



**URBANISME
I GÈNERE**
UNA VISIÓ
NECESSÀRIA
PER A TOTHOM

**URBANISMO
Y GÉNERO**
UNA VISIÓN
NECESARIA
PARA TODOS

**URBANISME
I GÈNERE**
UNA VISIÓ
NECESSÀRIA
PER A TOTHOM



© de l'edició: Diputació de Barcelona
© del text: els autors respectius
© de les fotografies: Diana Segura

Juny de 2006

Producció

Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona

Traducció

T&S Translation

Disseny gràfic i composició

Pere Canals

Impressió

S.A. de Litografia

ISBN: 84-9803-140-0

Dipòsit legal: B-29974-2006

Índex

9	Presentació, <i>Celestino Corbacho</i>
10	Presentació, <i>Josep Bargalló</i>
12	Presentació, <i>Soledad Murillo</i>
	PONÈNCIES
	Isabela Velázquez
17	Una mirada enrere: dones en l'urbanisme i en la construcció de la ciutat
	Isabel Segura Soriano
29	La memòria, una forma d'arquitectura
	Daphne Spain
33	La importància dels espais de gènere urbans en l'àmbit públic
	Anna Bofill Levi
43	Habitatge i espai comunitari
	Emmy Galama-Rommerts
47	Els VAC als Països Baixos
	Carme Miralles-Guasch
51	Transport i accessibilitat
	Jeff Turner i Margaret Grieco
55	El gènere i els protocols de grups d'usuaris: la necessitat de noves pràctiques de planificació del transport
	María-Ángeles Durán
69	La ciutat compartida
	Liisa Horelli
83	La gestió del temps i l'espai de la vida quotidiana en el context nòrdic
	Marta Román Rivas
93	Entorns i necessitats: cartografia d'un sistema en evolució
	Monika Jaeckel i Marieke van Geldermalsen
99	Planificació urbanística amb enfocament de gènere
	Teresa del Valle
109	Seguretat i convivència: cap a noves formes de transitar i d'habitar
	Anne Michaud
127	Seguretat i convivència: un flux amb enfocament de gènere en l'espai urbà
	Carlos Hernández-Pezzi
137	Per la ciutat igualitària, contra la ciutat indiferent
	TALLERS
146	Conclusions del taller del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya
148	Conclusions del taller de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona
150	Conclusions del taller de l'Espai Francesca Bonnemaison
154	CONCLUSIONS DE LES JORNADES
	ANNEX
158	Les persones
164	Àlbum de fotos
168	Organització
	VERSIÓN CASTELLANA
171	Urbanismo y género: una visión necesaria para todos

PRESENTACIÓ

Celestino Corbacho President de la Diputació de Barcelona

9

En les últimes dècades s'ha produït un canvi estructural profund en la nostra societat: la divisió tradicional de rols entre els homes i les dones ha estat posada totalment en qüestió com a conseqüència de la pressió dels moviments feministes i progressistes. La introducció de la perspectiva de gènere, que busca replantejar les relacions entre els homes i les dones sobre la base de la justícia i la igualtat d'oportunitats, ha fet possible el que s'ha anomenat «la revolució silenciosa de les dones». S'ha avançat molt –sobretot s'ha aconseguit la legitimació de la igualtat–, però encara hi ha molt camí per fer per assolir l'equiparació de drets i oportunitats entre els homes i les dones, és a dir, per fer plenament efectiva aquesta igualtat.

L'aplicació d'aquesta nova perspectiva en el disseny i la construcció de l'espai comú té conseqüències importants sobre els models urbanístics. A una nova cultura de la ciutat li correspon un nou model de ciutat, que hauria de reconstruir els coneixements i els patrons urbanístics tradicionals i redissenyar-los a la mida del conjunt de la ciutadania. Cal plantejar actuacions innovadores en la construcció de l'espai públic i privat, i les administracions públiques hem d'impulsar les accions necessàries per fer possibles aquests canvis.

En aquesta línia, i des del compromís dels governs locals amb la igualtat entre els homes i les dones, la Diputació de Barcelona va prendre la iniciativa d'organitzar les jornades Urbanisme i Gènere: una Visió Necessària per a Tothom, que van tenir lloc a Barcelona entre el 27 i el 29 d'abril del 2005. L'Oficina Tècnica de Cooperació de la Diputació, que va coordinar el projecte, i el nostre Servei de Promoció de Polítiques d'Igualtat Dona-Home van col·laborar amb l'Institut Català de les Dones de la Generalitat de Catalunya, amb el Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya i amb l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona.

Tots plegats van fer possible l'èxit de les jornades, en les quals van participar nombrosos càrrecs polítics i tècnics en l'àmbit de l'Administració pública, professionals de la gestió de les àrees territorials locals, associacions ciutadanes i de professionals, i estudiants i professionals, un conjunt de persones que treballen en temes relacionats amb l'urbanisme i la ciutat i en polítiques d'igualtat dona-home.

El llibre que teniu a les mans recull totes les conferències de ponents d'alt nivell internacional i nacional, i les conclusions dels tallers que es van desenvolupar de forma paral·lela. Aquestes pàgines reflecteixen, doncs, les teories i les reflexions que es van presentar i debatre al voltant de les qüestions del gènere, l'urbanisme i la ciutat, i sobre les implicacions en l'espai i en el territori d'una nova visió de la «vida quotidiana» basada en la igualtat entre els ciutadans i les ciutadanes, amb una atenció especial a dos eixos temàtics: l'urbanisme entès com les infraestructures de serveis urbans, espais públics, transports, equipaments i habitatge, d'una banda, i de l'altra, l'urbanisme des del punt de vista de la ciutadania, la identitat i la memòria.

Estic convençut que les aportacions recollides en aquest volum ajudaran a avançar en la reflexió, el diàleg i l'intercanvi d'experiències necessaris per dissenyar i construir ciutats i espais més igualitaris i millors per a tothom.

PRESENTACIÓ

Josep Bargalló Conseller primer de la Generalitat de Catalunya, 2004-2006

10

L'urbanisme és una eina clau per dissenyar i establir l'equilibri vital i sostenible entre el territori i les persones. Parlar d'urbanisme és parlar d'un tema que afecta tota la ciutadania, tant homes com dones. I precisament perquè afecta tota la ciutadania hem de tenir presents les necessitats i les demandes de les persones i els col·lectius que habiten les ciutats.

Parlar d'urbanisme és parlar, també, dels drets de ciutadania, dels drets de les ciutadanes i els ciutadans de Catalunya d'expressar-se, de participar en els afers públics, d'exercir les seves llibertats i els seus deures.

Els darrers anys s'han fet contribucions interessants que plantegen la necessitat de facilitar les activitats i les necessitats de la vida quotidiana en un marc espacial adequat i amb les infraestructures necessàries. Una d'aquestes contribucions ha estat la Carta europea de les dones a la ciutat, una proposta per repensar la ciutat des de la perspectiva de les dones, on s'alertava de la necessitat d'eliminar els obstacles que fan que les dones no tinguin encara un ple dret a la ciutat i propugnava una nova filosofia de la planificació urbana i l'ordenació del territori centrada en els valors humans, tot impulsant dinàmiques de canvi per tal que la societat esdevingui plural.

Des de l'actual Govern de la Generalitat de Catalunya s'han dut a terme diverses iniciatives en aquesta línia. El Decret 369/2004, de 7 de setembre, pel qual es desenvolupa la Llei 2/2004, de 4 de juny, de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial, té per objectiu dotar les administracions catalanes amb instruments per tal d'intervenir en les millores dels barris, les àrees urbanes i les viles que, per les seves condicions, requereixen una atenció especial per part dels poders públics. En un dels articles s'afirma que el contingut dels projectes d'intervenció integral en àrees urbanes d'atenció ha de contenir, entre altres, la descripció de la seva situació urbanística i de la seva situació social actual, amb esment de les seves repercussions sobre les desigualtats socials, de gènere i d'edat en l'accés a la renda i els serveis. Així mateix, introdueix l'equitat de gènere en l'ús de l'espai urbà i dels equipaments com un dels camps susceptibles d'obtenir finançament del Fons de foment del programa de barris i àrees urbanes d'atenció especial.

El desenvolupament de la Llei que regula l'urbanisme en el territori de Catalunya, el Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, ha incorporat la perspectiva de gènere, de manera que garanteix la promoció de la representació paritària en la composició dels diferents òrgans urbanístics col·legiats i requereix que qualsevol actuació urbanística faci una avaluació del seu impacte d'acord amb el gènere.

El Decret sobre mobilitat aprovat a finals de l'any passat, el Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat, preveu l'obligatorietat expressa d'introduir indicadors de gènere i de recollir la perspectiva de les dones en qualsevol pla de mobilitat que es dissenyi a Catalunya, de manera que es garanteixi l'adequació de la planificació de les polítiques de mobilitat a la diversitat d'activitats i la necessitat

d'organització de la vida quotidiana. El mateix decret estableix que el Consell de la Mobilitat ha d'incorporar la perspectiva de gènere i de les dones en el desenvolupament de les seves funcions, i ha de fer el seguiment i la validació permanents de l'ús de la variant de gènere en els instruments i els indicadors utilitzats per desenvolupar i avaluar les polítiques, els projectes i els programes proposats.

Som conscients que l'enfocament integral de gènere, el *mainstreaming*, comporta una visió molt ambiciosa des del punt de vista conceptual, però com altres estratègies de caràcter transversal implica un model que requereix, a més d'un marc normatiu adequat, enormes transformacions socials, econòmiques i polítiques, i cal plantejar-lo com un procés continuat i a mitjà i llarg termini, d'aprenentatge, negociació i intercanvi d'experiències.

Hem endegat aquest procés, i ens ha de conduir ineludiblement a superar la invisibilització de les dones en els afers urbanístics de Catalunya. I ens en sentim plens d'orgull i satisfacció. Tanmateix, això és només un primer pas. Només recollint les demandes, les vivències i les aportacions de les dones respecte a l'espai i la planificació urbanística els podrem garantir els drets que com a ciutadanes els són propis.

PRESENTACIÓ

Soledad Murillo de la Vega Secretària general de Polítiques d'Igualtat, Ministeri de Treball i Assumptes Socials

12

Guanyant presència en altres espais

La part del davant de casa nostra tenia l'aspecte de la sala d'espera d'un dentista, i la part del darrere era una tumultuosa galeria de la meua rebel·lió. Les parets estaven cobertes amb grans fotos meves i objectes estranys fets per les meves amigues.

ERICA JONG

Isadora emprende el vuelo o cómo salvar tu propia vida

Jornades com les celebrades a Barcelona posen de manifest que l'espai deixa de ser equivalent a un lloc construït i a unes coordenades traçades amb una intenció funcional. Ara és necessari reflexionar sobre l'espai a partir del seu significat, tant el que li atorguem les dones com el que «ens» atribueixen tots els altres.

Des de la posició que ocupo, ha estat necessari guanyar espai d'una manera progressiva, perquè l'àmbit de la igualtat estava reservat al que s'ha anomenat un «assumpte» de dones. I com a «dones», el nostre «lloc» paradoxalment podria lliscar cap a un «no-lloc», aquell que està lligat als col·lectius que per definició han de portar una característica perquè, gràcies a aquesta característica, es facin visibles i adquireixin ple dret.

La gran paradoxa és que tot i ocupar un enorme espai demogràfic (les dones superem el 50 % de la població) no hauríem de necessitar, ni nosaltres, ni els que ens circumscriuen en un lloc, apel·lar a una característica per guanyar relleu en l'espai públic.

No, les dones no som un col·lectiu. Especialment, perquè els llocs que es reserven per a uns i altres no són els mateixos. Un col·lectiu habita el lloc de la protecció, la majoria de la població hauria de compartir el lloc dels drets (com els homes que, en conjunt, no són un col·lectiu, tret que tinguin una característica que els vinculi a un de concret).

L'espai públic, que conec gràcies a la meua nova condició, és un espai entramat de relacions que no havien tingut fins al moment la necessitat de redefinir l'àmbit polític en clau d'igualtat. Ja sabem que l'Administració estatal (local o autonòmica, l'exemple serveix per a totes) distribueix nivells (directores generals, sots-directores, caps de servei) a mode de credencials per assolir la interlocució i, per tant, ser convidades a diferents escales a participar en l'espai de les decisions. Fins que vaig arribar, l'ordre polític mancava d'un membre del govern les competències del qual fossin en matèria d'igualtat. Dit en termes del que ens ocupa: ens faltava un espai d'interlocució i un espai propi (una estructura que permetés desenvolupar tasques). Per això, i tenint en compte l'experiència, em sembla urgent guanyar espais de poder (en els col·legis professionals d'arquitectura, en les corporacions locals, en els governs autonòmics, en els governs estatals).

Sóc conscient que hem cregut que l'espai de poder «contamina», especialment perquè desvirtua l'espai propi (que recuperem en clau literària, Virginia Wolf, així com en clau vindicativa –gràcies a totes les jornades sobre dona i urbanisme que

fa més de deu anys que estan en marxa). Ara no desconfio dels espais de poder, considero que també em pertanyen com a dona. L'ocupació de l'espai de poder, per molts inconvenients que comporti, no està lligada als tractes de favor, ni a paternalismes, i encara menys a les quotes (la majoria de la població no respon a percentatges), sinó al ple convenciment que aporta el fet de saber-se ciutadana.

Considero que estem en una nova etapa: la conquesta d'espais que s'han clausurat per a les dones, en nom d'uns privilegis i d'una resistència de la qual el discurs dóna compte: la recent incorporació de les dones al món del... (qualsevol àmbit cap en aquest advertiment). Cal analitzar els resultats de la nostra obstinació, del nostre saber i de la nostra competència per «guanyar espais». No és preceptiu que continuïn existint espais amb «drets d'admissió» (els consells d'administració de les empreses, els jurats literaris, les llistes electorals, les presidències de qualsevol entitat). Democratitzar l'espai públic és el primer pas per intervenir en els plans urbanístics, en els d'habitatge¹, fins i tot en el seu disseny. Per democratitzar l'espai públic cal focalitzar les nostres energies a preguntar-nos pels canvis que generem, pel grau d'influència que exercim en les organitzacions on cadascuna treballem. Es tracta de comptabilitzar les adhesions que guanyem i les transformacions que s'han impulsat a partir d'aquesta conquesta. Perquè és un mèrit de les dones urbanistes, arquitectes, sociòlogues, geògrafes, que a partir de les seves aportacions s'hagi reflexionat sobre els temps de trasllat, sobre la seguretat lligada a la il·luminació, sobre la memòria de cada barri, sobre la participació ciutadana. Aquest saber ens autoritza a vindicar que no existeixin espais segregats, sinó compartits, especialment aquells llocs de decisió que es creen per pensar en nom de tots els altres.

¹ El Pla d'habitatge 2005-2008 recull una sèrie de mesures adreçades a les dones, la qual cosa confirma la importància d'ocupar llocs de disseny de polítiques públiques en qualsevol àmbit.

PONÈNCIES

UNA MIRADA ENRERE: DONES EN L'URBANISME I EN LA CONSTRUCCIÓ DE LA CIUTAT

Isabela Velázquez Arquitecta urbanista. Directora de les Jornades

17

Majores nostri

Mirar cap enrere en la història de les dones no és fàcil, i indagar en les raons que determinen com construïm l'espai urbà tampoc no ho és. L'espai habitat s'escapa de les classificacions que fem servir com a suport per entendre la realitat. Les nostres dones del passat es veuen desdibuixades pel boirim d'una història oficial, en la qual el focus se situa només en la meitat masculina de la societat, les seves categories i les seves activitats. En tractar de suggerir algunes pistes sobre aquesta visió retrospectiva, una sensació de joc de «la gallineta cega» impregna l'intent. Com en el mite de la cova i els cecs, sabent que l'elefant existeix, només arribem a palpar un pam de la seva pell aquí o la forma de la seva pota allà.

La tasca de construir un espai que faciliti la vida és tan antiga com la mateixa existència, però sabem poca cosa de com la nostra societat organitzava els seus patrons d'habitació en els primers temps.

La construcció de la ciutat sempre ha estat una activitat poc documentada, en la qual la complexitat del procés convida a actuar i oblida els escrits de reflexió sobre com s'aconsegueix crear aquest espai complex. Disposem de moltes realitzacions i pocs arguments explícits per analitzar aquesta construcció consensuada de l'entorn humà. Sempre hi ha hagut més plànols i esquemes que no pas idees sobre el paper: el procés de construcció és més actiu que filosòfic. Una exposició excel·lent sobre la ciutat europea, celebrada fa poc temps, reflectia els conceptes del que és urbà a través de projectes arquitectònics i urbanístics, al costat de visions d'artistes en els seus quadres o instal·lacions. En aquest cas, els comissaris renunciaven pràcticament als textos per descriure l'evolució de la ciutat al llarg del temps.¹

Podem aventurar que la ciutat es construeix a través d'un gran nombre d'iniciatives personals i col·lectives, farcides de criteris religiosos, negociacions, destrucció i reconstrucció, al costat d'algunes ordenances col·lectives, regles de policia i ordre públic, o similars. L'urbanisme, que intenta posar ordre en aquest projecte col·lectiu, és una disciplina recent i que canvia d'objectius cada cinc anys. Com a camp de coneixement tècnic neix pràcticament al segle XIX: és Ildefons Cerdà qui dóna nom a l'urbanisme en els seus treballs sobre el Pla de Barcelona. I sorgeix com una disciplina reactiva, que neix com a resposta a les difícils condicions de vida en les ciutats de la societat industrial. L'urbanisme aporta solucions a la pèssima deriva de les ciutats, com a resultat de la ràpida industrialització. La ciutat industrial posa els criteris productivistes davant i s'oblida de la resta d'aspectes convivencials que conferien qualitat a les ciutats clàssiques.

Ni els notables grecs, ni els agrimensors romans, ni els constructors de Milet creadors de la quadrícula ni Hipòdam, que l'aplica a tot el Pireu, formulen una teoria sobre la construcció de la ciutat, tal com ens recorda la investigadora Françoise Choay. Per als pensadors grecs, en qui reconeixem els orígens de la nostra cultura de la ciutat, la polis com a organització de la ciutadania, és més important com a objecte de reflexió que no pas com a espai definit per a la seva convivència. És un plantejament oposat a la nostra concepció del que és urbà excessivament tècnica, vinculada més al contenidor que al que passa en l'espai objecte de planejament.

Els traçats orgànics que romanen en la majoria de les nostres ciutats i pobles tenen l'origen en aquests acords formals, alguns cops, o informals la majoria de les vegades, on la part construïda anava creixent per agregació i prenia forma a partir de l'experiència.

¹ «La Ville». Centre Pompidou de Paris i CCCB de Barcelona.

La ciutat creada té un origen una mica més complex, sempre associat a una cerimònia que defineix els seus límits i invoca els déus perquè la protegeixin. La ciutat planificada sempre ha estat relacionada amb el poder. L'arquitectura amb majúscules i els arts urbans eren un art al servei dels poderosos. Els plànols feien realitat l'escenari brillant de l'autoritat en traçats i monuments. Catedrals i torres sobrevolaven un teixit complex i bigarrat en el nostre entorn mediterrani de cases, patis, carrers o petites places.

Els primers textos coneguts, com ara el *De Architectura de Vitruvi*, resumeixen els coneixements acumulats fins al moment i descriuen des de la casa fins a la ciutat, però la seva èmfasi se situa en els edificis sagrats, continuant la tradició clàssica occidental i oriental de posar les ciutats al centre d'una cosmogonia religiosa. Aquesta èmfasi en l'arquitectura del poder es manté invariable en els tractats sobre arquitectura, la majoria dels quals se centren a destacar, a cada moment històric, el disseny de gratacels, de grans equipaments públics o de museus i temples de la cultura.

L'any 1405 apareix el primer text de Christine de Pisan sobre la ciutat, titulat *La ciutat de les dames*, que es considera el primer text feminista i una reflexió completa sobre el paper de les dones en la construcció de la ciutat. La trobada de la desconcertada Cristina amb Raó, Dretor i Justícia l'anima a buscar suport en les dones destacades de l'antiguitat per a una nova ciutat en la qual les dones sí que tenen un paper, en oposició a la ciutat grega, on dones, esclaus i estrangers se situaven a l'altre costat de la ciutadania.

Aquest primer llibre feminista coincideix cronològicament amb el text instaurador de l'urbanisme, que, en formulació de Choay, és el *De Re Aedificatoria* d'Alberti, escrit a mitjan segle xv. El tractat d'Alberti és el text de referència que instaura les bases de l'urbanisme i recull les formulacions més polítiques que espacials de Plató i Aristòtil sobre el funcionament de les ciutats i fins i tot els primers textos hipocràtics protoecològics sobre salut i habitabilitat dels assentaments.

Tots dos autors comencen el seu discurs amb una invocació als antecessors i un clar elogi de les seves obres i gestes. Aquesta actitud de reconèixer el que s'ha pensat sobre un tema abans d'avançar, d'invocar els qui ens precedeixen i els seus esforços, és el motiu d'aquesta primera reflexió. Us convidem a compartir un moment de petit homenatge a les dones que han intervingut des de sempre en la construcció del seu hàbitat; a les pensadores que, des de fa uns quants anys, han dedicat els seus esforços a investigar i a il·luminar les veus i les activitats de les dones a la ciutat, i a les urbanistes que ens han anat obrint pas en la reflexió sobre la ciutat o en el projecte urbà.

En aquest breu espai de temps, és important la simple enumeració de les pensadores i les activistes que han anat definint les bases d'una crítica permanent a un urbanisme teòric massa centrat en allò sagrat i en el poder, oblidant sovint les necessitats quotidianes, el sentit pràctic de la vida de cada dia i fins i tot el plaer.

Construir la ciutat des de la quotidianitat

En la dicotomia entre l'espai creat per consens, a partir de projectes individuals i sentit comú col·lectiu, i l'espai del poder, una primera hipòtesi és que la intervenció de les dones en l'urbanisme sempre s'ha inclinat més per reflexionar sobre

l'espai de la quotidianitat, cosa que, en termes molt actuals, podem anomenar qualitat de vida.

Dèiem que sabem poques coses de com es construïen les ciutats en temps antics, i encara menys del paper de les dones en aquesta tasca. Fa poc temps, el descobriment d'un crani d'un vell esdentegat ha dut l'equip que investigava aquestes troballes a explicar que en temps prehistòrics existia la cura i a relacionar la seva supervivència amb una alimentació curosa. Complementa l'evidència de la cura infantil, del compliment de la qual dona fe la nostra supervivència com a espècie.

En la construcció social de l'espai, podem aventurar la participació de les dones en més o menys grau, depenent del seu rol en la societat que les construeix. I de la seva relació amb les tasques en les quals el recer és més necessari: la cura dels nens, els cultius o la preparació del menjar davant del perfil més vinculat a la caça o a la guerra dels seus companys, ja sigui en les civilitzacions més sedentàries, que s'abriguen al llarg del mur o de la cova, o en les tribus nòmades que opten per la botiga, segons la classificació dels espais habitats de l'arquitecte Frank Lloyd Wright.

En un moment donat, les ciutats, gairebé les que ara mateix tenim, es van conformant com un espai privilegiat del fet d'habitar. El mapa europeu de ciutats presenta un aspecte molt similar en el nostre temps al que tenia uns quants segles enrere. Es pot afirmar que la nostra civilització s'ha organitzat entorn de ciutats, on s'han forjat els principals valors col·lectius, la vida política i, en la majoria dels casos, també la vida econòmica.

Rastrear la presència de les dones en la construcció d'aquesta civilització urbana no és fàcil, per l'absència de documentació i per la poca visibilitat social atorgada a les companyes sense ànima dels homes.

En la part sagrada, la relacionada amb la religió i el poder, la invisibilitat de la meitat de la societat és paradigmàtica. Des de les oracions jueves, en les quals l'home comença donant les gràcies a Déu per no haver-lo fet dona, fins a la increïble —en temps de paritat— masculinitat de sacerdots i jerarquies eclesiàstiques en gairebé totes les institucions religioses, el cos terrenal de les religions presenta un mateix perfil.

Excloses del poder, menystingudes durant segles, relegades a la llar o al convent, les dones des de molt aviat caracteritzen la seva presència en la ciutat amb un plantejament molt crític sobre el seu funcionament. Cal recordar la institució de models alternatius per a comunitats de dones creades i gestionades per elles mateixes, des de les fundacions de Santa Teresa de Jesús i altres religioses fins als beguinatges, que plantegen un complex model de romandre en la societat evitant les seves pitjors conseqüències.

O la creació dels primers hospitals per a pobres per part de les dames romanes Fabiola i Marcela, que van posar les seves cases com a residència de malalts i infermeres, per resoldre el problema de la malaltia de pobres i transeünts. Podem començar a situar les dones en l'avantguarda de l'estat del benestar, iniciadores de la cultura dels primers equipaments urbans.

L'activisme de les dones en la ciutat es manifesta sota banderes o ideologies molt diferents, però sempre en una mateixa direcció: millorar les condicions de la vida quotidiana a les urbs. Des de la higiene i la salubritat fins a l'accés a la cultura o la protecció de l'art, els seus temes d'interès s'agrupen en una visió molt

solidària que recull no tan sols les seves pròpies necessitats, sinó també les de la part més vulnerable de la societat.

A Europa, totes les revoltes urbanes que impregnen la història moderna recullen les imatges de dones prenent el carrer. Apareixen en les revoltes i desapareixen quan es reinstaura l'ordre. La participació activa de les dones en la Revolució Francesa no impedeix que la Declaració dels drets de l'home reflecteixi clarament el seu biaix o que el Codi napoleònic del 1804 anul·li els pocs passos fets en relació amb l'autonomia de les dones, anul·lant la possibilitat de divorci i l'autonomia civil de les dones casades. Els assoliments de les dones en l'època de la República espanyola es perden en la tornada a la llar i a la minoria d'edat de la postguerra franquista.

A Europa no en tenim gaires dades, però podem extrapolar les recerques desenvolupades en altres països, per exemple a Canadà i als Estats Units, els resultats de les quals ens permeten fer-nos una idea d'aquesta tasca contínua d'intervenció de les xarxes de dones a la ciutat, al llarg de la construcció de la ciutat industrial i de la ciutat corporativa.

Daphne Spain, en els seus llibres *Gendered Spaces* i *How Women Saved the City*, recull l'altra història de la construcció de les ciutats nord-americanes, que, entre la Guerra Civil i la Primera Guerra Mundial, va marcar els fonaments d'una ciutat industrial que roman fins als nostres dies. Cal agrair-li l'esforç de complementar la història oficial de coneguts arquitectes que creen gratacels i autopistes per a la nova economia corporativa amb la petita història de la lluita per millorar uns carrers i uns barris en els quals s'amunteguen nousvinguts, amb l'esperança d'una vida més digna que en els seus llocs d'origen. Spain documenta les mil iniciatives que, amb caràcter religiós o social, o basades en reivindicacions sufragistes o antiracistes, van aconseguir domesticar un espai salvatge en el seu creixement accelerat, des de la voluntarietat d'activistes tenaços, des de la solidaritat que limita amb el paternalisme o des de la revolta indignada davant la manca de condicions de vida.

Entre els aspectes més coneguts d'aquesta participació hi ha les iniciatives ciutadanes filantròpiques. Al llarg del segle XIX, van ser moltes i diverses les organitzacions de dones que intervingueren en la ciutat, des de les associacions de dones cristianes o catòliques fins a l'Exèrcit de Salvació, des dels Women's Club fins als YWCA, que mantenen encara la seva xarxa d'instal·lacions de suport a grups vulnerables a les ciutats nord-americanes. Les dones van encapçalar les protestes per les condicions de l'habitatge i dels carrers, van aixecar nombrosos edificis a les principals capitals dels Estats Units, van crear residències i centres cívics per a les dones independents que començaven a treballar en oficines, van organitzar formació per a l'ocupació, cultura a través d'una àmplia xarxa de biblioteques i centres d'oci, i van intervenir activament en la demanda i el control de millors condicions de salubritat i higiene a les ciutats, enfrontant-se o col·laborant amb les autoritats municipals a cada moment. La demanda permanent de llocs adequats per a l'estada dels nens als barris més pobres va competir amb les prioritats dels plantejaments urbanístics contemporanis de «la ciutat bella», que destinava a monuments i grans parcs els seus esforços per a la millora de la ciutat.

Destaquem la labor de les reformadores urbanes, com ara Jane Addams, que l'any 1895 va crear a Chicago una associació de suport i integració dels immigrants, similar als esforços que havia vist a Anglaterra en algun dels seus

viatges. La Hull House estava organitzada per dones de classe mitjana, idealistes, educades i molt religioses. Els seus anhels se centraven en les dones dels immigrants, encara que també organitzaven centres per a gent gran o pensions per a noies joves, escoles bressol i campaments per a nens, etc. Van treballar per canviar les lleis laborals. El centre de Jane Addams, especialment ben gestionat, es va replicar en altres ciutats nord-americanes abans de la Primera Guerra Mundial: l'any 1910 n'hi havia més de 400. El seu objectiu era la integració dels immigrants i la millora sistemàtica de l'entorn urbà. L'enquesta que va promoure Jane Addams sobre la situació de l'habitatge de lloguer a Chicago va donar lloc a la Llei de l'habitatge del 1902. La seva labor va ser destacada amb el Premi Nobel de la Pau.

A principis del segle XX, als Estats Units són també les dones afroamericanes les qui s'organitzen, per tractar d'ajudar a millorar les condicions de vida de les seves germanes de raça: creen residències per a gent gran, per a mares soles i treballadores, clíniques, escoles bressol, biblioteques i cases comunes. No cal oblidar que va ser una dona, Rosa Park, qui va revolucionar el marc de la convivència des d'un altre vector social important, el racisme, quan es va negar a ocupar el seu seient en la zona segregada de l'autobús.

A Europa hem de recordar les aportacions de Flora Tristan, que en els seus passeigs pel Londres industrial fa les primeres crítiques radicals a la societat inhumana del treball fabril. El seu *Promenades dans Londres* és una primera veu d'alarma sobre una situació que aviat va provocar la reacció dels moviments revolucionaris.

L'activisme crític ha influenciat enormement a domesticar els espais urbans. Ho trobem en la construcció de l'estat del benestar i en la demanda creixent d'equipaments en els barris: primer els essencials (salut i educació) i, més tard, els més complexos (cura i dependència, oci, natura, esport). La nostra ciutat és el resultat dels grans projectes urbans, amb els seus eixos, avingudes i blocs de cases. I els nostres parcs, equipaments, centres de salut o passeigs segurament deuen molt a aquest activisme femení sense treva sobre la ciutat autista d'arquitectes tancats en la seva torre d'ivori o sobre la ciutat en mans de l'especulació i la lògica del negoci immobiliari.

Moltes de les idees innovadores que es van incorporant a l'urbanisme actual tenen aquest origen comunitari. Les mesures de pacificació del trànsit i la definició d'àrees de velocitat reduïda i carrers de coexistència tenen l'origen en les protestes ciutadanes que van tenir lloc en alguns barris holandesos, per cercar espais perquè els nens tinguessin dret al carrer. Gradualment s'han incorporat als instruments habituals del disseny urbà.

Aquesta presència a la ciutat és contemporània de reflexions teòriques i iniciatives polítiques sobre el paper de les dones en la societat. Als anys trenta, Margaret Mead revoluciona l'antropologia des dels seus estudis de camp a Oceania, en els quals troba base per destacar el caràcter construït dels rols adjudicats a cada sexe. Els diferents patrons d'encarar la vida dels homes i les dones que troba li fan replantejar-se el mite de la femineïtat i els papers socials d'homes i dones a la societat nord-americana. La publicació de *Sex and Culture* i *Male and Female* coincideix en el temps amb la recerca de Simone de Beauvoir el 1949 de *El segon sexe*, que en la seva asseveració «La dona no és, es fa» resumeix un estudi profund sobre les jerarquies entre tots dos sexes i la

universalitat de la relació de domini d'homes sobre dones. Beauvoir convida les dones a abandonar el seu paper social de serventes i mares i a fer ús de la seva llibertat personal.

Pensadores feministes al segle xx: aportacions crítiques a l'urbanisme

En l'urbanisme oficial, com a camp de coneixement tècnic, les dones han tingut poca cabuda. Fins fa molt poc, el nombre de dones professionals era mínim, i encara menor el de les situades en llocs de presa de decisions. No obstant això, des de visions exteriors a la disciplina per si mateixa, en la crítica urbanística el pes de diverses veus femenines és important en la creació de conceptes i models de ciutat.

A finals del segle XIX, les feministes materialistes van començar a replantejar-se la necessitat de romandre a casa i ocupar-se en exclusiva del treball domèstic. Posen en qüestió la divisió sexual del treball, la separació entre economia domèstica i economia política i la separació física de la llar i l'espai exterior. La seva idea clau és col·lectivitzar el treball domèstic i la cura dels nens mentre no sigui possible arribar a ser ciutadanes en plena igualtat de drets. Entre les seves propostes concretes hi ha les organitzacions col·lectives de barri, la creació de cooperatives de dones de producció i de consum i la recerca de noves tipologies d'habitatge (cases sense cuina, habitatges assistits, hotels d'apartaments, menjadors col·lectius).

Charlotte Perkins Gilman explica la seva visió de les relacions entre sexes en l'afirmació següent: «La dona està constreta per la llar i l'home ho està per la dona.» L'any 1898 publica *Women and Economics: The Economic Factor between Men and Women as a Factor of Social Evolution*, que coincideix amb les experiències pilot de comunitats experimentals feministes, com ara la Mary Coleman Stuckert (Chicago), que va presentar a l'Exposició Universal de Colúmbia una proposta residencial amb serveis mancomunats de bugaderia, escola bressol, granja urbana de producció d'aus i ous i fleca, com també un centre d'informació domèstica. Dolores Hayden, arquitecta i investigadora de la història urbana nord-americana, mostra a *The Grand Domestic Revolution* una relació detallada i documentada d'aquest moviment gairebé oblidat.

Com a anècdota, una de les imatges senyera del moviment modern: l'escola bressol a la terrassa superior de la unitat d'habitació de Le Corbusier té un precedent en el projecte no construït de l'Hotel de les Dones, per a dones professionals i pares responsables, que agrupava en un gran edifici apartaments sense cuina, menjadors comunals i serveis domèstics compartits i organitzats conjuntament per a tot l'edifici.

A la segona meitat del segle XIX, algunes pensadores feministes desenvolupen una anàlisi en profunditat de com es poden portar a terme els serveis domèstics de manera cooperativa. Les propostes de les feministes materialistes, descrites com a utòpiques o radicals per la societat del seu temps, es traslladen a la realitat en el moment que encaixen en una nova situació social: el paper de les dones com a gestores de la ciutat quan els homes no hi són. Aquests projectes tan difícils de portar a terme en temps de pau s'engeguen amb urgència i sense problemes quan, en temps de guerra, són les dones les qui queden a càrrec de la ciutat. En aquest moment, és la societat qui està interessada que les dones puguin combinar el seu treball fora de la llar amb les res-

ponsabilitats domèstiques i ràpidament s'engeguen solucions espacials als problemes creats.

Dolores Hayden descriu l'experiència de Kaiserville a Vanport City, a Oregon, la ciutat industrial de la Segona Guerra Mundial, pensada per a les treballadores de les drassanes. Realitzada el 1945 en només un any, albergava disset zones de joc, sis guarderies, cinc escoles, menjadors comunals amb menjar preparat i serveis de manteniment complet de la casa de les obreres que substituïen els soldats desplaçats a la guerra. Tan bon punt va acabar la guerra i els veterans van tornar a casa seva, aquesta experiència pionera va ser eliminada i l'esforç urbanístic es va adreçar a convèncer les dones dels avantatges de la casa individual, amb el suport dels electrodomèstics, que genera el paisatge de la ciutat dispersa nord-americana: Levittown i propostes similars del suburbi nord-americà.

Dolores Hayden, a *Redesigning the American Dream* (1984), es replanteja el futur de l'habitatge, el treball i la vida de família després d'haver examinat les característiques i les tendències de l'urbanisme nord-americà contemporani des de l'estudi de la vida quotidiana, els símbols i la relació entre vida privada i espai públic. Després d'una anàlisi brillant de l'evolució de l'habitatge i el paisatge urbà nord-americà, considerant temes com ara la criança, la necessitat de transport públic i la necessitat de proximitat, proposa solucions alternatives basades en una sèrie de principis simples i clars. En primer lloc, assumir que casa i treball formen part del mateix context. En segon lloc, ser conscients que l'especulació que ha donat lloc al teixit antiurbà de les perifèries nord-americanes és part del problema urbà. I l'evidència que cal partir de les ciutats existents. Les solucions creades del no-res són només referents. La seva proposta és «domesticar l'espai públic» i crear estructures innovadores que vinculin l'espai públic amb el privat. La seva anàlisi és una de les primeres crítiques fonamentades al model de suburbanització americana, plantejant la crisi fiscal i ecològica de *facto* del model dominant. Considera que la solució és unir els conceptes de treball i llar i estudiar la ciutat combinant canvis socials, econòmics i físics.

Segurament, una de les persones que ha influenciat més en l'urbanisme contemporani ha estat Jane Jacobs, el pensament de la qual s'integra en l'urbanisme des de l'activisme social i el periodisme. Jacobs constitueix una de les veus amb més influència en les polítiques urbanes del segle XX des de la publicació el 1961 del seu llibre, traduït al castellà, *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Jacobs descriu amb lucidesa i anticipació la importància de l'espai públic, del carrer com a seu d'allò urbà, de l'intercanvi entre desconeguts, dels conceptes afinats de ciutadania i solidaritat que pot solucionar temes tan complexos com ara la seguretat urbana. Jane Jacobs parteix d'una anàlisi des de la quotidianitat, des de la vida de cada dia en tota la seva complexitat, per criticar sense embuts la realitat existent a les nostres ciutats i el seu *status quo*. Afortunadament, les seves idees estan a la base de molts dels plantejaments actuals més innovadors, i el seu llibre es troba entre els més citats en qualsevol aproximació actual a la ciutat, fins i tot en el nostre entorn, malgrat que no ha estat reeditat.

Peter Hall, a *Ciudades del mañana*, argumenta sobre la importància dels visionaris que ajuden a canviar la imatge col·lectiva de la ciutat, i sobre com les seves idees romanen «en estudi» abans de dur-se a la pràctica. Jane Jacobs és un exemple de clarividència que resorgeix després d'unes quantes dècades

d'hivernació, en el moment en què la societat està culturalment preparada per aplicar-les.

Haver tingut en compte el seu plantejament que el carrer i les voreres funcionen com els elements essencials de l'ordre complex de la ciutat, permetent la convivencialitat, la interacció local que genera un ordre urbà, ens hauria estalviat bastantes decisions errònies en el repartiment de l'espai públic entre trànsit i convivència, de difícil marxa enrere. La seva proposta d'aprendre del que funciona i fer-ho amb la gent, encara que no hagi estat objecte de planificació, inicia el camí dels procediments d'urbanisme participatiu de gran importància en països com ara Canadà, els Estats Units, Anglaterra, Itàlia i el Japó.

En el difícil camp de la teoria de l'urbanisme és també una dona i també periodista, Françoise Choay, qui ordena les aportacions teòriques disperses sobre l'urbanisme. En la seva publicació del 1970, *El urbanismo: utopías y realidades*, reuneix textos de diversos urbanistes i fa la primera interpretació dels diferents corrents urbanístics d'una societat industrial urbana. Divideix les propostes que ressenya en la seva antologia de textos en urbanisme progressista, naturalista i culturalista. Revela la pretesa universalitat científica: el «punt de vista veritable» de Le Corbusier. I enquadra les propostes teòriques en la història de les idees que pot explicar els judicis de valor, els mites o les passions de l'urbanisme. Els darrers anys, aquesta anàlisi clara s'ha centrat en el concepte de patrimoni i rehabilitació o en l'alerta sobre l'emergència d'una ciutat de xarxes universal en la qual allò urbà s'oposa al mateix concepte de ciutat.

Més recentment, és Saskia Sassen, en el seu impactant llibre *La ciudad global: Nueva York, Londres, Tokio* (1991), qui torna a fer aterrar en la realitat el concepte de globalització i la fantasia d'una ciutat sense fissures. En la seva recerca sobre les ciutats líder de la globalització, les ciutats globals, reprèn el pas-seig crític de Flora Tristan sobre la ciutat industrial, se surt dels camins trillats i recupera la gent com a centre del seu discurs.

En la seva anàlisi de les ciutats globals, torna a portar la realitat com a objecte de la seva recerca, l'anàlisi detallada de l'impacte de l'economia en l'era de la globalització, i descriu la nostra societat liderada per l'economia financera com un escenari en el qual conviuen dues realitats molt diferents.

Analitza els efectes d'aquesta nova economia globalitzada en les ciutats i en les persones que hi treballen, i en descriu el funcionament des de la diversitat de les situacions de vida que es produeixen. Aquestes admirades ciutats globals són punts de concentració de riquesa i poder, on conviuen la màxima riquesa i la màxima pobresa: una nova geografia de la centralitat i de la marginalitat en el mateix espai. Destaca l'existència necessària de feines desvalorades en la maquinària urbana de la ciutat de les grans corporacions. Feines que s'ofereixen a dones i immigrants. Aquestes lúcides intervencions des de les fronteres de la disciplina urbanística ajuden aquest camp de coneixement a sortir del cercle viciós de treballar amb pocs objectius i resultats decebedors. Igual que en algunes altres disciplines, la frustració acompanya uns plantejaments tècnics amb molta informació i instruments cada vegada més fins d'anàlisi que s'empren per proposar projectes banals, en els quals les conseqüències reals són les contràries de les desitjades. Una inversió més gran en carreteres i infraestructures de transport s'acompanya d'un augment creixent de les zones congestionades. Més capacitat de planificació deixa la majoria de la població sense accés a l'habitatge. Les condicions de salu-

britat dels nostres entorns urbans deixen molt a desitjar. I ni tan sols aconseguim, malgrat l'obsessió estètica de la nostra disciplina, que la ciutat moderna aconseguixi un nivell de paisatge urbà raonable.

CODA: arquitectes amb nom propi

En el camp de l'arquitectura, es reproduïx la poca influència de les dones en professions tècniques amb un cert prestigi. Alguns dels arquitectes més destacats són la imatge d'una parella que treballa en col·laboració, de la qual el nom de l'home és el que perdura: Alvar Aalto en realitat treballava amb la seva dona també arquitecta Aino; Sven Markelius col·laborava l'any 1935 amb la feminista sueca Alva Myrda en la construcció d'habitatges amb espai per treballar i per tenir cura dels nens en el mateix bloc. Burley Griffin va guanyar el 1911 el conegut concurs per a la ciutat de Canberra, a Austràlia, amb un projecte conjunt amb la seva dona Marion Mahoney, i ell va passar a ser en exclusiva el director d'urbanisme en el procés de construcció de la ciutat.

Són escasses les parelles d'arquitectes equilibrades al llarg de la història. I tornen a aparèixer en la crítica a l'urbanisme del moviment modern: el Team X, que integra Alison i Peter Smithson, al costat de Ralph Erskine, Candilis, Aldo van Eyck, Giancarlo de Carlo i Jacob Bakema, marquen en el X congrés CIAM la fi de l'urbanisme de la Carta d'Atenes. Proposen una arquitectura adaptada als models culturals, en la qual els projectes comunitaris són importants i l'espai per a la trobada i la convivència centra el focus de l'espai per resoldre. Reapareix la ciutat vella com a alternativa, el centre de la ciutat com a tema preferent. Cito Alison Smithson en un text del 1954, per tornar a corroborar el plantejament lligat a la vida i a les seves necessitats d'aquesta arquitecta en l'avantguarda: «L'arquitectura, la pintura i l'escultura són manifestacions de la vida, que satisfan les necessitats reals de l'home i no recíprocament.»

Alison i Peter Smithson van començar a treballar en la reconstrucció del barri obrer de Bethnal Green, a Londres, indagant en la relació entre l'arquitectura i les comunitats que l'habiten. Més endavant, a través dels seus estudis per al conjunt d'habitatge social a l'antiga àrea industrial de Golden Lane Housing, investiguen en un enfocament global que inclou tots els aspectes de la vida quotidiana, i proposen un edifici com a carrer, que s'integra en la jerarquia «edifici, carrer, barri, ciutat». Es considera els Smithson com els responsables d'haver connectat l'urbanisme amb la poètica de la vida urbana.

Una altra parella equilibrada és la formada per Robert Venturi i Denise Scott Brown, que conserven noms i identitats en les seves obres i publicacions. Recordar el títol del seu llibre més conegut vincula el seu plantejament amb la mirada des de la realitat de la quotidianitat que trobem en totes aquestes crítiques ressenyades: *Aprendiendo de Las Vegas*. O la formada per Charlotte i Ray Eames, també amb una notable influència teòrica i pràctica en temes residencials i urbans.

Dissenyadores i arquitectes pioneres han sofert la resistència a ser considerades fora de l'aura de l'arquitecte estrella amb el qual van treballar: és el cas d'Eileen Gray i Charlotte Perriand, col·laboradores de Le Corbusier.

Algunes activistes van desenvolupar iniciatives ciutadanes d'èxit, com la que l'any 1974 va dur a terme Nina West (després del seu divorci) a Londres, amb la construcció d'habitatges per a mares soles amb fills, en els quals, novament, hi

havia espai per treballar, per viure i per tenir cura dels nens. L'exemple va ser seguit pel grup d'arquitectes Joan Forrester Sprague, Katrin Adam i Susan Aitcheson, que l'any 1978 van fundar la Women's Development Corporation i van promoure un ampli programa que va començar construint habitatges per a famílies monoparentals i va acabar abordant programes de reconstrucció social.

La intervenció en els programes d'habitatge és recollida per una ciutat amb una àmplia tradició en la creació de models residencials pioners: Viena. A través del projecte Frauen Werk Stadt es plantegen les condicions necessàries per a una nova convivència en igualtat.

Actualment, la integració de les dones professionals en els camps de l'arquitectura i l'urbanisme es comença a equilibrar. Zaha Hadid s'ha fet un espai en l'*star system* de l'arquitectura, confirmat pel reconegut premi Pritzker. Els estudis mixtos i les arquitectes en actiu comencen a generalitzar-se en una nova imatge de la professió per als pròxims anys. La paritat a les escoles d'arquitectura és pràcticament total i aviat es produirà en els equips tècnics. Falta saber si les polítiques de la difícil conciliació i els canvis d'hàbits cap a la coresponsabilitat social permetran a les noves professionals trencar el sostre de vidre en aquest segle de la paritat.

Bibliografía

- BOFILL LEVI, Anna; DUMENJÓ MARTÍ, Rosa Maria; SEGURA SORIANO, Isabel. *Las mujeres y la ciudad: manual de recomendaciones para una concepción del entorno habitado desde el punto de vista del género*. Barcelona: Fundació Maria Aurèlia Capmany, 1998.
- CHOAY, Françoise. *L'Urbanisme. Utopies et réalités*. Editions du Seuil, 1965.
- CHOAY, Françoise. *La regle et le modèle*. Editions du Seuil, 1980.
- CHOAY, Françoise. *L'Allégorie du Patrimoine*. Editions du Seuil, 1992.
- DE BEAUVOIR, Simone. *El segundo sexo*. Ed. Gallimard, 1949.
- DEL VALLE, Teresa. *Andamios para una nueva ciudad: lecturas desde la antropología*. Madrid: Cátedra. Institut de la Dona. València: Universitat de València, 1997.
- DURÁN, María Ángeles. *La ciudad compartida: Conocimiento, afecto y uso*. Madrid: Consell Superior dels Col·legis d'Arquitectes d'Espanya, 1998.
- HALL, Peter. *Ciudades del mañana: Historia del urbanismo del siglo XXI*. Ediciones del Serbal, 1996.
- HAYDEN, Dolores. *The Grand Domestic Revolution*. Cambridge Univ. MIT Press, 1981.
- HAYDEN, Dolores. *Redesigning the American Dream*. Nova York: Norton Ed., 1984.
- HAYDEN, Dolores. *The Power of Place*. New Haven: Yale University Press, 1995.
- HERNÁNDEZ PEZZI, Carlos. *La ciudad compartida: El género de la arquitectura*. Madrid: Consell Superior dels Col·legis d'Arquitectes d'Espanya, 1998.
- JACOBS, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. Nova York: Random House, 1961. Versió castellana: *Muerte y vida en las grandes ciudades*. Madrid: Ed. Península, 1973.
- JUSTO, A.; VEGA, P; VELÁZQUEZ, I. *Urbanismo, vivienda y medio ambiente desde la perspectiva de género*. Vitoria-Gasteiz: Emakunde, 2003.
- MACDOWELL, Linda. *Género, identidad y lugar*. Madrid: Ediciones Cátedra. Universitat de València, 2000.
- MEAD, Margaret. *Uno y otro sexo*, 1948.
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. *Urbanismo con perspectiva de género*. [s.l.] Unitat d'Igualtat i Gènere. Junta d'Andalusia, 2004.
- SASSEN, Saskia. *The Global City*. Routledge, 1990.
- SPAIN, Daphne. *Gendered Spaces*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1993.
- SPAIN, Daphne. *How Women Saved the City*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2001.
-

LA MEMÒRIA, UNA FORMA D'ARQUITECTURA

Isabel Segura Soriano Historiadora. Directora de programes de l'Institut Català de les Dones, 2004-2006

29

Cuando evocamos, cuando conjuramos la memoria para hacerla más clara,
apilamos asociaciones de la misma manera que apilamos ladrillos para construir un edificio.
La memoria es una forma de arquitectura.

