a): *A Compendium of Case Studies on Gender Mainstreaming Initiatives in UN-Habitat*. Nairobi
- UN-HABITAT (2013b): *Gender and Prosperity of Cities: State of Women in Cities 2012/2013*. Nairobi
- UN-HABITAT (2013c): *Gender Equality Action Plan: Progress report*. Nairobi
- UN-HABITAT (2013d): *Housing and Slum Upgrading: Gender issue guide, Gender Responsive Urban Planning and Design: Gender issue guide*. Nairobi
- UN-HABITAT (2013e): *Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: Informe Mundial sobre Asentamientos Humanos 2013*. Resumen Ejecutivo. Nairobi
- UN-HABITAT (2013f): *Proceedings of the Governing Council of the United Nations Human Settlements Programme at its twenty-fourth session*. Disponible en: http://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/12876_1_595528.pdf
- UN-HABITAT (2014a): *Gender Issue Guide: Gender Responsive Urban Economy*. Nairobi
- UN-HABITAT (2014b): *Women and Housing Book: towards inclusive cities*. Nairobi

UN-HABITAT (2015): *Policy and Plan for Gender Equality and the Empowerment of Women in Urban Development*. Nairobi

UN-HABITAT (2016a): *Habitat III. Zero Draft on the new urban agenda*. Disponible en: <https://www.habitat3.org/zerodraft>

UN-HABITAT (2016b): *World Cities Report 2016*. Disponible en: <http://wcr.unhabitat.org>

UN-HABITAT (2016c): *Habitat III. Revised Zero Draft on the new urban agenda*. Disponible en: <https://www2.habitat3.org/bitcache/462d74cfb2e04878ff43c8fcca48037daf73d84f?vid=582559&disposition=inline&op=view>

UN-HABITAT (2016d): *The new urban agenda*. Disponible en: <http://habitat3.org/wp-content/uploads/New-Urban-Agenda-GA-Adopted-68th-Plenary-N1646660-S.pdf>

URRUTIA, V. (1999): *Para comprender qué es la ciudad: teorías sociales*. Verbo Divino, Estella (Navarra)

VAGHI, A. (2007): "El tiempo según las mujeres o los varones". Artículo incluido en *Diccionario de Estudios de Género y Feminismos*. Editorial B, Buenos Aires

VALIENTE, C. (1997): "¿Algo más que "ganadores del pan"?: El papel de los hombres en el ámbito familiar en España (1975-1996)". *Reis* (79) 221-263. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/760096.pdf>

VALLE, A. I. DEL (1998): "Inercias de género y resistencia a la igualdad en la organización doméstica". *Inguruak* (22) 61-78

VALLE, A. I. DEL (2015): *Inercias de género en la gestión de la vida profesional y familiar. Dos generaciones de Familias de Doble Carrera*. Tesis Doctoral defendida en la Universidad de Deusto en enero de 2016, sin publicar

- VALLE, T. DEL (1997): *Andamios para una nueva ciudad*. Cátedra, Madrid
- VELÁZQUEZ, I. (2006b): "El tiempo de las cerezas. Reflexiones sobre la ciudad desde el feminismo". Web *Ciudades para un Futuro más Sostenible*. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/760096.pdf>
- VELÁZQUEZ, I. (coord.) (2006a): *Urbanismo y género. Una visión necesaria para todos*. Diputación de Barcelona, Xarxa de municipis, Barcelona
- VICARIO, L., RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, A. (2005): "Innovación, Competitividad y Regeneración Urbana: los espacios retóricos de la "ciudad creativa" en el nuevo Bilbao". *Ekonomiaz: Revista vasca de economía* (58) 262-295
- VILLOTA, P. DE (2001): "La política fiscal no es neutral desde la perspectiva de género. Análisis crítico de la imposición sobre la renta en la Unión Europea". En Carrasco, C. (ed.): *Tiempos, trabajos y género*. Universitat de Barcelona
- VILLOTA, P. DE (2003): "Políticas de cuidado de personas en la Unión Europea para facilitar la conciliación entre la vida laboral y familiar". *Aequalitas, Revista Jurídica de Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres* (12) 50-58
- VILLOTA, P. DE (2005): "Sobre el coste que pagan las mujeres por su dedicación al cuidado". *Aequalitas, Revista Jurídica de Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres* (17) 60-74
- VILLOTA, P. DE (2007): "Análisis de un retroceso desde la perspectiva de género en la política fiscal española: Ley 35/2006, de 28 de noviembre", *Aequalitas, Revista Jurídica de Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres* (21) 47-55
- VIVAS, I. (2004): *Bilbao: regeneración de la ciudad postindustrial: urbanismo, arquitectura, escultura y mobiliario en la nueva metrópoli*. Monografías KOBIE, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia. Disponible en:

http://www.bizkaia.eus/fitxategiak/04/ondarea/Kobie/PDF/6/Bilbao_regeneracion_kobie_7.pdf

WIRTH L. (1938): "Urbanism as a Way of Life", *The American Journal of Sociology* (XLIV) 1-24. University of Chicago Press. Disponible en: <http://choros.epfl.ch/files/content/sites/choros/files/shared/Enseignement/Sciences%20de%20la%20ville/11-12/Wirth%20-%20Urbanism.pdf>

YOUNG, I. M. (1996): "Vida política y diferencia de grupo: una crítica del ideal de ciudadanía universal". En Castells, C. (comp.): *Perspectivas feministas en teoría política*. Paidós, Barcelona

YOUNG, I. M. (2000): *La Justicia y la política de la diferencia*. Instituto de la Mujer y Universidad de Valencia, Cátedra, Madrid

CITAS DE MUJERES REFERENTES

- Capítulo 1: Paloma de Villota (2002). Disponible en:
http://www.juntadeandalucia.es/iam/catalogo/doc/meridiam/MERIDIAM_24.pdf
- Capítulo 2: Zaida Muxí (2015). Disponible en:
<http://www.donostiafutura.com/es/entrevistas/el-problema-de-la-vivienda-se-solucionara-cuando-se-entienda-como-un-derecho-y-no-como-un-bien-de-consumo>
- Capítulo 3: Teresa Pérez del Río (2003). Disponible en:
http://elpais.com/diario/2003/11/17/andalucia/1069024930_850215.html
- Capítulo 4: Constanza Tobío (2014). Disponible en:
<http://www.lavanguardia.com/estilos-de-vida/20141107/54418563741/mi-papa-me-cuida-de-verdad.html>
- Capítulo 5: María Ángeles Durán (2006). Disponible en:
http://elpais.com/diario/2006/07/03/paisvasco/1151955602_850215.html
- Capítulo 6: Carme Miralles-Guasch (2014). Disponible en:
<http://www.cimacnoticias.com.mx/node/67324>
- Capítulo 7: Cristina Carrasco (2016). Disponible en:
http://www.eldiario.es/catalunya/economia/Cristina_Carrasco-igualdad-capitalismo-economia_feminista_0_541396500.html

Capítulo 8: Mar Rodríguez Beltrán (2011). Disponible en:
<http://www.ebropolis.es/files/File/Plan%20Estratgico/ebropolis-estrategia2020-social.pdf>

Capítulo 9: Inés Sánchez de Madariaga (2014). Disponible en:
<http://www.20minutos.es/noticia/2190663/0/mujeres/cientificas/techo-de-cristal/>



UNIVERSIDAD PÚBLICA DE NAVARRA
DOCTORADO EN CIENCIAS SOCIALES Y JURÍDICAS

CIUDADES CONCILIADORAS:

URBANISMO Y GÉNERO

TESIS DOCTORAL

Ana Sancho Martínez

Directoras: Carmen Innerarity Grau y María Elósegui Itxaso
Pamplona, 2017