LOUISE BOURGEOIS

Daphne Spain, malgrat que mai abans no havia estat traduïda al català i creiem que tampoc al castellà, forma part de la tríada de professores d'universitats nord-americanes, junt amb Dolores Hayden i Beatriz Colomina, que han tingut una presència —real o simbòlica— en el nostre país i que han inspirat treballs de recuperació històrica de les dones en el món urbà, treballs que han tingut una clara voluntat d'inscriure les dones en un territori concret.

En la conferència que en les pàgines següents ens presenta, la importància dels espais de gènere urbans en l'àmbit públic, Daphne Spain recupera, defineix, posa en relleu i significa la importància dels espais urbans creats per dones, i ressegueix les marques i els rastres que alguns col·lectius de dones han deixat del seu pas per les ciutats, malgrat que les històries hegemòniques les havia fet invisibles.

Daphne Spain ens presenta una visió des de l'època medieval fins a l'actualitat dels espais urbans creats per dones en diferents societats. Inicia el seu recorregut per les beguines, a l'etapa medieval, segueix amb els edificis creats per dones al segle XIX i continua amb els centres per a mares creats a països postsozialistes.

Aquests tres moments històrics i aquests tres models d'intervenció de les dones en l'espai urbà posen en relleu la creació d'espais de suport i de transició, espais des dels quals es negocien els sistemes establerts.

No volem acabar aquesta breu presentació de Daphne Spain sense fer una pinzellada sobre alguns espais de dones creats a la ciutat de Barcelona, des de finals del segle XIX fins avui.

Una topografia particular

Des de la darrerria del segle XIX, diversos col·lectius de dones crearen espais propis inscrits en la geografia barcelonina.

En la ciutat de finals del segle XIX, immersa en un procés d'industrialització que comportà el desplaçament d'un gran nombre de població —dones i homes— des de les àrees rurals cap a la ciutat, les dones arribaren i transitaren per carrers i places i s'ubicaren en les noves tipologies urbanes, les fàbriques, que es convertiren, també, en espais de dones.

La revolució industrial a Catalunya i, concretament, a la ciutat de Barcelona s'inicià en el sector tèxtil, on la mà d'obra assalariada fou fonamentalment femenina, tant que en alguns rams del sector arribà a representar el 75 % del total. Joan Güell, propietari de la fàbrica Vapor Vell, una de les més antigues de l'independent municipi de Sants, avui annexionat a Barcelona, explicava que, l'any 1846, a la seva fàbrica hi treballaven 257 persones, que es repartien en —citem textualment— «38 homes, 25 muchachos, 145 mujeres, 49 muchachas». Si no ens hem equivocat en prémer el botó adequat, la calculadora ens indica que el 75,5 % dels treballadors eren dones. Així doncs, la revolució industrial es fa comptant amb la mà d'obra femenina en un doble sentit: com a treballadora

assalariada i com a treballadora en l'espai domèstic, encarregada de la cura de les persones del col·lectiu familiar, sense retribució.

Amb tot, però, el trànsit de les dones pels espais considerats públics sempre es va veure amb una marcada prevenció per part dels sectors hegemònics de la societat, i també pels homes de les classes socials amb menys recursos econòmics. Els uns perquè contravenia l'arquetip femení de la domesticitat que intentaven forjar, i els altres, treballadors i organitzacions sindicals, perquè valoraven el treball remunerat de les dones com a «competència deslleial», en considerar que els traïen la «seva» feina.

En aquest context, el 1889, al barri del Raval de Barcelona, primer al carrer de la Cadena i després al carrer de Ferlandina, 20, es creà la Societat Autònoma de Dones de Barcelona. Teresa Claramunt, anarcosindicalista, Amàlia Domingo Soler, espiritista, i Ángeles López de Ayala, republicana, van ser les impulsores d'aquest espai de dones i per a dones, que compaginava les activitats instructives i recreatives amb una clara voluntat d'incidència política i social, que es concretava en la millora de les condicions de vida de les treballadores.

La fundació de la Societat Autònoma de Dones de Barcelona ampliava el ventall d'espais urbans sexuats en femení, que, fins aquell moment, havien estat els convents i els beguinatges que havien solcat la petita ciutat de Barcelona des de l'etapa medieval.

Sota l'empara del claustre de l'església de Santa Anna, el 1909, un grup de dones encapçalat per Francesca Bonnemaison creà una biblioteca pública destinada exclusivament a les dones. Era la primera biblioteca pública de dones d'Europa i s'anticipava en vint anys a iniciatives similars que, posteriorment, van aparèixer en diverses ciutats europees.

De Biblioteca Popular per a la Dona, un any després de la seva creació, es convertí en Institut de Cultura i Biblioteca Popular de la Dona, ampliant la que, fins aquell moment, havia estat una oferta formativa restrictiva que es limitava a cosir molt i fer una mica de lletra. L'Institut oferí ensenyament professional per a sectors tan poc feminitzats com ara el disseny, la fotografia i la delineació, a més dels més clàssics, com ara cuina, tall, etc. L'èxit de la iniciativa va ser tal que els locals del carrer Elisabets foren insuficients poc després d'haver-s'hi instal·lat l'any 1910. L'equip directiu es va plantejar una gran operació per aconseguir un local adaptat a les seves necessitats. Van comprar una casa amb un jardí enorme, a pocs metres de la Via Laietana, el nou centre financer i comercial de la ciutat. El finançament per a la compra de la casa es va fer amb les quotes de les sòcies, alguns donatius i un crèdit de la Caixa de Pensions per a la Vellesa i d'Estalvis. Abans de l'inici de les obres, Francesca Bonnemaison i alguna de les seves col·laboradores viatjaren a Itàlia per conèixer projectes similars. De tornada, encarregaren a l'arquitecte Mas els plànols de l'edifici amb indicacions clares dels serveis que hauria de contenir —aules, restaurant, bar, dutxes, sala d'actes polivalent, biblioteca, oficines, etc.—, de la distribució i el disseny dels espais i del material que hauria de fer servir en la construcció: formigó armat. Per desavinences que no s'aclareixen a les actes de l'Institut, en la sessió de la Junta Directiva del 13 de febrer de 1920 s'acordà la substitució de l'arquitecte Mas pel reconegut Enric Sagnier.

Finalment, el dia 8 de març de 1923 s'inaugurà el nou Institut de Cultura i Biblioteca Popular de la Dona, al carrer Sant Pere més Baix, 7, de Barcelona.

L'antiga casa havia estat conservada i s'accedia, a través d'un gran portal, a un pati amb escala noble que donava accés a la gran biblioteca, distribuïda en dos nivells, amb una gran lluernia que deia «Tota dona val més quan lletra pren». Al jardí de l'antiga casa s'havien construït quatre plantes al voltant d'un pati on es disposaven les aules i els serveis que tenia el centre. A la planta baixa, hi havia una classe de cuina, distribuïda com un teatre grec, i un teatre amb capacitat per a 350 persones, que, quan convenia, es convertia en capella.

L'Institut, gràcies a la varietat de formacions, a l'adaptabilitat a les necessitats de les dones i a la varietat de serveis, es va consolidar com un espai cultural alternatiu de dones i per a dones, on en un curs escolar n'hi passaven 30.000. Després de la Guerra Civil, l'Institut deixà d'existir i l'edifici va ser cedit a la Diputació de Barcelona, que el destinà a diversos usos.

Durant el franquisme, iniciatives com ara l'anterior, que compartia veïnatge amb el Club Femení i d'Esports i amb el Lyceum Club, deixaren d'existir.

A les acaballes de la dictadura franquista, un reguitzell de bars, llibreries editorials i cases de dones van configurar una geografia femenina de la ciutat i es convertiren en enclavaments sentimentals i polítics, alhora que permetien un trànsit que portà centenars i milers de dones de l'un a l'altre, en un intercanvi d'experiències i de coneixements amb una clara voluntat d'incidir políticament en la construcció social. No eren centres estrictes de sabers enciclopèdics, ni tan sols lúdics, sinó que hi havia una implicació personal, radical, amb una clara voluntat d'arribar a l'arrel dels temes per crear nous paradigmes que permetessin explicar els mecanismes que organitzaven i estructuraven la societat i, per tant, les pròpies vides, amb voluntat de transformació.

Els bars de dones, des del 1975, s'escampaven per la geografia catalana. Els primers Daniel's i Chez Maite van patir batudes policials constants a la recerca de dones susceptibles de l'aplicació de la Llei de perillositat social. Després seguiren La Luna, Member's i un llarg etcètera.

El 14 de maig de 1977 s'obrí la primera llibreria de dones de l'Estat, situada al carrer Lledó de Barcelona i impulsada per quatre dones de les vocalies del Barri Gòtic i del Casc Antic. Després, van seguir les llibreries de Madrid, Bilbao, Saragossa, Granada, València, Manresa, Girona, etc. El mateix any es creava el bar biblioteca La Sal, que després es convertí en una editorial feminista. Ambdós, llibreria i biblioteca, a més de les activitats que els eren pròpies, es van convertir en centres de relació, d'intercanvi de sabers i d'experiències, i també d'assessorament i suport contra les agressions masculines, de separacions i d'avortament, encara prohibit.

El 1979 s'obrí la Casa de la Dona, sorgida de la iniciativa d'un grup de representants del feminisme independent que funcionava de manera assembleària. Deu anys després, el 1988, s'inaugurava Ca la Dona, a la Gran Via, 549, i, posteriorment, a Casp, 38, espai físic i simbòlic que es definia amb aquestes paraules: «Esperem que aquest espai, que resta obert a les dones i que, a la fi, podem compartir, serà un pol de referència tant per a les dones del moviment com per a les que encara no ens coneixen, però que tenen interessos comuns i volen apropiars-s'hi. Que sigui un espai on l'heterogeneïtat servirà d'enriquiment col·lectiu gràcies al debat i a la reflexió conjunta.»

La creació d'espais propis de dones explicitava obertament la sexualització de l'espai enfront de la idea pretesa de la neutralitat de l'espai. La diferència sexual

que organitzava la societat també havia estructurat i organitzat les ciutats. Els dos sexes no tenien el mateix dret en l'ús de l'espai urbà. La societat patriarcal atorgava l'ús prioritari al col·lectiu d'homes, i les dones o bé eren excloses o bé se les relegava a un ús marginal, parcial, en una gradació d'horaris i de funcions.

La creació d'espais propis per part de les dones posava en evidència la concepció patriarcal de l'espai i de l'imaginari masculí que tota dona en l'espai públic era una dona pública, en l'accepció sexista i violenta del terme.

LA IMPORTÀNCIA DELS ESPAIS DE GÈNERE URBANS EN L'ÀMBIT PÚBLIC

Daphne Spain Professora de planificació urbanística. Universitat de Virgínia

33

Com a professora de planificació urbanística llicenciada en sociologia, el meu primer objecte d'investigació va ser la relació entre les desigualtats socials i l'entorn edificat. Els meus primers treballs van provar la teoria que la segregació de gènere obligatòria a les llars, a les escoles i als llocs de treball redueix l'estatus de les dones per comparació al dels homes (Spain, 1992). Dades transculturals sobre societats no industrialitzades i dades històriques sobre els Estats Units van corroborar aquesta hipòtesi. Transculturalment, les dones tenen l'estatus més baix en les societats no industrialitzades, en les quals estan relegades a certes parts de l'habitatge, separades dels homes en els centres d'aprenentatge, i ocupen la feina de casa en zones diferents de les dels homes. Històricament, als EUA l'estatus de les dones va augmentar quan l'interior de les cases va esdevenir menys diferenciat i les escoles es van transformar en coeducacionals, i també gràcies a la inclusió tant d'homes com de dones als llocs de treball. Transculturalment i històricament, com més gran és la separació espacial i tradicional entre homes i dones en un edifici, menor és l'estatus que tenen les dones en l'àmbit públic.¹

En treballs d'investigació posteriors vaig continuar fixant-me en els edificis individuals, però amb tres variacions. En primer lloc, em vaig centrar en la segregació de gènere opcional enfront de l'obligatòria. A final del segle XIX, milers de dones nord-americanes es van unir a associacions de voluntariat com la YWCA i la College Settlements Association. Aquestes organitzacions permetien a les voluntàries adquirir experiència en la gestió immobiliària i les finances, així com desenvolupar habilitats per al lideratge polític abans que la majoria de les dones pogués votar (Spain, 2001).

En segon lloc, vaig examinar edificis que no eren ni cases, ni escoles ni llocs de treball, sinó híbrids que ocupaven algunes o totes aquestes funcions. Les cases d'acollida del segle XIX, per exemple, proporcionaven una llar i un lloc de treball a un petit nombre de residents, i guarderies per a centenars de nens del veïnat. Els edificis combinats de la YWCA eren escoles de mecanografia per a dones joves que també s'allotjaven sota el mateix sostre. Aquestes estructures presentaven característiques liminars, en el llindar entre l'espai públic i el privat. Eren llocs necessaris per a les dones novingudes que havien canviat la seva llar al camp per la ciutat.

Finalment, vaig examinar aquests edificis en el seu context urbà per comprendre la seva contribució a la ciutat nord-americana industrialitzada. Les pensions per a dones treballadores, les cases d'acollida per a les mares solteres, així com les guarderies, biblioteques i infermeries per als nens del veïnat, es van convertir en «llocs de redempció» que oferien refugi a les novingudes a la ciutat. Simultàniament, van protegir la ciutat del caos demogràfic. Atès que tants llocs de redempció satisfien les necessitats de dones i nens, la YWCA i les cases d'acollida van introduir els espais de gènere en el paisatge urbà.

En conjunt, la meua investigació suggereix que la segregació de gènere involuntària en els edificis individuals redueix l'accés de les dones a l'àmbit públic, mentre que la segregació voluntària en l'espai urbà pot millorar-lo. L'objectiu d'aquesta ponència és analitzar les circumstàncies en què les dones han creat amb èxit els seus propis espais de gènere urbans². He estudiat tres comunitats en les quals les dones s'han forjat un espai en la ciutat literal i simbòlicament: el beguinatge medieval, la casa d'acollida de finals del segle XIX i el centre contemporani per a mares de les societats postsocialistes. Encara que

¹ Vaig definir l'estatus de les dones com el control del seu propi treball, el control de la propietat, i el grau de participació en la vida pública fora de la llar. En les societats no industrialitzades, aquestes variables es mesuraven pels drets d'herència i el grau de poder en les xarxes familiars. Als EUA l'estatus de les dones estava determinat pels drets legals sobre els seus propis salaris, les propietats i el vot (Spain, 1992).

² En les ciutats també existeixen espais de gènere masculins com ara els parcs de bombers o les seus sindicals, però em centro en els espais de gènere femenins.

separades per segles i continents, les tres compleixen funcions necessàries i promouen la participació en l'àmbit públic i concedeixen a les dones identitats independents (algunes amb un perfil bastant elevat) fora de la llar. Els espais de gènere urbans també creen llocs segurs en els quals les dones poden aconseguir la independència econòmica. Aquestes noves institucions sorgeixen quan l'anomia propicia les oportunitats.

Segons el sociòleg Emile Durkheim, l'anomia representa un Estat sense normes, un abandó de les pautes i regles tradicionals que governen la vida quotidiana. L'anomia és el resultat de la ruptura de la solidaritat social. Crea un sentiment de confusió i inseguretat que donarà lloc a la necessitat d'un esforç per restaurar l'ordre social (Giddens, 1972; Martindale, 1960). La ciutat medieval, la ciutat industrialitzada i la ciutat contemporània d'Europa de l'Est posen de relleu les tendències anòmiques de les seves respectives èpoques. Les deficientes condicions sanitàries de les ciutats medievals van provocar una taxa de mortalitat tan elevada que la població només podia reemplaçar-se a través de la immigració constant. L'expressió alemanya «l'aire de la ciutat fa les persones lliures» reconeixia el nou estatus que es conferia als immigrants una vegada dins dels murs de la ciutat. Els conflictes entre els poders feudals i eclesiàstics van contribuir a la falta d'estabilitat política (Weber, 1958).

La ciutat industrialitzada del segle XIX també va ser un imant per als immigrants; milers d'ells arribaven d'Europa cada any. També els nord-americans abandonaven a patolls les granges per la ciutat, a mesura que l'economia passava a dependre menys de l'agricultura. Les enormes desigualtats en els salaris i el conflicte entre els dirigents i els obrers van donar lloc a una barreja urbana volàtil. La ciutat industrialitzada es va omplir de forasters amb diferents pràctiques ètniques, racials, religioses i culturals. El sentiment de pertinença a la comunitat que experimentaven les zones rurals homogènies es va afeblir.

La ciutat contemporània d'Europa de l'Est és l'escenari on la transformació d'una economia socialista planificada cap a una economia de lliure mercat s'aprecia amb més claredat. Han sorgit complicades distincions de classe social que es basen en la propietat i l'estatus laboral. Les dones van ser les més afectades per les reformes radicals, guanyant menys, tenint menys propietats i ocupant menys càrrecs polítics que els homes (Lazreg, 2000). Les repercussions de la transició econòmica i política han afectat societats senceres i han fomentat un estat d'incertesa.

L'absència de normes es pot deure a nombroses condicions, tres de les que explicaré aquí. La primera és un desequilibri en la dinàmica de la població, quan l'equilibri aconseguit per la interacció de naixements, defuncions i migració es pertorba. Una societat pot continuar creixent si les elevades taxes de mortalitat es compensen amb una fertilitat alta, com ocorre en les economies agrícoles, o si la immigració compensa les taxes baixes de maternitat, com passa en molts països desenvolupats. Les alteracions d'un equilibri demogràfic establert sovint catalitzen un canvi social i polític. Les elevades taxes de maternitat als EUA després de la Segona Guerra Mundial van forçar les escoles públiques a instaurar dos torns, van contribuir al desassossec civil dels anys seixanta i en l'actualitat repercuteixen en el debat nacional sobre els beneficis de la seguretat social. El *baby boom* va ser una aberració en el lent declivi de les taxes de maternitat característic dels països industrialitzats. Gran part de la societat nord-americana d'avui

dia, des de les escoles primàries abandonades fins al creixement de les comunitats de jubilats, seria diferent sense la seva influència.

En segon lloc, les transicions polítiques generen inestabilitat i propicien el canvi social. El moviment de reforma progressista va donar lloc al naixement del Partit Progressista de Theodore Roosevelt el 1912, un tercer partit que advocava pel control popular del govern, eleccions primàries directes, el referèndum i el sufragi femení. La reformista de les cases d'acollida Jane Addams va pronunciar un discurs durant un míting quan Roosevelt va ser nomenat president. El Partit Progressista va desaparèixer aviat, però va generar el suport suficient per atorgar a les dones el dret constitucional al vot en una dècada. En la història recent, el desmembrament de l'antiga Unió Soviètica va provocar una considerable inestabilitat política i econòmica en gran part de l'Europa oriental.

La incertesa respecte a la responsabilitat dels serveis, la tercera condició, varia històricament i culturalment. En la ciutat medieval, la indústria tèxtil necessitava mà d'obra femenina, i els ancians i malalts necessitaven atencions. El beguinatge complia ambdues funcions. En la ciutat industrialitzada del segle XIX, els immigrants i els pobres necessitaven centres de sanitat pública i educació abans que els municipis prestessin aquests serveis, i les cases d'acollida els facilitaven. En la ciutat postsocialista, les dones necessitaven els serveis d'ocupació i suport que en el seu moment havia prestat l'Estat, funció que va ocupar el centre per a mares.

Les condicions anòmiques sorgeixen quan convergeixen canvis demogràfics, transicions polítiques i econòmiques, i un sentiment d'incertesa respecte a la responsabilitat dels serveis bàsics. Aquestes circumstàncies creen un triangle d'oportunitats per a l'emergència de noves institucions com els espais de gènere.

Les dones i l'àmbit públic

L'àmbit públic és tant un concepte polític com un espai físic. Les persones que estan a l'entorn públic poden actuar en nom de tota la comunitat, en ocasions superant els interessos privats. Només d'una manera pública és possible usar la força legítimament o influir sobre l'economia. Finalment, en l'escenari públic s'estableixen sistemes de desigualtat que eleven l'estatus dels homes per sobre del de les dones de manera gairebé universal. Les dones poques vegades ocupen l'àmbit públic. Rarament prenen decisions aplicables a tota una comunitat o controlen l'ús de la força o tenen influència sobre la política econòmica (Rosaldo, 1980; Ryan, 1990). En la mesura que un àmbit públic vital és essencial per a la societat civil, els espais de gènere que condueixen a les dones a la vida pública són factors que contribueixen de manera important a una ciutat igualitària.

La sociòloga Lyn Lofland (1998) distingeix tres tipus d'espai urbà: l'àmbit privat de la llar i la família, l'àmbit parroquial del veïnat, i l'àmbit públic de la ciutat on un es troba amb estranys. Les dones han estat tradicionalment relegades a l'àmbit privat. No obstant això, quan s'aventuren en la ciutat, no se les reconeix com a esposes o mares, sinó com a estranyes implicades en la vida de la ciutat. Les dones de l'àmbit públic gaudeixen de més oportunitats que les de l'àmbit privat per aconseguir independència econòmica i influència política.

Els espais de gènere urbans poden ser beneficiosos per a l'àmbit públic quan clarifiquen les funcions de les dones fora de la família. El beguinatge acollia religioses que treballaven com a professores, infermeres i obreres de la indústria tèxtil. Anaven a la ciutat per treballar, a diferència de les monges de clausu-

ra. Atès que ningú no sabia exactament com calia designar aquest tipus de dona híbrida, van rebre el nom de «beguines», un terme despectiu que posteriorment va perdre la seva connotació negativa i va entrar a formar part de la llengua comuna. Així, doncs, les beguines tenien una identitat. Podien ser solteres o haver estat casades anteriorment, podien ser germanes, filles o mares, però com a beguines ocupaven un lloc en l'àmbit públic.

Les dones sempre han estat presents en els espais públics de les ciutats, comprant i venent mercaderies en els mercats, circulant per voreres i carrers per arribar a la feina i participant en celebracions religioses i civils (Ryan, 1990). Des del segle XIII fins al segle XV, als Països Baixos del sud³ les dones dirigien negocis com a hostaleres, comerciants de televisions i verdulaires. Constituïen una part integral de l'economia urbana. No obstant això, la seva presència s'associava al desordre. El 1360, un magistrat de Brussel·les va prohibir una celebració anual de les dones del mercat perquè amb anterioritat havien desencadenat actes violents contra els homes. Les maneres de control social informals incloïen acusar les dones que es trobaven en llocs públics de vestir d'una manera massa cridanera o de tafanejar excessivament (Simons, 2001, pàg. 11).

Malgrat la seva presència en els llocs públics de les ciutats medievals, les dones no ocupaven l'àmbit públic on es debaten i definien els interessos col·lectius de la comunitat. Ser una persona pública suposava tenir presència política. Les dones, no obstant això, no podien ocupar càrrecs públics. La seva exclusió dels càrrecs públics i de la influència política permetia a les autoritats urbanes restringir la participació de les dones en les activitats comercials influents i relegar-les a la llar (Simons, 2001, pàg. 12).

A les ciutats nord-americanes del segle XIX, les dones patien situacions similars abans que poguessin votar. Estaven presents en els llocs públics, però subjectes a crítiques per no estar-hi acompanyades. En el millor dels casos, les dones sense acompanyant eren considerades víctimes potencials d'homes sense escrúpols. En el pitjor dels casos, se'ls atribuïa moral distesa o promiscuïtat. La participació de les dones en manifestacions polítiques (com marxes a favor del sufragi o relatives a mesures contra l'alcohol) els va atorgar una veu col·lectiva en el discurs públic, de la qual mancaven individualment. L'ocupació d'un espai públic físic era el primer pas cap a la introducció en espais simbòlics d'influència política (Flanagan, 2002). Posteriorment les dones nord-americanes van aconseguir el dret a vot i a presentar-se a càrrecs públics, però la majoria dels càrrecs electes als EUA segueixen sent homes. El 2005, només el 15% dels congressistes nord-americans i el 22% dels legisladors estatals eren dones (Center for American Women and Politics, 2005).

Les dones dels països postsocialistes s'enfronten a altres tipus de situacions. Abans de la reforma política, les dones de les societats socialistes tenien taxes d'ocupació laboral més elevades i una representació política més gran que les dones dels països occidentals. Les ajudes de baixa per maternitat, cures durant el dia i serveis familiars els permetien accedir a l'àmbit públic en gran nombre. No obstant això, la integració de gènere fruit d'aquestes polítiques va ser més imperativa que voluntària. Ara poden triar, les dones dels països postsocialistes estan compromeses amb el restabliment d'una societat civil en la qual es protegeixin els interessos dels nens i les dones durant la transició cap a una economia de lliure mercat (Jaeckel, 2001).

La forma dels espais de gènere urbans està supeditada a circumstàncies històriques i culturals. A continuació, analitzaré aquests llocs amb la finalitat d'il·lustrar-ne la importància per a l'àmbit públic.

El beguinatge medieval

Durant l'edat mitjana, milers de dones solteres ocupaven funcions a mig camí entre el món religiós i el laic. El 1274, un magistrat de ciutat va observar que «hi ha dones entre nosaltres a les quals no sabem com denominar, dones ordinàries o monges, perquè no viuen ni en el món ni fora d'aquest» (Neel, 1989, pàg. 323). El seu estatus marginal va concedir una independència a les beguines que, d'una altra manera, hauria estat impossible en la cultura medieval. Les beguines van adoptar un tipus de vida religiosa i ascètica, però mantenien la creença herètica que la pràctica i la instrucció religiosa podien portar-se a terme sense la supervisió del clergat. La seva insistència a llegir i interpretar les escriptures per si mateixes va constituir un pas significatiu cap a la reforma religiosa.

El nom «beguina» pretenia ridiculitzar aquesta nova classe de dones religioses que estaven exemptes de moltes de les restriccions imposades a les monges de clausura. Les beguines van començar a adquirir propietats i a identificar-se a si mateixes com a membres d'un «beguinatge» a mitjan segle XIII. El beguinatge normalment se situava al final d'una ciutat emmurallada. Alguns estaven formats per un sol edifici, però molts altres incloïen diversos edificis organitzats al voltant d'un pati. Podia estar envoltat per murs o fosses, però el beguinatge estava obert a la comunitat perquè era la seu de nombrosos serveis. Era un centre d'instrucció per a joves i un centre de caritat per als pobres, els ancians i els malalts. Les infermeries van ser les primeres addicions que es van realitzar al pati del beguinatge. Fora del beguinatge, les beguines treballaven com a obreres urbanes, especialment en la indústria tèxtil. Les beguines van constituir un fenomen precursor que no tenia una coordinació central ni un únic fundador. El 1566 hi havia gairebé 300 beguinatges i molts estaven connectats per una xarxa de calçades romanes i medievals (McDonell, 1969; Simons, 2001).

Una explicació de l'aparició dels beguinatges durant el segle XIII és que funcionava com una «estructura en suspens» per a dones sense marits. Hi havia tants homes que s'unien a les croades o s'internaven en monestirs, que la distorsionada proporció d'homes i dones va originar un excedent d'aquestes últimes. Una altra interpretació demogràfica és que les dones tendien més que els homes a emigrar de les granges a les ciutats a la recerca d'ocupació. La proporció d'homes i dones a les ciutats també estava desequilibrada, però no a causa de la major mortalitat dels homes ni a destinacions monacals. Hi ha teòrics que defensen que moltes dones simplement preferien la vida col·lectiva del beguinatge a les responsabilitats domèstiques del matrimoni (McDonell, 1969; Simons, 2001). Sigui quina sigui la raó, el beguinatge va ser una solució nova a un dilema demogràfic.

El beguinatge ofería a les dones solteres una identitat, el potencial per ser econòmicament independents i una sensació de seguretat. Era important per a l'àmbit públic perquè constituïa una destinació per als pobres i els ancians que estaven malalts, i per a les joves que volien aprendre a llegir i a escriure. No hi ha dubte que els beguinatges van contribuir als elevats índexs d'alfabetització femenina dels Països Baixos del sud durant aquest període (Simons, 2001, pàg. 6). El beguinatge també va oferir plataformes per a les figures públiques de la reforma

3 Els Països Baixos del sud eren zones d'Alemanya, França, Bèlgica i Holanda.

religiosa. Maria d'Oignies va organitzar un grup d'homes que van donar suport al moviment secular de les dones (el *Frauenbewegung*) en les estructures eclesiàstiques, i els deïxebles masculins de Christine Stemmeln també van defensar més llibertats religioses per a les dones (Boulding, 1976, pàg. 449-453).

La casa d'acollida del segle XIX

Si el beguinatge va ser una resposta a l'excés de dones, la casa d'acollida va ser una resposta a l'excés de docents. Va començar a Anglaterra com un assumpte fonamentalment masculí, però el moviment de les cases d'acollida als EUA es va convertir principalment en el territori de dones solteres universitàries. Anar a la universitat no era freqüent per a les dones (i els homes) nord-americanes del segle XIX. El 1870 menys de l'1 % de dones joves eren universitàries. Però aquesta proporció va créixer enormement d'una dècada a una altra. El 1910 aproximadament el 4 % de les dones ja anava a la universitat, i el 1920 es va arribar fins al 8 % (Solomon, 1985, pàg. 64). La principal ocupació per a les dones amb estudis era l'ensenyament.

Però a final del segle XIX, les dones amb titulacions universitàries es van trobar que l'ensenyament estava saturat, en una societat que travessava canvis econòmics i socials significatius. Les dones, impulsades per motivacions religioses o polítiques, es van forjar el seu propi lloc instal·lant-se en veïnats d'immigrants per compartir les seves qualitats amb els pobres. Les ciutats estaven saturades pels milers d'immigrants que arribaven cada any, i la casa d'acollida es va convertir en un lloc d'assimilació. El moviment de les cases d'acollida va atorgar a les dones de classe mitjana un lloc en l'àmbit públic. Van aconseguir una nova identitat professional, però també van prestar importants serveis. Al començament de l'època progressista, abans que el govern assumís responsabilitats, més de 400 cases d'acollida dels EUA oferien als immigrants biblioteques, llocs d'esbarjo, banys públics i educació per als adults (Woods i Kennedy, 1911). De la mateixa manera que el beguinatge potser no hauria existit sense la migració selectiva des del món rural cap a l'urbà, la casa d'acollida podria no haver existit sense una migració internacional significativa.

Les cases d'acollida van difuminar els límits entre l'espai públic i el privat. Eren espais privats per a les dones (i homes) que vivien allí, però també servien de sales d'estar comunitàries per als immigrants que s'amuntegaven en les fileres de cases veïnals. I el que és més important, les cases d'acollida eren llocs en els quals es debatien els assumptes públics del dia. L'educació per als immigrants, el sufragi femení i la sanitat pública eren temes centrals en l'ordre del dia. Les cases d'acollida representaven una plataforma des de la qual les dones s'implicaven en el discurs públic. Jane Addams, de la Hull House de Chicago, va influir en la legislació local, estatal i nacional sobre la protecció de dones i nens, mentre que les pioneres del moviment Mary Kingsbury Simkhovitch, Lillian Wald i Vida Scudder es van convertir en líders reconegudes de la reforma immobiliària.

Els residents de les cases d'acollida oferien classes als nens i adults immigrants, promovien l'artesanía i prestaven serveis d'infermeria als pobres. Abans que les dones nord-americanes poguessin votar, van utilitzar el moviment de les cases d'acollida per influir en les lleis sobre el treball de menors, millorar la qualitat ambiental de les ciutats i animar els immigrants a participar en els processos democràtics. La Hiram House de Cleveland es va prendre molt seriosament

l'educació cívica dels nens. El 1906 la Hiram House va organitzar un campament d'estiu anomenat «Ciutat de progrés», un municipi en miniatura on els petits ciutadans celebraven eleccions, aprovaven lleis, encunyaven els seus propis diners i publicaven un butlletí. Els nens aprenien democràcia participativa experimentant-la directament (Spain, 2003).

Els centres contemporanis per a mares

Els centres per a mares, sobre els quals Monika Jaeckel us ampliarà la informació en aquest congrés, són una versió contemporània d'espais de gènere urbans en les societats postsocialistes. La idea dels centres per a mares va néixer a Alemanya els anys vuitanta i aviat va ser adoptada per la República Txeca. Els centres per a mares són iniciatives precursoras que van començar com a espais comunals on les dones i els seus fills podien passar temps junts fora de la llar. Després de l'experiència col·lectiva de la criança dels fills sota el comunisme, molts pares volien tenir més influència en la manera com educaven els seus fills. Els centres per a mares anteposaven els interessos de les dones i els nens com a manera de reforçar la família i enfortir així la societat civil (Jaeckel, 2001).⁴

Els centres per a mares permeten a les dones participar més plenament en la societat, fomentant la participació en les formes de govern locals i nacionals mentre continuen cuidant els nens. S'han convertit en «escoles de democràcia» que promouen l'aprenentatge entre companys, el desenvolupament d'habilitats laborals i de lideratge i la construcció de comunitats. Les participants tornen a aprendre els processos democràtics després de quaranta anys de domini comunista en els quals la lliure associació estava prohibida. Els centres per a mares txecs gaudeixen d'una gran notorietat en les seves comunitats. Patrocinen festivals tradicionals als quals es convida tot el veïnat, i els seus membres debaten les polítiques relatives als fills i a l'entorn a la televisió i a la ràdio (Jaeckel, 2001).

Actualment, a Alemanya hi ha més de 400 centres per a mares, la majoria en zones urbanes. El primer centre de la República Txeca es va fundar el 1992 a Praga i en l'actualitat n'hi ha 150 en funcionament en aquest país. Tot i que molts centres van començar en habitacions llogades, van prosperar realment quan van reivindicar el seu propi espai públic. El mateix acte de negociar amb les autoritats per obtenir un espai va capacitar les dones (Laux, 2003). Els centres per a mares s'han convertit en una important alternativa a espais públics institucionals habituals com esglésies i escoles. Són, segons Jaeckel (2003), «sales d'estar públiques» similars a les «sales d'estar dels veïnats» creades per les cases d'acollida.

La demografia ocupa una funció destacada en l'aparició dels centres per a mares, tal com passa amb altres espais de gènere urbans. La majoria dels països desenvolupats tenen taxes de maternitat molt baixes, però les d'Alemanya i la República Txeca són extremadament baixes. Durant més de dues dècades a Alemanya i a la República Txeca hi ha hagut menys nens dels que es necessiten per regenerar la població.⁵ La falta de nens incrementa el seu valor i converteix els assumptes privats de les famílies en un tema de debat públic. Els centres per a mares fan de pont entre els àmbits privat i públic, col·locant les famílies en el nucli de reformes polítiques i econòmiques. La baixa fertilitat és una prioritat nacional a causa de les implicacions que té per a la immigració. Els treballadors

⁴ La Comissió Huairou, una organització que defensa la capacitat de les dones a través d'organitzacions pioneres en països en vies de desenvolupament i postsocialistes, ha catalogat els centres per a mares com un dels cinc programes més útils per a l'avenç de la participació de les dones en el lideratge i el governament, així com en la reivindicació d'un espai públic per a dones. Fruit de la quarta Conferència Mundial sobre Dones celebrada a Pequín, la Comissió Huairou (es pronuncia «guai-rou») va rebre aquest nom en honor a la petita ciutat on un grup de dones es va reunir per discutir les seves preocupacions comunes (Purushothaman i Jaeckel, 2001).

⁵ La taxa de fertilitat total (TFT) reflecteix la mitjana de fills que tindrà una dona durant la seva vida fèrtil. El nivell necessari per a un relleu natural és de 2,1 nens per dona. Entre el 1970 i el

estrangers poden compensar la manca de mà d'obra originada per les baixes taxes de maternitat, però rares vegades es concedeixen als immigrants els drets legals de ciutadania. Les grans comunitats d'immigrants de les principals ciutats plantegen les mateixes qüestions de governament, prestació de serveis i sanitat pública que les que es van posar en relleu en les ciutats nord-americanes del segle XIX.

Consideracions finals

Aquest congrés sobre urbanisme i gènere planteja temes significatius per a l'àmbit públic. He comentat que els espais de gènere urbans evolucionen quan condicions anòmiques donen lloc a noves institucions. A diferència de la segregació de gènere obligatòria, que redueix l'accés de les dones a l'àmbit públic, els espais de gènere voluntaris poden millorar aquest accés.

Qualsevol espai segur que ofereixi a les dones oportunitats fora de la llar contribueix a la societat civil de tres maneres. Primer, ofereix a les dones una identitat més enllà de l'associada a la llar, cosa que per si mateixa incrementa el potencial per a un àmbit públic més igualitari. En segon lloc, pot servir de plataforma per al discurs públic d'assumptes importants. El beguinatge va donar lloc a un debat sobre la funció adequada de les dones en la religió formal. La casa d'acollida va ser escenari d'intensos debats sobre el sufragi, els drets laborals i la corrupció municipal. El centre per a mares propicia deliberacions sobre l'equilibri adequat entre la família i els valors de lliure mercat. En ocasions, un espai de gènere urbà crea una comunitat que dona suport a figures públiques distingides com ara Maria d'Oignies o Jane Addams. Finalment, quan els espais de gènere voluntaris promouen la independència econòmica, és menys probable que les dones depenguin de l'ajuda dels seus marits o del govern.

La política pública pot contribuir a l'èxit dels espais de gènere urbans facilitant espais perquè floreixin, tal com demostra l'exemple dels centres per a mares. Malgrat que inicialment van ser un moviment pioner independent d'ajudes governamentals, alguns centres per a mares han convençut les autoritats locals perquè els cedeixin tant espai com el que ocupen altres oficines municipals. Els centres per a mares han aconseguit més legitimitat en augmentar la seva visibilitat espacial.

Són necessaris els espais de gènere urbans? Una manera de respondre a aquesta pregunta és plantejar-nos què passaria si no existissin. L'economia urbana medieval hauria sofert sense el treball de les beguines a la indústria tèxtil, i la qualitat de vida dels pobres i els malalts hauria estat pitjor. Potser l'elevada taxa d'alfabetització dels Països Baixos del sud hauria estat inferior si les beguines no haguessin ensenyat les dones joves a llegir. La ciutat industrialitzada del segle XIX necessitava un mecanisme per assimilar milers d'immigrants, una funció que van complir les cases d'acollida. En els països postsocialistes actuals, els centres per a mares representen intercanvis laborals i una base de pràctiques democràtiques que a les dones aïllades els resultaria difícil d'aconseguir. Igual que el beguinatge i la casa d'acollida, el centre per a mares prepara les dones per ocupar llocs laborals i de lideratge en una economia de transició política.

En els períodes de transició l'àmbit públic civil perilla. S'abandonen les normes tradicionals que regeixen els comportaments adequats, mentre que les noves triguen molt temps a aparèixer. Un llarg procés d'assaig i error precedeix

1990, la TFT d'Alemanya va caure d'1,6 a 1,5 i a la República Txeca de 2,2 a 1,9 (la TFT dels EUA es va situar en 2,0 i 2,1 durant el mateix període) (Nacions Unides, 1995, taula 2). Estadístiques més recents mostren un declivi continu: la TFT a Alemanya és d'1,4 i a la de la República Txeca d'1,2 (Nacions Unides, 2005). A Espanya, la TFT va caure de 2,9 a 1,4, i a Portugal de 2,8 a 1,5 (Nacions Unides, 1995, pàg. 16). Considerant que el baix índex de natalitat ha contribuït realment a l'auge dels centres per a mares, podríem esperar que les pròximes fronteres fossin Espanya i Portugal. Són dos dels únics cinc països desenvolupats en els quals la fertilitat va disminuir més d'un 40 % entre el 1970 i el 1990. Aquest declivi continua. La TFT és ara l'1,2 a Espanya i l'1,4 a Portugal (Nacions Unides, 2005).

la capacitat per reemplaçar l'antic ordre social. Aquest període de transició d'anomia, tant si dura segles com si dura dècades, és un dels escenaris en el qual poden sorgir espais de gènere. En conferir a les dones una identitat, potencial per a la seva independència econòmica i visibilitat política, els espais de gènere contribueixen a un àmbit públic vital.

Bibliografia

- BOULDING, Elise. *The Underside of History: A View of Women Through Time*. Boulder CO: Westview, 1976.
- CENTER FOR THE AMERICAN WOMAN IN POLITICS. Eagleton Institute of Politics, Rutgers University, 13/03/2005. <<http://www.cawp.rutgers.edu/Facts/Officeholders/cawpfs.html>>.
- GIDDENS, Anthony (ed). *Emile Durkheim: Selected Writings*. Cambridge: Cambridge University Press, 1972.
- JAECKEL, Monika. «Mother Centers in the Czech Republic», pàg. 40-62 A: PURUSHOTHAMAN, Sangeetha; JAECKEL, Monika (eds). *Engendering Governance and Development: Grassroots Women's Best Practices*. Bangalore: Books for Change, 2001.
- JAECKEL, Monika. Personal Communication. 2003.
- LAUX, Andrea. N.D. *Andrea: The Story of the Mothers Centers, Germany*. The Huairou Commission Newsletter, 12/09/2003. <<http://www.huairou.org/feature.htm>>.
- LAZREG, Marnia (ed). *Making the Transition Work for Europe and Central Asia*. Washington DC: The World Bank, 2000.
- LOFLAND, Lynn H. *The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Social Territory*. NovaYork: Aldine De Gruyter, 1998.
- MARTINDALE, Don. *The Nature and Types of Sociological Theory*. Boston: Houghton Mifflin, 1960.
- MCDONNELL, Ernest W. *The Beguines and Beghards in Medieval Culture*. Nova York: Octagon Books, 1969.
- NEEL, C. «The Origins of the Beguines». *Signs: Journal of Women and Culture* 14 (1989), 321-341.
- PURUSHOTHAMAN, Sangeetha; JAECKEL, Monika (eds). *Engendering Governance and Development: Grassroots Women's Best Practices*. Bangalore: Books for Change.
- ZIMBALIST ROSALDO, Michelle. «The Use and Abuse of Anthropology: Reflections on Feminism and Cross Cultural Understanding». *Signs: Journal of Women and Culture*, suplement 5 (1980), 389-417.
- SIMONS, Walter. *Cities of Ladies: Beguine Communities in the Medieval Low Countries, 1200-1565*. Filadèlfia: University of Pennsylvania Press, 2001.
- MILLER SOLOMON, Barbara. *In the Company of Educated Women: A History of Women and Higher Education in America*. New Haven: Yale University Press, 1985.
- SPAIN, Daphne. *Gendered Spaces*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1992.
- SPAIN, Daphne. «Public Housing and the Beguinage», pp. 256-270. A: GARBER, Judith A.; TURNER, Robyne S. (eds). *Gender in Urban Research*. Thousand Oaks: Sage, 1995.
- SPAIN, Daphne. *How Women Saved the City*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2001.
- SPAIN, Daphne. *Make-believe Municipalities: A Settlement House Experiment in Promoting Citizenship*. 2003. Document presentat durant la conferència anual de la Society of American City and Regional Planning History. St. Louis MO. Novembre.
- RYAN, Mary P. *Women in Public: Between Banners and Ballots, 1825-1880*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1990.
- NACIONS UNIDES. *The World's Women 1995: Trends and Statistics*. Nova York: NACIONS UNIDES, 1995.
- NACIONS UNIDES. Social Indicators, 12/03/2005. <<http://unstats.un.org/unsd/demographic/products/socind/childbr.htm>>.
- WEBER, Max. *The City* (trad. i ed. D. Martindale i G. Neuwirth). Nova York: Collier Books, 1958.
- WOODS, Robert A; KENNEDY, Albert J. (eds). *Handbook of Settlements*. Nova York: Russell Sage Foundation, 1911.

La societat occidental ha construït al llarg de la història una imatge de la dona. De la mateixa manera ha construït també una imatge de l'habitatge. Imatge que es concreta i formalitza en els prototips o models d'habitatge existents i que se segueixen construint en les nostres ciutats, amb algunes diferències segons els països o les cultures en què se situen.

L'habitatge d'avui prové del model aristòcrata i de la gran burgesia del segle XVIII, un model ordenat i distribuït segons les regles de la moral patriarcal imperant, l'expressió d'uns costums impregnats d'elements religiosos, simbòlics, cerimonials i rituals, on el pare dominava i controlava la resta dels membres de la família. Aquest habitatge, que en cadascuna de les categories i nivells socials imita el de la categoria superior, és encara el tipus d'habitatge que més serveix de model per a les famílies d'avui.

L'ús de les habitacions i de les diferents parts de la casa encara segueix els esquemes mentals que tenen l'arquitecte que concep i el promotor, tant del xalet unifamiliar com de l'habitatge social, que, en la majoria dels casos, no han modificat la seva imatge tradicional de la casa. Les diferències entre categories socials/econòmiques es manifesten solament en la quantitat d'espai disponible per habitatge (en definitiva, en el nombre de metres quadrats) i en la quantitat d'habitacions.

L'aportació del moviment modern a l'arquitectura de principis del segle XX va ser en algun cas molt trencadora (no oblidem els estudis antropomètrics o els experiments en habitatge social en moltes ciutats europees del període entre les dues guerres mundials) especialment per la incorporació al disseny dels habitatges dels avenços de la tecnologia. Però les aportacions més innovadores i destinades a formes de vida diferents, a Europa, van ser fetes per dones arquitectes com Charlotte Perriand (sòcia de Le Corbusier i autora de la famosa *chaise longue*), que van treballar en els estudis dels anomenats «parets de l'arquitectura moderna». No obstant això, van ser desestimades ràpidament pel corrent general de la promoció i construcció d'habitatges.

Críteris per a la concepció de l'habitatge

1) Les estances i els usos de l'habitatge: cap a una concepció oberta

Si consultem l'opinió de les dones es fa cada vegada més evident que les distribucions actuals dels pisos no s'adeqüen a les formes de vida i relació, sobretot per a les dones. La doble feina de les dones, fora i dins de la casa, i el fet de compartir més i més les tasques domèstiques amb les persones amb què conviuen, fan necessari pensar en noves distribucions o noves formes d'usos i espais de l'habitatge.

Cal plantejar-se, entre altres coses, llevar envans que separen funcions de la vida quotidiana com cuinar, menjar, descansar, per tal d'obtenir una estança plurifuncional més generosa; o construir habitatges amb parets corredisses per obtenir varietat de distribucions, entre altres opcions possibles.

A mesura que els membres de la família o del grup social comparteixen responsabilitats domèstiques es fa necessari, per mantenir viva la relació del grup, que l'habitatge prevegi, com a mínim, una estança per a tots i habitacions individuals que afavoreixin la privadesa. Perquè l'habitatge és l'espai quotidià per alimentar-se, treballar, descansar, gaudir i procrear; i també per compartir, estimar, conèixer, col·laborar i comunicar. No obstant això, per a una dona pot ser l'espai

de la submissió, del treball obligatori fet invisible, no reconegut, o de sofriment, fins i tot de mort. Per això les dones necessiten una cambra pròpia (que no sigui ni la cuina ni l'habitació de la roba), i també una per a cadascun dels membres del grup familiar, i a més reclamen una habitació plurifuncional per al grup.

A partir d'aquest criteri elemental i fonamental per a la convivència sense jerarquies, sorgeixen els nous tipus d'habitatge per a les famílies i les altres modalitats de convivència en grup, en parella o en solitari. A Europa ja són un 60% o més, les persones que no viuen en famílies nuclears. I a Barcelona, aquestes modalitats diferents de convivència, que fa 20 anys començaven a emergir, ara ja es donen aproximadament en un 50% o més de les llars.

2) Flexibilitat de l'habitatge

Avui dia cal tenir en compte:

a) Adaptació de l'habitatge a les successives etapes de la vida dels seus habitants, en societats com la nostra, on el mercat és molt rígid i l'habitatge és majoritàriament de compra, no de lloguer. El sòl és majoritàriament privat, i el mateix habitatge és per a tota la vida.

b) Adequació de l'habitatge al treball remunerat (artesanía, manufactura, teletreball...) que cada vegada és més freqüent en els domicilis.

c) Adequació de l'habitatge a les diferents maneres de vida dels grups familiars o no familiars que l'ocupen, diferències de relacions convivals, de cultura i costums, de capacitat econòmica, de nombre de persones del grup, etcètera, especialment si són de lloguer i poden anar canviant de tipus d'usuaris.

d) Adequació a les persones amb discapacitats (les dones no disposen d'organització ni de mobiliari flexible per ser adaptat) i als criteris de sostenibilitat (com l'estalvi d'energia, la no-contaminació i l'ús de productes no contaminants en la construcció, imaginar dispositius perquè el reciclatge de les escombraries no sigui una responsabilitat única de les dones, etc.).

3) Accessibilitat de l'habitatge

Les persones amb desavantatges socials, com moltes dones i joves, han de disposar d'habitatge de lloguer subvencionat a preus assequibles, amb una oferta diversificada, àmplia, flexible, durable i sostenible.

4) Revisió de normatives i ordenances

Un canvi de normatives i d'ordenances per a l'habitatge social i un control major de l'habitatge de promoció privat és necessari per a la inclusió dels criteris de diferència sexual.

A Holanda, com veurem, existeixen des de fa anys experiències que proposen habitatges i altres llocs de vida i relació des de la perspectiva de gènere, o més concretament des de la perspectiva de la dona.

A Espanya les cases per viure i els espais urbans no s'adeqüen moltes vegades ni a les funcions ni als usos de la vida quotidiana, ni a la manera d'ésser i estar en el món de moltes dones, així com tampoc a les noves estructures emergents de les nostres societats en transformació (pensem també en els espais que usen els nens, els adolescents o les persones de la tercera edat).

Tornar a pensar l'espai

Les dones personalitzen tots els espais en els quals viuen o estan temporalment i, si poden, els espais on treballen. I ho fan mitjançant els objectes, la decoració, tots els elements personals i significatius per a elles, que superposen a les superfícies que envolten les estances, creant un nou embalatge d'imatges. Això és un camuflatge, un maquillatge de l'espai. I moltes vegades una dona confon el fet de poder fer això a casa seva amb el fet que casa seva estigui bé. Creu que la seva casa està bé per a ella perquè l'ha pogut decorar. Això és un parany subtil en què ens fa caure moltes vegades el complex teixit d'imatges creat per la publicitat i difós pels mitjans de comunicació.

En diversos projectes que he coordinat a Catalunya i en altres autonomies, he treballat amb dones habitants dels barris, pobles i ciutats, per identificar els seus autèntics desitjos i necessitats, per arribar a establir criteris de planificació i disseny, en els diferents nivells d'organització i configuració de la ciutat, després d'un procés d'alliberament dels comportaments estereotipats adquirits al llarg de les seves vides, de les seves possibles idees preconcebudes o imatges espacials construïdes per la cultura d'ordre patriarcal.

El repte és tornar a pensar els espais, des de l'habitatge fins a la ciutat, passant pels espais urbans de les unitats veïnals, els barris i els districtes, i pels espais intermedis, el concepte dels quals intentaré definir més endavant.

Per transformar les estances, els espais, els llocs de la ciutat, des de la nostra experiència de vida, primer hem de saber com vivim cada dia, com usem aquests espais i com influeixen en la nostra manera d'estar, en les nostres sensacions. Hauríem d'entendre els espais de la ciutat, des dels domèstics fins als de relació, de treball, etc., com espais sense jerarquitzacions, ni separacions, ni segregacions, on es desenvolupa la vida diària en el conjunt de totes les activitats que realitzem. Prescindir de la clàssica separació entre els espais per als assumptes domèstics i els espais per a la vida social, que es dona fins i tot en l'habitatge, i intentar domesticar tots els espais, o fer domèstics tots els espais que utilitzem i en els quals vivim.

Per aconseguir domesticar la ciutat quant a espais físics, no és tan important tenir en compte la funció o ús sinó aconseguir integracions, barreges, acostaments d'usos i, per tant, projectar distàncies i traçar recorreguts.

Els espais intermedis sorgeixen com aquells espais que estan a l'altre costat de la porta de l'habitatge i que no són el carrer o la plaça dominada pels vehicles. Són llocs dins del teixit d'una unitat veïnal que, tot i no ser l'habitatge, són espais de trànsit o de trobada de persones que caminen, coberts o descoberts, però oberts a l'aire lliure i comunitaris.

En configuracions d'unitats veïnals o de barris fets amb blocs d'habitatges, aquests espais són aquests llocs enjardinats, més o menys concebuts com espais arquitectònics, únicament per a les persones que caminen, on les criatures poden jugar, les persones grans xerrar, les dones, les amigues i els amics trobar-se o simplement llegir un llibre al sol.

En altres tipus de nuclis veïnals configurats per habitatges en maneres menys rígides, o més dinàmiques, els espais intermedis (que per entendre'ns són com els espais intersticials d'un teixit cel·lular vist al microscopi) es poden dissenyar específicament i ser autèntics salons comunitaris.

Aquests espais intermedis veïnals poden ajudar a superar la separació de les esferes domèstica i pública, que afavoreixen la violència contra les dones.

La meva experiència personal i professional

En la meua pràctica professional, com a dona he intentat pensar l'espai des de mi mateixa, no només quant a la configuració física, estructural i estètica, sinó també com a usuària. Em situo en les dues posicions de tècnica i d'usuària i procuro, dins dels límits en què em tanquen les pressions de la professió, concebre formes obertes i flexibles, ja que no crec que sigui útil el lema «la forma segueix la funció», divulgat per l'arquitectura racionalista de principis de segle. Al contrari, penso que d'una banda hi ha necessitats, és a dir funcions, i de l'altra hi ha formes amb tot el seu potencial estètic.

Existeixen configuracions flexibles que es poden adaptar a qualsevol funció o ús. Però com? Doncs, a partir d'un treball profund sobre la forma, la geometria de la forma que és la base, el fonament, de tot espai físic que es pretengui flexible.

Una forma tancada és aquella que quan hi apliquem un canvi, perd tota la coherència, la raó d'ésser o l'equilibri. Una forma oberta, en canvi, és aquella que encara que la modifiquem, conserva tots els seus atributs i qualitats, és la que es troba inclosa dins d'un sistema general geomètric euclidià o topològic.

Les formes que millor s'adapten als usos de la vida quotidiana són obertes i flexibles perquè així les funcions específiques es poden ubicar en un lloc o en un altre, l'anomenat organigrama de funcions pot variar, és a dir, que poden variar les situacions i les distàncies dels usos o ambients.

Naturalment els habitatges, els serveis, les fàbriques, o els espais urbans, no tots es poden resoldre amb formes obertes. Alguns de molt especialitzats (per exemple un hospital) requereixen configuracions tancades adaptades a cadascun dels requisits tècnics obligats. Un vagó de metro tampoc no pot tenir formes obertes.

No obstant això, hi ha molts espais per a la vida quotidiana que no necessiten definicions tan fitades de les formes, al contrari, prefereixen formes més obertes i flexibles que satisfacin més aviat la dimensió estètica o el confort dels que hi habiten. Són, per exemple, les estances d'un habitatge, les escoles, les sales públiques de trobada i relació, els centres d'esbarjo, els clubs, les oficines, els espais públics urbans, alguns tallers o els espais lúdics.

Però tots aquests llocs han estat generalment dissenyats amb formes tancades, de manera que les modificacions en l'ús dels espais solen ser molt difícils i les estructures organitzatives dels usos, o les distribucions, responen als clíex culturals de la nostra societat patriarcal i als rols assignats a les dones. Per això és molt necessari comptar amb el coneixement dels desitjos i les necessitats dels usuaris i usuàries.

Sempre hi ha parts d'un projecte que poden ser més obertes i altres que haurien de ser molt tancades i fixes. En qualsevol cas, pensar en la persona destinatària és essencial. I sobretot considerar els desitjos i necessitats de les dones, a les quals no s'ha tingut mai en compte (tot i que alguns promotors ens vulguin convèncer que construeixen els pisos després d'haver fet enquestes sobre què opinen les mestresses de casa).

ELS VAC ALS PAÏSOS BAIXOS

Emmy Galama-Rommerts Responsable de la Xarxa VAC d'Associacions de Dones de Zelanda (Holanda)

47

El catedràtic Wiebe E. Bijker de la Universitat de Maastricht afirma en la seva introducció per a una publicació sobre bones pràctiques: «La història dels VAC és una història sobre dones, tecnologia i consecució d'influències».

Els agraeixo que m'hagin concedit l'oportunitat d'explicar-los aquesta història aquí, a Barcelona, en nom dels VAC (Comitès Assessors de Dones sobre l'Habitatge i l'Entorn) dels Països Baixos (www.vacpuntwonen.nl) i especialment dels VAC de Zelanda (www.vaczeeland.nl).

M'agradaria incloure en aquesta presentació les experiències dels meus vint anys com a membre d'un VAC.

La raó per la qual em trobo aquí és perquè la feina dels VAC va ser una de les bones pràctiques dels Països Baixos en el Congrés Mundial de les Nacions Unides Habitat II, celebrat a Istanbul el 1996, i aleshores em van demanar que fes una presentació en un taller de l'ICW: «El futur de la nostra pròxima generació».

Des d'aquell moment, treballo activament en l'àmbit internacional per a l'ONU-Hàbitat (Nairobi), en la Divisió de Medi Ambient i Assentaments Humans de la Comissió Econòmica de les Nacions Unides per a Europa (CEPE, Ginebra) i també en les pautes del Grup de Treball per a l'Habitatge Social.

L'ICW (Consell Internacional de Dones) (www.icw-cif.org), amb seu a París, és una organització que congrega més de 70 consells nacionals de dones de tot el món des de fa més de 100 anys. Des de la Conferència de Pequín del 1995, l'ICW és cofundador de la Comissió Huairou, una xarxa d'organitzacions internacionals de dones (www.huairoucommission.org) amb seu a Nova York.

Durant el segon Fòrum Urbà Mundial, celebrat el passat mes de setembre, la Comissió Huairou va organitzar l'Acadèmia Internacional d'Organitzacions de Base de Dones (GWIA) aquí, a Barcelona.

Fa dues setmanes vaig assistir al vintè Consell d'Administració de l'ONU-Hàbitat a Nairobi. Allà va quedar clar que s'han definit molts obstacles en relació amb la ciutat i els seus ciutadans. Assumptes com la sostenibilitat de la societat i la seguretat a les ciutats, així com debats entre els ciutadans (homes i dones) i les autoritats locals, són crucials.

Història

Als Països Baixos tenim una tradició de més de 100 anys en habitatges socials. Els problemes relatius a la qualitat de vida dels habitants de la ciutat no són nous.

El 1928, el famós arquitecte holandès J. J. P. Oud ja va afirmar: «Les dones han de participar en la planificació i el disseny de les cases. El problema és que són els homes qui dissenyen i construeixen les cases, en canvi són les dones les que hi han de treballar. Preguntem-los què opinen sobre el disseny. Elles compten amb l'experiència diària pràctica».

Després de la Segona Guerra Mundial, el 1945, el Govern holandès va elaborar programes de reedificació per reconstruir les cases i infraestructures destruïdes. Dones de procedència política i social diferent es van unir per intentar influir en aquests programes de construcció i en el disseny de les noves cases.

Les dones es van organitzar i el 1946 es va fundar el primer VAC a Rotterdam i després es va crear una junta nacional de VAC a Delft.

A Utrecht, l'Oficina Nacional (VACpunt Wonen) és el punt de servei responsable dels cursos de formació centrals per a tots els voluntaris dels VAC dels Països Baixos.

Actualment, als Països Baixos hi ha 200 VAC actius amb 2.000 voluntaris.

Cada mes es realitzen, presenten i discuteixen 100 informes de VAC sobre les cases noves que s'han dissenyat i mapes urbans amb arquitectes, corporacions immobiliàries, arquitectes urbanistes i regidors. El 2004 es va presentar el nou logotip.

Aquesta és la història resumida dels VAC als Països Baixos.

Mètodes

- L'oficina nacional està finançada pel Govern nacional (Ministeri de VROM).
- En l'àmbit provincial, com la Junta de VAC de Zelanda, el Govern provincial de Zelanda concedeix ajudes financeres. Aquests fons ens permeten celebrar les nostres reunions provincials i organitzar formació especial, seminaris i visites de treball. Per descomptat, controlar la feina del Govern provincial de Zelanda en matèria d'habitatge, entorn i planificació regional és part de la nostra feina. Així, doncs, demanem als membres de la nostra Junta que participin en les comissions especials de les províncies.
- El treball locals dels VAC el financen les autoritats locals i en ocasions socis com les corporacions immobiliàries.
- En l'àmbit local, els VAC són organitzacions de consumidors residencials. Contribueixen de manera important a la qualitat, seguretat i sostenibilitat de l'habitatge i l'entorn residencial. Així, doncs, es controlen els nous mapes de les ciutats i els pobles, i els experts voluntaris assessoren els clients.
- El nombre de membres dels VAC oscil·la entre 5 i 15 persones per VAC local o regional.
- Els membres dels VAC estan presents en les reunions polítiques com a integrants d'una organització independent. Treballen amb organitzacions d'arrendataris, així com amb organitzacions de discapacitats i gent gran, agents de policia i arquitectes urbanistes.

Organització i formació

Durant 50 anys, dones voluntàries de diferent procedència social i política han recorregut a la seva experiència quotidiana; saben el que està bé i el que està malament en els seus veïnats. Durant els dos anys de formació sobre VAC, els voluntaris aprenen a realitzar informes sobre la situació dels habitatges, la qualitat pràctica de les cases i els seus entorns; se suposa que els membres dels VAC han de pensar en els futurs habitants. L'any passat, la formació en els VAC es va basar en la nova llista de control dels VAC: *De WoonKwaliteitsWijzer*. No només els VAC utilitzen aquest llibre, sinó també professionals com ara arquitectes i arquitectes urbanistes.

Els VAC demanen:

- Una bona cohesió social a la ciutat, ja que en molts països les dones com a col·lectiu són vulnerables quant a l'habitatge. Però, al mateix temps, són molt fortes, ja que viuen i treballen a casa seva cada dia, tenen un gran coneixement de la qualitat (pràctica) de les cases i de l'entorn. Per tant, estan capacitades per informar i ajudar els polítics en la planificació urbanística. Poden tractar temes com:
 - Aconseguir seguretat en la societat i bons enllumenats als carrers.
 - La importància de centres comunitaris i parcs segurs per als nens.
-

-
- La manca de guarderies per als més petits, assistència durant el dia, escoles, centres de salut, etc.
 - Centres socials de dia per a la gent gran i els discapacitats, etc.
- Aquí és on s'haurien d'escoltar les veus de les dones, pel nostre propi bé, per assolir una bona cohesió social en la planificació d'habitatges en pobles i ciutats, i transmetre-ho a la pròxima generació.

En la llista de control dels VAC referent a l'habitatge hi figuren temes com:

- Cases pràctiques i segures i fàcils de netejar.
- Flexibilitat: habitatges per a joves i gent gran.
- Accessibilitat per a cadires de rodes.
- Estalvi en la climatització d'interiors i d'energia.
- Comoditat i higiene.

Exemple: Terneuzen

A Terneuzen sóc membre del VAC regional Zeeuws Vlaanderen. El 1989 es va fundar la Comissió Municipal de Seguretat de la Societat, en la qual van entrar a formar part dos membres dels VAC. El 1991 el VAC de Terneuzen va dur a terme una enquesta sobre seguretat en zones de la ciutat molt agitada. El 1992 es va fundar la WKB (Oficina de Consumidors d'Habitatges) per aconseguir més cooperació amb els arrendataris.

L'Oficina de Consumidors d'Habitatges compta amb una junta composta per homes i dones dels VAC, al costat d'una organització d'arrendataris. Els habitants de Terneuzen s'hi poden adreçar per demanar assessorament sobre habitatges, lloguers, seguretat en la societat i serveis socials. Durant diversos anys també hi havia un policia per a les consultes. Membres dels VAC acudeixen dues vegades a la setmana en horari d'oficina per prestar assessorament. Clavis, la cooperativa local d'habitatge, i la ciutat de Terneuzen ofereixen suport financer a l'oficina, la formació i el treball d'aquestes organitzacions.

Obstacles i recomanacions

- Els últims anys ha estat cada vegada més difícil trobar voluntaris que vulguin i tinguin temps per formar-se i treballar per als VAC. Darrerament, també els homes, que estan adquirint experiència diàriament com a «mestres de casa», s'estan unint a alguns VAC locals.
 - L'ICW promou la funció de les dones en la presa de decisions: els VAC són el punt de partida perquè les dones puguin iniciar una carrera política en l'àmbit local i més enllà. Els VAC atorguen veu a les dones pel que fa a la presa de decisions.
 - En primer lloc, hem de fomentar que les dones puguin formar-se per poder alçar la seva veu en les reunions de planificació de cases noves en els seus veïnats, perquè les seves necessitats (com per exemple combinar el treball i la cura de la família) es puguin tenir en compte en la planificació.
 - Els governs locals, regionals i nacionals han de treballar amb grups de dones en l'àmbit local, regional i nacional (debats entre membres de la comunitat local).
 - També és necessari que les dones assumeixin la responsabilitat, en tots els àmbits, i que els governs els permetin crear una vida millor i més segura per a elles, per a la seva família i per a la societat en què viuen, tant a la ciutat com al camp.
-

Les dones tenen l'experiència de la vida quotidiana; combinen la feina i la família; porten els nens a l'escola i utilitzen el transport públic per anar a treballar als afores de la ciutat. És a dir, som expertes, i haurien de servir-se dels nostres coneixements.

El model urbà actual

La ciutat actual és fruit del moviment modern i dels principis de la «teorització racionalista» i, amb ells, de la proposta de ciutat funcional com a resposta als problemes dels espais urbans del segle XIX. Per aquest motiu sorgeix la ciutat funcional amb l'imperatiu del desenvolupament zonal com a organitzador de l'espai urbà, de tal manera que s'aconsegueixi estructurar la ciutat assignant una única funció a cada lloc, segons sigui residència, feina o oci. Així, encara que la ciutat capitalista expulsi els usos del sòl, aquest no és l'únic mecanisme. La proposta funcionalista, organitzada formalment a través dels plans urbanístics, reforça la segregació espacial de certs usos i grups socials.

Aquesta ciutat ordenada i cartesiana requereix una quarta i imprescindible activitat: la circulació i l'ús massiu del transport privat. El carrer organitza els seus criteris segregacionistes, on els espais públics es converteixen en espais connectors, amb la circulació com a únic ús possible. En aquesta proposta d'organització urbana l'automòbil és l'instrument central del sistema de mobilitat, ja que permet un funcionament unitari del sistema urbà en el qual els ciutadans poden arribar a les seves destinacions quotidianes.

Però els orígens de l'organització del nostre espai urbà no estarien complets si no esmentéssim la importació del model suburbà nord-americà: el creixement de la ciutat en baixa densitat, amb un elevat consum de sòl i el centre de l'urbs convertit en l'espai terciari per excel·lència.

Un territori urbà dependent del cotxe, la base de l'exclusió

Per resoldre les necessitats creixents de mobilitat de les regions urbanes s'ha prioritzat la importància del vehicle privat, introduint-lo en la vida quotidiana dels europeus durant la reconstrucció postbèl·lica de la ciutat, sota les premisses del funcionalisme i la suburbanització.

L'adaptació de l'entorn urbà al vehicle privat es va realitzar amb la construcció d'infraestructures viàries que permetien una circulació fluida i ràpida, amb un èmfasi especial en els eixos radials i en els centres urbans, on es prioritzava aquest mitjà en detriment dels altres transports. Aviat aquesta opció urbana va mostrar les primeres disfuncions; la més visible, la congestió, però també la pèrdua de temps, els accidents de trànsit o la contaminació atmosfèrica o acústica, són costos relacionats amb el mitjà de transport privat.

A aquestes disfuncions cal afegir l'exclusió social lligada a les opcions d'ús del vehicle privat, en relació amb l'organització de la ciutat i l'oferta d'altres mitjans de transport. La ciutat té una influència directa en les opcions de mobilitat de les persones que es reflecteix en les pautes i estratègies utilitzades per resoldre els desplaçaments quotidians. Les diferents característiques de cada àrea urbana dibuixen un territori desigual en relació amb el grau de dependència del cotxe. Així, doncs, allà on l'ús del vehicle privat sigui necessari per als desplaçaments quotidians caldria organitzar estratègies d'acord amb aquest. En canvi, allà on la dependència sigui menor, els ciutadans podran resoldre la seva mobilitat quotidiana per mitjà d'estratègies autònomes.

A aquesta relació desigual entre territoris urbans i disponibilitat i oferta dels diferents mitjans de transport, cal afegir-hi les diferències d'accés de la població a l'ús del cotxe de manera quotidiana i autònoma, ja que la utilització del cotxe requereix permís de conduir i disposició de vehicle. Ens enfrontem doncs a una disfunció impor-

tant i creixent, ja que estem planificant i construint espai urbà dependent de l'automòbil com a mitjà de transport connector entre les diferents àrees funcionals de la ciutat i una part molt important de la població no té cap possibilitat d'utilitzar-lo.

L'accessibilitat, una dimensió del dret a la ciutat

El dret a la ciutat, entès com la possibilitat de participar en les activitats que el mitjà urbà ofereix i com la inclusió de les persones en les diferents esferes urbanes (productiva, comercial, d'oci, associativa, etc.) només pot ser real si existeix un accés adequat als béns, serveis i activitats que aquesta ofereix (SEU, 2003). L'accessibilitat fa referència a la facilitat amb què cada persona pot superar la distància que separa dos llocs i d'aquesta manera exercir el seu dret com a ciutadà. La relativa facilitat per superar una distància és una variable relacionada amb les característiques físiques d'un espai, les oportunitats d'ús de certes activitats i les característiques individuals dels ciutadans. Pel que fa a l'accessibilitat, a més d'una dimensió territorial, és també una característica individual en relació amb el nombre d'opcions que tenen els diferents ciutadans per accedir als llocs i a les activitats. En el mateix espai, en una mateixa estructura territorial, l'accessibilitat no està uniformement distribuïda cap a tots els seus habitants. Cada persona o col·lectiu d'individus té el seu àmbit espacial i temporal d'accessibilitat definit per l'organització territorial que caracteritza el seu àmbit espacial, però també pels vincles de relació, el nivell de renda, els rols socials de gènere, l'edat, la procedència sociocultural, etc.

És necessari analitzar l'accessibilitat en àmbits concrets i individualitzats, mesurant l'eficàcia de l'organització territorial respecte a les possibilitats que té cada ciutadà. Tot això significa rebutjar anàlisis massa genèriques i consolidades, que qualifiquen els espais segons l'accessibilitat, sense tenir en compte la diversitat de característiques i d'opcions que tenen els ciutadans, i reexaminar l'anàlisi de l'accessibilitat en relació amb la possibilitat que aquests tenen de participar en les activitats i d'utilitzar l'oferta de béns i serveis disponibles en el territori urbà.

El model hegemònic de mobilitat

En la ciutat funcional s'ha volgut incrementar l'accessibilitat augmentant només l'eficiència del sistema de transport, amb la qual cosa es facilita l'augment de la mobilitat motoritzada i la producció de transport. Així mateix, es mesura la millora de l'accessibilitat únicament amb la construcció d'infraestructures de transports, i s'oblida la dimensió individual i temporal del concepte; encara que, per més autopistes que envoltin una àrea urbana, qui no tingui accés al cotxe no podrà accedir-hi (Miralles, 2002).

En aquest model de ciutat, l'accessibilitat al conjunt del territori durant les vint-i-quatre hores del dia s'ha consolidat amb un únic mitjà de transport, el vehicle privat, per la qual cosa la dependència respecte al cotxe és cada vegada més gran per part dels ciutadans que desitgen exercir el seu dret a la ciutat. La resta de mitjans de transport té un paper subsidiari: els recorreguts no motoritzats queden reservats als desplaçaments realitzats en l'entorn urbà pròxim; i els transports públics d'ús col·lectiu cobreixen els recorreguts radials, aquells trajectes altament congestionats per l'automòbil privat, de manera que els transports col·lectius garanteixen el funcionament del sistema urbà i impedeixen el col·lapse total.

Però la posició i el tracte que rep el vehicle privat com a instrument hegemònic no signifiquen que tothom el pugui utilitzar. Cal destacar que el cotxe és alta-

ment selectiu en el seu ús, mentre que els mitjans alternatius tenen un caràcter més igualitari: el desplaçament per mitjans no motoritzats es caracteritza per la seva universalitat, ja que tots els individus el practiquen. Per la seva banda, els mitjans de transport públics es defineixen pel seu caràcter democràtic, ja que són accessibles independentment de les característiques socials dels usuaris. El cotxe privat presenta importants desigualtats socials en el seu ús (Cebollada, 2004).

En el conjunt de la Unió Europea, cap a la meitat de la dècada dels noranta, al 28% de les llars no hi havia vehicle privat. Al seu torn, a la regió metropolitana de Barcelona, les famílies amb un sol vehicle eren més del 50%, fet del qual es dedueix que la seva utilització no és homogènia entre tots els seus membres. Així, el cotxe es caracteritza per un repartiment desigual entre el conjunt de la població, ja que la seva utilització autònoma i quotidiana difereix segons les característiques socials dels diferents col·lectius.

A més, encara que el patró de mobilitat genèric a partir del qual es planifiquen les polítiques públiques urbanes sigui el dels homes de classe mitjana i alta en edat productiva, la realitat difereix d'aquest model, ja que els diferents col·lectius socials tenen una vinculació molt desigual al vehicle privat respecte del model preconcebut. A Catalunya, per exemple, es calcula que aproximadament el 55% del total de la població no té permís de conduir. De la resta, el 12% no té accés continuat al cotxe, de manera que només un de cada tres catalans pot usar d'una manera quotidiana i autònoma el vehicle privat. Els col·lectius que tenen menys accés al cotxe són els que es defineixen a partir del gènere, l'edat i la procedència sociolingüística.

La mobilitat amb una perspectiva de gènere

Els diferents rols que es distribueixen a dones i homes per motius de gènere suposen que cada sexe té una relació diferent davant del vehicle privat o, en altres paraules, les desigualtats en el repartiment dels recursos domèstics, considerant el cotxe com un d'aquests, explica la diferència (Sabaté, *et al.*, 1995). Aquesta afirmació es reflecteix en els índexs de motorització calculats a partir de les dades del cens de conductors, en el qual, l'any 2001 a Espanya, de cada cent persones que tenien permís de conduir, 63 eren homes i 37 dones. Encara que les majors diferències es troben en les edats més altes, aquesta desigualtat es reproduïx en tots els segments generacionals i grups socials. No obstant això, l'accés al cotxe no depèn únicament del permís de conduir; la possessió del vehicle i la possibilitat d'utilitzar-lo autònomament són també condicions necessàries per al seu ús quotidià (Orfeuill, 2000).

Així, el nombre de dones que no té accés diari al cotxe és superior al de les que no tenen permís de conduir. Sanz (1996) calculava que cap a la meitat de la dècada dels noranta, prop de quatre cinquenes parts de les dones adultes espanyoles no disposaven d'aquest recurs domèstic. Aquestes diferències es corroboren fins i tot en grups d'edats joves i amb alt nivell de formació, ja que un estudi realitzat en la Universitat Autònoma de Barcelona ens indica que entre els membres de la comunitat universitària, també els homes tenen un accés a l'automòbil més fàcil que les dones (Miralles, 2001). Així, entre els estudiants de primer cicle, tenen permís de conduir el 53,5% de les dones i el 68,0% dels homes; aquestes xifres passen a ser el 65,3% i 78,6% entre els estudiants de segon cicle. Aquestes dades desmenteixen que l'ús desigual entre gèneres del vehicle privat només afecti les generacions de persones grans i els estrats de població socioeconòmics més baixos.

Bibliografia

CEBOLLADA, Àngel; MIRALLES-GUASCH, Carme. «Mobilitat i exclusió social: un nou repte per a les administracions locals». *Síntesi* [Barcelona], 9. Diputació de Barcelona.

MIRALLES-GUASCH, Carme. *Hàbits de la comunitat universitària de la UAB*. Cerdanyola del Vallès: 2001. Sense publicar.

MIRALLES-GUASCH, Carme. *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel, 2002.

ORFEUIL, J.P. «La mobilité locale: toujours plus loin et plus

vite». A: BONNET, M.; DESJEUX D. (dir.). *Les territoires de la mobilité*. Paris: PUF, 2000. pp. 53-67.

SABATÉ, A. et al. *Mujeres, espacio y sociedad*. Madrid: Síntesis, 1995.

SANZ, A. «Los "sin coche". Repercusiones ambientales y sociales». *Documentación social*, 102 (1996), pp. 19-128.

SOCIAL EXCLUSION UNIT (SEU) *Social Exclusion and Transport*. Londres: Office of the Deputy Prime Minister.

EL GÈNERE I ELS PROTOCOLS DE GRUPS D'USUARIS: LA NECESSITAT DE NOVES PRÀCTIQUES DE PLANIFICACIÓ DEL TRANSPORT

Jeff Turner Consultor especialitzat en transport i polítiques socials

Margaret Grieco Catedràtica de transport i societat. Universitat de Napier, Edimburg (Regne Unit)

55

Introducció: la dinàmica de gènere en el transport

És evident que l'ús i els recursos del transport són molt diferents segons el gènere, tant en les societats desenvolupades com en les que estan en vies de desenvolupament (vegeu, per exemple, Grieco, Pickup i Whipp, 1989; Turner i Fouracre, 1995; Grieco, Apt i Turner, 1996; LRC, 1998; Hamilton i Jenkins 2000; FHA 1996; Hamilton, Hodgson i Turner (pròximament)). Tot sovint, els homes i les dones presenten diferents models i necessitats de transport. En les societats occidentals, els desplaçaments de les dones tenen freqüentment objectius múltiples, a més, l'encadenament de viatges és una característica destacada dels desplaçaments femenins, mentre que els dels homes són sovint viatges únics amb un únic propòsit. En les societats en vies de desenvolupament, especialment a l'Àfrica, és freqüent que les dones es responsabilitzin de carregar al cap mercaderies, gra, aigua i combustible mentre duen els nens penjant de l'esquena (Barwell i Malmberg-Calvo, 1989; Sasakawa Global 2000, 1997).

En totes les societats els homes accedeixen més fàcilment a les formes de transport superiors, tant si considerem l'accés al vehicle de motor com si es tracta de caminar sense dur càrregues ni nens a l'esquena. Aquesta diferenciació de gènere en el transport és conseqüència de l'organització social i de les funcions de gènere, i resulta del diferent accés dels gèneres als recursos econòmics i temporals, entre d'altres. El major nombre de responsabilitats domèstiques de les dones associat a un accés menor als recursos familiars pot suposar conseqüències significatives per al seu estatus de transport i desplaçaments. Com menors són els ingressos d'una casa, més probable és que les dones pateixin majors privacions en el transport (Banister, 1980) en comparació dels homes. Les privacions en el transport es manifesten en l'ús per part de les dones de mitjans de transport inferiors als que utilitzen els homes, així com en el fet que els desplaçaments de les dones tenen objectius múltiples i generen més dificultats d'organització i, per tant, ansietat en el context del viatge. Aquestes privacions també s'evidencien en l'existència de limitacions tradicionals o legals del dret de les dones a viatjar o a utilitzar un mitjà de transport determinat.

En l'actualitat, es reconeix de manera gairebé universal que la càrrega domèstica de les dones, sovint combinada amb treballs mal pagats o no remunerats, implica que aquestes manquin de temps i de recursos. A pesar d'això, les conseqüències que aquesta situació té en el transport i el desplaçament no s'han tingut en compte ni s'han comentat. Els projectes de desenvolupament accepten amb massa freqüència la immobilitat de les dones com un estat natural i no modificable, que simplement explica el nivell baix de participació femenina en la planificació i el disseny de projectes, fins i tot en les formes de planificació comunitàries o populars. La possibilitat d'introduir maneres de participació en què hi hagi dones, rares vegades rep l'atenció adequada; i els projectes que intenten eliminar les barreres i les limitacions de l'accés de la dona als mitjans de transport i desplaçament escassegen. La creació de serveis de transport i desplaçament adequats per a les dones, amb algunes honoroses excepcions, no ha estat en general una prioritat important per als responsables polítics ni en les societats desenvolupades ni en els països en vies de desenvolupament. No obstant això, qualsevol intent de lluita sistemàtica contra la pobresa (l'objectiu manifest de la comunitat internacional de donants i de nombrosos governs occidentals), donada l'estructura social dels pobres, ha de combatre les desigualtats de gènere en l'accés a les

oportunitats i els recursos. Al seu torn, un factor crític en la determinació d'oportunitats i recursos de gènere és la distribució espacial d'aquestes oportunitats i recursos i l'accés al transport i els desplaçaments per aconseguir-ho.

Això pot semblar un argument simple, però actualment es construeixen hospitals sense realitzar cap anàlisi de gènere relatiu a la seva accessibilitat. De fet, com a col·lectiu els planificadors de transports han fracassat en la producció de metodologies sistemàtiques que incorporin l'anàlisi de gènere per al desenvolupament i la planificació urbanística. Actualment, seria just apuntar que existeixen només alguns procediments de transport amb inclusió de gènere d'acord amb la formació de professionals, la participació dels usuaris o el disseny i planificació de sistemes, els serveis i l'equipament. El gènere ha passat desapercbut, per la qual cosa encara no hem tractat directament la qüestió de la representació de gènere sistemàtica. Fins i tot en els pocs casos en què s'han incorporat procediments d'inclusió de gènere, els components de gènere es «perden» quan el projecte es porta a terme o les solucions orientades al gènere s'ignoren, ja que la implantació d'aquests procediments gairebé mai no se supervisa (Turner, 2005).

No obstant això, ara disposem de noves tecnologies de la informació i la comunicació que permeten fàcilment la captura i l'aprofitament de dades de gènere per a sistemes de transport i desplaçament que prestaran un millor servei a les dones i més concretament a les dones amb menys ingressos, tant en els països desenvolupats com en els que estan en vies de desenvolupament. Per exemple, en el món desenvolupat, en lloc d'esperar dempeus amb els nens en parades d'autobús insegures, amb poques prestacions i mal supervisades, les dones amb pocs ingressos podrien, gràcies a les noves tecnologies, sol·licitar serveis que responguin a la demanda perquè les duguin a l'hospital a temps, cosa que generaria beneficis molt eficaços per a tot el sistema urbà. Només perquè no tenim en compte el cost del temps que les dones perden desplaçant-se fins a instal·lacions urbanes massa centralitzades o perquè no calculem el cost de la imposició d'una salut deficient per als que es deixen dissuadir per l'èpica qualitat dels mitjans de transport per a gent amb pocs ingressos, ens trobem amb pressupostos que afavoreixen la creació d'hospitals en la perifèria de l'espai urbà, hospitals que raras vegades compten amb algun servei de transport personalitzat per satisfer les necessitats rutinàries de les persones amb pocs ingressos.

Les noves tecnologies de la informació podrien reduir el nombre de desplaçaments que les dones amb pocs ingressos han de fer: l'ús de les noves tecnologies per crear sistemes de recollida eficients que no requereixin que les persones amb pocs ingressos realitzin viatges innecessaris i congestionats a les ubicacions centrals o l'ús de les noves tecnologies de la informació per reduir el nombre de viatges per sol·licitar informació i assessorament constitueixen dues opcions a través de les quals les noves tecnologies poden paradoxalment contribuir a un entorn de mitjans de transport no motoritzats. Les teleestratègies i els transports no motoritzats poden ser aliats molt sòlids en els plantejaments que intenten reduir la necessitat de desplaçar-se (Cervero, 1996, Banister, 1997) com a part del desenvolupament futur de l'entorn urbà. Les teleestratègies poden contribuir a la creació d'instal·lacions locals eficients que prestin un millor servei a les dones, que sovint han de fer front a més dificultats en els desplaçaments i estan confinades al seu entorn local. La descentralització de la prestació de serveis com a

conseqüència d'una administració i una coordinació «intel·ligents» en l'àmbit local es converteix en una opció més viable.

És improbable, però, que la reubicació de serveis en l'àmbit local es produeixi per si mateixa; en l'actualitat, el reconeixement dels problemes de congestió ha propiciat el debat sobre els telemitjans i els mitjans de transport no motoritzats. No obstant això, perquè aquests debats tinguin una repercussió política plena i beneficiïn la societat, cal introduir-hi el component de gènere. Quin tipus d'instal·lacions locals s'adequarà millor a les necessitats de gènere d'una comunitat concreta i reduirà el seu nivell de desplaçaments motoritzats? Per planificar, els planificadors de transports ara necessiten recollir informació sobre com funcionen les societats locals, més concretament respecte al gènere: com s'organitza la cura dels nens en una comunitat concreta i què implica aquesta organització d'una funció social primària en la distribució de l'accés domèstic a les tecnologies de planificació de la societat (reserva per ordinador de cites hospitalàries, serveis de lliurament de comestibles, espais d'aparcament, places en trajectes de transport públic).

En els països en vies de desenvolupament, les noves tecnologies de la informació permetrien als usuaris tenir un *feedback* directe sobre l'experiència i les dificultats amb els transports, cosa que seria de gran utilitat per als proveïdors i els donants. En el passat, les experiències de cada grup d'usuaris es transmetien als donants centrals a través de les opinions dels experts i d'informes redactats per buròcrates. Rares vegades els usuaris tenien una manera de contacte directe amb els encarregats de determinar el finançament i la planificació del transport. Les noves capacitats electròniques dels donants centrals permeten noves formes de *feedback* directes. El finançament de grups d'usuaris, perquè es reuneixin com a part d'una estratègia de creació de transport, no és radicalment diferent del finançament de grups perquè estiguin directament implicats en un diàleg transparent amb donants sobre les seves necessitats. Actualment, no existeix cap fòrum específic accessible als usuaris sobre el gènere i el transport a l'Àfrica. Però sabem que el gènere i el transport a l'Àfrica és un assumpte clau i problemàtic (Sasakawa 2000, 1997; Pla d'acció de gènere en la regió africana del Banc Mundial, 1996/1997). La creació d'un fòrum africà sobre gènere i transport que permeti la difusió d'idees noves i adequades sobre aquests temes, incloent el transport no motoritzat, mitjançant l'adopció de noves tecnologies de la informació i la comunicació, seria un pas relativament senzill de donar, tenint en compte el compromís del Banc Mundial i de l'Agència Nord-americana per al Desenvolupament Internacional (USAID) d'augmentar la connectivitat a l'Àfrica. És essencial garantir que el gènere compti amb recursos adequats quan sorgeixin aquestes noves tecnologies de desenvolupament, especialment quant a la creació d'una millor organització del transport a l'Àfrica (un factor clau per al desenvolupament de l'agricultura africana, atès que les dones africanes desenvolupen un paper principal com a grangeres i responsables de la seguretat alimentària de la llar).

Les noves tecnologies de la informació ens proporcionen noves línies de pensament sobre com combatre la pobresa urbana, l'exclusió social i la privació de transport en aquest marc (Banister, 1980, Unitat d'Exclusió Social, 2003). Ens atorguen una major habilitat per determinar amb precisió les caresties dels més necessitats i prestar-los servei de manera receptiva amb un cost administratiu

mínim. Però per beneficiar-nos plenament d'aquest nou conjunt d'oportunitats hem de crear una nova línia política de pensament social en relació amb el transport, que tingui com a nucli el gènere. L'anàlisi i les metodologies de gènere han de passar de ser actuacions d'activistes polítics marginals a convertir-se en pràctiques professionals dominants.

Una de les millors maneres d'obtenir bona informació de gènere en el transport i mantenir aquestes dades actualitzades és utilitzar les tècniques de planificació de grups d'usuaris.¹ Els usuaris tenen un coneixement contextual important que no resulta fàcil d'adquirir des d'una perspectiva externa i un coneixement de les fallades del sistema que pot no resultar obvi per a un planificador extern. Històricament, hi ha hagut un debat sobre la falta de participació quant als retards en la prestació de transport o les complexitats d'administrar un procés en el qual estaven presents nombroses veus. Les perspectives de la democràcia directa en la política social només eren possibles en grups molt petits. No obstant això, tal com es reconeix cada vegada més, les noves tecnologies permeten democràcies directes en grups molt grans (el concepte d'ajuntament electrònic).

Les noves tecnologies també permeten nivells d'interacció i transmissió de coneixements entre grups d'usuaris i agències que abans no existien. Existeix una nova eficiència que s'aconsegueix mitjançant la participació electrònica: pot haver-hi sistemes de *feedback* sense pertorbar innecessàriament la rutina de l'Administració?²

Però, siguin quins siguin els processos que donen lloc a diferències de gènere pel que fa al transport, el fet és que existeixen i que s'han de planificar a curt termini i probablement s'hauran d'ajustar mitjançant un repartiment més equitatiu de les tasques a llarg termini. Els costos socials i econòmics de no utilitzar un plantejament de gènere són molt elevats: a l'Àfrica, el fet de passar per alt les relacions entre gènere i transport, provoca una salut feble en les dones, uns nivells de productivitat agrícola considerablement baixos i la no-escolarització de les dones, cosa que, segons el Banc Mundial, té conseqüències molt greus per al creixement econòmic. En els països desenvolupats, ignorar les relacions entre gènere i transport i, per tant, no proporcionar una planificació adequada, pot provocar que les dones amb pocs ingressos que tenen un automòbil no vulguin renunciar a aquest mitjà de transport en un entorn en el qual l'ús racionat de les carreteres s'està convertint en una lògica social acceptada. Únicament mitjançant la reubicació local dels serveis i el major accés a telemitjans de comunicació, l'organització de transports de la societat serà capaç de prestar un bon servei a les dones amb pocs ingressos i fills dependents: únicament gaudint d'una representació adequada en el governament del transport a través dels grups d'usuaris, sistemes electrònics de *feedback* i altres maneres d'informació, és probable que el gènere adquireixi importància i ocupi el lloc polític que li correspon. Però les tecnologies existeixen, la demanda d'un transport millor per a les dones és coneguda i és probable que la creixent transparència global de l'assumpte el col·loqui cada vegada més en la primera línia d'actualitat. Combinar transports no motoritzats i telemitjans de transport pot ser una mica xocant al principi, però si considerem degudament la relació entre ambdós, resulta obvi, sobretot en el cas de les dones amb pocs ingressos i fills dependents.

En aquesta introducció, hem presentat quatre arguments independents i identificables: el transport està actualment diferenciat segons el gènere i aques-

¹ La planificació dels grups d'usuaris pot incloure un ventall de tècniques que van des dels grups de plantejament fins a la consulta pública, des del Simulador d'Activitats Familiars de Desplaçament (HATS) fins a l'Avaluació Rural Participativa (PRA).

² Un exemple de l'ús de les noves tecnologies és l'auditoria d'autobusos realitzada com a part del projecte North East Age, al Regne Unit, en el qual s'accedia als passatgers perquè relatessin la seva experiència com a viatgers de l'autobús durant un dia a través d'un lloc web creat per a l'ocasió. Vegeu <http://www.geocities.com/moor-parkexploreclub/voices.html> accés de l'1 d'abril del 2005.

ta diferenciació té efectes socials negatius; la participació dels usuaris és una manera eficaç de recaptar tota la informació tècnica necessària per regular les dificultats actuals de gènere pel que fa a transport; les noves tecnologies permeten la participació electrònica amb nivells d'eficàcia molt elevats i, finalment i especialment important per a aquesta sessió del Transportation Research Board (transports no motoritzats), les teleestratègies donen suport als mitjans de transport no motoritzats.

**Pràctiques professionals d'exclusió de gènere:
el paradigma «un gènere, un objectiu de desplaçament»**

La mesura en la qual la planificació del transport s'ha basat en la màxima d'«un gènere, un objectiu de desplaçament» és relativament fàcil d'observar. Els vehicles de transport públic tenen un disseny deficient respecte a les necessitats de les dones amb fills dependents:³ l'espai dissenyat en els vehicles per a cotxets de nadons o per deixar-hi les bosses d'anar a comprar durant el viatge sovint existeix a causa de la necessitat de complir amb la normativa d'accés per a discapacitats i poques vegades es presta ajuda per pujar i baixar els cotxets dels vehicles. Una alternativa al disseny d'instal·lacions adequades en els serveis regulars seria prestar serveis especials per a les dones, però la creació de serveis especials locals per a dones amb fills dependents no ha estat considerat seriosament com una opció política.⁴ Una altra alternativa consistiria a prestar serveis de cura dels nens a domicili, que permetin que les dones facin els desplaçaments necessaris per a la supervivència familiar sense haver d'anar acompanyades o carregant dels seus fills. Una vegada més, aquesta opció encara no ha tingut una consideració política profunda, encara que podria adaptar-se la creació d'una xarxa d'atencions per a nens en l'actual política social del Regne Unit per fer realitat aquesta opció.

El desplaçament que concentra la major part de l'atenció dels planificadors i operadors és el d'anar a treballar: amb un únic objectiu, majoritàriament masculí. L'enfocament en les persones que es desplacen diàriament per anar a treballar domina dins la documentació i el procés de planificació, amb la qual cosa els altres grups gaudeixen de molt poques oportunitats per alterar el paradigma o influir-hi. En conseqüència, les dones amb fills sovint van caminant, tot i que això afecti negativament tant la seva salut com el seu benestar. No només el transport públic es dissenya fonamentalment tenint present el perfil masculí, sinó que la centralització de serveis i instal·lacions augmenta la discriminació que existeix actualment en l'organització del transport. En el transcurs de la urbanització i la modernització, els serveis s'han centralitzat cada vegada més, encara que és probable que cada servei es trobi centralitzat en una ubicació diferent d'una ciutat o un poble. D'aquesta manera, és probable que l'hospital, els col·legis, els centres comercials i les oficines de l'Administració pública estiguin en ubicacions diferents i disperses, amb escasses connexions de transport públic. I són les dones, la categoria social que ha de fer la majoria dels viatges entre aquestes ubicacions, sigui com a acompanyants en els desplaçaments d'altres persones, sigui com a recol·lectores i portadores de les provisions familiars (el vincle entre el sistema minorista i la llar, que sovint s'oblida) o com a contacte amb les autoritats quan cal sol·licitar recursos (beneficis) o negociar dificultats domèstiques (com talls de subministrament elèctric i connexions).

3 Es troben excepcions, com els tramvies alemanys, que demostren que altres dissenys són possibles i factibles.

4 La disposició de serveis especials es va considerar al principi d'acord amb la seguretat personal de les dones en els desplaçaments (carruatges «només per a dones», que històricament existien a Gran Bretanya i ara apareixen al Japó i a l'Índia) i no d'acord amb les seves necessitats de connectar una sèrie d'activitats o el caràcter «obstaculitzat» dels desplaçaments de la majoria de les dones.

En els països en vies de desenvolupament, els donants s'han adonat que perquè les dones es beneficiïn dels serveis sanitaris, aquests s'han de descentralitzar de l'àmbit local. La descentralització es troba en el nucli de les iniciatives sanitàries dels donants (Departament de Desenvolupament Internacional, 1997). El reconeixement de la restringida mobilitat de les dones i la seva deficient accessibilitat als serveis dóna lloc a la promoció de diferents tipus de prestació i desenvolupament de serveis. A l'Àfrica, per exemple, han sorgit dues estructures:

- a) el pas de la construcció de grans hospitals urbans a la creació de nombrosos centres sanitaris locals més petits i
- b) un augment en la utilització de les dones de les comunitats, que reben una formació bàsica mitjançant iniciatives de desenvolupament per ensenyar-los pràctiques sanitàries (aquests esquemes sovint recorren a llevadores tradicionals com a principal personal). La comunitat de transports no ha tingut constància d'aquests canvis però es pot aprendre molt si es planteja la qüestió clau en qualsevol tipus de prestació de serveis: és suficientment accessible aquest servei per a les dones amb limitacions de mobilitat i accessibilitat tradicionals?

La planificació que millor pot tractar els assumptes de gènere és aquella que comença examinant les tasques que les famílies han de realitzar per sobreviure en qualsevol comunitat i explora les limitacions de mobilitat i accessibilitat que han de patir per poder complir aquestes tasques necessàries. Històricament, la capacitat per portar a terme aquesta manera de planificació era molt limitada, a causa de la complexitat que implicaven la recollida de dades i l'organització. El plantejament d'activitat d'Oxford (Jones, Dix, Clarke i Heggie, 1983) es va acostar a aquest ideal: la unitat d'anàlisi va ser la llar. Però quan va aparèixer aquest plantejament encara no s'havien desenvolupat les noves tecnologies de la informació; l'oportunitat de desglossar les dades per gèneres es situa en l'enfocament familiar de la qüestió i, a part del reconeixement explícit que les dones realitzen els viatges familiars en qualitat d'acompanyants, la dimensió de gènere es va perdre en certa manera (Carpenter i Jones, 1983). Ara, les noves tecnologies permeten recollir estructures de dades més complexes i ofereixen més capacitat de disgregació per gèneres: mitjançant les tecnologies portàtils és possible recollir dades de llars desglossades per gènere més precises, cosa que beneficia clarament la planificació social i del transport.

Al mateix temps que la tecnologia de la informació brinda l'oportunitat d'escapar del paradigma «un gènere, un objectiu de desplaçament», l'augment del trànsit motoritzat ha donat lloc a un clima de política en el qual els problemes de congestió han esdevingut una prioritat i predominen els programes polítics per combatre aquest impediment. A més, l'obertura de serveis de transport públic a la competència del sector privat implica que els vincles entre planificació i implantació s'han tornat més complexos. Per tant, la planificació del transport suposa un augment de la funció «més suau» de la gestió de l'oferta i la demanda dels transports, el desenvolupament de marcs reguladors més sòlids i prestar servei a objectius socials més amplis com ara l'exclusió social, l'alleugeriment de la pobresa, una participació més gran, el desenvolupament sostenible i la millora de l'estatus de les dones. La política de transport actual de la Comissió Europea, per exemple, es refereix en gran mesura als drets dels passatgers, l'elecció, la gestió de la demanda entre diferents mitjans, la millora de la reglamentació en un mercat obert i més èmfasi en la mobilitat sostenible (Comissió Europea, 2001).

Els debats entorn de la implicació dels consumidors i dels que els envolten com a integrants de l'entorn i la societat condueixen a una participació més elevada dels usuaris en la creació d'opcions de transport. Els donants han començat a utilitzar sistemàticament les tècniques de planificació per grups d'usuaris en els seus nous plantejaments sobre el governament del desenvolupament dels transports. Les tècniques de grups d'usuaris poden ser d'utilitat en aspectes relatius a la informació, la comunicació i l'educació per aconseguir l'acceptació de nous plantejaments sobre el transport, i poden ser-ho tant com els transports no motoritzats o, en el món desenvolupat, els peatges. No obstant això, les tècniques de planificació per grups d'usuaris normalment no aconsegueixen assegurar una representació de gèneres adequada, concretament en el context de desenvolupament, tal com evidencia una revisió dels documents del sector del Banc Mundial (Turner, 2005).

No existeix una implantació regular de protocols de participació en el sector del transport que assegurin que tots els projectes de transport tenen en compte la dimensió de gènere i disposen d'una representació de gènere per arribar a aquesta consideració. Malgrat la pressió perquè la comunitat participi hauria de resultar lògicament i racionalment en més atenció al tema del gènere, amb massa freqüència la participació «comunitària» es limita als homes. Dos projectes d'investigació no relacionats, portats a terme per l'autor, un per a la Comissió d'Igualtat d'Oportunitats del Regne Unit sobre la política de transport del Regne Unit [Hamilton, Hodgson i Turner, (pròximament)] i l'altre per al Banc Mundial sobre el seu treball en relació amb el transport a l'Àfrica (Turner, 2005), posen en relleu que no s'ha tractat el gènere d'una manera específica. No obstant això, l'argument de la inclusió de gènere és evident i es necessiten protocols institucionals que n'assegurin la consideració. En l'actualitat als directors i planificadors del transport els resulta senzill ignorar el gènere: no existeixen protocols ni s'apliquen sancions als que no consideren la negligència de les necessitats de transport de més de la meitat de la població mundial.

Es reconeix obertament que les dones estan infrarepresentades entre els professionals del transport, en la política i en les posicions de lideratge en general, tant en els països desenvolupats com en els que estan en vies de desenvolupament. A llarg termini, és possible que un canvi en tots aquests àmbits propiciï una millor atenció a les necessitats de transport de les dones. A curt termini, es poden aconseguir millores importants si es garanteix que les dones estan degudament representades en els grups d'usuaris i de plantejament, per assegurar que es facilita un *feedback* pertinent sobre disseny i servei als planificadors i operadors de transports i (un assumpte potser tan important com poques vegades discutit) als patrocinadors com els ministeris de finances dels governs centrals i els donants internacionals.

Ara és possible recollir dades de gènere de molta qualitat; la disgregació de les dades per gèneres és una demanda creixent entre els donants i la població, i la transparència global dels mitjans de transport i els seus èxits i fracassos és també viable. La participació dels usuaris constitueix, en l'actualitat, una política respectable i enfortidora: en aquest nou context, l'aspecte de gènere de les necessitats dels grups d'usuaris necessita una consideració explícita. La lògica social emergent està clara i té el potencial per generar sistemes de transport millors i més adequats.

En aquest apartat, hem vist que la planificació del transport s'ha realitzat en gran mesura basant-se en un conjunt de presumpcions sobre els desplaçaments masculins. Les pràctiques negatives respecte al gènere van des d'ignorar les necessitats de mobilitat i accessibilitat del col·lectiu de les dones fins a acceptar pràctiques existents de discriminació per gènere com el costum d'excloure deliberadament les dones dels fòrums i els mitjans de transport d'acord amb pràctiques «tradicionals» locals.⁵

Planificació per a la interacció entre les funcions de gènere i transport

Actualment el desenvolupament del transport sovint se centra en l'eficiència operacional i de la inversió i no en el servei (Evers, Turner i Elson, 1998. EC, 2001), tant en els països en vies de desenvolupament com en les societats desenvolupades. No obstant això, els canvis en el clima de política provocats pels creixents nivells de congestió, els canvis en el marc institucional i la preocupació pel medi ambient, estan provocant un replantejament de les relacions habituals i tradicionals. Per acabar amb les congestions hem de centrar-nos cada vegada més en la gestió de la mobilitat i l'accessibilitat. De la mateixa manera i en paral·lel, un plantejament de gènere i de transport no és fonamentalment un enfocament sobre les maneres de transport d'alta tecnologia, sinó un plantejament de mobilitat i accessibilitat. Sorgiran cada vegada més assumptes de gènere, especialment en els debats sobre exclusió social i alleugeriment de la pobresa. La comunitat del transport professional només està començant a adquirir un enteniment clar de l'efecte que causa una mala accessibilitat en les vides dels pobres o la manera com aquesta es podria millorar.

L'ONU ha afirmat que el 70 % de les dones de tot el món són pobres. No obstant això, actualment la planificació i les polítiques de transport manquen de metodologies sistemàtiques de dades i protocols de planificació que reflecteixin aquesta realitat respecte a la manera com el sector crea transport per alleujar la pobresa.

En el món desenvolupat, especialment al Regne Unit i a l'Amèrica del Nord, treballs recents han posat en relleu la funció que les xarxes de transport públiques, insensibles a les canviants estructures de l'ús de la terra i deteriorades a causa de les forces competitives infraestructurals, ocupen en la limitació de l'accés a oportunitats laborals. Aquests treballs també posen en relleu el vincle entre la privació de transport i la ubicació dels serveis, que contribueixen a l'exclusió social impedit que les persones amb pocs ingressos utilitzin els serveis sanitaris, les oportunitats educatives, els establiments de menjar sa, els esdeveniments socials i les oportunitats per participar en el procés democràtic (SEU 2004, Hamilton i Gourley, 2002; Lucas, 2004).

En els països en vies de desenvolupament, les deficientes infraestructures i la poca confiança que ofereix el transport públic fan que les famílies sovint considerin els nens com a recursos en lloc de responsabilitats (Turner i Kwakye, 1996). Poden utilitzar-los per mantenir el complex equilibri, a què són especialment sotmeses les dones, de realitzar les tasques domèstiques i aconseguir ingressos del món exterior. Sovint, les llars amb pocs ingressos confien a les dones joves la cuina, la neteja i altres tasques domèstiques, mentre que les dones més grans s'han de desplaçar per motius econòmics i socials. Aquesta confiança en les dones joves sovint fa que abandonin l'escola o assoleixin poques fites educacio-

⁵ A l'Àrabia Saudita, a les dones la llei no els permet conduir cotxes; això no es pot considerar fàcilment com un assumpte tradicional.

nals. El fet que les inversions haurien de respondre a la demanda i concentrar-se en la qualitat de servei i la fiabilitat dels serveis de transport públic per alleujar aquests efectes negatius sobre les dones joves amb pocs ingressos no ha estat assimilat pels corrents de pensament de les polítiques de transport.

El plantejament basat en l'entorn ha suscitat preocupacions sobre la sostenibilitat de la prestació de transports. Als professionals del transport de la comunitat de donants tampoc no els queda clar com poden ajustar les polítiques de transport a un desenvolupament més sostenible. Els organismes cooperants, com el Banc Mundial, defensen l'augment de l'ús del transport de tracció humana entre les llars amb pocs ingressos en les zones del món que no els utilitzen en l'actualitat, com l'Àfrica subsahariana anglòfona i Llatinoamèrica, per arribar a objectius relatius tant a la pobresa com a la sostenibilitat. Els professionals del transport implicats en aquest projecte, al principi van assumir que la barrera més gran per a aquest ús era el perill d'accidents i la inadequació d'alguns dissenys de bicicleta. Si poguessin crear-se infraestructures que reduïssin aquest risc i elaborar dissenys adequats, el transport de tracció humana podria convertir-se aviat en un mitjà de transport per a les llars amb pocs ingressos de l'Àfrica i Llatinoamèrica, tal com ocorre a l'Àsia. No obstant això, les investigacions també han demostrat que quan es comprèn com s'organitzen les llars amb pocs ingressos, resulta evident que la incapacitat d'aquestes llars per accedir a articles tan cars com les bicicletes i la seva impossibilitat d'obtenir crèdits per a aquestes compres també representen una barrera significativa (Turner, Grieco i Kwakye, 1996). Qui aconsegueix accedir a aquests mitjans, i qui no, condicionaria la repercussió d'aquesta política. En algunes zones del món, els ingressos familiars no s'uneixen per al bé comú i, per això, la capacitat d'estalviar per adquirir aquest mitjà de transport requeriria grans beneficis econòmics (com accedir a treballs més ben pagats o col·locar un volum més gran de mercaderia al mercat). Aquests arguments solen anar en contra de la propietat i de l'accés al transport de tracció humana per part de les dones que guanyen menys del normal en les cases amb pocs ingressos. La comprensió de les funcions de gènere podria haver permès als organismes donants preveure els encàrrecs de bicicletes i carros per part dels homes d'una comunitat i la conversió de tasques com la recollida de llenya en activitats comercials (amb conseqüències nocives per al medi ambient), fins i tot en projectes dirigits deliberadament perquè siguin les dones les propietàries d'aquests recursos i dissenyin la tecnologia de manera que els permeti realitzar la seva funció específica de transport de càrrega. Les investigacions assenyalen la importància de la necessitat d'adequar els projectes a condicions socials i culturals concretes [tal com ho demostra l'èxit del projecte Bicicletes per a l'Àfrica, a Moçambic (Overton, 1996)* i la funció que la incorporació de models socials positius en la promoció dels esmentats mitjans de desplaçament podria ocupar en el seu èxit.

L'objectiu dels canvis recents a Occident ha estat crear polítiques de transport sostenible. No obstant això, les investigacions demostren que sense un clar enteniment de les funcions de les diferents professions en les polítiques de transport, del comportament de les institucions en la reproducció de les pràctiques polítiques existents, de la funció que ocupen els marcs de valoració de la inversió (per exemple, COBA i EIA) a l'hora de definir quines polítiques s'implanten i la funció que ocupen les estructures patrocinadores i reguladores en la determinació dels resultats polítics,

les polítiques de transport podrien quedar-se en no res (Richardson, 1997). És necessària una comprensió molt més clara de quin hauria de constituir l'aspecte de valoració social d'una decisió inversora: el gènere ni tan sols apareix en la majoria dels plantejaments i treballs d'aquesta àrea (Wilson i Neff, 1983).

S'ha reconegut públicament, especialment al Regne Unit, que la clau està en el domini de la planificació de l'accessibilitat i en la identificació de l'ampli ventall de propòsits de desplaçament i dels contextos en què es realitzen aquests viatges. De fet, l'accessibilitat s'està convertint en una part del debat públic cada vegada més significativa, amb un controvertit programa d'àmbit nacional de tancament d'oficines de correus basat en tècniques de planificació d'accessibilitat. S'ha demanat a totes les institucions de planificació de transports locals del Regne Unit que realitzin exercicis de planificació de l'accessibilitat per avaluar les possibilitats d'arribar als serveis i a les oportunitats laborals (DfT, 2004). No obstant això, aquests plantejaments sembla que s'implanten inicialment des d'una postura orientada a la tecnologia. S'ha inclòs poca interacció o participació dels usuaris en el procés. No s'ha incorporat cap plantejament de gènere concret en els procediments recomanats. En lloc d'això, una versió millorada del plantejament d'activitat d'Oxford constituiria un bon punt de partida per a la creació d'una sèrie de metodologies d'accessibilitat noves i més apropiades per a un enfocament que impliqui els usuaris. Com ja hem indicat, existeix tota una nova sèrie d'eines de comunicació que es podrien utilitzar en la creació i elaboració d'aquesta metodologia. De manera similar, i complementàriament, també existeix tot un nou ventall d'eines de comunicació per millorar la interacció entre les funcions de gènere i el transport que podria emprar-se en les tècniques de planificació de l'accessibilitat dels grups d'usuaris.

En el context del desenvolupament, fomentar una cultura de planificació dels grups d'usuaris tenint en compte el gènere requereix considerables activitats de suport. Les competències de comunicació s'han de desenvolupar i es veuran molt millorades si es creen les tècniques i els protocols de *feedback* adequats. És necessari construir espirals virtuoses en les quals les contribucions dels mateixos usuaris s'incorporin d'una manera visible i transparent. Això exigeix que els planificadors se centrin en les formes d'incorporar protocols visibles i transparents per accedir i utilitzar el *feedback* dels grups d'usuaris i així motivar-los i millorar el diàleg sobre la creació de transport. El fet de saber que la seva implicació repercuteix en el disseny del transport i l'establiment de serveis animarà els usuaris a oferir el *feedback* necessari per al bon funcionament de les relacions entre l'entorn i la societat.

Els beneficis de la inclusió del gènere

Els beneficis de la inclusió del gènere són evidents:

- Es constaten beneficis en relació amb la comoditat i conveniència d'un gran sector d'usuaris de transport.
 - S'estalvia temps i diners en l'àmbit de la llar, les institucions polítiques i de serveis, i la societat en general.
 - A l'Àfrica, uns serveis de transport adequats per a les dones podrien donar lloc a grans beneficis de productivitat en l'organització de l'agricultura.
 - També a l'Àfrica, si s'acabés amb el costum que les dones transportin càrregues amb el cap (més concretament llenya i aigua), llavors les més joves dis-
-

posarien de més temps per a la seva educació, cosa que, segons els economistes, suposaria grans beneficis econòmics per a l'economia nacional.

- En els països desenvolupats, una millor planificació de l'accessibilitat podria contribuir a fer que les dones abandonessin els vehicles familiars a favor del transport públic i de mitjans de transport no motoritzats, cosa que beneficiaria el medi ambient.
- En els països desenvolupats, les teleestratègies dissenyades per maximitzar el nombre de contactes amb les institucions externes que una dona pugui realitzar des de casa seva, reduiran els desplaçaments innecessaris i amb obstacles que les dones realitzen en l'actualitat.
- La participació de les dones en l'elaboració i presa de decisions respecte a aquests serveis que tant afecten les seves vides és un bé democràtic.

Conclusió: la inclusió del gènere en els protocols de grups d'usuaris

Hem afirmat que la dimensió de gènere de la planificació del transport s'ha descurat profundament i que els canvis recents presenten oportunitats per incloure el gènere en la pràctica professional. No n'hi ha prou que els organismes de desenvolupament, planificació i transport adoptin protocols de participació: encara que es tracta d'un pas molt important i necessari, ha d'anar acompanyat d'una atenció al gènere abans d'arribar al seu ple potencial de participació. A més, hem argumentat que la incorporació de tècniques de *feedback* electrònic sobre els serveis i la planificació faria que les necessitats dels usuaris fossin més transparents i conferiria més prioritat a les dificultats que experimenten com a indicadors de rendiment.

La qüestió és que, tret que s'inclouï el gènere en la pràctica professional, persistiran les dificultats de gènere en l'accés al transport amb conseqüències socials negatives. Tant la tecnologia com la conscienciació política estan en l'actualitat suficientment avançades perquè el gènere s'inclouï en l'inventari tècnic de l'enginyeria de transports: es poden demanar recursos per a mitjans de planificació participativa si la professió s'interessa institucionalment pels assumptes prioritaris. Així, doncs, com serien aquests protocols? Per crear tècniques de grups d'usuaris que siguin pertinents i pràctiques i tractin el tema del gènere és necessari considerar una gran quantitat d'aspectes:

- En un nivell bàsic, s'ha d'assegurar la presència de dones en la composició dels grups d'usuaris. Existeixen diverses opcions: grups d'usuaris mixts, grups d'usuaris integrats únicament per dones i grups d'usuaris integrats únicament per homes. Però per què molestar-se a fer grups formats només per dones si s'ha demostrat que quan parlen en els grups mixts la dinàmica de les converses fa que no se les escolti?

- Aquesta perspectiva planteja la qüestió d'assegurar que les veus de les dones s'escoltin. Quan en qualsevol programa concret d'un grup d'usuaris no s'escoltin les veus de les dones, és important que existeixin procediments de suport per escoltar-les. És possible que els mediadors que millor coneguin el grup d'usuaris hagin de passar més temps amb ells per recopilar les seves peticions. Però el fet que no s'escoltin veus no s'ha d'interpretar com un indicador que tot va bé.

- Quan tenim motius per suposar que les dones estan experimentant dificultats de transport que no han esmentat, és necessari desenvolupar els proce-

diments basant-se en els seus interessos identificables. Carregar objectes amb el cap suposa una incomoditat visible i evident per a les dones, però és possible que aquestes manquin d'un espai social per queixar-se. No obstant això, també és possible que tinguin un espai per discutir maneres de millorar les coses. Segurament, un canvi gradual sigui el resultat més acceptable d'una planificació local, però la utilització de grups d'usuaris per arribar a aquest punt és essencial com a mecanisme per induir a un canvi més gran. Els grups d'usuaris poden començar un procés de capacitació de les dones que sigui virtuós tant en les seves conseqüències polítiques com socials.

— A l'hora de formar els grups d'usuaris és important que el seu ús no es limiti simplement a les grans ciutats, una estructura de desenvolupament freqüent, sinó que s'estengui àmpliament a través de tot el ventall de circumstàncies de transport nacionals. Disposar grups d'usuaris en ubicacions remotes pot plantejar problemes més grans de logística, però és precisament la llunyania de les ubicacions i la diferència que això suposa el que fa necessari personalitzar grups d'usuaris per a aquestes ubicacions. La participació i la descentralització haurien d'anar juntes en un context ideal, però poden dissenyar-se protocols que assegurin que els nivells de descentralització, regió i localitat conflueixin.

— El potencial de construir sistemes de *feedback* electrònic per als donants, els governs i els proveïdors de serveis sobre les seves operacions de transport ja existeix: es tracta simplement d'una qüestió de compromís de recursos. La gestió del desenvolupament de les altes tecnologies avança ràpidament, però perquè es desenvolupi correctament ha d'integrar una participació eficaç. Tal com demostra el congrés electrònic de Societat per al Coneixement Global presidit pel Banc Mundial i el Govern canadenc (<http://www.globalknowledge.org>), ja és possible la creació de grups d'usuaris electrònics propiciada pels serveis de comunicació d'una comunitat. És essencial garantir que el gènere s'integri en els protocols electrònics: la nova oportunitat social per a la defensa de l'element electrònic i la sobirania dels beneficiaris no s'hauria de desaprofitar.

Nombrosos polítics i teòrics de la política reconeixen la gran repercussió de les tecnologies de la informació i la comunicació en el governament. El secretari de les Nacions Unides i altres membres de la comunitat internacional han reconegut la importància dels nous mitjans electrònics per a un millor governament i han deixat clares les seves intencions de garantir que els beneficis d'aquests nous mitjans s'estenguin als països en vies de desenvolupament.

Aquestes repercussions són igualment importants per al governament del sector del transport. Les necessitats i les demandes dels usuaris ja no han de ser únicament interpretades a través d'una visió professional: s'hi pot accedir directament. Les dones per fi disposen d'un mecanisme d'expressió directe i en quantitats substancials que no està limitat per barreres de mobilitat i accessibilitat. L'organització del transport té un mecanisme per vincular-se millor al seu mercat i les seves demandes.

Bibliografia

- AMPOSAH, F.; TURNER, J.; GRIECO, M.; KWABLAH, A.; GUITINK, P. *Commercial use of non motorised transport: evidence from Accra, Ghana*. Transportation Research Record 1563. Washington D.C: 1996.
- BANISTER, D. *Transport mobility and deprivation in inter-urban areas*. Farnborough: Saxon House, 1980.
- BARWELL, I.; MALMBER-CALVO, C. *The transport demands of rural households: findings from village-level travel surveys*. Makete International Rural Transport Project. International Labour Organisation. Gènova, Suïssa, 1989.
- CARPENTER, S.; JONES, P. *Recent advances in travel demand analysis*. Aldershot: Gower, 1983.
- DFID. *Eliminating World Poverty; the challenge for the 21st Century*. UK Government White Paper, Department for International Development, HMSO. Londres, 1997.
- DFT. *Accessibility Planning Guidance: full guidance*. Department for Transport, desembre de 2004.
<http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_localtrans/documents/division-homepage/032400.hcsp> [Consulta: 01/04/2005].
- COMISSIÓ EUROPEA. *European transport policy for 2010 : time to decide*. White Paper, Directorate General Energy & Transport, 2001.
<http://www.europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html>
[Consulta: 01/04/2005].
- EVERS, B.; TURNER, J.; ELSON, D. *Sector Programme Support: the Transport Sector; A gender-aware analysis*. GENECON working paper, Universitat de Manchester. Regne Unit, 2000.
- FHA. *Women's Travel Issues: Proceedings of the 2nd National Conference, Federal Highways Administration*. Baltimore, 1996.
<<http://ntl.bts.gov/lib/4000/4400/4407/index.html>>
[Consulta: 01/04/2005].
- GRIECO, M. *Workers' dilemmas: recruitment, reliability and repeated exchange*. Londres: Routledge, 1996.
- GRIECO, M.; APT, N.; TURNER, J. *At Christmas and on rainy days: transport, travel and the female traders of Accra*. Aldershot: Avebury, 1996.
- GRIECO, M.; L. PICKUP; R. WHIPP, (eds) *Gender, transport and employment*. Aldershot: Gower, 1989.
- HAMILTON, K.; HODGSON, F.; TURNER, J. (en breu) *Promoting gender equality in transport*. Working Paper for the Equal Opportunities Commission, Manchester.
- HAMILTON K.; GOURLEY E. *Missed hospital appointments and transport*. Londres, 2002. Informe per a Kingsfund.
<<http://www.kingsfund.org.uk/pdf/UELMissedHospAppointments.pdf>>
[Consulta: 01/04/2005].
- HAMILTON, K.; JENKINS, L. *Public Transport Gender Audit*. Informe per al Department for Environment Transport & the Regions. Londres, 2000.
<http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_mobility/documents/page/dft_mobility_506790.hcsp> [Última consulta: 01/04/2005].
- JONES, P.M.; DIX, M.C.; CLARKE, M.I.; HEGGIE, I.G. *Understanding travel behaviour*. Aldershot: Gower, 1983.
- LRC (1998) *Women's travel in London: Women's views about travelling in London and the changes required to meet their needs*. Informe per al London Research Centre. Juliol de 1998.
- LUCAS, K. (ed). *Transport and Social Exclusion: A survey of the Group of Seven Nations*. Informe per a RAC Foundation. Londres, 2004.
<http://www.racfoundation.org/our_research/240204rac.pdf> [Consulta: 01/04/2005].
- VERTON, K. *Bikes for Africa; Mozambique Annual Project Report*. Washington DC: Institute for Transportation and Development Policy, 1996.
- Richardson, T. «The Trans-European Network: Environmental Policy Integration in the European Union». *European Urban and Regional Studies*, vol. 4, núm. 4 (1997).
- SASAKAWA 2000. *Women, agricultural intensification and household food security*. Ciutat de Mèxic: Sasakawa Africa Association, 1997.
-

SOCIAL EXCLUSION UNIT, HMSO. *Making Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*. Londres: 2003.

<<http://www.socialexclusionunit.gov.uk/downloaddoc.asp?id=229>>
[Consulta: 01/04/2005].

TURNER, J.; FOURACRE, P. *Women and transport in developing countries*, *Transport Reviews*, vol. 15, núm. 1 (1995).

TURNER, J.; GRIECO, M.S.; KWAKYE, E. «Subverting sustainability? Infrastructural and cultural barriers to cycle use in Accra». *World Transport Policy and Practice*, vol. 2 núm. 3 (1996)

TURNER, J.; KWAKYE, E. «Transport and survival strategies in

a developing economy: case evidence from Accra, Ghana». *Journal of Transport Geography*, vol. 4, núm. 3 (1996).

TURNER, J. «The reality of integrating gender into transport policies and projects». *ID21 online development magazine* (març de 2005).

<<http://www.id21.org/zinter/id21zinter.exe?a=1&i=u3jt1g1&u=4262a5f8>>
>[Consulta: 01/04/2005]

WILSON, T.; NEFF, C. *The social dimension in transportation assessment*. Gower, 1983.

WORLD BANK. *Africa Region Gender Action Plan*. Washington DC: World Bank, 1996.

María-Ángeles Durán Catedràtica de sociologia. Professora del Centre Superior d'Investigacions Científiques (CSIC)

Sobre experiències compartides i absències

Estem acostumats a acceptar que la manera com coneixem les coses afecta la manera com vivim. Però no és tan freqüent l'invers, o sigui, que la manera com vivim afecti la manera com coneixem. La producció d'un text és un procés de coneixement en el qual caben diferents dosis de repetició i d'innovació. Molts articles i llibres, i alguns, d'entre aquests, meritoris, no són altra cosa que recopilacions ordenades d'altres textos, de coses ja dites. Fins i tot alguns autors tenen l'habilitat de saber escoltar el que uns altres han dit, o de forçar diàlegs entre textos aliens sense necessitat de modificar-los, fent brollar davant el lector allò que sense aquest contrast hauria passat desapercbut.

No obstant això, hi ha alguns projectes rars intel·lectuals que s'obstinen a fer les coses al revés de la manera comuna, i situen l'experiència d'allò que han viscut, en el punt d'arrencada, al començament del procés. En aquests casos, el problema de la relació entre el subjecte cognoscent i l'objecte del coneixement es planteja amb tota duresa. Pot fer-se explícit, conscient, o quedar soterrat, però els efectes són decisius sobre la manera com s'arriba a conèixer: arrossega i tira les categories, els focus de llum, els interessos que sostenen les indagacions.

La major part del que s'ha escrit sobre les ciutats s'ha fet prescindint de l'anàlisi del subjecte que produïa el coneixement, i s'ha donat per descomptat que aquest era un subjecte cognoscent universal, transparent i pur. D'alguna manera, aquest subjecte s'espavilava per encarnar una saviesa o una capacitat de conèixer incontaminada dels seus trets personals. Per això, la pujada a la palestra del coneixement dels col·lectius que històricament han estat exclosos de l'accés a la producció sistemàtica de coneixement no pot quedar limitada a l'augment de les matriculacions universitàries o a una simple ocupació dels llocs docents. Afecta també la crítica del subjecte cognoscent anterior, que perd la seva cobertura de representant universal en la producció del coneixement i es fa molt visible en els perfils personals i socials.

En els segles XIX i XX hi ha hagut importantíssimes produccions intel·lectuals dimanades de la consciència que una sola classe social no pot parlar en representació de totes. En aquest nou segle els toca a les dones un accés generalitzat a la consciència col·lectiva, a la possibilitat de repensar o recrear la cultura des de la seva pròpia experiència històrica i present, que ha estat i continua sent encara molt diferent de la dels homes.

La mateixa experiència personal es viu de manera diferent en ocasions diferents o per persones diferents. Pot, fins i tot, viure's «com si no es visqués», perquè d'aquesta manera produeix menys impacte negatiu a qui la sofreix o als qui la contemplen. O perquè es manca de les eines intel·lectuals i morals imprescindibles per interpretar-la i jutjar-la. Molts homes es posen nerviosos quan en una conversa general apareixen temes «de dones». No els assumeixen com a seus, fins a tal punt que comencen a moure's inquietos al seient, gargamellegen o abandonen el lloc per buscar socors en un altre lloc, a resguard de contaminacions. En canvi, el contrari és pauta comuna: igual que la gramàtica, que sempre converteix en masculins els plurals compartits.

Les estratègies personals de vida i les estratègies intel·lectuals dels grups socials davant aquest fet són diverses: o mimetitzar-se i fer com si no hi fos, o plantar cara a les diferents memòries històriques i al fet diferencial dels cossos i les biografies. Moltes dones pensen que no tenen més remei, per entrar en l'ano-

menada vida pública (o sigui, en la *civitas*), que renunciar a allò que les fa diferents dels homes. Dissimular-ho, com la Concepción Arenal, o reduir-ho al mínim. Gairebé demanen disculpes per no ser tan baronívols com els mateixos homes. Creuen, o diuen, que poden fer o valer *tant* com els homes. Però el problema de la diferència intel·lectual no radica en la *quantitat* (que també importa), sinó en la *qualitat*, en si val la pena convertir-se en rèplica, en analogia, fer només el mateix que uns altres feien.

El reconeixement de la circumstància, de l'experiència diferent, tampoc no resol per si mateix el problema de la identitat: perquè s'és diferent només en alguna cosa, i només en alguns moments. La definició ontològica dels subjectes requereix establir el nucli del que és bàsic i separar-lo del que és accessori. Però la delimitació d'aquestes fronteres és una construcció social. Això ho saben molt bé les dones, que han viscut en la seva pròpia carn l'horror de l'apropiació de la seva identitat col·lectiva pel simple tret del cos que les capacita per ser mares; com inconscientment va fer Linneo, quan va assimilar l'espècie humana als trets femenins dels mamífers i va associar en canvi el tret de *sapiens* als *homo*. No obstant això, no totes les dones són mares, ni aspiren a ser-ho. Des que l'embaràs s'ha convertit en un acte de llibertat, el nombre de dones embarassades ha caigut dràsticament. Es deu, almenys en part, al fet que abans es vivia com una imposició, com una conseqüència no desitjada d'altres conductes i obligacions. Avui, el nombre d'anys de vida s'allarga i el nombre de fills s'escurça, per la qual cosa la maternitat ha perdut la capacitat que abans tenia de configurar la vida a través de les dones.

Una bona organització de la convivència ha de permetre la participació dels trets comuns, però també ha de salvaguardar la protecció del que és diferent, de l'específic. El reconeixement de la circumstància o experiència diferent no fa més que obrir el camí al problema de la identitat: diferents de què, de qui? El que preval és la igualtat, els aspectes comuns, les experiències compartides. Les diferències ressalten sobre el fons; però el fons està fet també d'agregacions, i és l'existència d'aquest plànol últim el que permet entrar i sortir del prosceni, el que fa factible la continuïtat, la cohesió i el canvi. Tan enganyós és no reconèixer la diferència com no adonar-se del valor dels aspectes comuns, del que permet a cadascú reconèixer-se en l'altre i ésser des d'un mateix un «altre» anticipat o retingut en la memòria.

Tensions entre fenomenologia i empirisme

En urbanisme i en arquitectura es poden adoptar perspectives intel·lectuals molt diferents, i el que hi ha només és una part molt petita del que podria haver-hi hagut. L'alçada de l'ull de l'observador marca el punt de fuga, el centre de la visió: però ni el llenguatge ni l'ull són capaços de superposar fàcilment perspectives contràries, perquè la imatge es deforma i els paisatges esdevenen, com les figures d'Escher, trencaclosques impossibles. D'aquí vénen el risc i la temptació d'adoptar perspectives canòniques com si fossin vàlides per a tots. En el millor dels casos, aquesta perspectiva és la que correspon a la mitjana aritmètica o ponderada de les alçades reals: la del nen, la del vell, la de l'home, la de la dona, la de l'alt i la del baix. Però ni tan sols amb la millor voluntat resol la mitjana la disparitat dels aspectes concrets, la varietat que envolta l'artifici intermedi. Des de quina perspectiva s'ha, o hem, construït la ciutat, la casa, la fàbrica i el parc?

En algunes comunitats científiques, la referència al subjecte del coneixement aixeca anatemes metodològics. Alguns pensadors estan convençuts que només és científic el coneixement dels aspectes externs i experimentables, i la preocupació per la lògica interna de les seves troballes els duu a vorejar la influència del context del descobriment: s'obliden que només tiren endavant els plans de recerca i els laboratoris que compten amb adscripcions de recursos, amb mitjans d'expressió, amb suports i garanties. No només pensen que la seva ciència és ciència, sinó que tendeixen a convertir-la en única, i no els inquieta l'absència d'altres ciències i coneixements que no s'han pogut desenvolupar.

En les ciències socials també es planteja la tensió entre el tipus de coneixement des de dins i des de fora, però és més un assumpte de matisos que de veritable definició disciplinària. No hi ha camps on els partidaris de la comprensió no hagin deixat petjada. Encara que les pretensions de formalització s'aproximin en els límits epistemològics de la sociologia, l'economia o la lingüística, a les quals dominen en física o astronomia, el component humanista es resisteix vigorosament a desaparèixer, a ser engolit per la ferocitat devoradora de les equacions i els nombres.

L'arquitectura i l'urbanisme estan travessats per la mateixa contradicció metodològica que les ciències humanes i socials. D'una banda, la pretensió científica i tècnica domina els durs processos d'aprenentatge, l'entrenament per resoldre amb èxit les dificultats de la construcció o el disseny dels espais. Però l'ordenació o jerarquia d'aquests espais solament es pot fer, com deia Heidegger, si es coneix la manera com es viurà a dins. L'arquitecte no pot limitar-se als materials i a les formes. Quan projecta, subordina la seva obra a un sentit, fins i tot quan no n'és conscient. En totes les construccions hi ha un sentit implícit, una idea generatriu a la qual ha de servir l'espai. Però de vegades impera el desconcert, i no se sap per a què o a qui s'ha de servir, quin és l'ordre moral subjacent en el disseny.

La consciència de la idea i de la jerarquia dista molt de ser freqüent. No només forma part de les creences i de les idees del projectista, sinó de les idees i creences del seu grup més pròxim i de la seva època. Ortega va assenyalar com n'és de difícil, la pèrdua de terra que provoca el simple dubte sobre les mateixes creences.

La indagació sobre les «idees» que han estat darrere de l'aparició de tipus nous de ciutats és necessària, imprescindible. Però tant o més que les idees, que són explícites o almenys relativament conscients, governen la creació i el manteniment de les ciutats les creences, que són els pensaments elementals, primaris, tan assentats que ni hi reparam, ni es fan conscients o explícits.

Sota la rúbrica «qui és» s'agrupen molts «qui», amb històries i voluntats distintes. El que alguns viuen com a idees, d'altres ho viuen com a creences. El trànsit de la creença a la idea té una força de revelació, explosiva. És un incendi en la paraula. Un tret característic del trànsit d'aquest segle XX al XXI és l'accentuada consciència de la fragmentació dels subjectes. Els grans noms (la pàtria, la humanitat, la raó, la història, etc.) han perdut molt predicament i el subjecte del coneixement (qui ho fa, rep i expandeix) és generalment identificat com un subjecte d'amalgames, ple de trencaments i interseccions, que no reflecteix completament els desitjos i les aspiracions de cap grup humà concret: és el que Derrida anomenava «un treball coral». Amb tot, és més fàcil rastrejar la petjada (jurídica, artística, organitzativa, arquitectònica) de les presències que de les absències. Els

subjectes presents, encara que fragmentaris i incomplets, són accessibles. Però: com podem detectar les no-presències, les negacions, els obliats planificats i no casuals? Quin exercici de reflexió ens durà fins a això? Per quins camins s'assoleix l'equilibri de raó i sentiment, de lògica, tècnica i desig?

És bastant fàcil acumular pàgines sobre la ciutat o la casa a partir del que d'altres, molt més il·lustres, ja han vist i mesurat, acumulant-ho al conjunt de coneixements admesos. Però en aquest coneixement acumulat han tingut fins ara poca cabuda les dones o els «altres» que també s'aparten del cànon. Es pot, realment, confiar que la representació intel·lectual d'«els altres» hagi estat fidedigna en èpoques anteriors? Cada vegada sembla més evident la parcialitat del que ens ha arribat com si fos el «tot». Per això es valora més l'experiència personal, l'aproximació fenomenològica davant dels mesuraments externs.

El problema rau en el fet que les dues tradicions principals de la ciència social, positivista i fenomenològica, parlen llenguatges difícilment compatibles. Els mesuraments són necessaris, i és apreciable la contribució de les fonts estadístiques: però per si mateixos no són gran cosa, si no van acompanyats d'una reflexió detinguda sobre el significat de les xifres. D'aquesta manera, la disjuntiva entre aprofundir en les experiències personals o oblidar-les, entre deixar fluir l'experiència del subjecte que escriu o silenciar-la, es presenta en cada epígraf del text de la mateixa manera que es planteja ara.

Contra el que alguns creuen i fins i tot desitjarien, la capacitat de reflexió de les dones no es limita (si és que no els neguen la possibilitat d'intentar-ho) a aquest entorn cenyit a si mateixes que és la vida domèstica, el mateix cos o la casa. Quan comencen a pensar, i a dir el que pensen, i a pretendre ser escoltades, cap àmbit de la vida humana els és aliè; ni l'urbs o la *civitas*, ni les representacions del poder, ni el nom de Déu. Una vegada perduda la por i el confinament, tot ha de ser reviscut des de la llibertat d'expressar-ho.

No obstant això, seria demanar massa que en el transcurs breu d'un parell de generacions, les novingudes creessin un monument d'idees similar al que l'acumulació de segles ha creat durant la seva absència. Manca de llenguatge, depuració de conceptes; temps, en definitiva, per transferir l'experiència de la vida a les idees. Però no es pot oblidar que aquesta experiència ha estat diferent i ho continua sent, i que encara segueixen sense veu pública la majoria de les dones del món. Per si no fossin poques les dificultats d'emergir, i de crear consciència i llenguatge, i si es fes escoltar, a això s'afegeix el fràgil estatut intel·lectual de l'experiència innovadora. Com es poden marcar els límits entre l'experiència personal i l'anècdota? Com es pot elevar l'experiència coneguda, encara tan escassament explícita i sistematitzada, al nivell de categoria?

Hi ha molt poques publicacions sobre la ciutat i l'arquitectura fetes des de la perspectiva de les dones, i en això estem tots d'acord. Però gairebé ningú no repara que les publicacions que *sí que hi ha*, a les quals acudim per formar-nos o entendre'ns i per adoptar decisions, han estat escrites *des de la perspectiva dels homes*, fins i tot la majoria de les que defineixen les relacions entre la ciutat i les dones. Per equilibrar perspectives, no n'hi ha prou que les dones –i altres grups socials tradicionalment exclosos– raonin i transfereixin les seves experiències sobre *si mateixes*, sinó que han de fer-ho sobre *els altres* i sobre *el conjunt*. En aquest sentit, qualsevol aportació des de les perspectives innovadores és al mateix temps un avenç i una aspiració frustrada; perquè, en comparació del

complex edifici de les idees ja tractades, dels milions d'experiències «altres» que han filtrat i els van donar la base experiencial per transformar-se conceptualment, els esforços per filtrar i conceptualitzar les experiències noves són molt modestos, molt insuficients. Intel·lectualment, l'aposta comporta inevitablement la fractura emocional de saber que un forma part d'una cultura construïda sobre experiències alienes i de no tenir, al mateix temps, elements suficients per construir la pròpia, i fondre-la.

Arquitectura i postmodernitat

Molts dels termes dels filòsofs es traspassen al vocabulari de l'arquitectura. En la mesura que l'obra construïda s'ha d'interpretar, descriure o criticar, cal traduir el llenguatge arquitectònic a paraules, i aquestes es regeixen pels estils literaris del moment. Són les obres més celebrades o polèmiques les que creen vocabulari i el difonen: però això no significa que les obres desapercebudes manquin de connexió amb corrents ideològics. Simplement, el seu contingut ideològic és implícit i requereix més esforç d'anàlisi aflorar-lo. Recordant un adagi comú, podríem dir que *la falta de política, o de paraules, és una manera específica de llenguatge i de política*.

L'influent crític d'arquitectura Charles Jencks, editor d'*Architecture today*, ha ressaltat el caràcter pluralista i tecnològic del món actual. La pervivència i la coincidència d'estils arquitectònics diferents dificulten la tasca d'identificació i classificació de tendències, però Jencks accepta el desafiament de donar nom, singularitzar i datar els corrents principals, establint la seva connexió amb els moviments ideològics. Distingeix en el segle XX les èpoques del modernisme (dels anys vint als anys seixanta), el tardomodernisme i el postmodernisme. El tardomodernisme va portar el *revival* dels anys vint, la *stick-tech* i la retòrica de les corporacions. Els seus espais han estat, sobretot, expressions d'agnosticisme. Al costat d'aquestes innovacions es va mantenir el que Jencks denomina «el blanc i ideal pavelló de la vida privada».

Amb el postmodernisme es produeix la fugida de l'historicisme cap a l'eclecticisme radical, l'ornamentació distorsionada per assolir la recreació del sentit comunitari a través de signes vernaculars. Metàfora i metafísica es confonen en l'espai postmodern, que intenta dotar les ciutats acabades d'aixecar de la memòria edificada que els manca. Els signes vernacles són gestos breus, *ad hoc*, superposats a signes d'altres memòries que busquen l'efecte de l'elisió i la sorpresa.

A partir del 1980, l'arquitectura d'avantguarda se submergeix en un nou expressionisme, monumental i d'alt impacte sobre el paisatge urbà, que utilitza un vocabulari abstracte. Són projectes extraordinàriament costosos que requereixen grans dispendis econòmics i només estan a l'abast de les corporacions. Sobre ells es lliuren batalles comercials i d'imatge, que constitueixen el camp d'assaig i demostració de les altes tecnologies. Per Jencks, un edifici com el Banc de Hong Kong, de Norman Foster, que en el seu moment va ser el més car del món, és una aposta per representar la força, la solidesa, l'estabilitat i la imatge de la companyia bancària en els pròxims cinquanta anys. La distribució espacial interna d'aquest edifici es va inspirar en la catedral de Wells, a Anglaterra, i guarda alguna similitud amb la proporció interior de les seves naus. Havia de ser vermella, el color de la Xina, però finalment es va triar el gris, com si es tractés d'un vaixell almirall o un vaixell de guerra. L'alçària d'aquesta torre ara impedeix veure

el Palau del Governador, amb un contingut simbòlic implícit; però amb això només fa explicitar els nous poders fàctics, qui són realment els nous governadors de la ciutat.

Els arquitectes i constructors de la fi de segle s'enfronten a dos reptes diferents: d'una banda, donar expressió material a les seves idees. De l'altra, satisfer les necessitats d'habitatge i allotjament dels ciutadans. A això s'uneixen altres necessitats menys materials que l'aixopluc, però no menys exigents, com les de memòria històrica i arrelament en el lloc. Mentre les corporacions mouen recursos milionaris, els programes públics o privats d'allotjament pateixen greus problemes pressupostaris que fan més difícil l'assaig de tècniques noves o l'expressió d'ambicions retòriques legítimes. La ironia o el joc còmplice van bé en l'àmbit privat, però encaixen malament amb la necessitat d'eficiència en l'assignació dels recursos públics per a la satisfacció de necessitats materials preemptòries.

Dos arquitectes molt espectaculars amb obra a Espanya, com Calatrava i Gehry, són coneguts pels seus bellíssims edificis-objecte o ponts-escultura, que han transformat l'escenografia de les ciutats. Cap dels dos no s'ocupa preferentment de resoldre problemes socials: són creadors de formes, de representacions, i cedeixen a altres les funcions ètiques i socials de l'arquitectura.

Frank Gehry ha dissenyat edificis antropomòrfics, amb cap i braços, a més de cos. A propòsit de l'escultura de xarxa metàl·lica farcida de pedres i forma de peix, de gran grandària, que dona identitat a un restaurant dissenyat per ell al Japó, diu Taubeneck (1994) que «*va ser molt evident la seva manipulació dels materials històrics, i volent fugir de l'historicisme recent va retrocedir tres-cents milions d'anys cap a la història no humana, fins al temps de les formes primigènies*». El xoc del més nou el produeix amb riques formes arcaiques.

La mateixa tirada cap a les estructures orgàniques, paleontològiques, és evident a Calatrava, que reconeix aquest deute d'una manera explícita.

Per Taubeneck, la postmodernitat és un moviment intel·lectualment feble, poca cosa per succeir a la gran energia del modernisme. El moviment modernista va néixer de la interacció entre moltes formes de coneixement diferents, i va fondre en un clima comú les aportacions literàries, filosòfiques, arquitectòniques, musicals, psicològiques i pictòriques. Noms com Brecht, Gropius, Le Corbusier, Mies van der Rohe, Frank Lloyd Wright, Picasso, Stravinsky, Adorno, Freud i Wittgenstein comparteixen més fonaments ideològics dels que deriven de la seva mera coexistència històrica. En canvi, el present és tan plural i fragmentari que sembla que hi ha poc en comú entre els diversos autors, fins i tot entre les obres d'un mateix autor. L'abundància de cites, marcs i metàfores arquitectòniques produeix una teatralitat al·lucinadora, allò que a propòsit de les obres de R. Venturi i J. Sterling a Stuttgart, Jenks ha qualificat de *ghost buildings* o edificis fantasma. Els crítics de la postmodernitat acusen els seus intèrprets (Eisenman, Gehry, Tschumi, Hadid) de subvertir la tipologia clàssica de l'arquitectura, com ara finestres, portes, rectangles, columnes i columnates, contrastant de vegades un primer llenguatge fracturat amb un llenguatge convencional.

Aquesta interpretació, que molts comparteixen, és excessivament pessimista. No només falta la perspectiva temporal que depurarà les similituds, sinó que estima molt a la baixa el valor creatiu de la deconstrucció. Quan assenyala que «*la filosofia ha anat apartant-se de les grans idees fundadores com la veritat, Déu, l'home, la naturalesa o el món, i, en dedivinitzar-les, només queda el*

llenguatge o la descripció metafòrica», no s'adona que aquestes idees fundadores estaven pressionades per subjectes històrics concrets, molt excel·lents, que ara trontollen, i que és necessària la ruptura formal com a expressió d'un malestar o recerca més profunda, insatisfeta. Encara que filòsofs com Derrida, Lyotard, Baudrillard o Rorty no connectin personalment bé amb les construccions d'Eisenman, Stern, Sterling o Tschumi, això no vol dir que respirin atmosferes intel·lectuals alienes.

La crítica que filòsofs com Nietzsche, Wittgenstein, Heidegger, Lyotard o Derrida produeixen sobre qualsevol llenguatge o narració escrita, només és negativa en la mesura que s'ignori el poder de creació i destrucció que té la llengua. Només els que no han patit les negacions d'identitat que amaga de vegades un plural o un pronom, poden donar per descomptat la transparència, la naturalitat o la no-necessitat de canvi de les paraules i les regles gramaticals vigents en cada moment.

Derrida diu que no es deconstrueix des de fora, sinó des de dins, manllewant de les velles estructures els recursos de subversió. Però encara que en l'arquitectura postmoderna, igual que en la filosofia i la literatura, hi hagi «inflació de llenguatge» (en altres disciplines hi ha una equivalent «inflació de xifres»), treballs com els d'Eisenman són rebuts amb gratitud pel públic llec en profunditats filosòfiques, que els percep com a descentraments d'antigues idees centrals. D'aquí ve l'èxit d'Eisenman quan s'atreveix a teoritzar-se a si mateix i usa expressions que circulen entre els moviments socials, com «excavació, palimpsest, pedrera, superposició, *scaling* o figuració», sense preocupar-se gaire per la paternitat concreta o la generació de cada idea. Per a la connexió entre autor i audiència és necessari cert carisma personal i habilitat comunicativa.

Sens dubte el sistema publicitari hi té un paper rellevant, i els mitjans de comunicació contribueixen a engegantir els personatges estel·lars. Però cal reconèixer el talent dels que s'avancen als desitjos d'una època vertebrant esperances i angoixes, donant-los forma. Són els intèrprets afortunats de consciències individuals que no haurien sabut expressar-se per si mateixes i que concentren sobre ells la seva força agregada.

Desordre, heterodòxia i creació en les imatges urbanes

La tensió entre ordre i desordre és tan antiga com les mateixes ciutats. En els plànols de les ciutats caldees i sumèries coexistien ja traçats geomètrics i orgànics, els primers responen a un pla premeditat i els segons a l'espontaneïtat del creixement sense regla (Morris, 1974).

L'ordre no és només el desenvolupament d'un principi generador sobre si mateix, sinó que s'estén tot al voltant: només en un buit absolut (d'espais infinits, de cultures i circumstàncies úniques) podria imaginar-se un «ordre per a si» que no fos també una imposició sobre aliens. A diferència dels simples poblats, les ciutats expressen espacialment i arquitectònicament un ordre social intern. És el que Tzonis ha anomenat la capacitat originària del *temenos*, com a punt privilegiat a partir del qual s'ordena el territori i la ciutat. No obstant això, i precisament perquè la ciutat és un ordre, el desordre s'hi fa més nítid i viu. No només el desordre arquitectònic i urbanístic, sinó el desordre humà, la marginalitat social de la contraordre.

El desordre urbà té diferents intensitats, causes i manifestacions. També varia l'avaluació dels seus intèrprets, la mesura amb què l'associen amb la vida o

el perill. Els intel·lectuals han estat des de sempre dividits entre els *flâneurs* i els partidaris de l'ordre. Els primers es rendeixen davant l'heterogeneïtat i el desordre perquè ho consideren inevitable, mentre que els segons aspiren a la planificació estricta. De vegades, els partidaris de l'ordre no ho són de l'ordre present sinó de l'ordre esdevenidor que imaginem, per al qual dissenyen estratègies i batalles polítiques. La revolució, per ells, no és el desordre, sinó el preu imprescindible de la substitució d'un ordre exhaust per un ordre emergent.

En la ciutat apareixen inevitablement espais socials confusos, cantonades que ocupen gent marginal; desplaçats, víctimes, els que no respecten la llei, estrangers i estranys. Els marginals han tingut un tractament històric i literari molt variat. Encara avui, gran part del que s'escriu ha begut de fonts del segle XIX o principis del segle XX, quan la ciutat per antonomàsia era París, que Walter Benjamin va batejar com «la capital del segle XIX». A diferència de la majoria dels filòsofs/polítics que, com Marx, menyspreaven els marginals com fissures en el front revolucionari, els literats s'han inspirat sovint en els personatges «fora d'ordre». Victor Hugo va immortalitzar *Els miserables*, i a través seu avui continua triomfant tant en la música com en el còmic. Baudelaire pensava que els marginals, amb la seva vida i escrits, reflectien el sentit i la poesia urbana. Zola va triar protagonistes destruïts per l'insaciable apetit de la gran ciutat. Proust es va inspirar en els cercles de lesbianes i gais de la *belle époque*. Toulouse-Lautrec va pintar en abundància borratxos i prostitutes.

La reconstrucció literària i pictòrica de les ciutats té tanta o més força que la dels seus murs reals, i perdura més en el temps. Un segle després, i malgrat la seva potència actual, París continua sent en gran part el que van dir o van pintar d'ella els seus pintors i escriptors i els procedents d'altres països. Interpretant-la, van crear-li una vida. En la seva biografia més estesa, París és la ciutat de l'excitació, del plaer i del consum que atreu i intoxica: totes les referències a París han esdevingut sexuals.

A diferència de París, la imatge de Londres en el segle XIX era puritana, estricta, repressiva. Dickens va reflectir la solitud dels carrers buits els diumenges; una solitud que, excepte en llocs puntuals, continua existint avui per obra i gràcia de les *garden-city*. La vida oculta de les ciutats, l'aliena al codi moral victorià, no va tenir tradició d'expressió oberta, als carrers, fins que van ser ocupades en la segona meitat del segle XX per les generacions rebels dels Beatles, les noies amb minifaldilles, els *punkies* i els *heavies*. Sense necessitat de canvis climàtics, la ciutat expressa ara obertament en els seus carrers més marge de tolerància al desordre i el converteix en atracció, reclam, mercaderia.

El tema de l'ordre social deriva cap a altres temes connexos, com el de l'ordre estètic. El *Manifest futurista de l'arquitectura*, escrit el 1914, saludava i donava la benvinguda a tot un seguit d'elements que fins aleshores havien rebutjat els reformadors socials per perturbadors: el soroll, el tumult, la lletjor i la inhumanitat. Intentaven construir una ciutat sense pretensió de bellesa externa, allunyada de catedrals, palaus i ajuntaments. La seva bellesa, el seu ordre, derivava de l'eficiència i puresa amb què servia a les noves funcions: una ciutat d'immenses carreteres, d'estacions de ferrocarril, de grans hotels i galeries comercials brillantment il·luminades. Per fer-ho calia reordenar la ciutat. O el que és el mateix, derruir i desfer el vell ordre arquitectònic i urbà. La influència d'aquest corrent ideològic i constructiu, identificat com a «internacionalisme», va tenir una mica a

veure amb els seus plantejaments i, a més, amb l'aurèola que li va proporcionar la condemna per part dels nazis. A l'eufòria de l'internacionalisme es deuen també multitud de pèrdues irreparables. A partir dels anys seixanta, però, l'expansió d'aquest moviment troba més resistències, es redescobreix el valor de l'insubstituïble, del propi. Se li atorga funció a el i els que no la tenen, als excedents de l'ordre principal.

Amb Betty Friedan i la *Mística de la feminitat*, la crítica dels suburbis es va fer obertament feminista. Jane Jacobs, contracorrent, en el moment en què va publicar l'obra *Vida i mort dels grans conjunts*, durant els anys seixanta, va difondre arreu del món la idea que són preferibles les ciutats barrejades. Més recentment, I. Wilson (1991), a *The sphinx in the city* ha analitzat les implicacions ideològiques d'aquest tipus d'hàbitat per a les dones i els avantatges de l'heterogeneïtat de la ciutat, el seu relatiu anonimat, que dilueix les rígides assignacions de papers.

No obstant això, els límits a l'associació entre ciutat i llibertat són clarament culturals i socials. Fátima Mernissi contraposa desfavorablement (almenys en l'època de la seva pròpia infantesa al Marroc) l'experiència de llibertat personal de les dones rurals i la de les dones de l'harem urbà a *Somnis de l'harem*. Maalouf es va avançar literàriament a *El siglo después de Béatrice* al que els demògrafs ja han confirmat mitjançant les estadístiques: que en alguns països orientals falten milions de nenes, que no arriben a néixer per la conjunció del seu desvalor i de les tècniques mèdiques. Són les nenes que sobraven en l'ordre de preferències entre el masculí i el femení, els límits irrellevants per al nucli dur de domini.

En les grans ciutats d'avui, cada vegada més homogènies en arquitectura i traçat, el desordre no només ve de dins, sinó de fora. De la mà d'onades d'immigrants impossibles d'aturar que deixen els seus àmbits rurals tradicionals, o que abandonen país i continent a la recerca de millors oportunitats en altres territoris. El món sencer se sotmet a una ordenació global, encara que els seus efectes de neteja i prosperitat es concentrin en pocs llocs i la resta suporti les seves conseqüències desestructuradores i el seu obligat desordre.

Mentre la unificació de la tecnologia fa cada vegada més semblant l'aparença externa de les ciutats de tot el món, les metròpolis es fan més i més segmentades interiorment. El millor exemple de ciutat interiorment segmentada és Los Angeles, que ha donat motiu a un nou concepte, el d'heteròpolis, encunyat per C. Jenks. (1993). L'heteròpolis és la ciutat plural, en la qual conviuen, sense barrejar-se, grups ètnics, poders econòmics i estils de vida diferents, sense que cap domini prou fort com per imposar el seu ordre.

No hi ha majories estables, sinó un trencaclosques de minories i fragments, un ordre conjuntural que esclata ocasionalment en desordres al carrer. El mercat i la policia són les dues forces que disciplinen la ciutat, i la por i la violència formen part tan intrínseca de la vida quotidiana que s'inscriuen en el disseny arquitectònic i urbà. No és estrany que Gehry, quan va refer el 1985 una de les biblioteques públiques víctimes del vandalisme, a Los Angeles, l'envoltés de murs de vint-i-quatre peus d'alçada, com una fortalesa, i usés el mateix sistema de reixes d'accés corredisses que s'utilitzen a les presons. L'heterogeneïtat afavoreix la barreja eclèctica de formes i estils, la construcció en què cadascú decideix i fa el que vol. No obstant això, també de l'heterogeneïtat pot sorgir un denominador comú, un vehicle expressiu. Jenks apunta que una mica d'aquesta funció integradora pot trobar-se en l'estil que va posar de moda la Sci Art, Institute of

Architecture of Southern California: és l'anomenat *dead-tech*, o *en-formality*, de ciment descobert i ferros de pàtina oxidada, voluntàriament despulats i ascètics. Aquest ascetisme i lletjor donen forma a una nova aspiració d'espiritualitat que es mostra a través de l'alta arquitectura.

La tradició del carrer i la plaça, que és l'essència de la polis mediterrània, no és compartida per les ciutats del nord d'Europa. Especialment en l'àmbit anglosaxó, predomina una forta tradició romàntica a favor de les ciutats petites, de «grandària humana» i a favor de l'allotjament de la població en reductes individuals dispersos. A filòsofs i polítics com Adam Smith o T. Jefferson els inquietava el creixement de les ciutats industrials perquè resultaven immanejables: o el que és el mateix, impossibles de sotmetre a l'ordre. La diferent tradició cultural i urbanística de les societats del nord i del sud d'Europa, traslladada en part als seus respectius continuadors en altres continents, genera també imatges i avaluacions subjacents a les quals no escapen els assagistes i acadèmics. El predomini del món anglosaxó en l'economia i la cultura de la segona meitat del segle XX ha estat tan fort que les imatges de la pròpia identitat cultural vénen projectades des de fora amb una força considerable. No és estrany el sentiment d'incomoditat i estranyesa que s'experimenta en llegir textos en els quals el món llatí o mediterrani sembla inexistent, o contemplat gairebé exclusivament des d'una perspectiva negativa o commiserativa. Com a botó de mostra, el llibre *The European City* (Burtenshaw, Bateman and Ashworth, 1991) confon les ciutats i la seva vida social amb la lectura política dels plans governamentals d'urbanisme. Espanya o Itàlia no reben més esments que les connotades pel feixisme o el franquisme. El ric joc de les relacions interpersonals, el poder unificador del carrer i la plaça, el veïnatge real encara que no regulat formalment, que és el principal valor urbà, escapa per complet de la seva consideració. Una cosa semblant, encara que en menys mesura i referit a altres períodes històrics, pot dir-se de la –d'altra banda excel·lent i molt divulgada a Espanya– *Historia de la forma urbana*, de Morris.

Els subjectes de la ciutat

En el llenguatge comú abunden els termes referits a l'organització política i administrativa de les ciutats, a la seva consideració com a macrosubjecte. La ciutat es fa subjecte amb relació a altres ciutats davant les quals es representa, i amb relació als subjectes intermedis o institucions que li confereixen dinamisme (districtes, representacions de grups ideològics o sectors productius, grups de pressió organitzats, divisions internes de poder o capacitat de decisió). No obstant això, és escàs el vocabulari que explicita les relacions dels subjectes individuals amb la ciutat.

El pensament *sobre* la ciutat, i més encara el pensament sistemàtic i teoritzat, ha estat produït històricament per un col·lectiu molt restringit d'habitants de la ciutat. També en l'actualitat podem parlar de discursos dominants o influents i de discursos minoritaris, o millor encara, de pensaments entremesclats d'emocions que no arriben a teoritzar-se ni a fer-se públics. Les institucions i els representants de la ciutat, els seus portaveus orgànics, creen gran part de les noves idees i del vocabulari. D'entre els subjectes individuals que viuen a la ciutat, són els varavos (acrònim de barons actius, que en general alien amb aquesta condició la de sans i disposadors de família) qui més possibilitats tenen de crear discurs i de difondre'l, tot i que per la seva quantia resultin un grup minoritari. El desafiament polític de les ciutats davant el futur és el d'integrar els res-

tants grups socials en la vida política real de la ciutat, que és molt més profunda i continua del que concedeix el simple exercici quadriennal del dret de vot.

La ciutat és subjecte, objecte i escenari de múltiples relacions socials. Mentre que, a través dels seus representants, *la ciutat exerceix voluntat*, també pot establir relacions amb altres subjectes individuals i institucions, a més de fer-ho amb altres ciutats o entitats territorials més grans. Aquest és el tipus de relació que va donar lloc a la sentència medieval *L'aire de la ciutat fa lliure*, que reconeixia un estatut de més llibertats als habitants del que disposaven els camperols. Actualment, l'emanació de decisions municipals és constant en forma de decrets, plans, i tot tipus d'actuacions de política urbana.

Encara que per diferència de poder les actuacions de la ciutat siguin més influents, les actuacions dels individus cap a la ciutat són més nombroses. En certa manera aquestes relacions fragmentàries, amb escassa capacitat d'influència preses una a una, són en conjunt molt poderoses i contribueixen de fet a recrear la ciutat, a donar-li forma i sentit.

En la relació dels subjectes individuals amb la ciutat hi ha components cognitius i afectius. Podrien afegir-se altres components a aquesta relació, perquè hi cap qualsevol matís de la conducta humana. *La relació cognoscitiva* és simultàniament *analítica i sintètica*. La dimensió analítica comporta *la diferenciació, el reconeixement i la memorització* dels components. A mesura que es coneix, la ciutat es diferencia en barris, en carrers, en ambients, en perfils, en recursos instrumentals. La dimensió sintètica comporta *la fusió, la integració i harmonització* de les parts en un tot únic. La imatge de la ciutat, que en certa manera correspon a la seva identitat, és dinàmica, interactiva, canviant. Els que tenen capacitat per fer-ho, potencien la imatge i el tipus de coneixement que desitgen, el que s'ajusta a les seves finalitats. Però la imatge de la ciutat és inevitablement múltiple, reflex de les experiències múltiples que els subjectes hi tenen. Si la ciutat no tracta igual els homes i les dones, o els nens i els vells, els que tenen ocupació i els que la busquen, tampoc aquests no corresponen amb imatges i relacions homogènies.

La relació afectiva amb la ciutat és paral·lela a la relació cognoscitiva, encara que de vegades s'avança o es fa més intensa una que l'altra. Algunes ciutats reben afectes extensos, gairebé universals, encara que vagin poc proveïts de coneixement. D'altres, o per a altres subjectes, condensen percepcions errònies, projectives, i es converteixen en objecte de recels i desamor. Una ciutat capital, com Madrid, significa per a molts el territori inhòspit i la seu dels governs centrals; mentre que per a d'altres és suma de diferències, lloc vernacle, promesa de llibertat, testimoniatge d'amistats. Les ciutats de peregrinació són l'extrem de la identificació afectiva. No hi ha a Espanya cap Roma: però Toledo, Granada i Santiago desperten afectes semblats als del pelegrí. A Toledo domina avui una imatge convivencial, de coexistència pacífica entre cultures. Granada rep un auge d'identificacions afectives entre els visitants i els estudiosos del món àrab. I Santiago exhibeix una identitat europeïsta depurada, on les arrels medievals es fonen amb els components naturalistes de camins a peu i estrelles vespertines.

Els afectes cap a la ciutat no són homogenis, i per sota del nivell de sentiments afectius que semblen quantificar els índexs de satisfacció, s'amaguen sentiments més complexos i precisos. Hi ha parts o aspectes de la ciutat que els subjectes estimen, i altres que detesten. A més dels pols essencials d'amor-odi,

altres sentiments laterals enriqueixen la relació amb la ciutat: la tranquil·litat, la por, el plaer, el desgrat, l'excitació, l'esperança.

La primera impressió és generalment intensa, decisiva. Però la relació no es deté en el moment inicial, i coneixement i afecte es van teixint i evolucionant conjuntament. Per evidenciar els afectes cap a individus excepcionals, les ciutats creen títols honorífics i ominosos: són els «fills predilectes» o «fills adoptius», rubricats en placa o plec; i també, els *non grata*, els expulsats.

Naturalment, la forma més comuna de relació entre els individus i la ciutat és la d'habitant o «resident habitual», que no implica grau quant a coneixement i afectes. L'habitant es mereix aquest nom per la seva mera presència sobre el territori, encara que recomptes administratius més precisos puguin disminuir (o, de vegades, augmentar) aquest nombre d'acord amb altres condicions o circumstàncies. Hi ha habitants, residents, empadronats, veïns; matisos del llençatge que recullen les gradacions de la relació. S'hi afegixen els usuaris, els ocupants, els propietaris, els amos, els intèrprets, i totes les derivacions del ex, pre, post: els que han estat, i els que seran.

Els *usuaris* no sempre habiten la ciutat. I al revés, els *residents* no sempre usen tot el que la ciutat ofereix. Hi ha usuaris regulars i de passada. Fluxos d'ús constants, encara que no repetits en la composició. Usuaris fugaços, en trànsit. Ocupants i ocupes. Propietaris de petits trossos de la ciutat (un apartament, un local comercial, una plaça de garatge, un quiosc a la cantonada, una llicència, un taxi), i propietaris de grans recursos urbans. En sentit metafòric, els amos de la ciutat no sempre són, o no necessàriament, els seus propietaris. En un llibre recent de molt èxit sobre Los Angeles (Davis, 1992) els que es descriuen com a amos de la ciutat o *rulers* són els propietaris i gestors de la banca i el petroli, dels grans magatzems i dels diaris. Els *rulers* reals tampoc no coincideixen sempre amb els governadors aparents.

De totes les categories de relació amb la ciutat, la més intangible i dramàtica és la d'«aspirant». Perquè sorgeixi el desig de marxar cap a un lloc aliè, n'hi ha prou amb una mica de coneixement i molta ignorància. No és només l'atracció el que el mou, sinó l'odi o la desesperació davant del futur. Espanya és la frontera sud i atlàntica d'Europa, avançada cap a l'Àfrica i mare antiga de mig Amèrica. Les ciutats espanyoles semblen la terra promesa per als que coneixen la duresa en les seves pròpies condicions de vida. Amb els índex demogràfics en el límit negatiu, i un nivell de desenvolupament que en termes de comparació mundial és riquesa, Espanya ha esdevingut un atractiu lloc de referència per a milions d'aspirants potencials. Encara no habiten les ciutats, però ja en formen part. Encara que el nom d'Espanya o dels seus llocs tot just signifiqui la capçalera d'una carta o un senyal sobre el mapa, la idea del canvi ja s'ha introduït en les seves expectatives, en la seva vida. Que aquestes aspiracions ja difuses es converteixin en fets, depèn més de les barreres que s'oposin a la seva arribada que del desig de diferir la sortida. Barreres administratives, policials i polítiques aixecades per demorar la inevitable destinació d'un món mestís i mòbil.

Un cop enderrocat el mur de Berlín, es fan palesos els altres murs. També ara, com a l'edat mitjana, hi ha aspirants que s'arrisquen a substituir els seus llocs d'origen pels seus llocs de desig. Alguns tenen èxit. D'altres han de tornar enre. Els menys afortunats es queden per sempre a mig camí, en terra de ningú, pagant amb la seva vida l'obstinació.

Bibliografía

- AGREST, D.; CONWAY, P.; WEISMAN, L.K. (dir.). *The Sex of Architecture*. Nova York: H.N. Abrams Inc., 1996.
- BENJAMIN, Walter. *Paris, capitale du XIXe siècle. Le livre des passages*. París: Editions du Cerf, 1993.
- BETSKY, Aaron. *Experimental Architecture in Los Angeles*. Nova York: Rizzoli, 1991.
- BETSKY, Aaron. *Building Sex. Men, Women, Architecture, and the Construction of Sexuality*. Nova York: William Morrow and Company, Inc., 1995.
- BURKHARDT, Lucius. «On Ecological Architecture: a Memo». A: TZONIS A; LEFAIVRE, L. *Architecture in Europe since 1968*. Londres: Thames and Hudson, 1992.
- CALVINO, Italo. *Las ciudades invisibles*. Barcelona: Minotauro, 1985
- COLOMINA, Beatriz (ed.). *Sexuality and Space*. Princeton Papers on Architecture, 1997.
- COS, Pilar. «Interior, privado, doméstico: entorno de mujeres». A: Actas de las IV Jornadas de Investigación Interdisciplinaria sobre «El uso del espacio en la vida cotidiana». UAM, 1986, pp. 134-150.
- CORRALIZA, José Antonio. *La experiencia del ambiente. Percepción y significado del medio construido*. Madrid: Tecnos, 1987.
- DAVIS, Mike. *City of Quartz. Excavating the Future in Los Angeles*. Londres: Vintage, 1992.
- DEL VALLE, Teresa. *Andamios para una nueva ciudad*. Madrid: Cátedra, 1997.
- DURÁN, María-Ángeles. *La ciudad compartida: Conocimiento, afecto y uso*. Madrid: Consell Superior dels Col·legis d'Arquitectes d'Espanya, 1998.
- DURÁN, María-Ángeles. «A propósito del efecto generador de la escalera». A: DURÁN, M. A. *Si Aristóteles levantara la cabeza*. Sevilla: Consellereia d'Educació i Ciència, Junta d'Andalusia, 2002.
- DURÁN, María-Ángeles. «Los nombres de la memoria. Notas para una hermenéutica de la ciudad». A: TOBIO, C.; DENCHE, C. (eds.). *El Espacio según el Género. ¿Un uso diferencial?*. Madrid: Universitat Carles III i Comunitat de Madrid. Direcció General de la Dona, 1995, pp. 17-41.
- ECHEVARRIA ESPONCEDA, Javier. *Cosmopolitas domésticos*. Barcelona: Anagrama, 1995.
- ECHEVARRIA ESPONCEDA, Javier. *Telépolis*. Madrid: Ensayos Destino, 1994.
- FERNÁNDEZ-GALIANO, Luis. *Arquitectura, cuerpo, lenguaje. Páginas de un diccionario de fragmentos*. A&V, 1987, pp. 3-16.
- GARCÍA BALLEASTEROS (ed.). «El uso del espacio en la vida cotidiana». A: *Actas de las IV Jornadas de Investigación Interdisciplinaria. Seminario de Estudios de la Mujer*. Madrid: Universitat Autònoma, 1986.
- GARCÍA-RAMÓN, M. Dolores. «Medi ambient, espai, paisatge i lloc. Una perspectiva des de la geografia del gènere». *Treballs de Geografia* [Palma de Mallorca], nº 44 (1992), pp. 39-45. Departament de Ciències de la Terra. Universitat de les Illes Balears.
- HAYDEN, Dolores. *The Power of Place: Urban Landscape as Public History*. Cambridge: MIT Press, 1995.
- HERNÁNDEZ PEZZI, Carlos. *La ciudad compartida: El género de la arquitectura*. Madrid: Consell Superior dels Col·legis d'Arquitectes d'Espanya, 1998.
- JACOBS, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Barcelona: Península, 1967.
- JENKS, Charles. *Architecture Today*. Londres: Academy Editions, 1993.
- JENKS, Charles. *Heteropolis: Los Angeles, the riots and the strange beauty of hetero-architecture*. Londres: Academy Editions, 1993.
- LEAL MALDONADO, Jesús. «Sociología del espacio: el orden espacial de las relaciones sociales». *Política y Sociedad*, nº 25 (1997), pp. 21-36.
-

SENNETT, R. *Carne y piedra*. Madrid: Alianza, 1996.

TZONIS, Alexander; LEFAIVRE, Liane. *Classical architecture: The Poetics of Order*. Cambridge: MIT Press, 1986.

TZONIS, Alexander; LEFAIVRE, Liane. *Architecture in Europe since 1968: Memory and Invention*. Londres: Thames and Hudson, 1992.

VENTURI, R.; SCOTT BROWN, D. *Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form*. Cambridge: MIT Press, 1978.

WILSON, Elizabeth. *The Sphinx in the City. Urban life, the Control of Disorder, and Women*. Londres: Virago, 1991.

LA GESTIÓ DEL TEMPS I L'ESPAI DE LA VIDA QUOTIDIANA EN EL CONTEXT NÒRDIC

Liisa Horelli Psicòloga ambiental. Universitat de Tecnologia d'Hèlsinki (Islàndia)

83

A la recerca d'una versió nòrdica de la planificació del temps

La planificació del temps i la coordinació de les rutines diàries encara no figuren a l'agenda dels països nòrdics, perquè aquests han invertit més en la infraestructura social i material de la vida quotidiana que molts altres països europeus. De fet, la societat del benestar nòrdica amb drets subjectius sobre molts tipus de cures ha estat el projecte per a dones més important de l'últim segle. No obstant això, el canvi de mil·lenni ha hagut de plantar cara de manera simultània a unes condicions laborals cada vegada més exigents, a una deterioració gradual dels serveis socials, i a l'aparició de la pobresa urbana acompanyada d'una densificació frenètica de les ciutats nòrdiques. La infraestructura local de la vida quotidiana ja no dona suport a la gestió de les activitats quotidianes per part de les dones, cosa que ha dificultat encara més l'equilibri entre la feina i la vida privada.

Així, doncs, existeixen almenys dues raons per crear un nou plantejament sobre la gestió de l'espai i el temps en la vida quotidiana. D'una banda, hi ha una necessitat urgent de continuar millorant la tradició nòrdica de serveis socials i la creació de l'anomenada infraestructura de suport a la vida quotidiana, que va començar amb el moviment de les dones dels anys vuitanta (el Grup d'Investigació per a una Nova Vida Quotidiana, 1991). De l'altra, és important experimentar amb les polítiques europees locals sobre el temps, que lluiten per construir noves sincronies entre el temps individual i el col·lectiu a través de la legislació (a Itàlia) i de la creació d'oficines del temps com els *uffici dei tempi* a Milà, el *Zeitbüro* a Bremen i el *bureau des temps* a París (Boulin, 2005).

Les polítiques urbanes sobre el temps es refereixen aquí a les polítiques públiques i a les intervencions de planificació que figuren en els programes temporals i en l'organització del temps i que regulen les relacions humanes en l'àmbit urbà (Mareggi, 2002, 173). La documentació i les bones pràctiques sobre polítiques temporals revelen que el plantejament sembla que es basa en la reorganització de les rutines diàries entorn de la feina i la vida privada mitjançant l'aplicació simultània d'una gran varietat de mesures, eines i mètodes (Dommergues i Delfour, 2003; *Diálogos*, 2004). Per exemple, als Països Baixos es van realitzar més de cent experiments amb rutines diàries (Ministeri d'Assumptes Socials i del Treball, 2004). Un dels punts de partida més significatius és el suport a les cadenes d'activitats diàries d'homes i dones mitjançant una planificació participativa i la prestació de serveis (Hidding, 2002). Les cadenes d'activitats es poden desenvolupar a casa, al centre de dia, a la feina o a l'escola, a la classe d'aeròbic, al centre comercial o al gimnàs, i de tornada a casa. Per tant, les solucions de suport consistirien en la disponibilitat de diferents tipus d'oportunitats d'habitatges, serveis mòbils o fixos, la integració del treball i l'oci en el veïnat i solucions de mobilitat que siguin respectuoses amb el medi ambient.

A França, la ciutat de Belfort és coneguda pel seu centre de gestió de la mobilitat, que coordina solucions avançades de transport públic d'acord amb els ritmes diaris dels veïnats i de la regió de 300.000 habitants. A més de l'autobús ordinari i els serveis de tramvia, la gamma de mobilitat ofereix diferents tipus de trànsit lent i ràpid, serveis a petició de l'usuari que inclouen microbusos, cotxes compartits, flotes d'automòbils i transport nocturn especial per a adolescents. S'han portat a terme negociacions amb els empresaris per prendre mesures temporals especials sobre els horaris d'obertura i tancament per evitar les hores

punta. Les autoritats franceses també han realitzat esforços per negociar amb les empreses horaris flexibles que puguin ser controlats tant pels empresaris com pels treballadors.

És evident que les oficines temporals no poden trobar solucions per si mateixes als complexos problemes temporals i espacials. La implantació d'aquestes solucions s'ha de produir en molts àmbits i sectors, en col·laboració amb diferents socis i organitzacions híbrides i amb coneixements interconnectats. Però, com serà el model nòrdic de planificació temporal? Seguirà el model de ciutat oberta 24 hores que impulsa el mercat? Serà una versió ampliada de la tradicional societat del benestar? O serà una cosa nova i mai vista?

Amb la finalitat de descobrir almenys alguns petits indicis sobre el futur, recentment s'ha començat a fer un experiment sobre la planificació temporal en dues ciutats finlandeses: Hèlsinki i Turku. L'objectiu d'aquesta ponència és presentar els primers resultats provisionals de l'experiment per debatre sobre la gestió del temps i l'espai en la vida quotidiana i sobre la funció del *mainstreaming* de gènere en aquest context.

En primer lloc, presentaré l'història i el marc de l'experiment, que és un projecte de recerca de tres anys finançat pels fons socials europeus (500.000 euros) sota l'epígraf «Conciliació del treball i la vida privada».

Construcció col·lectiva de la infraestructura de la vida quotidiana

Fa més de 25 anys, un grup de dones nòrdiques va començar a mobilitzar-se a favor de la conciliació del treball i la vida familiar. Els seus esforços no només incloïen una crítica a les condicions contemporànies, sinó també una visió d'una societat harmoniosa, creativa i justa. S'inspiraven en els textos crítics de Gortz (1980) i Lefebvre (1971), a més d'en les primeres feministes utòpiques i en les feministes materialistes nord-americanes (Hayden, 1982). El model d'acció que les dones nòrdiques aplicaven en el seu projecte de deu anys de durada era la creació comuna d'una *infraestructura de suport a la vida quotidiana*. Això vol dir que la localitat ha d'oferir oportunitats per integrar la casa, la feina i les atencions a altres persones d'una manera viable (El Grup d'Investigació de la Vida Quotidiana, 1991). El concepte central és la creació d'un *nivell intermedi* entre les llars privades i el món públic i comercial de les empreses. El nivell intermedi és una nova estructura en els veïnats que inclogui habitatges respectuosos amb el medi ambient, serveis, treball i altres activitats que donin suport als residents sense tenir en compte la seva edat i ni el seu sexe (Horelli i Vepsä, 1994).

Al llarg dels anys noranta, les dones europees es van reunir en diversos congressos internacionals i van formar la xarxa EuroFEM de gènere i assentaments humans. Aquesta xarxa va aconseguir, entre altres coses, repercutir en les regulacions dels fons estructurals de la UE, cosa que encara és patent avui dia en les oportunitats per a les dones de desenvolupar projectes de gènere finançats pels diferents fons estructurals.

EuroFEM també va suposar l'ampliació de la infraestructura de la vida quotidiana perquè inclogués, a més de l'àmbit del veïnat, el de la ciutat i el regional, on la xarxa de centres de recursos per a dones ocupa una funció especial (Gilroy i Booth, 1999; Horelli, 2002a).

El moviment de les dones va contribuir igualment a les teories sobre el procés i la substància (contingut) del desenvolupament i la planificació. Això últim va

donar lloc a un plantejament que té en compte el gènere i l'edat (cicle vital) en la planificació i el desenvolupament participatius. La planificació participativa pot definir-se com una «pràctica social, ètica i política en la qual les dones i els homes, els nens, els joves i les persones grans participen en diferent grau en les fases superposades del cicle de planificació i presa de decisions, ajudats per un conjunt adequat d'eines i mètodes capacitadors» (vegeu la figura 1; Horelli *et al.* 2000; Horelli, 2002b, 611). El *mainstreaming* de gènere implica en aquest context que caldria tenir en compte les visions, l'elecció d'estratègies i els mètodes de cada fase, així com tots els àmbits i sectors.



Figura 1. Esquema de la planificació participativa, en el nucli de la qual resideixen les transaccions comunicatives dels participants en un context ambiental, organitzatiu, econòmic, cultural i temporal concret. Les transaccions contenen amb el suport d'una gran varietat d'eines durant les fases solapades i iteratives de la planificació. L'autocontrol i l'avaluació col·lectius i continus són la manera de buscar la direcció i la temporalització adequades, especialment en el cas de les xarxes de participació.

El moviment de les dones també va contribuir a l'elaboració de teories fonamentals sobre què s'entén per bons entorns. Per exemple, la «infraestructura de suport a la vida quotidiana» ha estat un concepte útil en les fases d'anàlisi contextual i previsió de la planificació (vegeu la figura 1). En la figura 2 es presenta la versió més recent de la infraestructura de suport a la vida quotidiana per als grups que depenen dels seus veïnats. El model consisteix en estructures físiques, funcionals i participatives que puguin ser facilitades de manera senzilla pels agents del veïnat o àrees més àmplies. Els resultats de l'assignació es reflecteixen en l'aparició de xarxes d'atenció i mediació (Staffans, 2004), que poden donar lloc a una estructura cultural de suport que inclogui capital social. Per capital social s'entén la possibilitat de mobilitzar recursos que estan integrats en relacions socials i xarxes en benefici d'algun propòsit (Lin, 2001). És possible planificar i fins i tot implantar les estructures físiques, funcionals i participatives del model. No obstant això, la confiança i el sentiment de comunitat només es produeixen si els agents volen facilitar les estructures i si les seves xarxes compten amb recursos i estan connectades amb grups interessats poderosos (Allen, 2004).

Tot i que el «temps» està integrat en ambdós tipus de teories (vegeu les figures 1 i 2), encara no s'ha fet un plantejament significatiu. Així, doncs, és important integrar les polítiques temporals en els esforços anteriors.



Figura 2. Una infraestructura de suport a la vida quotidiana per a grups que depenen del seu veïnat.

ARJA: un experiment sobre la gestió del temps i l'espai en la vida quotidiana

La història del projecte

L'objectiu del projecte d'investigació activa sobre la gestió del temps i l'espai en la vida quotidiana (ARJA) és construir i provar models de planificació temporal que s'adeqüin al context finlandès. La hipòtesi és que la gestió del temps i l'espai/lloc, que és vital en la conciliació del treball i la vida privada, es pot reforçar o fins i tot millorar si es consideren simultàniament la casa, la feina, els serveis i la mobilitat en l'àrea residencial. Així, doncs, la principal pregunta de la investigació és si la coordinació socioespacial i temporal de la casa, la feina, els serveis i la mobilitat augmentarà les oportunitats de conciliació des de la perspectiva de 20 famílies pilot i 20 empresaris. També és pertinent la qüestió dels canvis en els serveis i la mobilitat en els veïnats d'Herttoniemi (18.000 habitants) i Pansio-Perno (5.000 habitants), així com algunes de les pràctiques de governament d'Hèlsinki (550.000 habitants) i Turku (200.000 habitants). Un altre assumpte important és també el que fa referència a les oportunitats i la funció del *mainstreaming* de gènere en un procés d'implantació tan complex.¹

El projecte, que va començar el setembre del 2004, ha finalitzat la seva fase preparatòria amb l'elaboració del marc i els escenaris futurs per als temes principals. També s'ha realitzat una anàlisi contextual dels veïnats pilot, amb enquestes i entrevistes que revelen els actius i els problemes d'aquestes zones. Les enquestes han servit per aconseguir una quantitat adequada de famílies pilot amb els seus respectius caps perquè participin en el projecte.

El marc i les estratègies d'implantació

En l'actualitat, la majoria dels problemes socials són complicats i confusos, la qual cosa vol dir que cal trobar solucions des de diferents sectors, àmbits i disciplines. També el marc d'ARJA, que guia la investigació activa, és interdisciplinari i transdisciplinari. Es basa en teories d'organització, vida laboral, *mainstreaming* de gènere, vida quotidiana i planificació participativa. El complex plantejament de sistemes coevolutius (CCES; Mittleton-Kelly, 2003) integra les diferents disciplines i camps d'estudi. Això augmenta la comprensió d'interrelacions complexes com a entitats holístiques i fenòmens especials, no com a representants de disciplines concretes.

El marc d'implantació (figura 3) pot descriure's com l'apropiació i comprensió col·lectiva de les estructures espacials i temporals de la vida quotidiana, millorada pel plantejament de xarxa basat en l'aprenentatge per a la planificació i el desenvolupament (vegeu també la figura 1). És alhora un procés d'integració social en què els esforços dels actors donen lloc a entorns de suport que permeten la supervivència creativa i, en última instància, una presència psicològica. Els principals conceptes del marc són el temps, el plantejament de xarxa basat en l'aprenentatge per a la planificació i el desenvolupament, i la infraestructura que dona suport a la vida quotidiana.

El temps és un complex fenomen multidimensional. Les dimensions següents són fonamentals per a la investigació activa relacionada amb la gestió del temps i l'espai de la vida quotidiana:

A) *Temps subjectiu, experimental/temps «objectiu» (lineal)*. L'últim fa referència al temps mesurable i comparable que es pot controlar mitjançant diaris sobre l'ús

¹ El projecte està coordinat pel Centre per als Estudis Urbans i Regionals de la Universitat de Tecnologia d'Hèlsinki, que es responsabilitza dels temes d'habitatge i treball. L'Associació Central per al Benestar de la Infància és responsable del tema de serveis i WSP LT-Consultants i Liidia Ltd del tema de gestió de la mobilitat, mentre que Statistics Finland s'encarrega del control del temps en les famílies, i les ciutats d'Hèlsinki i Turku del desenvolupament local i del governament urbà.

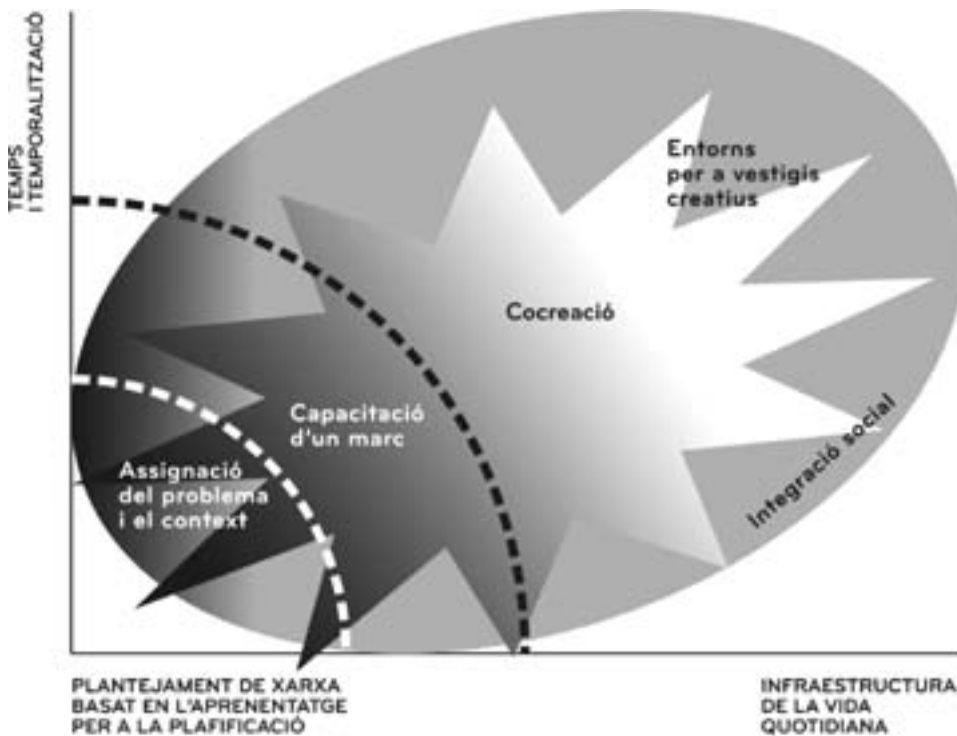


Figura 3. La implantació del projecte ARJA es basa en el plantejament de xarxa basat en l'aprenentatge per al desenvolupament, que repercuteix en la gestió del temps i l'espai de la vida quotidiana.

del temps. L'aprofitament de la qualitat experimental del temps, per exemple mitjançant entrevistes, és important, perquè la naturalesa subjectiva del temps proporciona els principals criteris individuals de la conciliació reeixida de la feina i la vida familiar, principalment l'oportunitat de la presència psicològica.

B) *Temps social individual/col·lectiu* (de la família, la comunitat, el veïnat, la societat). Atès que cada persona té els seus horaris individuals, que poden entrar en conflicte amb els col·lectius, és important dur a terme una anàlisi d'ambdós.

C) *El temps com a passat, present i futur perfilable*. Les estructures temporals històriques i temporals repercuteixen en les oportunitats actuals i fins i tot futures de gestionar el temps i l'espai. Així, doncs, és necessari analitzar-les (arxius, plans, enquestes) i preveure escenaris futurs amb els participants (Development, 2004).

El plantejament de xarxa basat en l'aprenentatge (LBNA) per a la planificació i el desenvolupament es basa en els conceptes de procediment que mostra la figura 1. Diversos investigadors (Booher i Innes, 2002; Castells, 1996; Barabasi, 2002) han assenyalat que la planificació participativa només pot portar-se a terme a través d'un plantejament de xarxa i que només poden implantar-se les polítiques si els diferents socis treballen en xarxa (Kickert *et al.* 1997). En aquest plantejament és fonamental l'aplicació d'una gran varietat d'eines capacitadores i

d'investigació tradicional que ajudin a integrar el procés en el context material i sociocultural de les ciutats en qüestió i a crear les xarxes necessàries de cures i mediació (vegeu la figura 2). Les estratègies d'implantació inclouen la creació d'esdeveniments significatius (boca-orella), una xarxa participativa, creació de capacitat, aplicació de TCI, informació i màrqueting integrats en totes les intervencions, aplicació d'arts i mètodes creatius, així com un control i una autoavaluació continus (Horelli, 2003). Per tant, s'espera que les estratègies triades mobilitzin els grups interessats per crear i reproduir els nòduls i les connexions de xarxes que finalment proporcionin la infraestructura de suport a la vida quotidiana.

La infraestructura de suport a la vida quotidiana (vegeu la figura 2) és un model ideal per a l'anàlisi contextual i la previsió de les futures millores per a grups, com famílies amb fills i persones grans o discapacitades, així com per als residents que aprecien la comunitat local (Horelli, en premsa). El model no nega l'existència paral·lela d'altres models per a grups localment no dependents, com els «professionals qualificats», els «actors autònoms (solters)» i els «catalitzadors», que prefereixen un estil de vida mòbil i urbà i els seus consegüents escenaris (citats a Staffans, 2004).

La coordinació dels diferents actors i elements de la llar, la feina, els serveis i la mobilitat, requereix un control col·lectiu i una autoavaluació continus. També implica que els resultats i la repercussió s'han d'examinar en diversos àmbits. Els àmbits següents són importants en aquest estudi:

- L'àmbit individual relatiu a la regulació de les ambicions personals de cadascú i l'experiència del benestar (i presència psicològica; Heinonen *et al.* 2004).
- L'àmbit de la llar, que és escenari del repartiment equitatiu de les tasques domèstiques i els perfils de temps compartit (Niemi i Pääkkönen, 2002; Eurostat).
- L'àmbit de l'empresa o institució relatiu als temes del control individual i col·lectiu de la flexibilitat temporal i de l'organització favorable per a la família.
- L'àmbit dels veïnats o comunitats, a les associacions de residents i els grups d'usuaris dels quals, els incumbeix la «petita democràcia».
- Els àmbits municipals o regionals, que tracten els assumptes del governament urbà i la «gran democràcia».
- Els àmbits nacionals i fins i tot supranacionals (UE), on es decideixen assumptes relacionats amb la política temporal més amplis.

Debat

És massa aviat per respondre a la principal pregunta de la investigació relativa a la gestió del temps i l'espai respecte a l'equilibri entre la feina i la vida privada. No obstant això, basant-nos en els documents i les experiències de la implantació del projecte ARJA, la gestió del temps i l'espai de la vida quotidiana sembla que implica no només una aplicació de solucions distintes en diferents àmbits i sectors (entre les famílies, els empresaris, els proveïdors de serveis i els veïnats), sinó també una constant recerca de noves disposicions coevolutives en la interrelació d'àmbits i sectors. Una nova solució encoratjadora és el concepte de serveis que afavoreixin la família, és a dir, que tots els serveis públics i alguns de privats orientats a les famílies, siguin del sector social, sanitari, educatiu o comercial, estiguin sota un mateix sostre o interconnectats com a grups en el veïnat o en la zona residencial. Aquest concepte ha començat a prendre forma tant a Hèlsinki com a Turku i està finançat pel Ministeri d'Assumptes Socials i Sanitat.

Els sistemes escolars i de cures diàries estan funcionant bastant bé a Finlàndia (vegeu l'informe europeu PISA), però sembla que hi ha una gran necessitat de serveis que alleugin l'estrès diari. Per tant, una altra solució emergent és el «concepte del taulell d'ajuda», que ja s'ha provat en diversos països europeus. Alguns exemples prometedors són els serveis socials locals de França, que treballen per crear un grup de serveis públics i privats en els veïnats tant per als residents com per al personal de les diferents empreses, i el «taulell de servei del temps de qualitat» dels Països Baixos, creat per l'empresa Elivio per al personal d'un gran hospital (Reconciliation of work and private life, 2004). També nombrosos centres de recursos per a dones funcionen com un «gran taulell d'ajuda» per a moltes empresàries.

Aquest concepte del taulell d'ajuda es posarà a prova tant en organitzacions públiques com privades, igual que en un dels veïnats.

Les intervencions en les empreses del projecte ARJA acaben de començar. La seva adequació a la família s'analitzarà i millorarà a través de fulls informatius que ajudaran a controlar el suport del clima de l'organització, l'estat de l'estrès laboral individual, la flexibilitat de les hores laborals i les opcions de diferents tipus de transports organitzats per l'empresa com compartir vehicle.

Els assumptes més problemàtics fins al moment han estat els reptes que estan plantejant la dispersió de coneixements (integració de plantejaments interdisciplinaris) i el lideratge compartit (Nonaka *et al.* 2000). D'acord amb les experiències finlandeses, una coordinació assenyada no consisteix a fer complir, sinó a negociar i interactuar amb els diferents socis i grups interessats (vegeu també Mareggi, 2002). No obstant això, el nombre de socis i grups interessats amb els quals cal contactar i treballar en xarxa de vegades supera el nivell que és possible gestionar, especialment perquè els processos de governament urbà participatiu encara no s'han establert bé en les ciutats finlandeses. No obstant això, els indicis dels resultats preliminars són bastant més positius que negatius per a les oportunitats de gestió del temps i l'espai.

El principal assumpte afecta les possibilitats i la funció del *mainstreaming* de gènere en una situació complexa. Tot i que el projecte ARJA és només per a dones i la majoria de participants són dones, la gestió del temps i l'espai col·lectius sensible al gènere constitueix un repte molt més gran en xarxa que en la situació tradicional. Les xarxes no es poden controlar ni dirigir. Només es poden alimentar i cuidar, i després segueixen el seu propi camí. Com es pot controlar cada pas i cada fase del desenvolupament perquè les conseqüències intencionades i les no intencionades donin suport a ambdós sexes o perquè les accions positives es portin a terme d'una manera justa? Els àmbits col·lectius són importants perquè també repercuteixen en la família i en els àmbits individuals. Esperem poder respondre a algunes d'aquestes preguntes pertinents l'any que ve.

Bibliografia

- ALLEN, J. *It ain't necessarily so: social exclusion, social capital and local associational activities*. Ponència impartida a la 21a. conferència de CIB W69 Housing
- BARABASI, A.-L. (2002) *Linked: The New Science of Networks*. Cambridge, Mass: Perseus Publishing, 2004.
- BOOHER, D.E.; INNES, J.E. «Network Power in Collaborative Planning». *Journal of Planning Education and Research*, núm. 21 (2002), pp. 221-236.
- BOULIN, J.-Y. *Local Time Policies in Europe*. Ponència impartida a la Urban Research, Conference, Hèlsinki, 22.4.2005.
- CASTELLS, M. *The Rise of the Network Society*. Cambridge (Mass): Blackwell, 2002. Development Surviving uncertainty, número especial. 47,4,1-137, 2004.
- DIALOGOS. «Reconciliation of work and private life. Policy and good practices in Finland, France, Italy, The Netherlands». Països Baixos: The Daily Routine Project, 2004.
- DOMMENGUES, P.; DELFOUR, C. (Eds.) «Conciliation Policies in France». *Bulletin de la coordination nationale et transnationale* núm. 7-8. (2003). Special issue. Paris: Afet.
- EUROSTAT (2004) How Europeans spend their time. *Everyday life of women and men*. Eurostat, 1998-2002. Llibre de butxaca. Tema 3. Gratuït a la pagina web: <http://epp.eurostat.cec.eu.int/portal/page?_pageid=1073,1135281,1073_1135295&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_product_code=KS-58-04-998>.
- GILROY, R.; BOOTH, C. *Building Infrastructure for Everyday Lives*. European Planning Studies, 7,3, 307-324. (1999).
- GORTZ, A. *Adieu au proletariat. Au dela du socialisme*. París: Galilee, 1980.
- HAYDEN, D. *The Grand Domestic Revolution*. Mass: MIT Press, 1981.
- HEINONEN, J., HERTZEN V., G.; KUUSI, O. (Toim.). NYT on ennen huomista. *Tutkielma äsnaolosta* (ARA és abans que demà). Saarijärvi: Ekosäätiö & Syöpäsäätiö, 2004.
- HIDDING, M. *Putting work and care on the map*. *A new approach to municipal planning*. Leeuwarden. Països Baixos: Emancipatiebureau Equa, 2002.
- HORELLI, L. «Environmental human-friendliness, a challenge to research and practice». *European Review of Applied Psychology*.
- HORELLI, L. *Valittajista tekijöiksi, nuoret voimaantumisen verkoissa Pohjois-Karjalassa* (De queixar-se a convertir-se en representants, adolescents a les xarxes de la capacició al nord de Carèlia). Espoo: Teknillinen korkeakoulu/YTK, 2003.
- HORELLI, L. European women in defence of place – with a focus on women’s resource centres in Finland. *Development*, 45,1,137-143. (2002)
- HORELLI, L. «A Methodology of participatory planning». En: BECHTEL, R.; CHURCHMAN, A. (eds.). *Handbook of Environmental Psychology*, pp. 607-628. John Wiley. (2002)
- HORELLI, L., BOOTH, C.; GILROY, R. *The EuroFEM Toolkit for Mobilising women into Local and Regional Development*. Versió revisada. Hèlsinki: Helsinki University of Technology, 2000.
- HORELLI, L., BOOTH, C.; GILROY, R. *Le Coffret EuroFEM de mobilisation des femmes pour le developpement local et regional*. Espoo. Helsinki University of Technology, 2000.
- HORELLI, L.; VEPSÄ, K. «In Search of Supportive Structures for Everyday Life». A: ALTMAN, I.; CHURCHMAN, A. (eds.). *Women and the Environment. Human Behaviour and Environment*, vol. 13 (1994). Nova York: Plenum, pp. 201-206.
- KICKERT, W.J.M.; KLIJN, E.-H.; KOPPENJAN, J. F.M. (eds.) *Managing Complex Networks: Strategies for the Public Sector*. Londres: Sage, 1997.
- LEFEBVRE, H. *Everyday life in the modern world*. Nova York: Harper & Row, 1971.
- LIN, N. *Social Capital, A Theory of Social Structure and Action*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.
-

MAREGGI, M. *Innovation in Urban Policy: The Experience of Italian Urban Time Policies*. *Planning Theory & Practice*, 3,2,173-194 (2002).

MINISTRY OF SOCIAL AFFAIRS AND EMPLOYMENT IN THE NETHERLANDS. *Daily Routine Arrangements, Experiments in the Netherlands*. La Haia: 2002.

MITLETON-KELLY, E. «Complexity Research – Approaches and Methods: The LSE Complexity Group Integrated Methodology». EN: KESKINEN, A.; AALTONEN, M.; MITLETON-KELLY, E. (eds). *Organisational Complexity*, pp. 55-74. Turku: Finland Futures Research Centre, Turku School of economics and Business Administration, 2003.

NIEMI, I.; PÄÄKKÖNEN, H. *Time Use Changes in Finland through the 1990s*. Helsinki: Statistics Finland. Culture and the Media 2002:2. 2002.

NONAKA, I.; TOYAMA, R.; KONNO, N. *SECI, Ba and Leadership: a Unified Model of Dynamic Knowledge Creation*. *Long Range Planning*, 33,5-34 (2000).

Reconciliation of work and private life (2004) *Daily Routine Arrangements from local practice to national policy. Policy and Good Practices in Finland, France, Italy, The Netherlands*. Paisos Baixos: La Haia, Ministry of Social Affairs and Employment.

The Research Group for the New Everyday Life (1991). *The New Everyday Life – ways and means*. Oslo: Nord.

STAFFANS, A. *Vaikuttavat asukkaat (Residents amb impacte)*. Helsinki: Helsinki University of Technology, Centre for Urban and Regional Studies, Publicació A 29, 2004.

ENTORNS I NECESSITATS: CARTOGRAFIA D'UN SISTEMA EN EVOLUCIÓ

Marta Román Rivas Geògrafa. Cofundadora del Col·lectiu de Dones Urbanistes

93

Els assumptes personals són assumptes polítics

Ja fa deu anys un grup de dones vam començar a reflexionar i a debatre sobre l'espai i el gènere i vam fundar el Col·lectiu de Dones Urbanistes. També fa deu anys vaig tenir la meua segona filla, la Berta, i aleshores es va manifestar en la pràctica tota la teoria que estàvem acumulant sobre com n'era d'inadequat l'espai urbà per a una cosa aparentment tan natural i senzilla com és criar un nadó. Empènyer un cotxet és posar a prova una ciutat: no només pel graó de la vorera, el cotxe mal aparcat, o les dificultats a l'hora de pujar a l'autobús, sinó perquè realment et tornes captiva del barri i dels seus recursos. Malgrat que m'havia preparat mentalment per a aquesta etapa, va ser sorprenent experimentar la solitud de la criança, sentir com si t'haguessin aparcat i s'haguessin oblidat de tu.

A l'ambulatori del barri donaven unes classes de postpart i m'hi vaig apuntar; més per la possibilitat de trobar-me amb altres dones que pel contingut de les classes, ja que jo ja tenia experiència. El centre de salut era un dels pocs llocs on la meua filla i jo no desentonàvem. Era hivern i no trobava espais on poguéssim estar amb altres adults: als bars hi havia fum o música molt alta, en algun restaurant em van cridar l'atenció pels plors que molestaven els altres clients, al poliesportiu no em deixaven entrar amb el cotxet, al·legant que l'assegurança només cobria els esportistes, al cinema ni pensar-ho i em resultava complicat sortir del barri per visitar els amics o per realitzar activitats culturals, perquè sense ajuda era difícil agafar el metro o l'autobús.

Un dia, després que la llevadora ens ensenyés la manera com havíem d'aspirar els mocs als nadons, li vaig preguntar si podíem comentar com ens trobàvem cadascuna de nosaltres, com estàvem les que cuidàvem aquests nens i nenes tan sans. El panorama d'aquesta ronda va ser desolador: una dona havia hagut d'anar al psicòleg, dues estaven prenent antidepressius, una altra amb insomni, etc. A més, totes patíem grans dosis de culpabilitat per estar malament en un moment en què se suposava que calia estar molt feliç. Totes havíem decidit tenir aquest fill o filla, estimàvem els nostres nadons, però hi havia un malestar que costava de manifestar, ja que socialment se suposava que ens havíem de trobar en un moment de plenitud.

Li vaig demanar a la llevadora si ens deixava una estona per parlar sobre la ciutat. Així vam començar juntes a entendre una mica més el nostre dia a dia i a sentir-nos menys culpables en comprendre que vivíem en un espai inadequat per a la criança. Vam decidir quedar per anar a passejar juntes i aquest simple gest va millorar enormement les nostres vides.

He començat amb aquest relat personal –seguint la màxima feminista que «els assumptes personals són assumptes polítics»– perquè entenia que aquesta vivència ens pot ajudar a centrar un tema bàsic i molt complex com és el de les infraestructures de la vida quotidiana, els equipaments.

Quan parlem d'equipaments estem parlant fonamentalment de necessitats i de maneres de resoldre-les a través d'un conjunt d'infraestructures que proveeixen uns serveis per satisfer-les. En el cas a què m'he referit, l'Estat ens estava proporcionant recursos sanitaris a un grup de dones per atendre una nova necessitat: ensenyar-nos a criar un nen. Fins fa poques dècades tenir un fill era una cosa freqüent i, per això, els nadons formaven part de la vida de la comunitat i la criança era un saber que passava de mares a filles, i els diferents entorns afavorien aquesta activitat. Ara, amb famílies nuclears cada vegada més aïllades

i amb un entorn on els nens són *rara avis*, són els professionals els que han assumit part d'aquesta tasca i ens diuen si cal donar-los menjar cada vegada que ho demanen o cada tres hores. S'ha trencat aquesta cadena de coneixement i, al seu torn, s'ha desvalorat socialment el saber «no científic» que atresoraven les dones. Els canvis socials en la família i en l'entorn han derivat aquesta funció que abans era informal cap al sector formal: l'han professionalitzat.

Cartografiant entorns

Fent un mapa de les estructures socials que s'encarreguen de satisfer les necessitats individuals i col·lectives, es poden cartografiar cinc entorns complementaris:

- La família. Normalment cobreix gran part de les necessitats bàsiques de l'individu: roba, alimentació, empara i cura, i moltes de les necessitats afectives. Aclaparadorament, les dones són les que gestionen aquest entramat de necessitats bàsiques. En les nostres societats, la família és el lloc on troben refugi totes aquelles necessitats que els altres entorns no assumeixen: les àvies es fan càrrec dels néts quan no hi ha guarderies ni serveis de suport o els nostres joves sense feina i sense habitatge no cauen en la marginalitat, perquè hi ha una família que els cobreix. La fallida d'aquest entorn suposa un dels riscos més grans d'exclusió social per als individus, tal com ho testifica la feminització de la pobresa derivada de separacions i divorcis.
 - L'entorn social. Abasta les relacions de l'individu amb la seva comunitat, bé per l'afecte (amics), la proximitat física (veïns) o bé per afinitat i interès comú (associacions i altres relacions informals). Les necessitats que cobreix aquest entorn es caracteritzen perquè no hi intervenen els diners, sinó l'interès comú i el suport mutu. En les nostres societats urbanes les xarxes han canviat, ampliant-se, fent-se més difuses i desvinculant-se de l'entorn immediat i per això els vincles en l'espai pròxim s'han reduït. La deterioració i minusvaloració dels espais accessibles de convivència –carrers i places principalment– juntament amb l'oferta de serveis proporcionats per l'Estat i el mercat han contribuït activament a «encapsular» i privatitzar la vida. En els països on no hi ha Estat o aquest és molt feble, o on no hi ha recursos per proveir-se en el mercat, aquest graó és bàsic per a la supervivència dels individus: els menjadors populars de les ciutats de l'Amèrica Llatina o l'ajuda mútua per construir habitatges.
 - El mercat. Assumeix tots els serveis que resulten rendibles dins del sistema econòmic i es caracteritza perquè aquests tenen un cost i una traducció monetària. És un espai molt flexible que s'adapta ràpidament a les noves necessitats. El mercat engloba un arc molt ampli d'agents i situacions que discorre des de l'entramat empresarial formal fins al treball no declarat. Quan es trenca la base d'aquest sistema, és a dir, la circulació de diners, com va succeir a l'Argentina amb el «Corralito», noves xarxes socials de bescanvi absorbeixen les necessitats d'intercanvi que generalment cobreix el mercat.
 - L'Estat. Assumeix un ampli ventall de necessitats, com més s'aproxima a l'estat de benestar, més serveis proveeix a la ciutadania. Igual que en l'àmbit anterior, els serveis es tradueixen en un cost econòmic, encara que els beneficiaris no paguen directament aquest servei sinó que se sufraga a través dels impostos. És un agent bàsic no només per proveir serveis, sinó també per regular les condicions en què es presten en altres àmbits.
-

-
- Entorn físic i ambiental. És el suport material dels altres quatre entorns. L'espai crea les condicions per donar resposta a gran part de les necessitats individuals i col·lectives de seguretat, salut, sociabilitat, habitabilitat, aliment i un llarg etcètera. L'espai reflecteix les relacions de poder i prioritza unes necessitats enfront d'unes altres. Clarament en les nostres ciutats s'han valorat més les que tenen a veure amb el sistema econòmic i s'han menyspreat totes aquelles que no entren en el sistema d'intercanvi monetari, és a dir, la major part de les activitats que realitzem les dones.

Però l'entorn físic no només és un escenari asèptic, ni un mirall d'aquestes relacions de poder, sinó que també té capacitat de contribuir a satisfer per si mateix certes necessitats col·lectives, sobretot les vinculades amb la socialització dels individus; o per contra, pot fer que s'incrementin les necessitats si no resulta apropiat, per exemple, de salut, si l'entorn ambiental està degradat.

Sistema de necessitats transversals: l'exemple de la salut

La majoria de les necessitats són transversals, ja que tots o diversos entorns s'ocupen de satisfer-ne una part. Podríem posar com a exemple moltes necessitats quotidianes, però ens centrarem en una, en la salut, per il·lustrar el funcionament d'aquest complex i delicat sistema.

- La família és una peça bàsica, ja que aquí és on s'adquireixen els hàbits de salut i on s'atenen les necessitats físiques i afectives dels individus. En la cura de malalts crònics i persones grans dependents, les famílies continuen exercint el paper principal. Arran de la nova Llei de dependència, han sortit a la llum dades d'aquesta realitat oculta darrere de les façanes: s'estimen en una mica més d'1,6 milions les persones majors de 65 anys que estan a casa ateses per familiars femenins, ajudats, en una petita part, per servei domèstic. El 84% dels curadors són dones que tenen una edat mitjana de 53 anys i hi dediquen un temps mitjà de 10,6 hores diàries durant 8 anys.
 - L'entorn social, com a conjunt de relacions, afavoreix la salut física (ajuda, consell, suport i socors –si algú cau al carrer, se l'ajuda) i també és una part fonamental en la salut psíquica de l'individu: arrelament, companyia, pertinença, que contraresten malalties com la depressió o l'ansietat.
 - El mercat. Engloba tots els serveis sanitaris privats, les empreses farmacèutiques i les empreses d'assegurances i altres serveis de cura vinculats a la salut. Juntament amb els serveis de l'Estat formen la institució mèdica. La privatització i medicalització de la salut és un risc de les nostres societats on, perquè el sistema funcioni, sembla que és més rendible atendre els símptomes que les causes. En una altra anella d'aquesta cadena de serveis disponibles al mercat, se situa el servei domèstic, portat a terme primordialment per emigrants, que està cobrint una part de les necessitats de cura i atenció que abans requeia sobre les dones de l'entorn familiar.
 - L'estat. A Espanya, l'Estat cobreix una enorme gamma de serveis sanitaris, amb un sistema d'accés universal al qual qualsevol ciutadà pot recórrer. Això no vol dir que no hi hagi manques molt importants en la provisió de serveis assistencials, com és l'atenció a les persones dependents que, com hem vist, atén avui dia només un 6% de les persones grans dependents. El major risc d'aquest sistema és l'increment de necessitats sense fi. Aquest augment procedeix no només de la prolongació de l'esperança de vida i de les
-

necessitats de la gent gran, sinó també de la deterioració d'altres entorns, les manques dels quals ha d'absorbir per donar-hi resposta (hem vist l'exemple de les classes de criança per a mares), però també hi ha les noves malalties derivades d'un entorn degradat no només ambientalment (contaminació), sinó també socialment, estrès, aïllament, solitud.

D'altra banda, el mateix sistema ha contribuït a medicalitzar la vida, a professionalitzar la salut i la cura, i s'ha convertit en imprescindible, abusant-ne. Com a resultat, tenim una societat medicalitzada que no és un símptoma de qualitat de vida –encara que contribueixi al PIB–, sinó de societat malalta.

- Entorn físic. Les condicions de l'entorn tenen un paper primordial en la creació d'un entorn saludable. Moltes de les malalties actuals estan relacionades amb condicions dolentes de l'entorn: al·lèrgies i malalties respiratòries degudes a la contaminació i també a hàbits perjudicials adquirits per la part inadequada de l'entorn: sedentarisme i obesitat. En general, es menysprea el paper de l'entorn en la salut i, encara que se'n parla, no s'actua incidint en les causes, precisament perquè el sistema absorbeix i rendibilitza d'alguna manera aquests desajustos.

Un sistema en reajustament i canvi continuus

La situació desitjable i eficaç és que hi hagi un equilibri entre els diferents entorns per poder satisfer les necessitats socials, que en aquest sistema cadascuna de les esferes tingui capacitat d'aportar una part, la seva part.

Els canvis en una d'aquestes esferes repercuteixen en les altres. Per exemple, l'esfera pública o privada es fa càrrec, a través del servei de guarderia, dels nens i les nenes les famílies dels quals necessiten que els atenguin durant la jornada laboral. Aquest transvasament d'una esfera a una altra pot ser desitjable, ja que, en aquest cas, allibera les famílies d'una activitat que es resol perfectament fora de l'àmbit familiar. L'Estat o la família assumeixen aquest cost econòmic pels avantatges que comporta per a la socialització primerenca dels petits, per als pares i mares que es veuen alliberats d'aquesta tasca, per als que realitzen directament aquesta feina, per al mercat que té ara mares que treballen i per a l'Estat que té més persones cotitzant.

Però de vegades la reducció d'una d'aquestes esferes provoca que altres àmbits hagin d'assumir aquestes necessitats o altres de derivades, corrent el risc de generar «contraproductivitats», això és, resoldre la necessitat generant conflictes socials o ambientals i assumint un cost econòmic més elevat. Per il·lustrar aquesta «contraproductivitat» em centraré en l'exemple de la infància a la ciutat, ja que il·lustra perfectament les solucions en fals i les enormes repercussions que comporta no atacar l'arrel del problema.

En aquest espai urbà esclatat, els nens i nenes han vist trencat el seu entorn físic: bàsicament perquè és perillós i perquè tot s'ha allunyat, així que cada vegada hi ha menys llocs propers on anar i ja no poden fer-ho d'una manera autònoma. No atendre les necessitats espacials de la infància –seguretat i accessibilitat– repercuteix directament en la llibertat, la salut, la socialització, el creixement i el benestar de nens i nenes.

Però no només ells es veuen penalitzats, si ara els nens i nenes no poden anar sols a l'escola, ni jugar a la vorera, ni anar a casa d'un amic pel seu compte, les famílies, i principalment les mares, han vist augmentades les tasques de

cura i custòdia en molts més anys dels necessaris. Costarà més temps i més diners tenir un fill perquè requerirà més dedicació: tenir-lo permanentment vigilat, entretenir-lo a casa o dur-lo a activitats extraescolars, i caldrà pagar serveis que cobreixin les necessitats frustrades. Faran falta més poliesportius i gimnasos perquè facin exercici físic, parcs acotats perquè tinguin un gueto on trobar-se amb altres; més hores en el recinte escolar per acoblar horaris. A més, aquesta roda es va accelerant i retroalimentant en la direcció negativa: més automòbils per desplaçar-nos, més infraestructures per a cotxes, amb la qual cosa fem ciutats més inaccessibles a peu i més perilloses, i contribuïm així a agreujar el problema de la falta d'autonomia de la infància.

Intervenir en tots els àmbits

Una qüestió important per intervenir en aquest sistema de necessitats, és que la solució no pot procedir només d'un àmbit, sinó que s'ha d'intervenir en diverses esferes alhora i involucrar-hi diferents agents. Una solució encertada, en relació amb l'autonomia i la reducció de dependència de la infància, englobaria les experiències de recuperar el camí escolar. Es tracta d'actuar en tots els àmbits que estan involucrats, intervenir en totes les esferes:

- L'espai físic: adequar els carrers i les cruïlles per garantir la seguretat.
- L'espai social: involucrar tots els agents (comerciants, veïns, gent gran, etc.) perquè realitzin o recuperin les relacions de suport que han existit tradicionalment en l'espai públic: ajudar si un infant es perd o cau, per exemple.
- L'entorn familiar: les famílies han de permetre als nens tenir autonomia. Avui s'assumeix que una bona maternitat és la que s'exerceix amb una enorme dedicació i control, per això caldrà incidir en aspectes més culturals i socials, perquè les famílies els donin més autonomia. Amb un nen sol no s'aconsegueix res, fa falta «massa crítica» per canviar el clima i perquè realment estiguin segurs.
- L'àmbit institucional. L'Ajuntament és el que primordialment ha d'escometre canvis en l'espai físic i també en la gestió del trànsit, perquè la prioritat no sigui circular més ràpid, sinó donar seguretat als que van a peu. Els col·legis públics, pròxims als habitatges, són un bon lloc per iniciar l'experiència.
- L'àmbit econòmic també s'hi veu involucrat. Els col·legis privats també es poden sumar a aquesta iniciativa, encara que amb més dificultats, ja que els seus alumnes no són necessàriament veïns i ja hem vist com els comerciants de l'entorn tenen un paper clau en la seguretat.

En aquest moment crucial en què ens estem plantejant com podem redistribuir el repartiment de necessitats de cura i atenció, cobertes fins ara bàsicament per les famílies, és important que valorem quines ens condueixen a una societat més igualitària i quines ens duen per camins indesitjats d'inequitat social. Per exemple, en el primer Pla d'igualtat es plantejaven més aparcaments davant de les escoles i, efectivament, responia a una necessitat viscuda i sentida per un grup de dones, però hem vist que alimentar aquest sistema urbà sobre rodes comporta per a molts grups socials uns costos molt elevats que ni podem ni ens hem de permetre.

Crec que cal buscar nous camins per assumir col·lectivament les noves necessitats de cura, sobretot les de dependència de persones grans i malaltes, que actualment augmenten a un ritme fort i davant de les quals, les famílies encara estan soles, sense suports ni ajudes. Hem vist aquestes més de deu hores

diàries que durant vuit anys un milió tres-centes mil dones han estat dedicant a cuidar familiars, i considero una tasca urgent que aquesta necessitat vital s'obri a la societat i sigui compartida per les altres quatre esferes.

Per descomptat que fan falta, en aquest cas, més recursos públics per atendre aquesta necessitat, però si no s'actua en les altres esferes estarem resolt incorrectament i amb un cost alt aquest problema. Em refereixo, en primer lloc, a crear condicions de seguretat i d'accessibilitat a l'entorn físic que permetin més autonomia també a les persones grans i millors condicions per als que les cuiden. Rebaixar una vorera, l'amplària d'una vorera o el temps del semàfor en verd són qüestions clau per a qualsevol persona amb problemes de mobilitat. El fet que una senyora gran es pugui plantejar anar a la fruiteria a comprar-se una poma, en comptes que la seva filla o un servei social hagin de fer-li aquest encàrrec, suposa una altra dimensió en la vida d'aquesta senyora: surt, fa exercici, està integrada en el món, socialitza, se sent útil, exercita la memòria i la capacitat de càlcul, etc. Abocar-la a quedar-se tancada a casa perquè no té temps de creuar el semàfor és una enorme injustícia que atempta contra la seva llibertat, la seva salut i el seu benestar.

El pas següent és reforçar la capacitat de l'entorn físic per promoure relacions socials de proximitat: crear places, condicionar carrers per al passeig i l'estada (arbrat, bancs, fonts, etc.), crear «salons» en aquells equipaments on la gent acudeix, si veiem que els llocs estan disponibles.

En tercer lloc, cal reforçar la base social i enfortir i donar espai a l'entramat associatiu i a altres formes de relació informal per respondre a un conjunt de necessitats bàsiques de socialització, participació o suport.

Reprenent el relat inicial, l'equipament de salut al qual vaig acudir durant el postpart, més que com a necessitat sanitària, va tenir la gran virtut de servir-nos a un grup de dones com a plaça, com a lloc de trobada. Si tenim detectada aquesta necessitat i si sabem la capacitat que té l'espai construït d'afavorir relacions i intercanvis pròxims, potser no cal que hi hagi personal sanitari perquè un grup de dones es trobi, potser no cal estar ocupant aquests recursos, sinó altres llocs accessibles i millor equipats per a aquesta finalitat. Potser, d'aquesta manera, evitarem que les dones que estan portant a terme les tasques de cura vegin com se'ls tanquen les portes i com augmenten les barreres i les dependències, potser evitem culpabilitats, solitud i tristesa. Potser no cal que donem tants tómb per trobar-nos amb altres persones i, simplement, compartir la nostra vida.

PLANIFICACIÓ URBANÍSTICA AMB ENFOCAMENT DE GÈNERE

Monika Jaeckel Sociòloga. Presidenta de la Xarxa Internacional de Centres de Mares per l'Apoderament (Holanda)

Marieke van Geldermalsen Arquitecta urbanista. Directora del projecte Ciutat per a l'Aprenentatge (Holanda)

99

Introducció

Quan vam contemplar les ciutats des d'una perspectiva de gènere, una de les principals diferències que vam veure que afecta l'ús de l'espai urbà és la distinció entre homes i dones en les funcions i responsabilitats a l'hora de tenir cura dels altres. A causa d'una divisió concreta del treball per gèneres gairebé universal, són fonamentalment les dones les que assumeixen gran part d'aquesta tasca, així com les labors reproductores en les famílies i les comunitats. Aquestes dones són fonamentals per a la planificació i el desenvolupament urbanístics, ja que són usuàries clau de la ciutat en la seva funció com a gestores de la vida quotidiana, així com productores clau dels entorns residencials en la seva funció com a dirigents de les comunitats i fundadores de les xarxes del veïnat i la comunitat.

Des d'aquesta perspectiva, el disseny dels entorns i infraestructures urbanes comporta prioritats totalment diferents. Moltes de les tendències passades i actuals de desenvolupament urbà reflecteixen la perspectiva dels estils de vida i els models masculins basats en una «externalització» de les atencions, que consisteix a atribuir les tasques a l'«altre sexe». Igual que hi ha una diferència de perspectiva segons la planificació urbanística es basi en edificis o llars, hi ha també un canvi entre el maquinari i el programari de l'espai quan observem ciutats senceres des d'una perspectiva de gènere.

A continuació, resumim alguns principis bàsics que poden ser útils per a la planificació urbanística en el procés de creació o redisseny de ciutats amb la finalitat que siguin més sensibles al gènere, més inclusives, i que responguin més a les necessitats de tota la ciutadania.

Els principis de la planificació urbanística amb enfocament de gènere

Reivindicar un espai públic per a la vida quotidiana

Els decennis dominats per un enfocament sectorial en la planificació urbanística ens han conduït a entorns urbans segregats on els ambients residencials, de treball, compres i oci constitueixen esferes independents unides per extensos sistemes de transport. En aquest plantejament, el trànsit ha estat dominant, relegant totes les altres funcions a reduïdes de vida comprimides i desvinculats enmig del maquinari urbà d'alta tecnologia.

Des de la perspectiva dels responsables de la cura familiar, que han d'afrontar simultàniament tots els aspectes de la vida quotidiana, l'eficàcia tecnocràtica dels entorns urbans monoculturals és contraproduent. Les dones necessiten espais urbans multifuncionals per aconseguir equilibrar les seves realitats quotidianes multitasca. Els veïnats complets d'ús mixt, caracteritzats per les distàncies curtes, la periodicitat sincronitzada dels serveis i infraestructures i la proximitat del treball, i dotats d'espais per tenir cura dels nens, botigues, serveis públics i sistemes de transport públic freqüents i accessibles, representen els elements d'una ciutat capaç de satisfer les necessitats de les dones.

La ciutat és per a tothom

Les estructures de l'espai públic cada vegada exclouen més els habitants amb mobilitat reduïda com els nens, les persones grans i els discapacitats. Aquests grups estan marginats i relegats a espais especialitzats com a centres on en tenen cura o esdeveniments especials adreçats específicament a les seves

necessitats. En la resta de la societat, bàsicament no són benvinguts des del punt de vista estructural. La mobilitat i una societat sense compromisos han donat lloc a entorns residencials que s'han convertit en anònims fins al punt que els seus habitants desenvolupen i viuen les seves xarxes socials en altres llocs. Això ens ha portat fins i tot fins a l'extrem de desvincular la comunicació i la interacció social de la presència física i el contacte cara a cara, a través de la tecnologia moderna i d'Internet. Els nens i altres persones dependents són els més vulnerables en una societat que ha desvinculat els contactes i les xarxes socials dels veïnats i l'espai urbà.

La planificació urbanística monofuncional contribueix a la compartimentació i segmentació entre generacions en la societat contemporània. Els veïnats homogenis generen mobilitat. La gent se'n va a altres llocs per accomplir les seves funcions vitals. Tenint en compte que la mobilitat és una manera de vida que consumeix temps i energia, els entorns urbans, que depenen cada vegada més de la mobilitat, exclouen estructuralment els grups que tenen menys capacitat de mobilitat.

A causa del trànsit és massa perillós que els nens juguin al carrer, per tant, l'àmbit que poden explorar de manera autònoma en el seu propi entorn és cada vegada més limitat. Cada vegada depenen més dels adults perquè els duguin amb cotxe a aquestes «illes» de la societat que responen a les seves necessitats, com les zones de jocs o els parcs d'entreteniment.

A mesura que els veïnats residencials i els seus habitants es fan grans i perden mobilitat, l'homogeneïtat es converteix en un problema. En vista dels reptes demogràfics plantejats per una societat que envelleix, els veïnats, diferents quant a població, edat i funcions, estan millor equipats per satisfer les necessitats d'aquesta part de la població, que aviat serà la més nombrosa.

El poder de l'esperit

Els veïnats sostenibles tenen una població mixta quant als diferents tipus d'interessos i necessitats, així com pel que fa al tipus d'actius o «cabdal» que els residents han d'aportar al veïnat. Aquest capital inclou temps, cura, habilitats, capital social i cultural i diners. Els plantejaments aburguesats que només se centren en els recursos econòmics s'arrisquen a crear entorns monoculturals quant al tipus de capital present en el veïnat. Una crítica comuna als assentaments de nova construcció o que han estat reconstruïts és que són bonics, però estan morts. Els seus habitants passen gran part del temps fora del veïnat. Aquests veïnats manquen d'esperit.

Perquè els veïnats siguin segurs i estiguin vius cal que hi hagi gent que pugui i estigui disposada a invertir temps, energia, creativitat, el seu esperit i les seves xarxes socials en l'àmbit local. Perquè els veïnats siguin entorns segurs i protegeixin els nens i altres persones dependents, els veïns s'han de conèixer i fixar-se els uns en els altres, així com sentir una responsabilitat bàsica pel seu entorn. Ha d'haver-hi cohesió i esperit social, cosa que ja no es dona per fet. Actualment, calen esforços i polítiques conscients per reconstruir aquest tipus de qualitat en els nostres entorns urbans. Els diferents tipus de persones, que es troben en una fase de la vida diferent, tenen coses diferents per oferir els uns als altres, i al veïnat. Des d'aquesta perspectiva, la planificació urbanística s'ha de centrar a oferir estructures i oportunitats per a un intercanvi local de diferents maneres de capital en els veïnats i els assentaments.

La importància de l'àmbit local

La creació de ciutats per a tots i que se centrin en els requisits dels estils de vida femenins implica tornar a avaluar i reivindicar el local en l'entorn urbà en termes d'ús espacial, desenvolupament del veïnat i la comunitat, compromís cívic, integració i economia local.

Vivim una època de ràpids canvis socials i demogràfics. Les famílies cada vegada són unitats més petites, les llars unipersonals augmenten i cada vegada més persones grans queden apartades de la família i dels sistemes de cura familiars. Les xarxes socials tradicionals que han creat el teixit social de la societat, com les grans famílies, comunitats religioses o organitzacions caritatives, estan perdent terreny, cosa que genera la necessitat de noves maneres de cohesió comunitària i social. La dimensió social i espacial local té un important potencial per al desenvolupament d'aquestes noves formes de solidaritat i xarxes socials.

La ràpida difusió del moviment dels centres per a mares mostra una necessitat històrica de suport de la comunitat i una ampliació de l'espai social en relació amb la família i les tasques de criança dels fills. El proverbi africà «cal tot un poble per criar un fill» resumeix sorprenentment el plantejament que educar la generació següent és una tasca que sobrepassa àmpliament els nuclis familiars. L'àmbit local inclou una funció de pont entre els àmbits privat i públic, formal i informal, que es presta a tasques de cura. Les xarxes locals de veïnats creen qualitats d'«un poble dins la ciutat», oportunitats per estendre les tasques de cura dels nens i les persones grans a un grup més ampli, oferint suport i ajuda als responsables de la cura familiar, i mantenint la qualitat d'aquesta cura. L'àmbit local aporta una dimensió de visions de convivència multigeneracional que pot incloure nous conceptes en les atencions als altres i els serveis propers a la llar. Així s'evitarien les limitacions dels sistemes de cures institucionalitzades i se situaria l'envelliment en un marc comunitari que permetria la continuïtat tant en la familiaritat local i l'entorn vital com en les relacions socials.

Reintegrar la cultura de les cures en la vida pública

L'obertura de les estructures familiars nuclears a xarxes locals de suport en el veïnat suposa un canvi cap a una responsabilitat i organització de les tasques reproductives més col·lectiva i una reintegració de les cures en la vida pública. Això també obre la possibilitat de modificar la divisió de gènere i la càrrega del treball de les atencions. Sabem, gràcies a estudis sobre la família i iniciatives d'autoajuda per als pares, que els homes s'impliquen més fàcilment en les tasques familiars quan estan «socialitzats» en un entorn més públic i col·lectiu.

L'espai públic en el context de les xarxes de la família i el veïnat continua sent personal, però alhora concedeix accés al reconeixement públic i a la visibilitat. Els centres per a mares, com espais de reunió locals i autogestionats per a les famílies i els nens del veïnat, han rebut el nom de «sales d'estar públiques» com una manera de descriure aquesta qualitat. Els nens s'introdueixen i s'integren en la vida pública, en un entorn protegit i les persones grans continuen sent participants visibles de la societat i de part de la comunitat.

Els veïnats locals són plataformes i commutadors per a l'intercanvi d'informació, cultura i coneixement local. Poden crear zones de mediació i connexió entre molts dels reptes de la societat contemporània, incloent-hi la individualització, l'alienació, l'aïllament i el clientelisme.

Compromís cívic i integració

L'àmbit local també té una funció destacable en la generació de la participació i la integració cíviques. Quan l'espai públic en els veïnats està dissenyat per afavorir el contacte i la comunicació, dona lloc a espais naturals on la gent es pot trobar, conèixer, entendre's i desenvolupar activitats comunes. L'espai físic i social a petita escala afavoreix la generació de xarxes d'ajuda mútua, així com la participació cívica. La informalitat i familiaritat de l'espai públic local permet que els ciutadans contribueixin activament amb les seves habilitats i recursos, i participin en el governament local en més mesura que en els canals i estructures de la vida pública a una escala més gran i més formalitzats. Sovint les dones són les més actives en l'àmbit comunitari a petita escala.

La integració i la cohesió social en l'àmbit dels veïnats locals també és clau per a la gestió de la diversitat i la consecució de la pau social. En una època en què la migració ja no s'orienta principalment al mercat laboral, el món del treball no pot funcionar com a ubicació principal de l'orientació cultural i la integració. És en els veïnats i en els entorns locals on els emigrants que arriben a un país nou com a refugiats o cònjuges es troben amb el país amfitrió i estan exposats a la cultura i les institucions locals, sovint en relació amb els seus fills. Així doncs, el local té una gran importància en la integració, especialment per a les dones.

L'economia local

La industrialització i l'orientació cap a la productivitat han creat una dualitat entre els treballadors molt productius que treballen fins i tot massa hores i aquells als quals s'exclou del mercat laboral, cosa que dona lloc a qüestions de polarització i exclusió local. La reactivació de la dimensió de les economies locals pot ocupar una funció important a l'hora de reduir aquestes diferències. Els sistemes d'economia local poden utilitzar i validar tots els recursos de la comunitat, amb independència del seu nivell de productivitat o de qualificació formalitzada. Això genera oportunitats per validar el treball informal i el treball en el sector informal. Especialment per a les dones, que contribueixen amb una gran quantitat de treball no remunerat, això els suposa l'obertura de perspectives interessants.

La localització del desenvolupament social i econòmic també pot contribuir a la millora dels veïnats. Un veïnat creat pels seus habitants és un producte molt local. Té identitat local. I sigui quina sigui la seva identitat, és diferent de l'estàndard i d'altres ciutats. Difereix de qualsevol cosa que puguin inventar els bons dissenyadors i arquitectes urbanistes per si mateixos. Ser diferent, posseir una identitat i un perfil local és una cosa que cada vegada influeix més en la imatge dels veïnats, un aspecte que té una funció cada vegada més important en l'establiment de valor immobiliari, un argument que els promotors comprenen bé.

El desenvolupament urbà de dalt a baix

Les iniciatives dels veïnats. L'exemple dels centres per a mares

Els centres per a mares són un moviment de base d'autoajuda que es va originar a Alemanya i s'ha estès a 15 països en les dues últimes dècades. En aquests centres les dones uneixen les seves forces per millorar la vida de les seves famílies i comunitats, contactar amb famílies de diferent procedència social i cultural, reivindicar un espai públic i el reconeixement de les seves habilitats per a la vida

quotidiana, així com participar en la governança local. Funcionen com un punt central per al desenvolupament de serveis propers a la llar com la cura dels nens i dels avis, serveis de menjador, serveis de consergeria, botigues de segona mà i centres de joguines i llibres, i com a tal constitueixen un punt de trobada animada en el veïnat. Actualment, existeixen més de 750 centres per a mares a tot el món. Aquests reproduïxen les estructures de la família i el veïnat als llocs on han perdut poder a causa de la modernització (l'Europa Occidental, l'Amèrica del Nord), els règims socialistes (la República Txeca, Bulgària), la guerra (Bòsnia, Rwanda), la pobresa i la sida (Kenya) o la migració (Filipines).

La Xarxa Internacional de Centres per a Mares (MINE) connecta els 750 centres per a mares que existeixen actualment a 15 països ([//www.mine.cc](http://www.mine.cc)) i els dóna suport. MINE ha estat reconeguda com una «Bona Pràctica» per l'ONU-Hàbitat i ha obtingut el Premi Internacional de Dubai a les Bones Pràctiques per a la Millora de l'Entorn. Aquest reconeixement internacional va ser atorgat a MINE per «enfortir la capacitat de la societat per revitalitzar els veïnats locals i reactivar la vida de la comunitat».

Ciutats aptes per a dones i nens

Un dels principals ensenyaments del moviment dels centres per a mares és que fan falta més coses que uns pares per criar als fills. És necessari un entorn favorable i complaent. Els nens i els pares necessiten entorns favorables per a la família, no només a casa, sinó també fora, i no només en els centres per a mares, sinó també fora d'ells. Un dels punts pels quals advoquen els centres per a mares es refereix, en aquest sentit, a la creació de ciutats aptes per a les dones i els nens.

En un estudi encarregat pel Ministeri holandès d'Habitatge i Planificació Urbanística¹ hem intentat dur els elements dels centres per a mares a tots els entorns i a la planificació urbanística en conjunt. Aquest estudi se centra bàsicament a buscar formes perquè les estructures socials prevalguin sobre les físiques en els projectes d'ampliació de les ciutats i renovacions urbanes i a estimular la implicació i la propietat cívica de l'entorn urbà en un moment en què l'espai públic queda cada vegada més absorbit per les forces del mercat. Els planificadors i promotors consideren el desenvolupament urbà fonamentalment en termes d'inversions i disseny, construccions i venda d'habitatges. La cohesió social i la comunitat tot just formen part del procés. El plantejament *Nest* pretén reconciliar els aspectes socials i físics en la planificació urbanística dissenyant la construcció de comunitats com una part integral de la planificació urbanística i la cohesió social com una part integral del desenvolupament econòmic.

La ciutat que aprèn

Les ciutats funcionen millor quan els coneixements, recursos i habilitats de tots els residents participen en la presa de decisions públiques i faciliten informació referent a això. No només s'han de perfilar el maquinari i el programari de l'espai urbà amb una perspectiva de gènere que estigui contínuament present, sinó especialment l'anomenat *orgware*, és a dir, com s'organitza el procés.

Els millors plans s'aconsegueixen quan els principals interessats (els habitants) els porten a terme, quan els veïnats són fruit d'un procés comunitari, i no d'un producte d'enginyeria creat en una taula de dibuix. Les dones acostumen a passar més temps a les cases i a les comunitats que els homes. Gràcies a les

¹ Marieke van Geldermalsen i Monika Jaeckel van dirigir l'estudi, titulat «Not the Chicken, not the Egg, but the Nest!» («Ni l'ou ni la gallina, sinó el niu»), per a MINE, vegeu www.nest.cc.

seves experiències quotidianes, desenvolupen un profund coneixement del que es necessita en l'entorn construït i en el disseny de l'espai públic, les infraestructures i els serveis per satisfer les necessitats de tots els membres de la comunitat. Perquè aquests coneixements es mobilitzin i siguin productius per a la governança i el desenvolupament, els veïnats i les municipalitats han de trobar formes per funcionar com a organitzacions que aprenen. Han de crear un marc i oportunitats per a la participació activa dels habitants en el desenvolupament dels veïnats i ciutats. Han de crear un entorn que permeti la identificació i l'avaluació del coneixement i les competències locals, així com la vinculació del coneixement formal i informal.

MINE ha creat el concepte d'«acadèmies veïnals», com una metodologia d'aprenentatge i coneixement que generi la participació i implicació de la comunitat mitjançant l'organització dels veïnats com comunitats que aprenen. L'Acadèmia té una tasca interna d'estructuració de la comunicació intrínseca i la construcció d'una comunitat, així com una tasca externa de creació d'associacions i de vinculació a la presa de decisions públiques (www.nest.cc).

Nous plantejaments de governament

En els centres urbans, les obstruccions al desenvolupament urbà sovint no es deuen a la debilitat institucional, sinó més aviat al contrari. En els Països Baixos, per exemple, precisament a causa de la fortalesa i l'èxit de la planificació formal, existeix una ceguesa institucional davant altres actors i recursos. Això exigeix una desinstitucionalització i un reforç de l'autoajuda i la participació dels ciutadans, així com un canvi en la funció dels governs i les autoritats locals, que passarien de ser els encarregats clau de la presa de decisions i la prestació de serveis a convertir-se en promotors d'un procés; un procés a través del qual els habitants articulin els seus interessos, intervinguin en les diferències i aportin les seves habilitats i recursos. És necessari unir els conceptes que es debaten en l'actualitat, com la societat de xarxes o la ciutat creativa, a través d'un procés de gestió participativa en l'àmbit de la planificació espacial. L'orgware d'unió exigeix el desenvolupament de models de governança en xarxa i sistemes creatius de gestió urbana.

Una nova funció de les autoritats locals perquè s'impliquin en la coproducció i el codesenvolupament amb la societat civil requereix un coneixement de la vida quotidiana, així com una perícia equitativa en l'educació i qualificació formal. Requereix trobar noves formes i canals de participació fora dels organismes i procediments formals de presa de decisions. Requereix crear associacions equitatives i sostenibles i realitzar ajustaments en la cultura professional que envolta el desenvolupament urbà. Finalment, requereix canviar la forma tradicional de conducta, la qual cosa inclou un reequilibri de la influència, la presa de decisions, el flux de recursos i el poder.

El procés resultant d'una col·laboració respectuosa implica un procés d'aprenentatge en tots els àmbits, en el del desenvolupament de les habilitats ciutadanes com la iniciativa pròpia, la responsabilitat col·lectiva i la participació activa, en el desenvolupament de nous models de governament per a les autoritats locals com «el lideratge a partir de la reculada», així com en l'àmbit del desenvolupament de les activitats necessàries per crear associacions constructives i sostenibles entre múltiples grups interessats de tots els sectors municipals.

La participació i el lideratge de les dones és clau en aquest procés. És més probable que el desenvolupament a llarg termini sigui holístic i sostenible si les dones s'impliquen i són fonamentals en el procés. La participació i el lideratge de dones de tot el món en el governament local han demostrat sovint ser més inclusius i eficaços, ja que solen considerar les perspectives i les necessitats de tots els grups de la comunitat, no només les opinions dels més ràpids, comunicatius, poderosos i influents. Amb freqüència les dones també duen la batuta en la creació de ponts i aliances en les bretxes socials, culturals i ètniques que divideixen les comunitats.

Conclusions

En els debats internacionals sobre temes urbanístics, els colls d'ampolla del desenvolupament es troben cada vegada més en la creació de recursos socials i de capital humà en lloc d'en la creació d'estructures físiques. Les estratègies urbanístiques de renovació, prevenció de la violència i consecució de pau social se centren amb major freqüència en el desenvolupament de l'ecologia social de ciutats i veïnats, en la creació d'una cohesió social, un compromís cívic i una participació activa. La gent no és un problema, sinó l'actiu més important que tenen els municipis.

Això limita la repercussió dels promotors i de l'element físic en la planificació urbanística. Els veïnats han de cobrar vida mitjançant un procés d'implicació dels habitants i de construcció d'una comunitat. En aquest sentit, no es considera els habitants fonamentalment com a consumidors ni beneficiaris de les polítiques, sinó com a productors del desenvolupament urbà.

La demolició i (re)construcció de l'espai físic com una estratègia per crear i millorar els veïnats s'ha de complementar amb estratègies per mantenir i reforçar les xarxes socials i les inversions dels habitants. Normalment, els cartells i anuncis dels promotors i agents immobiliaris mostren precisament aquells elements d'un entorn atractiu que ells, com a promotors i proveïdors de solucions tècnicament o físicament perfectes, no poden oferir: gent, clima, comunitat, identitat. És la comunitat local la que pot aportar aquests elements tan importants que falten, si se li atorga espai i respecte com a soci reconegut del desenvolupament urbà.

Recomanacions

Els entorns participatius i amb enfocament de gènere es poden reforçar amb les polítiques següents:

- Fomentar l'ús mixt de l'espai, la integració de les funcions del treball, el comerç, la vida, les cures i la recreació.
- Invertir d'una manera igualitària en el maquinari, el programari i l'orgware dels entorns humans.
- Donar suport als habitants perquè satisfacin les seves pròpies necessitats i trobin les seves pròpies solucions.
- Contribuir als espais de reunió autogestionats en complexos i zones residencials.
- Crear una infraestructura pública que afavoreixi la vida pública dels nens, les persones grans i altres persones dependents.
- Permetre que els habitants facin un ús múltiple i flexible de l'espai públic.

- Possibilitar condicions per a la conservació i el desenvolupament de les economies locals, les botigues petites i els negocis a petita escala.
 - Crear un espai experimental en les comunitats que permeti el desenvolupament d'una creativitat i una innovació de dalt a baix.
 - Crear condicions que possibilitin iniciatives veïnals com els centres per a mares o les acadèmies veïnals.
 - Tornar a canalitzar els recursos cap a iniciatives de base.
 - Reconèixer als habitants i a les comunitats locals com a socis equitatius en el desenvolupament urbà.
 - Donar suport a la participació de les dones en el governament local i en el desenvolupament de la comunitat.
-

Bibliografia

- ABANKWA, V., BAPAT, CHAUVET-URQUIDI, C., M., GELDERMALSEN, M. VAN, EN HERON, A. *Women Constructing their Lives: Women Construction Workers 4 Case Studies*. Nijmegen: SSN, 1997, 144 pp.
- BOLENS, Luc. «Sturen door netwerken, Voor reclustering van ruimtelijk beleid». A: *S&RO*, 02/2004
- DETLING, W. *Die Stadt und ihre Bürger. Neue Wege in der kommunalen Sozialpolitik*. Gütersloh: Bertelsmann Stiftung, 2001.
- DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK (Ed.). *Die Soziale Stadt - Eine erste Bilanz des Bund-Länder-Programms "Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die soziale Stadt"*, DIFU Arbeitsmaterialien. Berlin: 2002.
- DEWAR, T. *A Guide to Evaluating Asset-Based Community Development: Lessons, Challenges, and Opportunities*. Chicago: 1997.
- DOUMANS, Houtmum; LAGENDIJK *De verbeelding van de stad, De constructie van de stedelijke identiteit van Arnhem Groningen Maastricht en Tilburg*. Nijmegen, DGW/NETHUR Partnership 22, 2003.
- Bureau Driessen i.o.v. Rijksplanologische Dienst. *Losvoetige relaties, De ruimtelijke onthechting van burgers*. Informe de l'estudi. 11 de juny de 2001. ISBN90-73259-25-8
- WOLFGANG, Erler; JAECKEL, Monika. *Eigentlich sind wir hier schon das vereinte Europa! Integration vor Ort gestalten - Handlungsmodelle für die nachhaltige Integration von Familien mit Migrationshintergrund in Kommune und Stadtteil*. Munic: 2003.
- FLORIDA, Richard. *The Rise of the Creative Class, and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. Nova York: Basic books, 2002.
- FORREST, R./KEARNS, A. *Joined-up Places? Social Cohesion and Neighbourhood Regeneration*. Nova York: 1999.
- FORREST, R./KEARNS, A. «Social Cohesion, Social Capital and the Neighbourhood». A: *Urban Studies*, 38(12) (2001).
- GRAHAM, Stephen; MARVIN, Simon. *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. Londres: 2001.
- HART, Joep de (ed.); KNOL, Frans; CORA MAAS-DE WAAL; ROES, Theo et al. *Zekere banden, Sociale cohesie, leefbaarheid en veiligheid*. Sociaal en Cultureel Planbureau. La Haia: juny de 2002.
- JAECKEL, Monika; LAUX, Andrea: *Local Governance from the Bottom Up: Bringing the Habitat Agenda Home*. Bangalore: 2000.
- JAECKEL, Monika; VAN GELDERMALSEN, Marieke. «Not the Chicken, Not the Egg, But the Nest!». *Cities for Women, Women & Environments International Magazine* [Toronto], núm. 62/63 (2004).
- JAECKEL, Monika; SURANJANA, Gupta. *New Partnerships for a New Millennium - The Stuttgart Model*. Stuttgart: 2002.
- JAECKEL, Monika. «Familien und lebenswerte Städte - zur sozialen Lage von Familien in der Stadt». A: BRUHNS, Kirsten; MACK, Wolfgang (eds.): *Aufwachsen und Lernen in der sozialen Stadt*. Opladen: 2001.
- JAECKEL, Monika. «Mother Centers: Rebuilding Social Cohesion in a Fragmented World». A: UN-Habitat: *Habitat Debate. Towards Woman-friendly Cities* [Nairobi], vol. 8, núm. 4 (2002).
- JAECKEL, Monika. *Advancing Governance through Peer Learning and Networking - Lessons learned from Grassroots Women*. Bangalore: A Huairou Commission /UNDP Publication, 2003
- JAECKEL, Monika. *Die Bedeutung des sozialen Nahraums für Familien und Familienpolitik - Expertise für den 7. Familienbericht der Bundesregierung*. Munic: 2004.
- JAECKEL, Monika. *Mother Centers - A Best Practice in: The Development Planning Unit, University College London, Implementing the Habitat Agenda - In Search of Urban Sustainability*. Londres: 2001.
- JAECKEL, Monika. «Practicing Solutions Instead of Debating
-

Theories - The Grassroots Women's International Academy (GWIA) at Expo 2000». *Fair Play, Gender and Development Magazine* [Sofia], 2/2000 (2002).

KOLB, H./LAMONTAIN, J.C. «Selbstorganisationen, soziale Netzwerke und soziales Kapital». A: THRÄNHARDT/HUNGER, 2000.

KÖSTER Fran. *Surfers op de Woningmarkt een toekomstverkenning over starters en wonen*. La Haia: 2002. Ministry of VROM

KREZMANN, J./MCKNIGHT, J. *Building Communities from the Inside Out: A Path Toward Finding and Mobilizing a Community's Assets*. Chicago: 1993.

KRINGS-HECKEMEIER, M.T./PFEIFFER, U. *Überforderte Nachbarschaften. Soziale und ökonomische Erosion in Großsiedlungen*. Colònia i Berlín: 1998.

MCKNIGHT, J. *The Careless Society: Community and its Counterparts*. Nova York: 1995.

PRÖHL, M.; HARTMANN, H. (eds.) *Strategien der Integration: Handlungsempfehlungen für eine interkulturelle Stadtpolitik*. Gütersloh: Bertelsmann Stiftung, 2002.

PURUSHOTHAMAN, Sangeetha; JAECKEL, Monika (eds.). *Challenging Development - A grassroots women's North-South Dialogue*. Bangalore: 2000.

RIGO. Research en Advies, for the Ministry of VROM *Beter thuis in wonen, Kernpublicatie Woning Behoeftte Onderzoek 2002*. Amsterdam: 2003. Publicació VROM3184

SMITH, Neil. *The New Urban Frontier, Gentrification and the Revanchist City*. Londres: Routledge, 1996.

UN-HABITAT. *UN-Habitat Gender Policy*. Nairobi: 2002.

MINISTERIES VAN VROM EN VWS, *State of the art, Herstructurering en de sociale opgave* (3 project sociaal fysieke wijkaanpak). La Haia: april de 2004.

De Vrije ruimte, *Laat 1000 vrijplaatsen bloeien, onderzoek naar vrijplaatsen in Amsterdam*. Amsterdam: setembre de 2001.

WORLD BANK. *Engendering Development through Gender Equality in Rights, Resources and Voice*. Nova York: 2001.

WRIGHT, David J. *It takes a Neighborhood, Strategies to Prevent Urban Decline*. Nova York: 2001

SEGURETAT I CONVIVÈNCIA: CAP A NOVES FORMES DE TRANSITAR I D'HABITAR¹

Teresa del Valle Catedràtica d'antropologia. Universitat del País Basc

109

En aquest text es defineix i analitza la mobilitat lliure i segura com un dret humà que afecta d'una manera diferenciada les dones i els homes. I per abordar-lo s'argumenta que en el cas de les dones el punt de partida és, i ha de ser, l'exercici democràtic de la ciutadania que, partint de l'autonomia, defineixi la mobilitat i reivindiqui la seguretat. Això implica una anàlisi per diferents nivells: individual, grupal, local i global.

Aquest exercici abasta, en primer lloc, el pas del dret com a coneixement al dret sentit i viscut. En segon lloc, s'estudia la seguretat en les urbs tenint en compte els conceptes i les pràctiques de seguretat concretats a través dels processos de globalització. A continuació, s'exposa la relació entre visibilitat en l'espai de la ciutadania i el dret a exercir lliurement la seva pertinença. Es presenta, en quart lloc, l'articulació entre violència domèstica i violència espacial, i tot seguit, les contradiccions de la seguretat creada. En sisè lloc, s'analitzen diferents dimensions de la importància de la socialització per superar la mobilitat restringida en la qual entren les referències des de models de comportament. Més tard es parla de la mobilitat forçada i de les circumstàncies que la promouen i el seu efecte en les dones. En vuitè lloc, s'insisteix que un plantejament democràtic de la mobilitat lliure i segura ha de tenir com a punt de partida les necessitats de les persones i dels col·lectius. I per això està en joc el grau de relació entre seguretat i control i el fet que siguem les dones les que definim el tipus de seguretat i de mobilitat que volem, així com la responsabilitat del seu compliment. Finalment, s'apunta a visions positives d'elements que afavoreixen la mobilitat lliure i segura.

De l'enunciat a la vivència del dret

La reflexió sobre la mobilitat està present en els plantejaments de l'urbanisme progressista del segle XX. La Carta d'Atenes publicada el 1942², que recull les noranta-cinc decisions preses per bandejar el caos de les ciutats (De Diego, 1999: 179) «determina les necessitats humanes en el marc de la vida col·lectiva a través de quatre funcions: viure, treballar, circular, cultivar el cos i l'esperit». La ciutat progressista es divideix en «zones de treball, d'oci, d'habitatge, de circulació. Una ciutat instrument que es converteix també en ciutat-espectacle, harmonia, art i tecnologia.» (De Diego, 1999: 184). No obstant això, no hi ha cap indicador en aquest text que la ciutadania, que en tot moment s'identifica amb el terme home, signifiqui una atenció a necessitats diferenciades que tinguin a veure amb el fet que l'espècie humana és sexuada. Per aquest motiu és tan important la consideració de l'enfocament feminista, ja que introdueix l'anàlisi dels biaixos de la interpretació androcèntrica de la realitat social. És molt interessant la lectura de la Carta d'Atenes, parant esment a la presència de les dones, perquè completa el panorama i actualitza el contingut d'un document clau per a la comprensió de la modernitat.

A mesura que avança l'anàlisi de les relacions de poder incrustades en els sistemes de gènere, emergeixen drets que tot just s'havien esbossat com a tals. Així, l'any 2000 en la declaració sobre «Women in Urban Governance» de la International Union of Local Authorities (IULA, Unió Internacional d'Autoritats Locals) s'incorpora el següent:

Art. 15 «Les dones tenen dret a l'accés igualitari del territori i dels espais geogràfics dels governs locals, que va des del dret a posseir terra, fins al dret a moure's lliurement i sense por en espais públics i en transport públic».³

¹ Aquest text se situa en el projecte "Dones, globalització i drets humans", Ministeri de Treball i Assumptes Socials i Institut de la Dona. Projecte de Recerca d'R+D dins del Pla nacional de recerca científica, desenvolupament i innovació tecnològica que té a Virgínia Maquieira com a investigadora principal, (2002-2005). El projecte es porta a terme des de l'Institut Universitari d'Estudis de les Dones de la Universitat Autònoma de Madrid.

² <http://www-etsav.upc.es/personal/monclus/cursos/CartaAtenas.htm>

³ www.unhcr.org/unhcr/english/whd2000/iula.html

No obstant això, no és suficient l'enunciat d'un dret ni el coneixement d'esforços, legislacions concretes que l'avalen, sinó que cal insistir en la necessitat d'arribar al dret sentit que interactua amb el dret viscut. Es tracta de la ciutadania que implica drets i obligacions i que, en convertir-se en una pràctica social, abasta el ventall de diferents graus d'experiència amb tot el que comporta de percepcions, sensacions, emocions.

Representa un gran pas que va de l'enunciat llunyà a la presa de consciència. El dret com una cosa sentida se situa en la identitat del que una considera propi i en una consciència de ciutadania que té la seva expressió en pràctiques concretes. En el cas de la mobilitat lliure i segura té a veure amb convenciments sentits de l'àmbit d'actuació propi. De reclamar com a persona tot el que sigui necessari per tenir accés a objectius de treball, a l'elecció d'on es vol residir; a les possibilitats que relacionen moviment amb feina, amb oci, amb diversos projectes; a la capacitat de configurar grups i de participar en les seves dinàmiques; a l'exercici del plaer de recórrer i explorar. Tal com es desenvolupa en aquesta exposició, l'exercici del dret a la mobilitat lliure i segura incideix directament en identitats i autoestimes, així com en el desenvolupament i expressió de l'autonomia i de l'apoderament.

D'altra banda, les limitacions al dret interactuen amb la violència de gènere, un camp tristament actual. I tot i que la mobilitat es refereix a l'articulació entre diferents espais, la violència situada en la invisibilitat reafirma les separacions que constreixen les vides de les dones, com poden ser aquelles que divideixen els àmbits domèstic i familiar, i civil i públic.

El dret a la mobilitat lliure i segura requereix afrontar les circumstàncies que l'obstaculitzen. Així apareix la por vista com a concepte clau i, simultàniament, com a vivència vinculada al gènere (IULA 2000). De fet es parla d'«una geografia de la por» experimentada de manera recurrent i explícita per les dones. És un tema present a l'era postindustrial, tal com assenyala Walkowitz (1992) en la seva esplèndida anàlisi del Londres victorià. Actualment, s'aborda el tema des de disciplines diferents, especialment l'antropologia, l'arquitectura, la geografia, la sociologia i l'urbanisme. Al costat d'això apareixen les preocupacions d'institucions locals, estatals i internacionals.

Les cares de la seguretat i la seva relació amb la mobilitat

Parlar de mobilitat ens duu a l'experiència de la por real i també a la realitat dels imaginaris de la por. Tot això incideix en la vivència de les urbs. En l'actualitat és la seguretat la que promou o rescindeix els moviments de persones, col·lectius, comunitats. Tal com expressa Ryszard Kapuscinski (2004: 112) l'èmfasi en la seguretat és una de les senyes d'identitat del nostre temps. Es vol tornar a la noció i experiència de seguretat basada en la invulnerabilitat i s'argumenta des del poder, especialment el poder exercit per les grans potències (els Estats Units especialment) que tot és moralment bo si s'encamina a aconseguir aquesta fi. La llibertat queda sotmesa a la seguretat. (Ibíd.: 125-126). En els últims anys i especialment des de la guerra de l'Iraq, s'ha produït una ruptura de límits locals, perquè el control d'un espai que traspassa el poder dels estats funciona d'una manera omnipresent, amb els mitjans de comunicació com a eina principal. Es prenen decisions d'una envergadura similar a les que han passat a la història com les grans invasions, els processos colonitzadors, les guerres mundials. I això per

sobre de l'experiència única de l'espai que tenim els éssers humans ja que «cada individu té el seu propi mapa del món. El del nen no s'assembla al de l'adult. El del tibetà que mai no ha abandonat la seva muntanya no té res a veure amb el d'un habitant de Manhattan, tancat en els congosts de la seva ciutat» (Kapuscinski, 2004: 103). I per la meua experiència a Micronèsia, en les societats insulars, l'espai individual així com el col·lectiu s'experimenta, simbolitza i habita de diferents maneres.

En relació amb l'estudi de la mobilitat de les dones, és evident que la dimensió més estudiada és la de la por, tant la que es defineix com real com la que es viu també com a experiència, encara que pertanyi als imaginaris de la por. En la major part dels casos es refereix al carrer, i especialment a llocs aïllats, foscos i en moments de menor visibilitat: alba, capvespre, nit. És molt present en les ciutats grans i actua com a element paralitzador, que talla la llibertat, l'experiència i l'aventura. No vull establir generalitzacions, però sí que sembla apropiat afirmar, sobre la base de dades abundants, que moltes dones tenen un mapa específic del seu món, on hi ha llocs als quals renuncien o pels quals circulen perquè formen part de la seva vida quotidiana però que en el fons de la seva experiència estan mediatitzats per pors. És el que he definit en el meu llibre com «espais que ens neguem» (Del Valle, 1997: 198-201).

La por, igual que la seguretat, té referents i significats diferents. La metodologia que introdueix l'enfocament des de la crítica feminista, marca la diferència sobre l'entitat del que s'estudia. És diferent pensar en la por com una experiència social àmplia a pensar-la des del punt de vista de les dones. En un informe sobre la situació de les dones i els homes a Euskadi es diu que la violència contra les dones ha augmentat. Es basen, per dir-ho, en l'increment del 16 % de les denúncies i especialment perquè una quarta part de les dones joves, amb edats compreses entre els 15 i 29 anys, diuen que tenen por de caminar pel carrer durant la nit. Aquest sentiment el desconeixen gairebé tots els homes. (*Diario Vasco*, 30 de juny de 2004: 8). No obstant això, aquestes dades es contradueixen amb els resultats d'una enquesta elaborada pel Govern basc en què es diu que «el 88 % dels bascos se sent "molt segur" quan camina sol de nit» (*Diario Vasco*, 7 d'abril de 2004: 7). L'anterior afirmació és un clar exemple de com la introducció contrastada de les opinions entre homes i dones aporta el coneixement d'una realitat molt diferent. D'aquí ve la importància que li dono a l'elaboració de polítiques públiques, de plans urbanístics encaminats a la mobilitat i visibilitat segura que parteixin de les dones; és a dir, amb la seva participació directament activa, aspecte que es tractarà més endavant.

Si pensem globalment, vivim en un món amb moltes diferències quant a l'accés als recursos. Es genera agressió des dels que tenen més: països, individus. I la misèria genera frustració que duu també a l'agressió. «La pobresa genera frustració i la frustració sempre busca el seu "tub d'escapament" en l'agressió» (Kapuscinski, *ibíd.*, 2004: 112). «La creixent desigualtat penetra totes les esferes de l'existència humana. Comença en el si de la família: les dones i els nens ho tenen tot molt més difícil que els homes, cosa que s'accentua en situacions de conflicte, sobretot de guerra» (*ibíd.*, 113). Ens trobem amb un fort dilema. Cada vegada més i més, i especialment a partir de l'11 de setembre, la seguretat se sustenta en el control. Simultàniament la ideologia del sistema democràtic es recolza en la llibertat. Els països que són i els que aspiren a situar-se en el centre de

l'ordre mundial volen controlar les persones, els seus moviments, així com les principals fonts de riquesa. I en nom de la llibertat van establir els límits per a la seva seguretat: personal, estatal i la seguretat del control dels recursos com és el petroli. Per aquest motiu pensar que la seguretat ha de venir de l'Estat és també donar-li el permís per exercir un control. Això, com es veurà més endavant, té també la seva aplicació a la seguretat de mobilitat referent a les dones com a dret humà.

La visibilitat en el rerefons de la mobilitat i de la seguretat

En l'anàlisi de les relacions de gènere interessa veure que la fluïdesa en l'ocupació temporal, permanent, referencial de l'espai té relació amb l'exercici de la ciutadania, i que aquesta es basa en el reconeixement de drets que es promulguen i s'exerceixen.

Així es refereix, en primer lloc, a les condicions i llocs on s'elabora i exerceix la ciutadania. En segon lloc, a la sobredimensionalitat de la figuració com a element que actua de barrera per a l'exercici real. En tercer lloc, al binomi públic-privat amb assignacions fixes que corresponen a homes-dones.

«La plaça pública –àgora, fòrum, parlament, etc.– és, en el discurs feminista, el lloc metafòric de l'exclusió de les dones del poder en la ciutat. Exclusió o infravaloració de les dones de "carn i ossos", ja que l'espai públic, i sobretot polític, està ple de figures femenines creades pels homes (figures mítiques, representacions femenines al·legòriques –de la pàtria, de la república, de la nació, de la llibertat–, representacions de virtuts i valors col·lectius –la pau, la fecunditat, la virginitat, etc.). Les dones estan representades, és a dir la seva absència es converteix en presència per l'artifici del signe, la seva veu se substitueix pel gest.» Es cultiva la imatge la figuració de la dona i per això se la situa en el simbolisme (Ballarín Domingo i Martínez López, 1995: 8). Però aquestes presències al·legòriques duen a la reflexió del que els seus enuncisats contradueixen. Perquè les dones no hi són i quan ho fan, en pocs casos tenen autoritat i poder sobre el que representen, per exemple en els parlaments, senats, en els estaments del poder judicial, en les presidències executives. I els valors de fecunditat no es tradueixen en l'assumpció de la reproducció com una responsabilitat individual i social. Tant des de preceptes culturals com religiosos és freqüent enaltir la virginitat per controlar la sexualitat i la reproducció de les dones en nom de les continuïtats dinàmiques, de llinatges. Encara serveix la virginitat, en moltes situacions, per imposar el cònjuge i amb això formes de vida injustes. Dues pel·lícules: *Contra la pared* i *Sólo un beso*, i el llibre *Ni putas ni insumisas* (2004) mostren des d'angles diferents la relació entre el control de la sexualitat de les dones i, per tant, de la reproducció, per mantenir el prestigi social de famílies i comunitats. És el que en la cultura mediterrània s'ha teoritzat com «l'honor i la vergonya» (Peristany, 1968).

És interessant la utilització de l'expressió «del pati a la plaça» per indicar els canvis esdevinguts en les vides de les dones en relació amb un descens en la importància de l'espai domèstic que simbolitza el primer, i la presència i el protagonisme en els espais de decisió, influència i prestigi. Una bona part d'això es vehicula a través de les institucions (Martínez López, 1995: 18). Actualment, els mitjans de comunicació: premsa, televisió, ràdio, Internet formen part d'aquest espai públic. I el que és més important és que en la tradició mediterrània la presència activa és la que crea la ciutadania (ibíd.: 19-24). No és que en l'espai

domèstic tot el que es negocia, es comparteix, es decideix, es quedi aquí o que només afecti aquest àmbit. El que passa és que encara hi ha fortes resistències, per evitar que transcendeixi o, si ho fa, per treure-li importància. Es manté la dicotomia ideològica entre allò que és domèstic, interior, familiar i el que és públic, exterior i relacional. Els canvis, que estan tenint lloc respecte al reconeixement de la realitat dels continguts institucionals i polítics de l'espai domèstic, s'estan produint des de la pressió en la política i en les institucions. Exemples d'això són: la Llei de violència de gènere i les polítiques públiques dirigides a compaginar la vida laboral amb la vida personal. Són mostres incipients que perquè es reconegui el ventall de la falta d'equitat, ha d'arribar a les institucions i a la definició de polítiques eficaces. Això requereix i produeix visibilitat, l'ús de la paraula així com el ventall d'accions que duguin a això. I amb això apareixen els resultats positius de la rebel·lia contra la invisibilitat.

Tal com afirma Monique Membrado: «La demostració de la "invisibilitat" de les dones i la necessitat de treure-les a la llum en el si dels diferents espais socials són part del desenvolupament i les apostes de la investigació feminista» (1995: 221). En el procés s'ha parat esment a les tasques que desenvolupen les dones en l'esfera domèstica i en l'atenció dels fills/filles mentre que les tasques que ocupen les dones com a cuidadores de persones grans està encara en el procés inicial de certa visibilitat. Cal notar que a partir del canvi d'enfocament de la crítica feminista que pren com a objecte d'estudi les persones, les relacions en què està immersa, el context on desenvolupa les seves tasques; s'obre un món que roman invisible sota el pes de l'afecte. En l'actualitat, tenir cura, en l'espectre ampli, i en concret pel que fa a la cura de persones grans i dependents, entra en el camp d'estudi de l'antropologia, sociologia, psicologia. I es professionalitza a través de la gerontologia, serveis socials. A mesura que adquireix més visibilitat, el camp es diversifica, però estem encara en els primers estadis d'afrontar una problemàtica apressant, perquè la població de gent gran augmenta a un ritme superior al que representen les polítiques públiques.

Violència domèstica i violència espacial

La mobilitat està en l'eix dels pressupostos que tenen a veure amb els coneixements i conseqüències derivats de la complexitat que tanca el sistema i les relacions de gènere i on se situa la violència de gènere. La intensitat, freqüència i extensió de la violència de gènere que sembla que va en augment, mostra la necessitat urgent d'identificar factors que permetin interpretar els mecanismes que la generen, desenvolupen i transmeten. La violència contra les dones com a arma (per la seva debilitat en molts casos i en d'altres perquè les converteixen en un blanc sinistre), el maltractament i especialment la violació, una acció fàcil de portar a terme, constitueixen una arma que amb un cost baix causa el terror, la inestabilitat de l'ordre social, encara que això últim encara té un marge limitat de reconeixement. S'exerceix des del significat extrem de la possessió. El nexa entre la inseguretat i la violència de gènere estaria en les limitacions produïdes per la por encara que no es pugui sustentar aquesta por, és a dir, encara que solament actui en l'imaginari col·lectiu.

Lluitar contra la violència de gènere suposa un esforç constant per eradicar la invisibilitat que conté diferents graus de silenci. L'aproximació a aquesta problemàtica engloba la socialització en la igualtat, els recursos per pal·liar-la i les

polítiques de custòdia i ajuda quan té lloc. La fissura en el silenci s'esdevé quan un fet, en comptes de quedar-se reduït de manera que s'avergonyeixi la que el sofreix i li quedi a més una seqüela de culpa per haver-la patit, arriba a considerar-se un problema social. No ocorre de manera espectacular, ja que la fissura com a esquerda longitudinal és una metàfora d'un qüestionament inicial a una situació tancada. És evident que la pel·lícula d'Icíar Bollaín *Te doy mis ojos* conté una mirada esgarrifosa del que representa la violència. De fet em continua acompanyant tot i l'escolament del temps. Un primer pas l'atribueixo a l'habilitat de la directora per captar els dobles vincles teixits, no solament pel maltractador sinó també per la quotidianitat de les relacions socials que busquen l'ocultació de situacions límits, teles d'aranya tan difícils d'escapar d'elles. Directora i artista transmeten d'una manera condensada la vexació exercida sobre les dones, no perquè pensin diferent, sinó perquè així es reconeixen com a persones i com a éssers socials. Aquí estan condensades les vexacions de les violacions durant les guerres i quantitats incomptables d'agressions soterrades.

Un segon assoliment de la directora és el de transmetre la inseguretats i la por al lloc de l'agressió que es concreta en la por de l'agredida a tornar a casa. Crec que només una dona que hagi escoltat la narració, la confidència del que això suposa, és capaç de transmetre l'horror, com ho fa Bollaín, d'obrir la porta. O si és a casa, la por profunda al moment en què se sent la clau al pany. I difícilment aquesta dona podrà elaborar una convicció del dret sentit «a la mobilitat lliure i segura» i exigir-lo en els espais de la ciutadania. S'ha escrit sobre la por de les dones a les agressions al carrer mentre que s'ha ocultat més el maltractament en l'àmbit domèstic. En l'ocultament apareix un element de contrast ja que la ideologia dominant ha cultivat la sacralitat de les relacions familiars. Per a una dona parlar de maltractament és molt difícil: dissipar les agressions trenca amb la idea acceptada com a general de la família com a lloc on preval l'afecte i el suport incondicional. No obstant això, en parlar de por, inseguretats al carrer, estem incidint de manera positiva a denunciar la violència domèstica. És més fàcil visualitzar la violència en l'espai més neutre del carrer perquè la visibilitat des de l'àmbit domèstic i familiar és costosa.

És molt difícil per a una dona parlar de maltractament, per això quan surt a la llum a través d'un episodi greu, la major part de la gent mostra sorpresa perquè no sospitava que pogués tenir lloc. Es deu al fet que genera tensió perquè la violència viril apareix contraposada a la consideració amable de la família i a les relacions que hagués de generar. La visibilitat evidencia la ruptura entre el rol de la dona eix i cuidadora, i la realitat de ser víctima del desamor i la crueltat. Es constata la ruptura en l'àmbit personal, ja que el maltractament origina una tensió entre l'experiència positiva que ha de tenir la dona de la família i la que ella experimenta; entre la idea de la família unida on preval l'afecte i el suport incondicional, i la constància de la possessió generalitzada. En un àmbit més ampli, la tensió sorgeix de les expectatives socioculturals que erigeixen la dona com un element de cohesió i harmonia i la realitat que, per poder sortir de la situació de maltractament, ha d'airejar allò que duu al trencament i a la desarticulació. També apareix la tensió entre la complexitat estructural del problema de la violència i el de la pressió social que insisteix a considerar-lo com un problema personal que deu pesar només sobre la víctima. A això ajuda la base de culpabilitat sobre la qual s'assenta la indefensió que sol experimentar la víctima de maltractaments.

Es diu que no és «políticament correcta l'agressió cap a les dones» però es parla poc del conjunt de circumstàncies que de manera directa i/o indirecta pot ser perjudicial: l'educació sexista, l'acudit groller, l'exaltació d'una masculinitat hegemònica, la consideració de la dona com a propietat de l'home, l'exclusió de les dones dels espais, les festivitats, etc. La violència contra les dones, com moltes investigadores i alguns investigadors estan demostrant, és complexa però no es pot reduir a la disbaixa individual producte d'energies incontenibles. Té components estructurals provinents de com s'han anat teixint les relacions entre homes i dones dins d'un sistema de dominació. I per fer-ho, només cal llegir sobre el moviment feminista que ja des de començaments dels anys vuitanta del segle XX va plantejar la necessitat de treure a l'espai públic una realitat fosca i silenciada perquè se situava en l'àmbit privat. D'aquí ve la consigna històrica «cap agressió sense resposta».

Mentre que tota una literatura dona suport a la importància que té la dona en l'àmbit domèstic i familiar i parla de poders, influències, etc., existeix un corrent ben establert que analitza la visibilitat des dels drets implícits i explícits en el concepte i en la pràctica de la ciutadania. «Si la democràcia es pot definir com un pacte social i polític, i per tant públic, per al govern racional i pacífic dels individus, poc han pogut pactar les dones, absents dels circuits de poder on es negocia una constitució o una llei bàsica per a tots» (Calvo Poyato, 1995: 276). Però això, sempre que ha resultat ser l'argument principal, s'ha vist que s'ha de veure en relació amb un altre pacte que implica les diferències reals o culturalment creades per homes i dones en el context de les relacions afectives, el sexe, les relacions familiars, el lloc que ocupa tot això en les seves axiologies vitals, l'energia psíquica, el temps real que dediquen dones i homes. Tot això genera un ús i abús dels homes per viure en una altra escala de valors que els facilita l'exercici de la llibertat, la mobilitat, experimentar la llibertat i tots els beneficis i suports psíquics i materials per exercir alts graus d'autonomia (ibíd.). Per això és imprescindible la «consciència de gènere» que busca sentir suports emocionals fora dels cercles familiars, en espais intercanviables que «en massa ocasions engoleixen les dones fins que perden la seva identitat i existència pròpies» (ibíd.). Rousseau ja afirmava que la construcció de la democràcia moderna es donava en la sociabilitat o interactuació en un espai comú dels éssers lliures. Per això la visibilitat suposa trencar les barreres entre el que es considera domèstic o íntim i el que s'interpreta com a públic i social (ibíd.: 277). Cal aconseguir que les dones naveguem per la ciutat. És evident que la visibilitat es troba en la mobilitat i són les dones les que han de reivindicar-la per poder arribar a exercir-la en plenitud. I portar-la a terme en les maneres que els resultin més avantatjoses i apropiades a les seves necessitats i desitjos.

En aquest sentit, el feminisme polític proporciona les eines d'anàlisi per convertir les dones en subjectes polítics. Implica una redefinició de la política, que introdueix l'àmbit personal i privat en la seva mateixa constitució i que trenca la dicotomia privat-públic amb assignacions diferenciades de rols, drets, privilegis, prestigi i poder si s'assigna a dones i homes d'una manera fixa (Calvo Poyato, ibíd.: 275).

També és important veure la relació entre capacitats estructurals dels espais, sigui d'edificis sigui d'espais oberts, així com la força de la lluminositat, tant la natural com la que es crea artificialment, perquè la llum treu els objectes,

les persones, de l'anonimat, de l'ombra. Hi ha edificis que proporcionen una apre-hensió àmplia dels espais. Hi ha elements arquitectònics, com ara els ponts, que articulen espais. El mateix podem dir de les passarel·les elevades, que són una bona alternativa als passos subterranis, especialment als estrets i foscos.

En un estudi realitzat a Bilbao⁴ es destaquen els elements que les dones consideren perillosos, que els inspiren temor i inseguretat. Són llocs que si poden eviten i si es veuen obligades a transitar-los ho fan amb aquest pes al damunt. L'estudi es refereix a vuit barris de la ciutat. (Durán, 2004: 2-3). El que sobresurt de les respostes a allò que causa por, inquietud, inseguretat és la solitud de certs llocs, la mala il·luminació, el que denominen «espais parany» que tenen relació amb accessos difícils, porxades, columnes en les quals es percep que per les seves característiques algú s'hi podria amagar. Així predomina el tema de la inseguretat i l'accés difícil associat a escales, pujades, parades d'autobús, camins estrets entre edificis, cotxes aparcats que impedeixen el pas entre ells. Quan es concreta en Santutxu, apareixen com a llocs de por els amagatalls, les porxades i les escales mal il·luminades. Al barri de Txurdinaga, els llocs com columnes i amagatalls. D'altra banda, la presència de gent proporciona seguretat. Així, es diu que al carrer de San Francisco no es té por perquè hi ha sempre molta gent.

És molt important parar esment a les identificacions que fan les dones, així com a les seves propostes. Durant la meua investigació els anys noranta recullo expressament que «un pas tan necessari com el Pasadizo de Egia l'esmenten com un lloc on després de les deu de la nit senten por si el travessen soles i en moltes ocasions se senten atemorides» (Del Valle, 1997: 188, 190). Malauradament, aquest temor es va corroborar ja que la matinada del 2 d'agost del 2002 un home va violar una jove de 26 anys en aquell mateix lloc (Peñalba, 2004: 8). És un exemple que em porta instantàniament a tots els casos en què davant d'agres-sions mortals de dones en els seus domicilis es dona a conèixer que ja havien expressat amb anterioritat la por que succeís.

Les contradiccions de la seguretat creada

L'estudi de la inseguretat-seguretat es produeix en diferents àmbits. He parlat de la relació entre seguretat i control a escala global com a resultat de la globalització. Passo a continuació a relatar una experiència etnogràfica en un centre comercial de la ciutat de Mèxic D. F. que també parla dels beneficis i les limitacions de la seguretat creada. Ho veig com l'accés a un microcosmos de seguretat controlada que permet reflexionar sobre les contradiccions de la seguretat entre la seguretat sentida i la seguretat imposada.

Va succeir un diumenge de novembre del 2004 al centre comercial Peri Sur. Quan vaig arribar a la ciutat em van comentar que aquest centre, situat davant de l'hotel on m'allotjava, era una possibilitat, en cas que volgués anar a comprar, anar al cinema, menjar sense estar preocupada per la seguretat. Que les famílies deixaven allí els nois/noies per anar més tard a buscar-los amb el convenciment que era un lloc tranquil. La veritat és que la seguretat no era la meua preocupació principal encara que la tenia en compte a l'hora dels meus desplaçaments a diferents llocs de la ciutat. Però em va intrigar el tema.

L'aval principal semblava que era el cartell que apareixia de manera ben visible a l'entrada del centre Peri Sur, en el qual apareixien les dades següents: 150 persones; 90 televisors; 4 persones motoritzades. Vaig pensar que el mateix des-

⁴ Es refereix als barris: Otxarkoaga, Santutxu, San Francisco, Txurdinaga, Errekalde, Siete calles, Irala. L'estudi es va desenvolupar a partir de la iniciativa de Gite-lpes.

plegament indicava que no devia ser un lloc tan segur. No obstant això, vaig comprovar al llarg del dia que vaig passar allí, que estava constantment ple, un indicador que en molts estudis s'associa a experiències de seguretat com a contrast amb llocs solitaris. Més que als comerços, la multitud era als cinemes, restaurants de totes classes i preus, on uns anaven als esmorzars de bufet lliure i d'altres més tard a esmorzar. Se circulava pels grans passadissos que donaven la sensació de carrers on hi havia bancs i petits llocs de trobada i ofertes puntuals de productes diversos. Era un tràfec constant que conflua en espais oberts on se celebraven concursos, desfilades de models infantils. Sempre hi havia visibilitat a través dels diferents nivells de l'edifici, mitjançant el que semblava balconades de places, petites talaies des d'on la gent veia i era vista. A la primera planta hi havia a la tarda un escenari envoltat de gent asseguda a manera d'amfiteatre, que es podia contemplar al seu torn des de les escales i replans transparents del segon pis. Nenes i adolescents exhibien els models mentre sonava la música i els aplaudiments, molts d'ells de familiars de les debutants. I mentrestant, gent de diferents edats, uns en parelles, altres en grups familiars, continuava donant voltes per l'edifici escenificant la ciutat segura. Era un conjunt bulliciós però moderat, on es vivia el gregarisme. I a causa de les distàncies de la gran ciutat, la gent l'utilitzava per, un cop desplaçats, passar-hi el dia. A més, l'entitat espacial tancada que presentava el centre, permetia crear ja al començament de novembre un ambient anticipat del Nadal: llums, ornaments vermells pertot arreu, roba, menjar, regals, tot preparat per al consum nadalenc, en una ruptura temporal que el separava de l'ambient tardorenc de la ciutat.

Quan sortia arribaven riuades de gent per passar la resta de la tarda al centre Peri Sur que estava en ple apogeu. Puc dir que m'havia sentit segura al llarg del dia però el que no podria dir és si es devia a l'estructura de l'edifici, o al fet d'haver-me sentit permanentment envoltada de gent, als controls de seguretat que incidien en els comportaments de tota la població que, com jo, havíem fet d'aquest diumenge el nostre lloc d'oci i de relació. El lloc constava de referències semblants a centres comercials d'altres països. I al mateix temps, també s'hi donaven expressions de formes de relació que apareixien d'una manera diferenciada. Però el que més em va impactar, va ser experimentar un microcosmos on la seguretat creada es reforçava a través de l'afirmació positiva de la gent que aquell dia vam acudir allí per sentir-nos en llibertat. El símbol podia ser un contenidor transparent hermèticament segellat.

De tornada a l'hotel vaig travessar la passarel·la d'uns dos metres d'ample que sobrevolava l'avinguda de vuit carrils en cada sentit. Vaig pensar que era una estructura segura tot i la sensació de vertigen que produïa el moviment de l'estructura metàl·lica afavorida per la velocitat dels cotxes que la travessaven en ambdues direccions. No obstant això, vaig pensar que era una idea millor que els passadissos subterranis que abunden a Sant Sebastià i en altres ciutats i que les dones han definit com a llocs que els causen por.

Durant aquesta mateixa estada a Mèxic vaig coincidir l'endemà amb una sociòloga de Colòmbia amb la qual vaig compartir la meua experiència del dia anterior. Em va dir que a Bogotà i a Colòmbia en general el tema de la seguretat és clau i que la gent també anava als centres comercials per seguretat i al mateix temps per tenir-ho tot a mà. Recordo la seva expressió: «la gent ha perdut el carrer» i per aquest motiu enfoquen les seves sortides en els centres

comercials, així com en àrees residencials blindades de les quals les nenes i els nens no poden sortir sense adults que els acompanyin. Però també va afegir que si les dones tenim por és perquè som conscients del perill real, ja que hi ha una relació estreta entre la violència domèstica interior i la violència al carrer. Aquests comentaris de la sociòloga tenien també el seu correlatiu en les dades aportades en un estudi realitzat a Bogotà on es diu que allí són comunes actituds i mesures tals com: «envoltar amb xarxes conjunts residencials, enreixar cases, patis i finestres, controlar amb circuits tancats de televisió edificis i centres comercials, contractar vigilants armats, o amb gossos entrenats per agredir, tancar carrers que abans eren per a tots, convertint-los en propietat d'una minoria, treure's les joies abans de sortir al carrer, aïllar-se i desconfiar fins i tot del veí, instal·lar vidres de seguretat als vehicles, col·locar filferros de pues i vidres trencats sobre els murs, no sortir després de determinades hores». A aquesta situació la classifiquen de «por ambient» (Niño Murcia, Roza Montejo, Vega i Lugo Torres)⁵. Aquests indicadors més que deixar-los en la llunyania actuen per mi com a catalitzador per reflexionar sobre la nostra societat actual.

⁵ www.colciencias.gov.co/seiaal/congreso/Ponen13/NINO_OTRO_S.HTM

El viatge i les referències de models de comportament

Es presenten diferents dimensions de la importància que tenen els models per poder crear referències d'aspectes positius de la mobilitat i amb això, de qualitats com ara l'autonomia i la llibertat, així com de les experiències espaciotemporals que engloben. Són qualitats que, en principi, afavoreixen la seguretat personal. Els models tenen poder catalitzador i s'erigeixen en qüestionadors de les normatives que neguen la diversitat dels comportaments. També s'insisteix en el text en l'impacte que tenen les mobilitats transgressores, alternatives, que impliquen la superació de por. Plantejo que la visibilitat corporal de les dones incideix de manera positiva en la desterritorialització de la por. Almenys s'amplien els imaginaris dels recorreguts. En aquesta adreça ressalto el títol del llibre de la periodista Cristina Morató: *Viajeras intrépidas y aventureras* (2001) ja que són qualitats que moltes dones cultiven. I això, tot i que amb freqüència queden desdibuixades pel fet de ressaltar característiques construïdes des de l'ètica cristiana com la humilitat, la submissió i la resignació.

En la descripció dels rols dominants vinculats a la vida domèstica, poques vegades la intrepidesa i el gust per l'aventura traspassen el llindar de la casa, i és una excepció quan a algú se li atorga el títol de «mare coratge», ocasió que sempre denota excepcionalitat i accions heroiques. No obstant això, sempre hi ha hagut dones intrépides i aventureres que sortint de la seguretat de la casa, la família, els cercles socials, els països d'origen, han emprès viatges amb metes que la història atribuïa principalment als homes. I l'interessant és que al costat dels desplaçaments, expressaven qualitats, valors que, en general, poc tenien a veure amb aquells que el món a què pertanyien els assignava. Però el que resulta més frustrant és que les seves conquestes tot just queden recollides en les narratives centrals de la història. Per aquest motiu l'obra de Morató, viatgera audaç, és una aportació estimulante a l'erm de la representació del passat de les dones.

Fets que de vegades apareixen com una excepció en els relats de ciència ficció, en els videojocs, tenen una base històrica, com mostren alguns esbossos de dones dels segles XIX i XX. Trobem per exemple, Isabella Bird que, nascuda el 1831 i després de donar tres vegades la volta al món, va tenir temps per deixar

un llegat literari, al mateix temps que afirmava que experimentava una transformació quan s'allunyava del seu món constret. Poder fer-ho en aquells temps era una conjunció de classe social acomodada i d'emancipació treballada pas a pas, i les dones ho vivien com una vàlvula d'escapament. Van haver de fer front a pressions familiars, a l'escàndol i a la marginació, per reclamar viure la seva vida d'una manera que, en canvi, tenia *glamour* i prestigi quan la dissenyaven i vivien els homes.

D'excèntrica la van ratllar a l'exploradora Gertrude Bell el 1905. Però també va haver-hi dones que van fer de l'excentricitat una mena de protecció, ja que això les situava en una categoria que atribuïda als homes, les salvava de les rígides normes socials.

Va haver-hi artistes que van viatjar amb el seu cavallet al coll per captar paisatges i escenes alienes a la seva quotidianitat. L'anglesa Marianne North va emprendre el seu periple amb quaranta anys i va recórrer l'Amèrica del Nord, l'Amèrica del Sud, Àsia i l'Àfrica pintant plantes i flors tropicals d'aquests entorns. No va ser una obra efímera sinó que va quedar plasmada en molts quadres i llibres, i hi ha espècies botàniques que duen el seu nom. També tenim l'etnòloga Mary Kingsley, autodidacta, que va triar l'Àfrica per als seus viatges i va aportar coneixements sobre maneres de viure de diferents societats. Organitzava les seves expedicions amb una bona dosi d'enginy i bon humor; va utilitzar el bes-canvi per pagar-se els desplaçaments i obtenir objectes que després quedaven dipositats en museus europeus. Fruit de tot això són els nombrosos llibres i articles amb els quals es va comunicar amb la comunitat científica i el gran públic.

Al segle XX ja trobem científiques de la talla de Jane Goodall, que va estudiar els ximpanzés de Gombe, a la vora del llac Tanganika; Dian Fossey que es va dedicar a la investigació i la protecció dels goril·les i que va morir assassinada el 1986 i el llibre de la qual, *Gorilas en la niebla*, ha estat dut al cinema. I finalment Biruté Galdikas que al sud de Borneo continua estudiant els orangutans per salvar-los del perill d'extinció. És important tenir en compte el pes que tenen els models per fer efectius els canvis, ja que aquest trio de científiques tenien com a referència les seves antecessores del segle XIX. Però això no les va salvar del fet que també haguessin d'enfrontar-se amb entorns hostils, amb la solitud i l'estranyesa que suscitava la seva passió científica.

Properes en temps i geografia, tenim la Carmen Sarmiento, periodista, que ha recorregut països per mostrar-nos a través d'imatges i articles les desigualtats entre dones que viuen en països considerats del Tercer Món, i també ha exercit la mirada nova de descobrir les desfavorides dels països avançats. Els seus documentals televisius han proporcionat un respir a l'abundància de programes que ressaltaven i continuen fent-ho, com ara el *culebrón* i especialment el protagonisme «rosa» de les dones.

Actualment, les possibilitats de viatjar de les dones tenen molt a veure amb l'autonomia econòmica. Conec dones que s'agafen un temps d'excedència i es llancen a recórrer un continent. Ja no serveixen d'escàndol ni les titllen de boges i excèntriques, però és evident que trenquen motlles espaciotemporals. Posen en pràctica «l'aventura de descobrir i especular pel mètode de viatjar» i que «viatjar és forçar un canvi, viatjar és descobrir» (Wagensberg, 2005: Babelia 3). Escoltant relats de viatges ens adonem que, malgrat les dificultats i la solitud, hi ha una valoració de l'aventura en solitari. Algunes ressalten avui, com ho van fer les seves

antecessores, que és font d'autoconeixement: «jo sóc així i parteixo d'aquesta base i les experiències que vas tenint et van ajudant a establir les coses que tu creus positives i a intentar canviar altres coses, altres possibilitats, altres camins i llavors, a mi això em sembla molt positiu, les coses que he anat trobant en viatjar sola, que en certa manera et passes 24 hores del dia amb tu mateixa, el fet de poder tenir un espai on tens més comunicació amb tu mateixa, crec que és molt important».⁶

D'altres ressalten el coneixement de vides, persones diferents. N'hi ha que parlen d'aprenentatge, perquè poden situar les diferències en els contextos socioculturals on es produeixen. Haver estat conscients de dur amb elles la por que havien rebut en els relats de comportaments de gent d'altres cultures i països, especialment d'homes. I que tot això ja havia configurat una actitud tancada i de prevenció. Només quan se'n van adonar van poder sospesar des de la realitat els possibles perills i per això van poder actuar més en conseqüència respecte d'aquests.

Torno a recollir la mirada jove que reflexiona del futur al present: «[...] potser, quan sigui gran [...] però ara, encara necessito que hi hagi gent que m'obri altres punts de vista, altres maneres d'entendre, de veure, [...] que a mi ni se'm passen pel cap, o perquè no puc, no, perquè la meua ment no està estructurada així. Aleshores, aquesta obertura de realitats me l'han de fer des de fora i aquesta obertura de realitats també significa que a mi el meu interior m'ha d'interrogar, i també és una altra evolució interior i això també ho trobo viatjant fora, i ho trobo més fàcil viatjant sola, perquè en certa manera t'apartes de tot el que duus d'aquí, que viatjant acompanyada amb algú d'aquí, perquè és un àmbit molt més tancat i aleshores arrossegues una manera d'entendre molt més d'aquí».⁷

⁶ Entrevista realitzada a una dona jove el 2004.

⁷ Ibid.

La mobilitat forçada

Però també està la mobilitat que dictada per circumstàncies penoses expressa les qualitats d'intrèpides i aventureres. La raó principal és la supervivència: sortir d'una situació on l'horitzó està tan tancat que fa que s'aventurin cap a allò només conegut a través de relats, d'un imaginari deslligat precisament per la necessitat de trobar l'oposat al que s'experimenta en la quotidianitat. No puc deixar de pensar com deu ser el punt de partida, la situació extrema de necessitat i de pobresa perquè una dona embarassada de vuit mesos s'embarqui en una pastera. Si que té molt d'aventura, perquè el final del viatge és totalment incert, i en el cas de concloure'l hi ha un interrogant fantasmagòric respecte al que l'espera en el punt d'arribada. Es tracta en molts casos d'heroïnes que surten de l'anonimat a través d'una notícia als diaris. No coneixem els seus noms ni els relats, ni el que esperen en aquesta desesperació que les ha fet partir amb una esperança però sense cap certesa de l'arribada. I és fàcil que aquesta experiència de mobilitat desesperada quedi avortada per les quotes de seguretat del país, que en molts casos les recull però no les acull. Cal ressaltar que en la pràctica de l'experiència de la seguretat promoguda pels estats, les persones més afectades negativament pertanyen a la població civil i entre elles hi ha les dones, la gent gran i els infants (nenes i nens).

Durant la guerra de l'Iraq les fotos ens mostraven gent fugint però sense la concreció dels detalls de la fugida i, especialment, del que deixaven enrere. Perquè una dona gran, amb una càrrega al cap, dues criatures al seu costat i un

ancià que tot just camina, fugi, és perquè l'horror s'ha instaurat allí prop d'on vivien: potser a casa, al barri destruït. Quan hi pensem, veure els forats a les parets, els obstacles que preveïen, la immediatesa del perill, explica la lleugeresa amb què fugen: res preparat amb antelació o potser poc per recollir després de l'atac i poc per dur per a unes forces disminuïdes molt abans. He de reconèixer que no tinc dades d'aquestes dones, a banda del que recullo en entrevistes que apareixen en els mitjans de comunicació i del que apareix en retalls de biografies en estudis sobre emigració. Per això hi veig un camp obert, del qual es pot aprendre a conèixer els imaginaris dels punts de partida i dels d'arribada, les transformacions que ocorren i les transferències que en facin a les noves destinacions. En una ocasió em va sorprendre que una dona emigrant se sentia més tranquil·la a la gran ciutat que en un poble petit, tot i el seu origen rural. Es devia a la seguretat que li oferia un coneixement més gran del medi.

La seguretat planificada a partir de les dones

Les estadístiques demostren que els espais que causen ansietat no són els espais més perillosos. No obstant això, s'ha de tenir en consideració que espais públics o semipúblics estructurats, sense tenir en compte el potencial que tenen per produir ansietat, sentiments d'inseguretat i d'amenaça, especialment de nit, restringeixen la llibertat individual. Per això destaco l'obstinació del govern municipal de Viena on s'ha desenvolupat al districte 21, un projecte residencial anomenat *Frauen-Werk-Stadt*, la traducció del qual podria ser *Dones-Feina-Ciutat*. Es tracta de 357 apartaments construïts en blocs de diversos pisos entre els anys 1992-1997 a través d'una iniciativa del Women's Office (Oficina de la Dona), basada en dissenys de quatre arquitectes en cooperació amb una dona especialitzada en disseny paisatgístic. El criteri específic que guiava el projecte era «els requisits de la vida diària i les necessitats específiques de les dones» (p. 1).⁸ En tot el plantejament hi ha un reconeixement del problema amb les derivacions que té: inseguretat, por, negació de mobilitat, restriccions en la utilització de l'espai públic. Es reconeix que hi ha espais tant públics com semipúblics, la construcció dels quals produeix ansietat, i que generen sentiments d'inseguretat o d'amenaça, especialment de nit, i no solament a les dones. No obstant això, cal tenir en compte que, a causa en part de la violència de gènere, hi ha moltes dones que interioritzen com una cosa irremediable les restriccions dels seus moviments. Això amb freqüència no es té en compte com un factor social sinó que es redueix a un problema personal,⁹ a una experiència de dones porugues.

⁸ FrauenWerkStadtL_engl UD.doc

⁹ Sicherheit_engl UD.doc

La Carta d'Atenes del 1942 insistia reiterativament en el fet que els habitatges estiguin en llocs assolellats per tot el que el sol representa de salut i vitalitat. En la visió actual que he recollit des del punt de vista de les dones, la llum natural o aquella que reproduïx la llum diürna es valora de manera positiva com a inductora de seguretat en els espais exteriors com ara carrers, places o parcs.

Recullo del meu diari de camp una anotació fugaç al començament de setembre del 2003 a Granada. «Són les nou de la nit i estic en una terrassa en una avinguda important. Fa calor i una mica de brisa. Estan gairebé totes les taules plenes i hi ha gent diversa: famílies, parelles grans i parelles joves. L'ambient típic d'un estiu on es veu la gent parlant i gaudint. M'assec a gust, segura, integrada. A què es deu? El lloc està molt ben il·luminat, hi ha gent al voltant, de totes les edats. La gent és al carrer amb seguretat, pertanyen a aquest espai almenys

de manera momentània. Crec que el més important en aquest cas són els llums, ja que hi ha una il·luminació extraordinària i els jardins que queden a l'altre costat del carrer també estan il·luminats i, per tant, integrats en el conjunt.»

Cinc anys abans també havia recollit la sensació de seguretat que havia experimentat en la ciutat de Göteborg a mitjan juny del 1998. «M'ha agradat molt la ciutat: àmplia, neta, ben construïda i amb moltes zones verdes. Es veuen arbres grans als carrers i a les avingudes. El mateix es pot dir dels parcs petits on es veu la gent asseguda a la gespa. M'ha sorprès molt el joc de llum en aquesta època de l'any. Veure el sol gran i vermell quan a les 10 de la nit després de recórrer diverses vegades l'avinguda principal he arribat al port. Allí mateix, al costat de l'edifici modern de l'òpera, he tingut aquesta sensació poderosa de veure el sol més proper del que el veiem al sud d'Europa. Més tard he experimentat el crepuscle continu que fa que s'evadeixi l'experiència de la nit tancada. Això ha afavorit que pogués recórrer la ciutat lliurement sense aquesta por que de vegades tinc a fer-ho sola de nit. Aquí estava present la sensació contínua de la llum. Aquest recorregut l'he tornat a repetir el divendres.»

En rellegir les meves notes veig les dues raons per les quals em vaig sentir segura en les dues circumstàncies. D'una banda, la presència de gent als carrers. Aquest factor dominant l'associo amb sensacions de tranquil·litat, visibilitat i lluminositat. La lluminositat rescata de l'anonimat les persones i disminueix les sensacions anticipades de l'imaginària. Però un coneixement previ també pot actuar de manera positiva en l'imaginari. Així ho descobreixo en una altra de les meves anotacions sobre la meva experiència a la ciutat sueca: «Hi ha un ordre amable. Em vaig sentir segura, en part per la llum i també per creure que la població sueca és respectuosa i que les dones aquí han aconseguit un respecte a través d'anys d'avenços socials». L'imaginària anticipat ens pot incrustar la por però també pot donar-nos seguretat. Per aquest motiu, la valoració que fan les dones respecte a les expectatives que tenen de certs llocs, igual que quan expressen temors, pors sobre possibles violències, responen a un compendi d'experiències, expectatives i sabers que s'han de considerar referències bàsiques.

Conclusions

Vull assenyalar, a mode de conclusions, la importància que té el pas del coneixement del dret a la «mobilitat lliure i segura», a l'exercici del dret sentit i a aquells elements que afavoreixen la mobilitat lliure i segura. En ambdues dimensions la socialització i l'educació tenen una incidència clara.

Viatjar apareix com un exercici d'autonomia i potencia el dret sentit i viscut. I aquí considero que el pes dels models, encara que estiguin agafats del passat, ajuda a definir desitjos, a crear imaginaris amplis de mobilitat i també de resistència davant les dificultats. I més encara quan duen a l'exercici de la mobilitat i amb això de la visibilitat. És molt interessant la retroalimentació existent entre experiències del dret sentit, socialització i graus d'autoestima. També s'evidencia que en molts casos apareixen continuïtats en les maneres com les dones interpreten les conseqüències d'una mobilitat lliure i segura i això per damunt del temps, les condicions socials, com ha pogut veure's en les experiències de viatges. Així mateix, apareixen aquells models als quals accedim principalment en el coneixement de la quotidianitat i també dels relats, i que ens presenten altres maneres de mesurar la intrepidesa, l'audàcia i que ens introdueixen en maneres

d'afrontar la inseguretat a partir de les necessitats peremptòries de la mobilitat com són les experiències de la mobilitat forçada. Les experiències de mobilitat forçada necessiten un acostament a una realitat que té un punt de partida diferent del que hem assenyalat en les dones que van viatjar soles. Tanmateix, l'element d'aventura i d'intrepidesa hi és present. I també que malgrat l'experiència traumàtica que comporta moltes vegades la mobilitat forçada, les dones han adquirit coneixements i pràctiques que han sabut capitalitzar. Es tracta d'aspectes que cal seguir en la vida quotidiana en estudiar els processos d'adaptació al nou lloc que desenvolupen aquestes dones, entre els quals estaria el desenvolupament de xarxes socials, la inserció i la seva capitalització, no només en el lloc d'arribada sinó també amb persones dels llocs d'origen.

És evident que davant la idea i la pràctica dominant del nostre temps, que la mobilitat ha d'estar sotmesa a la seguretat, (i això s'ha d'aplicar a persones i col·lectius, per damunt de les necessitats que promoguin els seus desplaçaments) la mobilitat que reivindicuem les dones té a veure amb el dret a viure vides autònomes i a l'exercici del poder decisor. Per això cal afinar molt més perquè la seguretat que reivindicuem l'aconseguim a través de la socialització paritària, la reivindicació de societats fluides que en comptes d'escindir la vida social l'articulin. Així, les polítiques públiques, el disseny de plans per millorar la fluïdesa del trànsit de les dones per les urbs, ha de tenir com a punt de sortida la implicació directa de les dones, de manera que es recullin les seves percepcions, s'explicitin les seves necessitats. Tot això anirà dirigit a conèixer les percepcions que tenen de la inseguretat-seguretat.

Tal com s'ha apuntat al llarg del text, en l'experiència narrada de seguretat controlada emergeixen com a aspectes positius la sensació de seguretat que produeix la vivència de l'espai compartit quan es tria lliurement l'espai i quan tampoc no s'irromp en els límits de l'espai físic que considerem apropiats per sentir-nos persones autònomes. Es valora positivament l'experiència compartida amb altres persones en els espais públics. També el control visual de l'espai relacionat al seu torn amb les formes construïdes que ho possibiliten: la quantitat d'espai que una persona controla quan és al parc, al carrer. La claredat té un paper important, tant la de la llum natural com aquella creada artificialment per reproduir la llum diürna, que permet veure i ser vist i que actua com a element que reforça la seguretat. I això per l'explicitació que fan les dones i a través de l'observació de comportaments pausats, alegres, despreocupats en els llocs on això ocorre. D'altra banda, contemplar la rapidesa amb què caminen les dones quan passen per un lloc fosc, per un passadís estret on no es veu la fi o quan s'endinsen en un lloc que proporciona la inseguretat del lloc fosc i desconegut, és una dada irrefutable. Altres elements que es valoren positivament són la transparència en parets que donin pas a la visibilitat de l'exterior a l'interior, per exemple en un centre comercial, i la proximitat de botigues, comerços en carrers estrets que desperten sensacions d'acolliment.

A partir d'algunes de les reflexions anteriors s'arriba a valorar les iniciatives que recullen el concepte i la pràctica de seguretat a què aspirem, les maneres per exercir-la i anar-la canviant de manera que no es converteixi en una seguretat que en comptes de potenciar immobilitzi. Tot això està relacionat amb la implicació de les dones en els dissenys d'àrees privades i públiques: habitatges, llocs d'oci, llocs de feina, per esmentar-ne alguns.

Tot i que la socialització en l'autonomia i en la llibertat proporciona experiències democràtiques, es tracta de processos lents i de responsabilitats compartides que abasten àmbits diversos: medi familiar, medi educatiu, medi social, medi polític. I és precisament quan cal recórrer a conceptes i a experiències de ciutadania, societat civil, participació ciutadana, moviments socials. El ventall d'actuacions sobre la seguretat requereix la participació directa de les dones en el tipus de seguretat, així com en el control de la seguretat i en el protagonisme de la mobilitat. És el gran repte: articular la mobilitat que és llibertat amb la seguretat; i perquè ambdues es puguin viure articulades, cal fer un estudi a peu de carrer i recollir dades que incloguin el descobriment de valors i models positius. Estar atent als suggeriments i a les expressions de les dones per poder incrementar les quotes de llibertat i de seguretat, ha de situar-se en el mateix nivell d'importància que quan una dona diu que té por en el context de l'experiència de la violència de gènere.

Bibliografía

- AINLEY, R. (ed.). *New Frontiers of Space, Bodies and Gender*. Londres i Nova York: Routledge, 1998.
- AUGÉ, M. *Los «no lugares». Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa, 1995.
- AMARA, F. amb la col·laboració de S. ZAPPI. *Ni putas ni insumisas*. Madrid: Cátedra, 2004.
- BALLARÍN DOMINGO, P.; MARTÍNEZ LÓPEZ, C. «Introducción». A: *Del patio a la plaza. Las mujeres en las sociedades mediterráneas*. Granada: Universidad de Granada, 1995. (Colección Feminae, pp. 7-13).
- BOOTH C.; DARKE J.; YEANDLE S. (coordinadora). *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad, un espacio para el cambio*. Madrid: Narcea, 1998.
- CLAVO POYATO, C. «La exclusión de las mujeres del ámbito público». A: BALLARÍN DOMINGO, P.; MARTÍNEZ LÓPEZ, C. (eds.) *Del patio a la plaza. Las mujeres en las sociedades mediterráneas*. Granada: Universidad de Granada, 1995. (Colección Feminae, pp. 267-277).
- DE DIEGO, Rosa. «Las ciudades del sentido». A: *Escala: La ciudad* [Bilbao], núm. 4 (1999), pp. 176-185. Bilboko Udala/Ayuntamiento de Bilbao, Kultura eta Turismo Saila/Àrea de Cultura i Turisme.
- DUNCAN, N. (ed.). *Bodyspace. Destabilizing Geographies of Gender and Sexuality*. Londres i Nova York: Routledge, 1996.
- DURÁN, A. «Puntos negros en Bilbao para las mujeres». *Deia* (9 de maig de 2004), pp. 2-3.
- DURÁN, A. «Bilboko auzo guztietan daude puntu beltzak». *Deia* (9 de maig de 2004), p. 3.
- MCDOWELL, L. *Género, identidad y lugar*. Madrid: Cátedra, 1999.
- IULA. «IULA Worldwide Declaration. Women in Urban Governance». 2000.
- DEL VALLE, T. *Andamios para una nueva ciudad. Lecturas desde la Antropología*. Madrid: Cátedra, 1997.
- DEL VALLE (2000) «Procesos de la memoria: cronotopos genéricos». A: DEL VALLE, T. (ed.). *Perspectivas feministas desde la Antropología Social*. Barcelona: Ariel, 2000, pp. 243-265.
- KAPUSCINSKI, R. *El mundo de hoy*. Barcelona: Anagrama, 2004.
- MASSEY, D. «Blurring the Binaries? High tech in Cambridge». A: AINLEY, R. (ed.). *New Frontiers of Space, Bodies and Gender*. Londres i Nova York: Routledge, 2002, pp. 157-175.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, C. (1995). «Las mujeres y la ciudad en las sociedades mediterráneas clásicas». A: BALLARÍN DOMINGO, P.; MARTÍNEZ LÓPEZ, C. (eds.) *Del patio a la plaza. Las mujeres en las sociedades mediterráneas*. Granada: Universidad de Granada, 1995. (Colección Feminae, pp. 18-30).
- MEMBRADO, M. «La asistencia a personas mayores dependientes: Invisibilidad de las mujeres y ocultamiento de la vejez». A: BALLARÍN DOMINGO, P.; MARTÍNEZ LÓPEZ, C. (eds.) *Del patio a la plaza. Las mujeres en las sociedades mediterráneas*. Granada: Universidad de Granada, 1995. (Colección Feminae, pp. 221-227).
- MORATO, C. *Viajeras, intrépidas y aventureras*. Barcelona: Plaza & Janés, 2001.
- NIÑO MURCIA, S.; ROZO MONTEJO, C.; VEGA, L.; LUGO TORRES, N. «Territorios del miedo en Santa Fe de Bogotá: Imaginarios de sus ciudadanos». www.colciencias.gov.co/seiaal/congreso/Ponen13/NINO_OTROS.HTM
- PEÑALBA, J. «Condenado a seis años el escolta que fue juzgado por violar a una joven en Donosita». *Diario Vasco* (2004), 15-6: 8.
- PERISTANY, J.G. *El concepto del honor en la sociedad mediterránea*. Barcelona: Labor, 1968.
- (www.unchs.org/unchs/english/whd2000/iula.html)
- (www-etsav.upc.es/personal/monclus/cursos/CartaAtenas)
- (www.FrauenWerkStadt1_engUD.doc)
- (www.Sicherheit_engUD.doc)

WAGENSBERG, Jorge. «Viajar, viajar...». *El País* (2005), pp. 19-3: Babelia 3.

WALKOWITZ, J.R. *La ciudad de las pasiones terribles* (*Narraciones sobre peligro sexual en el Londres victoriano*). Madrid: Alianza, 1992.

SEGURETAT I CONVIVÈNCIA: UN FLUX AMB ENFOCAMENT DE GÈNERE EN L'ESPAI URBÀ

Anne Michaud Experta en temes de seguretat. Coordinadora del programa Dones i Ciutat de Mont-real (Canadà)

127

En les últimes presentacions, hem parlat molt sobre el concepte de temps i ara parlarem de la sincronicitat, perquè molts dels assumptes que hem tractat són nocions que estan connectades. La Isabela m'ha demanat que presenti exemples concrets d'iniciatives de seguretat, però aquests exemples concrets que m'agradaria compartir amb vostès es poden considerar lliçons per al desenvolupament de polítiques locals, ja que un dels resultats que s'esperen d'aquest congrés és que vostès (que són a Barcelona i a la regió) presentin recomanacions polítiques concretes per avançar.

En la presentació de Daphne Spain hem analitzat la segregació d'espais segons el gènere (la separació tradicional segons la qual les dones romanen en l'àmbit privat i els homes en l'àmbit públic ha canviat dràsticament els últims decennis). Nosaltres, al Quebec, ens inspirem en les nostres germanes nord-americanes que van començar a recórrer els carrers els anys setanta per reivindicar el seu dret a l'espai públic organitzant manifestacions nocturnes al carrer, anomenades *Women take back the night* («Les dones recuperen la nit»). Al Quebec, les vam rebatejar com a *La rue, la nuit, femmes sans peur* («El carrer, la nit, dones sense por»). Ja parlàvem del carrer (espai), de la nit (temps) i de dones que no tenen por. Per tant, ens qüestionàvem les funcions de gènere, les relacions entre dones i homes i l'aspiració de les dones de circular lliurement pels carrers de les nostres ciutats sense por, tant de dia com de nit. Fa trenta anys, Susan Brownmiller va escriure un llibre sobre les violacions i va demostrar que les violacions posseeixen un efecte de control social molt fort en totes les noies i les dones. Sovint establim correlacions entre les estadístiques i els nivells de por. Sovint, també es pensa que, si una dona és violada en un carrer on viuen cent dones, el percentatge de dones espantades hauria de ser de l'1%, però sabem que això no és així. Si les cent dones que viuen en aquest carrer saben que una ha estat violada, tindrem un percentatge del 100% de dones espantades en aquest carrer. Per tant, com a dones, sabem que aquesta és una possibilitat i que té una repercussió diària en les nostres eleccions, fins i tot encara que no sempre en siguem conscients.

El moviment de les dones va començar a plantejar aquest assumpte de viure lliurement sense por a les nostres ciutats. Al Quebec, va coincidir amb la creació de cases d'acollida per a dones maltractades, centres per a víctimes de violacions i centres de dones. Aleshores, les dones van començar a sortir del seu aïllament, a treballar plegades en la creació d'espais col·lectius per reforçar la seva autoestima i a actuar amb un plantejament feminista i de capacitació. Al cap de més de quinze anys, ens vam tornar a inspirar en altres germanes del METRAC i del Pla de dones de Toronto, que havien estat desenvolupant eines i metodologies per fer una anàlisi crítica de l'entorn urbà des d'una perspectiva femenina i centrant-se en la seguretat de les dones. A Mont-real, a finals dels anys vuitanta, la ciutat tenia un nou Govern, presidit per l'alcalde Jean Doré, qui va decidir crear un espai per a la participació pública en l'àmbit municipal. I això és un ingredient fonamental: la voluntat política seguida d'una acció concreta. Un grup de dones es va beneficiar d'aquest espai democràtic i va participar en les audiències públiques que es van celebrar per crear un primer pla urbà. Aquest grup es va autoanomenar Col·lectiu Dones i Ciutats i va sol·licitar a aquest nou Govern que tingués en consideració les necessitats concretes de les dones, especialment la seguretat, ja que és la pedra angular de la igualtat de gènere.

La ciutat de Mont-real va respondre a aquestes sol·licituds mitjançant la creació del programa «Dones i ciutats». Un altre element clau va ser la creació de recursos administratius permanents a les ciutats per implantar polítiques i estratègies d'igualtat de gènere. I, com hem dit, el compromís polític és fonamental per establir aquests recursos. Així doncs, la seguretat de les dones es va convertir en una prioritat del programa. Ara els parlaré des de la meua experiència com a coordinadora del programa «Dones i ciutats», entre el 1992 i el 2003, i també a partir dels intercanvis internacionals que hem portat a terme a través de Dones i Ciutats Internacional, una xarxa dedicada a la participació de les dones en el Govern local. Així doncs, des d'aquest punt de vista personal, els donaré alguns punts clau sobre les lliçons apreses d'iniciatives concretes. El 1992 es va organitzar un congrés com aquest i els organitzadors es van assegurar que totes les institucions públiques locals (la ciutat, la policia, el sistema de transports, etc.) allà presents es comprometessin públicament al final del congrés davant dels mitjans de comunicació. Els grups de dones van utilitzar aquests compromisos públics durant anys per assegurar-se que els recursos s'obtindrien a curt termini. Al començament d'aquestes jornades vaig sentir compromisos molt sòlids del representant del seu Govern i, per tant, estic segura que, tenint unes autoritats públiques tan obertes i amb tan bona voluntat, vostès podran tenir un seguiment i recursos durant molts anys.

Una altra clau per a l'èxit de les iniciatives de Mont-real ha estat l'associació amb centres de dones situats en diferents barris. Es tracta de centres amb múltiples equips als quals les dones acudeixen per compartir, comentar, actuar i organitzar diversos assumptes locals. Dones i Ciutats va treballar des del principi en col·laboració amb els centres de dones i vam adaptar l'eina de control de la seguretat del METRAC, per fer avaluacions de seguretat en els barris, que s'han utilitzat des de fa més de dotze anys per millorar la seguretat de l'entorn urbà gràcies a la visió i la participació de les dones. Es van fer centenars de controls de seguretat als carrers dels barris, a les instal·lacions públiques, als parcs i en diferents espais d'oci. L'any 2003, el sindicat d'infermeres i treballadores sanitàries de Quebec va adaptar la *Guia d'enquestes de Mont-real* i va crear la seva pròpia eina de control de la seguretat per millorar la situació de les treballadores sanitàries des del punt de vista de la seguretat als hospitals, als centres comunitaris, en els serveis d'atenció a domicili, etc.

Bàsicament, es tracta d'un concepte molt senzill, i no és complicat millorar i integrar aquests criteris de seguretat des de la perspectiva de les dones en el disseny dels espais públics. Es va basar, com poden veure, en diversos principis molt senzills.¹ S'acudeix al barri amb el qüestionari de seguretat i s'estudien detalladament els diferents elements relacionats amb un d'aquests temes. Un cop integrat, una vegada que tens presents els diferents elements, es converteix en quelcom adquirit i, quan surts al carrer, perceps automàticament coses que es podrien fer, i es genera una consciència col·lectiva dels elements que podrien millorar l'entorn urbà des d'una perspectiva de seguretat.

El que ha estat realment interessant en aquest procés és que no estem parlant de seguretat en el sentit següent: «Oh! Les pobres dones estan espantades, les pobres dones són víctimes i les autoritats locals o la policia les protegiran, impediran que estiguin espantades». No es tracta d'un plantejament de clientela, i aquí hi ha una paradoxa interessant. Per descomptat, la por pot ser un impediment, però, en ser les dones qui experimenten més la sensació d'insegu-

¹ Aquests principis de seguretat suggereixen que, per sentir-te i estar segur, has de:

- Saber on estàs i on vas.
- Veure i ser vist.
- Escoltar i ser escoltat.
- Escapar i aconseguir ajuda.
- Viure en un entorn net i acollidor.
- Actuar col·lectivament.

retat, aquest impediment es converteix en una eina: aquesta sensibilitat pot servir com a experiència i convertir-se en quelcom que podem utilitzar per millorar la qualitat de l'entorn urbà. És un punt de vista femení, cosa que vol dir que és el punt de vista de la majoria de la població. Em continua sorprenent que, cada vegada que parlem sobre qüestions de dones o de gènere, es considera un tema d'una minoria, quan les dones constitueixen la majoria dels ciutadans de totes les ciutats del món. Per tant, si considerem un punt de vista femení, estem aportant solucions que són bones per a la majoria de nosaltres. I si són solucions bones per a les dones, perquè són les qui més pateixen la inseguretat, són solucions bones per a tothom. Per això diem que una ciutat segura per a les dones i per les dones és una ciutat segura per a tothom. Aquest reconeixement ha estat extremadament útil a Mont-real per créixer, compartir experiències i construir aquesta associació amb els professionals i els encarregats de la presa de decisions que es van adonar que la integració dels criteris de seguretat de les dones a les boques de metro va aportar més qualitat a aquesta obra pública i va ser molt ben valorada pels usuaris, tant homes com dones.

Pel que fa a aquests criteris, els mostraré un exemple del qüestionari que s'utilitza per fer els controls de seguretat. «Veure i ser vist» és un dels primers criteris. Sabem que la il·luminació és molt important en matèria de seguretat i, més concretament, és important valorar la qualitat i l'abast de la llum. No es tracta simplement de si hi ha llum o no.

El control de seguretat és un plantejament correctiu perquè es pot anar a un barri i fer recomanacions o proposar millores, però nosaltres també creem els criteris per funcionar d'una manera preventiva. Treballem en l'elaboració de pautes per als professionals: arquitectes, paisatgistes i enginyers urbans. Es va fer un projecte pilot per aplicar aquests principis a la construcció d'aparcaments i habitatges i en el transport. I va funcionar.

Al mateix temps, es van fundar associacions locals sobre la seguretat de les dones i es van dur a terme iniciatives amb grups de dones en l'àmbit municipal. Aquest és un altre punt clau: tenir associacions sostenibles resulta de gran ajuda quan es pretén portar a terme una acció important en l'àmbit local. Un altre element estratègic consisteix a utilitzar les oportunitats que es plantegen i opinar sobre els projectes d'infraestructures públiques, on hi ha els diners. Un dia vaig sentir a la ràdio que el Govern anunciava una inversió de seixanta milions de dòlars per a la renovació de les boques de metro que els centres de dones havien identificat com a llocs on no se sentien segures. Per tant, ens vam reunir amb els responsables del sistema de transport públic de l'àmbit regional (perquè hi teníem un organisme que col·laborava amb nosaltres) i de l'àmbit municipal i els vam dir: «No podríem simplement intentar aplicar aquests principis de seguretat a la renovació de les boques de metro?» I van decidir fer-ho. Es va fer un gran esforç per involucrar la comunitat i les dones, els futurs usuaris d'aquestes instal·lacions, com a part del procés. Els resultats van ser fantàstics. També va ser un procés sorprenent perquè va evolucionar des d'un concepte que havíem creat fins a unes solucions extremadament concretes. I, com poden veure, actualment totes les boques de metro de Mont-real noves estan construïdes amb murs totalment cristal·lins per garantir, especialment a la nit, que es pot «veure i ser vist» tant dintre com fora de l'edifici. Hi ha telèfons pertot arreu i mapes per «saber on estàs i on vas». Tots els criteris es van traduir en expressions concretes, i es va apreciar.

Va ser el que anomenem una situació amb la qual tots hi guanyen: hi guanyen les dones, que participen en aquestes iniciatives i tenen una influència real sobre els resultats, i hi guanyen els professionals, els sistemes de transport i tots els tècnics, quan veuen que els resultats són tan positius. Molta gent comentava: «Escolta, això està molt millor que abans!» Ho veien com un element de qualitat i millora i, per tant, no van considerar l'aportació i la participació de les dones com a «oh, no, una altra vegada les dones estan demanant coses!», sinó com una cosa que contribuïa al seu propi èxit com a professionals. Això constitueix un altre factor decisiu. Es tracta d'un canvi de paradigma, no és un «si us plau, consultin-nos perquè l'hi hem demanat», sinó un «haurien de consultar-nos perquè farien una feina molt més bona i seria bo per a vostès, els tècnics, i també per a vostès, els polítics, perquè seran reelegits gràcies a aquests assoliments, ja que els ciutadans estaran contents». Sí, les eleccions són molt importants.

Un petit parèntesi. Parlant d'eleccions, hi ha una altra cosa realment important que vull compartir amb vostès. El programa «Dones i ciutats» va perdurar en un gran nombre de governs municipals perquè durant el període electoral municipal, i gràcies als vincles establerts amb organitzacions de dones, aquestes dones es van adreçar als candidats i els van dir: «Volem que romangui el programa, volem que romanguin les iniciatives de seguretat per a les dones». I aquesta va ser la principal raó per la qual va continuar, perquè el que acostuma a passar és que al nou Govern no li agraden les iniciatives de l'anterior. Per això és tan important tenir vincles amb organitzacions de base i de dones, perquè són les que poden obtenir compromisos dels candidats, que poden prendre aquestes decisions polítiques tan importants quan són elegits.

Un altre element essencial és la formació, les eines de formació per a tots els socis públics i comunitaris que treballen en aquest camp. El 2002, la nova ciutat de Mont-real va publicar una guia de planificació de la seguretat i, juntament amb els nostres socis, el Comitè d'Acció Dones i Seguretat Urbana, vam organitzar una jornada formativa per a arquitectes, enginyers i paisatgistes, com també per a la gent de la ciutat encarregada de dirigir projectes i la comunitat en general. En aquesta jornada formativa, al matí es van presentar tots els criteris de seguretat que s'inclouen en el concepte i es dedicava la tarda a analitzar algun projecte concret que s'estigués duent a terme. Els professionals portaven els seus plànols i la comunitat feia les seves aportacions i suggeriments, basant-se en criteris de seguretat i en el seu propi coneixement del sector. D'aquesta manera, la comunitat aprenia a llegir un plànol i es produïa un intercanvi de coneixements real. Els professionals aprenien a relaxar-se, perquè els ciutadans o les organitzacions de la comunitat no els deien què havien de fer, sinó que contribuïen al desenvolupament del projecte de manera constructiva, a partir de les seves necessitats i punts de vista, com a usuaris.

Una vegada més, el que és important que tinguem en compte és, per descomptat, que tota la feina es va fer amb organitzacions comunitàries i múltiples grups interessats tant en l'àmbit de barri com en l'àmbit regional. I tots dos àmbits són importants perquè, en l'àmbit regional, creem els materials formatius que poden ajudar diferents municipis. És una pèrdua de temps reinventar la roda en totes les diverses petites comunitats. Així, doncs, les funcions dels organismes regionals i locals són realment importants i complementàries.

Per a aquesta presentació, vaig decidir centrar-me en la planificació urbana i de la seguretat, perquè aquest és el tema del congrés, però és important tenir present que la planificació i el disseny de la seguretat no són les úniques solucions. Pots tenir les millors instal·lacions i les més segures, però, si no canvies les relacions i les funcions de gènere i la realitat de la violència contra les dones, no serviran de res per millorar la seguretat de les dones. El treball de planificació i disseny s'ha d'integrar en una sèrie completa d'estratègies i activitats que s'han de portar a terme de manera simultània.² Però en tots els tipus d'activitats, hauríem de centrar-nos en el fet que les dones han d'estar al centre de l'acció. L'experiència de les dones és sempre el referent i l'única manera de saber si una acció és bona és obtenir-ne el *feedback* de les dones. Aquesta informació no es pot aconseguir a través de les estadístiques considerant, per exemple, que només el 10% dels delictes sexuals contra les dones es posa en coneixement de la policia. Aquesta també va ser l'opinió generalitzada dels diferents membres de comitès de seguretat per a les dones: l'única manera de mesurar el progrés va ser mitjançant l'experiència de les dones.

Un altre element que era extremadament important va conduir al desenvolupament d'una altra eina formativa. Quan vam iniciar les associacions ens vam reunir, per exemple, amb la policia. Tothom ho vol fer bé, tothom vol millorar la seguretat, però ens vam adonar que no estàvem treballant en la mateixa direcció, en absolut. També vam comprendre que la policia estava entrenada per treballar en una visió de la seguretat que consistia en: «Per estar segura, posa panys a la teva porta, pots quedar-te dintre, no surtis a la nit, no duguis una bossa amb tu, queda't a casa, estaràs fora de perill.» Sí, estaràs fora de perill però en una presó! Ens vam adonar que les recomanacions que estaven donant a les dones es basaven en la manera com podien aconseguir protecció de l'exterior per sentir-se fora de perill, i això, per descomptat, no concordava amb el plantejament feminista i de capacitat basat en la promoció de l'autonomia i en una visió de la seguretat viscuda en llibertat. Volem estar fora de perill i volem sentir-nos lliures! No volem estar sota la protecció d'algú o alguna cosa per sentir-nos segures. Alguns consellers de seguretat deien: «Demana a un amic que gravi un missatge al teu contestador. Posa unes botes d'home a prop de la teva porta principal.» Era com dir: «Inventa't un home virtual i estaràs fora de perill, estaràs ben protegida.» [Riures del públic] Per tant, vam organitzar una altra jornada formativa. Teníem un joc pedagògic que es deia... Ha canviat, al principi es deia «Dependència o autonomia», i quan vam fer la formació ens vam adonar que no és una «o», sinó un procés complex, no quelcom estàtic. Així que ara en diem «De la dependència a l'autonomia». Un dia et pots sentir prou segura per sortir de casa sola a la nit, i l'endemà estàs immersa en una roda d'emocions i no et sents ni amb força ni amb seguretat suficients per fer-ho. La idea és més conscienciar sobre fins a quin punt accepto limitar la meua llibertat per sentir-me segura i ser sempre conscient d'aquestes eleccions i possibilitats. Però no sempre hi ha una resposta encertada o equivocada per a tot. Cada dia, com a dones, hem de tornar a plantejar-nos aquesta conciliació entre la necessitat de seguretat i la necessitat de llibertat.

Respecte a les diferents estratègies complementàries, per exemple, hi ha una gran quantitat de campanyes públiques sobre les funcions dels homes. Què poden fer els homes per posar fi a la violència contra les dones i reconèixer que elles tenen bons motius per estar espantades? Una altra paradoxa és quan els

2 El model d'intervenció general inclou:

- Activitats amb dones i per a dones
- Activitats amb homes i per a homes
- Activitats amb grups mixts i per a grups mixts
- Mobilització de la comunitat
- Planificació i disseny de la seguretat
- Investigació i política
- Compartició de bones pràctiques (locals, nacionals, internacionals)

mitjans de comunicació i els polítics afirmen que la nostra ciutat és segura, per la qual cosa les dones no tenen motius per estar espantades, però, al mateix temps, els donen una llarga llista de coses que poden fer o que no han de fer perquè no les acorralin. És una mica: «Si ho fas, dolent, i si no, també; si estàs espantada, està en el teu cap, i si no segueixes la llista de les recomanacions i et passa alguna cosa, serà culpa teva.» Encara s'alimenta aquest sentiment de culpabilitat tan perjudicial per a l'autoestima de les dones.

També hem parlat sobre mobilitat, i un dels avantatges de posseir estructures d'associació permanents és que les necessitats de les dones es plantegen als encarregats de prendre decisions. Van ser els centres de dones els que van dir que les dones no se sentien segures en agafar l'autobús a la nit, i van demanar a l'empresa del transport públic un servei permanent com el que hi havia a Toronto —un altre exemple de com podem inspirar-nos els uns als altres quan compartim experiències—, perquè les dones i les joves, a la nit, poguessin baixar de l'autobús més a prop de la seva destinació. Es va implantar aquest nou servei, encara que els conductors van dir que ho feien igualment si les dones demanaven baixar de l'autobús. Els diferents grups de dones van dir que volien que el sistema de transport i la ciutat reconeguessin formalment que la inseguretat per a les dones i les joves és un problema social i que plantar-hi cara és una responsabilitat col·lectiva. Va ser un altre assoliment amb el qual tots hi van sortir guanyant i altres ciutats de Quebec van adoptar aquest servei després de Mont-real.

Un altre factor que és molt important incorporar en els grups de treball és el sector de la investigació. Els ajuntaments poden contractar estudiants joves per fer pràctiques i ajudar-los a desenvolupar habilitats de treball i experiència en aquests nous camps de coneixement. A Mont-real vam portar a terme una investigació pilot sobre les polítiques locals de prevenció. Vam fer molts projectes pilot, perquè és una bona manera de mesurar el progrés i valorar si anem en la direcció adequada. Vam fer aquest interessant projecte pilot sobre la seguretat de les infermeres i les treballadores d'atenció a domicili. Totes les dones entrevistades van dir: «Oh! Jo en sóc una excepció. Una vegada em va acorralar un home al qual prestava atenció a domicili. Però jo en sóc una excepció». Totes aquestes dones creien que n'eren una excepció i la nostra investigació va demostrar que es tractava d'un problema col·lectiu i comú. Després, els mateixos serveis socials regionals van adequar i van utilitzar el model d'investigació per a moltes altres àrees de la ciutat.

Implicar la comunitat, no ens cansarem de dir-ho, és un altre element fonamental d'aquest model general. Es van organitzar activitats veïnals amb aquest concepte de responsabilitat col·lectiva. La seguretat de les dones i de la gent en general no és responsabilitat única de la policia, és una responsabilitat de tots. És la cohesió i la solidaritat social el que genera més seguretat. Per aquesta raó, vam fer nombroses campanyes com ara «Aquí, la seguretat de les dones ens importa», amb la qual les botigues tenien un adhesiu a la porta que deia «Dones, aquí podeu rebre ajuda si us trobeu en perill». En un altre barri també es va portar a terme una campanya en els bars, perquè hi va haver un problema amb una droga que posaven a les begudes de les dones joves per violar-les. També es van distribuir fullets porta per porta per explicar als residents com podien contribuir a millorar la seguretat, simplement il·luminant els seus porxos o netejant els voltants per demostrar que la zona no estava abandonada.

Un altre element clau és la promoció de bones pràctiques. És molt important explicar com cal documentar les pràctiques. La Isabela ens ha ofert un bon exemple de la importància que té la documentació, establir el *matrimoine*, la *protecció del matrimoine*. Sovint realitzem totes aquestes accions però no les documentem, i aleshores una altra persona al teu costat fa exactament el mateix amb manca de recursos. Per tant, heus aquí una altra lliçó: és molt important construir coneixements, reconèixer què hem fet i difondre els coneixements en l'àmbit local i internacional.

Per tot aquest fructífer treball, ens han convidat a molts països per parlar del que ha passat a Mont-real, i per això, l'any 2002, vam decidir convidar els nostres socis a Mont-real, al Primer Seminari Internacional sobre la Seguretat de les Dones, «Teixint lligams». Va ser un moment meravellós que ens va permetre compartir experiències entre homes i dones procedents de ciutats del nord i del sud, de diferents àmbits, i entre autoritats locals i de la comunitat. També ens va demostrar a tots quanta interdependència hi ha entre la violència, la violència domèstica i la seguretat de les dones en l'espai públic. És una seqüència on els àmbits privat i públic s'han de considerar interrelacionats. El seminari va concloure amb la «Declaració de Mont-real sobre la seguretat de les dones» (disponible en francès, anglès i castellà en el lloc web *femmesetvilles.org*), com una crida a l'acció per a molts socis diversos, però concretament per a ciutats i municipis d'arreu del món.

Quan vam organitzar el primer seminari, no sabíem si n'hi hauria un segon, i finalment el segon es va celebrar a Bogotà el proppassat mes de novembre, amb una gran participació de col·legues llatinoamericans que es van inspirar en les eines existents i van adaptar la nostra campanya «Una ciutat segura per a les dones és una ciutat segura per a totes i tots» a les seves pròpies situacions.

Després del seminari, quan vam veure la importància que va tenir inspirar-nos mútuament en les experiències de cadascú, Dones i Ciutats Internacional va crear el Premi de Seguretat de les Dones, que s'ha organitzat aquest any i que ha rebut una resposta magnífica. Vam fer un resum de totes les diferents pràctiques seleccionades i vam enviar i publicar les versions anglesa i francesa d'aquest informe. Esperem publicar la versió castellana en els pròxims mesos; estem buscant socis financers per fer la producció física d'aquest document per fer-lo accessible a les persones i les organitzacions hispanoparlants de tot el món.

Va ser interessant veure que en el Premi de Seguretat de les Dones, àmbit internacional, la planificació i el disseny de la seguretat en els llocs públics era una de les categories que, una vegada més, sense arribar a constituir la solució no deixava de ser una de les diferents pràctiques seleccionades. El plantejament del Premi de Seguretat de les Dones també es va centrar a millorar les polítiques locals: com poden donar suport i formar part d'aquest tipus d'iniciatives les polítiques locals i urbanes adoptades per les ciutats i els municipis.

El nou projecte que Dones i Ciutats Internacional llança aquest any —i els convido a participar-hi— consistirà a reunir-se per construir un organisme de coneixements arreu del món sobre quins són els elements clau de les associacions sostenibles entre grups de dones i autoritats locals, quins són els elements necessaris que cal posar en pràctica i desenvolupar en les comunitats per crear associacions sostenibles de seguretat, salut, mobilitat, transport, accés a serveis, reducció de la pobresa, etc. Disposem de fons per a un projecte canadenc i

estem buscant socis internacionals, organitzacions i ciutats que tinguin interès a participar en aquestes iniciatives. Esperem organitzar sessions de treball sobre aquest assumpte per al pròxim Fòrum Urbà Mundial, que se celebrarà el juny del 2006 a Vancouver, per compartir aquestes pràctiques i continuar desenvolupant el nostre quefer solidari en l'àmbit internacional. Així, doncs, tenir accés a recursos financers per protegir totes aquestes iniciatives, localment o globalment, és per descomptat el «nervi de la guerra».

També és fonamental implantar polítiques de seguretat local, planificacions i pràctiques que integrin una perspectiva de gènere. No es tracta només d'iniciatives concretes de seguretat per a les dones, sinó d'integrar la perspectiva de gènere en totes les iniciatives de prevenció de delictes portades a terme pels governs locals.

Idealment, aquestes polítiques s'han d'integrar en una política d'igualtat de gènere adoptada formalment per un ajuntament, i que la seguretat estigui al mateix nivell que la pobresa, el transport, la mobilitat, etc. El programa «Dones i ciutats» de Mont-real i la Federació de Municipis Canadencs ha creat (i tinc el CD-ROM aquí per si els interessa) una publicació anomenada *Una ciutat a la mida de les dones* (disponible en francès, anglès i castellà), que presenta un model del que seria una «ciutat igualitària ideal», amb les estructures i els mecanismes necessaris per assegurar la implantació d'una política d'igualtat de gènere, que inclouria polítiques de seguretat des d'una perspectiva de gènere.

Abans hem parlat de la sincronicitat, i m'agradaria tornar als debats que hem dut a terme aquests dos dies sobre el temps i l'espai i el fet de tenir un cos amb un gènere, en l'espai. Novament, quan parlàvem de sentir-nos segures en el nostre entorn, no ens referíem a quelcom estàtic, amb una solució senzilla, amb una recepta. Es tracta d'una preocupació contínua i que es teixeix en la trama de la nostra vida quotidiana. La nostra relació amb la seguretat està en correlació amb un gran nombre d'elements que hem de considerar en les nostres vides. Estem al planeta Terra amb el cos que se'ns ha atorgat, i és diferent si som un home o una dona. Estem a la Terra, en un entorn determinat, i el tipus d'espai físic en el qual vivim també marca una diferència, i això s'ha de tenir en compte. Si és de dia i hi ha molta llum, el meu sentit de la seguretat és molt diferent a si és de nit i està molt fosc. I l'etapa de la vida també marca una diferència en la meva relació amb la seguretat, perquè la meva condició de nena, adulta, adolescent o dona gran repercutirà de manera diferent en el meu sentit de la seguretat i en la meva mobilitat.

Si considerem aquestes correlacions entre l'espai, el temps i el gènere, també veurem que els nostres cossos amb gènere es mouen i circulen de manera diferent en els espais públics i privats. Com a dones, el nostre sentit de la seguretat també està relacionat amb el tipus de relacions que tenim amb altra gent, la nostra família, els nostres amics, la nostra comunitat, i concorda amb els valors i les funcions dominants que s'estableixen en una societat determinada, sobretot quant a les funcions de gènere. Quin és l'estatus de les dones i els homes en la meua societat? Quin és l'estatus legal? Fins i tot encara que hi hagi lleis que estableixin la igualtat entre homes i dones, quin és l'estatus real de les dones en comparació del dels homes? Com aconseguen les dones, en tota la seva diversitat, especialment les marginades, la seva porció de drets col·lectius i recursos de la col·lectivitat?

Com hem vist, les ciutats i els governs locals poden fer molt a l'hora de regular i tenir en compte tots aquests elements per assegurar un ús i una distribució correctes dels recursos per a tots els ciutadans, dones i homes. I estic segura que en aquest congrés, més tard, parlarem de les diferents propostes que poden conduir a accions concretes en les seves ciutats. Per acabar, vull recalcar la importància d'establir pressupostos municipals per a la igualtat de gènere, recursos permanents per protegir les iniciatives de les dones en un nivell bàsic i recursos administratius permanents en el Govern local. Tot això és clau per a l'avanç de la igualtat de gènere. Com hem dit, la voluntat política és, per descomptat, fonamental per obtenir aquests recursos, i la implicació de les dones en les polítiques locals, com a ciutadanes i conselleres, és sens dubte una altra manera d'avançar en aquest assumpte, que és crucial per al futur de les nostres ciutats, per al futur de la nostra vida en aquest planeta.

PER LA CIUTAT IGUALITÀRIA, CONTRA LA CIUTAT INDIFERENT

Carlos Hernández-Pezzi President del Consell Superior de Col·legis d'Arquitectes d'Espanya

137

La ciutat és avui, més que mai en la història, un àmbit de llibertat en el qual tots hem de ser aprenents dels camins de l'emancipació d'idees i prejudicis del passat i de tecnologies que canviaran el nostre futur si assumim el risc del coneixement, que implica sempre la solitud de l'explorador i la satisfacció de la retrobada d'identitats creuades.

La ciutat del segle XXI és la trobada de tot el que té de bo i de dolent el segle XX. El desarrelament de la naturalesa, la violència, la pobresa i la guerra han tingut el seu marc en les ciutats i és aquí on es lliuren les batalles per la humanitat, la tolerància, la vida i la cultura. La ciutat genèrica o indiferent és la ciutat dels miracles. La real existeix, d'una manera o d'una altra, per damunt seu. I és una barreja d'estrats públics i privats, de capes actives, de drets i deures; és un conjunt caòtic d'igualtat i desigualtat, de riquesa i pobresa. És una ciutat que tendeix a homogeneitzar el seu perfil oferint una rasadora d'indiferència als seus habitants. Anomenem ciutat diferent la ciutat que representa els senyals de pertinença i identitat enfront del model de la ciutat «genèrica», indiferenciada o anònima, on tota la ciutadania s'engloba en un subjecte col·lectiu indiferenciat i en un espai sense atributs. Ciutat diferent és la ciutat amb atributs de qualitat urbana i social.

En aquesta ciutat de la identitat i la diferència, ja no n'hi ha prou amb la perspectiva de gènere, sinó que es necessita una estratègia de valors, i no tant de les ofertes de mercat en les quals ens hem sumit amb tanta complaença i correcció política. Les «ofertes de ciutats», el *city marketing* i la competència desmesurada entre ciutats han tingut el seu cicle, i ara, es necessiten altres coses, altres idees, altres maneres de pensar la ciutat.

Identitats variables de noves geometries

L'economia i la societat que canvien a identitats variables de noves geometries necessiten nous espais d'oportunitat i nous temps vitals. El lloc compta encara, però compta depenent de mobilitats noves i de posicions que canvien, de ritmes i temps que es mesuren d'una altra manera. Berlín o Madrid emergeixen d'una constant redistribució d'espais i temps; d'un repartiment constantment desequilibrat per les tensions del mercat a un repartiment basat en la cohesió social i la justícia. El lloc és un espai de mescla on associem identitats i diferències dels aspectes col·lectius i mantenim els nostres espais d'individualitat i solitud. L'espai públic és la manera de compartir per excel·lència i la ciutat, és l'espai de la xarxa pública d'intercanvis on ens posem en comú amb altres éssers humans. L'espai públic físic i virtual (en les xarxes) de les ciutats és l'escenari de les batalles emancipadores dels éssers humans, on es mesura la igualtat d'oportunitats per gaudir del temps i de l'espai. Però la ciutat no solament és espai públic, és un espai de transferència entre el que és privat i el que és públic, entre ecosistemes naturals i medi ambient urbà, entre identitat pròpia i anonimat col·lectiu.

Segons Jordi Borja (*La ciudad conquistada*, Alianza Ensayo, Madrid 2003) «la ciutadania és una conquesta quotidiana», però la ciutat és un espai col·lectiu més que un territori de conquesta. Els drets no només s'assoleixen, sinó que s'estableixen en la ciutat, mitjançant un equilibri entre la memòria del present i la memòria del futur. La ciutat és un espai de democràcia en el qual es comparteixen drets i deures que es promouen i reparteixen mitjançant acords socials, cultura i valors de justícia, igualtat i llibertat.

Compartir la riquesa generada entre tots per augmentar el coneixement i revertir-lo en qualitat de vida comunitària és la primera prioritat de la nova societat i, per tant, de les ciutats i capitals més importants. Ciutats solidàries, ciutats germanes, territoris urbans del coneixement i la tolerància són els objectius assolibles de l'emancipació humana i són el territori fràgil de la preservació del planeta en el qual hem de plantejar les polítiques d'igualtat. Les ofertes d'oportunitats són ofertes de riscos i no programes de subvencions. Riscos per als que les promouen i riscos per als que hi accedeixen, ja que tot coneixement exposa l'ésser humà al risc de ser lliure i amb això al d'enfrontar-se al món amb plena consciència del seu «jo» i de les limitacions de la llibertat del seu «jo» en l'aspecte social.

El «jo» personalitzat enfront de la massa genèrica són una alternativa enfront de la ciutat genèrica, que no diferencia ni identifica ciutadanes i ciutadans i tracta tothom com a subjectes objectivats i universals, en comptes d'individus subjectius i específics amb drets i deures comunitaris.

Els subjectes protagonistes ja no són els mateixos: la seva indiferenciació constitueix un atemptat contra els seus drets d'igualtat. I els seus drets a la igualtat vénen protegits i limitats pel respecte als de molta gent que depèn d'ells en altres ciutats i parts del món, tan llunyanes i diverses com es vulgui. En aquest sentit, la perspectiva de gènere és una bestreta de polítiques transversals, estructurals i el pas dels drets simples als drets complexos és un pas cap a la senzilla evidència que el dret senzill és més universal i igualitari que cap altre, per molt complexa que sigui la seva materialització. La ciutat patriarcal manté un espai de conflicte amb la ciutat biodiversa, on els drets complexos són una alternativa a la posició dominant de sectors privilegiats històricament.

Avui és més senzill entendre el valor de la ciutadania com un microcosmos divers, en el qual les preferències i perfils defineixen individus diferents –que reclamen solucions diferents– que pretendre unificar per classes, segments, edats, barris, tipologies de barreges jerarquitzades segons la visió totèmica patriarcal consolidada.

Vasos comunicants de la ciutadania

Compartir la ciutat és disposar d'accessos iguals, igual mobilitat, beneficis de renda equilibrats i les mateixes facilitats de formació, ocupació, salut, allotjament i cura. La ciutat creix en tots aquests recintes d'igualtat i en altres punts de bloqueig, desequilibri i intolerància. La manera d'aconseguir que la ciutat es construeixi de manera duradora per una ciutadania responsable és obrir els seus vasos comunicants i establir fluxos de doble direcció entre tots els grups d'habitar, de viure i de pensar, perquè tots puguin conèixer, fluir i gaudir del patrimoni que la història ha atorgat a l'espai d'emancipació de la humanitat que són les urbs contemporànies.

Les ciutats són molt més joves, dinàmiques i transformadores del que ens pugui semblar. I no solament les més conegudes com Seattle o Miami, sinó Santiago de Compostel·la o Girona, Sevilla o València. Hi ha ciutats que no exclouen sinó que comparteixen territoris de la societat de fluxos i el complex de xarxes que emmarca el nou territori de països i regions i polaritza nodes mediàtics. I ho fan d'una manera responsable.

En l'espai virtual i en ciutats i sistemes de ciutats, moltes d'aquestes estan posicionades al voltant de valors d'innovació i aporten indicadors de modernitat.

D'una modernitat basada en nous supòsits, nous valors, nous subjectes i nous models. Per això els ciutadans no podem badar o confondre'ns amb els discursos arcaïtzants, el pessimisme o l'èmfasi en l'aspecte local, sense arriscar-nos a ser superats per altres realitats que conviuen al costat del que és vell, encara que es vegin menys. Ni tampoc en discursos equidistants, benintencionats i universals que acabin per homogeneïtzar i no diferenciar els problemes i les solucions. Moltes alternatives són saludables en uns llocs i nocives en altres. La ciutat indiferent o genèrica engoleix tot amb receptes clòniques i separades de cada ciutadania específica.

L'estratègia de modernitat consisteix a concebre les ciutats com una part de l'espai de fluxos, que necessita també d'una certa fluïdesa que no li ofereix ja l'antiga visió de l'urbanisme. L'urbanisme no és avui ni la solució ni el problema, sinó la manera vella de veure les coses, el territori del que està construït, més que el territori del que està per innovar, que és el territori social.

Moltes vegades, els conflictes provenen del fet de decidir com cal créixer per convida d'una manera sostenible amb un projecte de ciutat que és alhora una agenda de programes i terminis, de compromisos i pactes, d'innovació i tradició. Una ciutat física, però també virtual, on no només s'han d'oferir carrers, places i equipaments, sinó també esperances, il·lusions i utopies de riquesa moral, cohesió social, igualtat en la formació del capital organitzatiu, humà i tecnològic al voltant d'un model territorial i ambiental sostenible. És a dir, en un procés d'osmosi dels entorns humans i ambientals amb les formes de cohesió, participació i governabilitat socials avançades.

El canvi produït amb l'aparició dels nous subjectes socials que articulen el projecte de ciutat està relacionat amb les noves dimensions que s'engloben en el bagatge d'aquests nous subjectes. Sota la nova perspectiva, els valors de les majories i els valors de les minories s'han d'equilibrar. Els valors específics d'una modernitat avançada i incloent necessiten el suport dels grups, col·lectius o tribus urbanes que tenen necessitats específiques i sensibilitats especials. El que és excloent és la generalització, que aparta subjectes del procés de canvi urbà.

Dins d'un escenari canviant

La solució, les solucions en plural, estan en l'esforç per fer ciutats sota noves mirades dins d'un escenari canviant de nous reptes urbans i ambientals; del pacte pel desenvolupament equilibrat i repartit. Aquest pacte social que aposta sobretot per la cultura i la qualitat de la convivència està encoratjat per la igualtat d'oportunitats que defensen de manera diferent les ciutats més avançades i per la innovació en les formes d'accés al coneixement. Igualtat avui és capacitat d'accés, tal com ha definit la nostra era Jeremy Rifkin, però els accessos són diferents –encara que els drets siguin iguals– depenent de les condicions de partida.

Lluny del vell desenvolupisme dels àmbits segregats i els usos sense barrejar, del *boom* immobiliari i del miratge turístic, les aglomeracions urbanes, per poder desenvolupar la plèiade de noves oportunitats, a més de plans econòmics, estratègics i socials, necessiten estatus i cors polítics d'àrees metropolitanes reals, amb poders encapçalats pel lideratge de les ciutats capçalera –espais col·lectius de democràcia– per afrontar somnis col·lectius de futur com la igualtat, l'educació, la urbanitat, la convivència en pau i la cultura. Una nova ciutat de la vida.

Necessiten, els espais metropolitanos, concentrar la seva ciutat compacta i alhora difondre el seu espai de fluxos a un territori per conquerir, espargint els

seus valors ambientals, els seus recursos humans i vitals i rescatant el patrimoni històric i natural que encara guarden al bagul dels records, per posar-lo al capdavant d'una nova identitat.

Per això no cal confondre la xarxa amb el tot i els nodes amb les parts, com aparenten alguns analistes que menyspreen el que és real en detriment del que és virtual i tecnològic. Més enllà del que afirma Manuel Castells, conviurem dualment amb categories físiques i espacials de les dues categories, tangibles i intangibles. La ciutat indiferent és una construcció teòrica i una teoria virtual, predominant en formes de pensament que ja tenen els dies comptats.

La ciutat d'identitats es basa en la destrucció del model patriarcal i en la incorporació del model de biodiversitat humana i urbana que sorgeix de fer visibles els nous actors socials, protagonistes d'un món sense complexos, obert a totes les orientacions de drets i deures, llibertat i seguretat personal.

Defensar la identitat i les identitats europees

Això és així a Espanya i a Europa, en l'economia global, no és altra cosa que cosmopolitisme enfront de localisme, identitat universal enfront de greuge, competitivitat global i risc enfront de subvenció i clientelisme. La Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat és una mostra de la superació de conflictes locals en una visió integrada dels problemes, però mitjançant la concreció i la identitat de les solucions per a cada lloc.

La identitat està molt més a prop dels valors i innovació de les xarxes tecnològiques, de la formació de capital humà i de la nova empresa. Està més lligada del que molts creuen entorn dels valors mediambientals i ecològics moderns, a la xarxa de nous fluxos de transport d'informació i comunicacions; es regeix, molt més que abans, per la posada al dia de símbols culturals de tolerància i de variables comunitàries de qualitat de vida.

Per això la vida en la innovació social, cultural i econòmica és l'objectiu mític més suggestiu que es pot oferir avui als ciutadans i ciutadanes, encara que això no coincideixi amb l'opinió de persones sense discurs. La ciutat de l'era digital ha de contenir serveis igual d'avançats que els serveis virtualment oferts per la xarxa. Això vol dir, accessibilitat, mobilitat, igualtat, vinculació, reciclatge, informació activa i democratització de tots els serveis a tots els punts de qualsevol xarxa de les ciutats espanyoles i europees.

I això val per a dones i homes, per a emigrants i locals, per a joves i desocupats: El retrat de la pobresa té un nou rostre, que és el de la dona emigrada, poc formada, mare i aturada. Més democràcia, més Europa, més transferència de les xarxes a les maneres de fer quotidianes en transport, habitació, cultura o ocupació, han de canviar aquesta situació i fer plural el que ara és singular en el discurs monocord de minories/majories, tossudament obsolet.

L'objectiu d'imbricar els cables, les xarxes, les fibres, els fluxos, els sistemes compartits, la informació, el capital emprenedor, l'economia social, el repte tecnològic i els seus correlats culturals i ambientals és el que reclamen les ciutadanes a tot arreu. Ens sentim més vertebrats i cohesionats en la societat de la informació que en la mediatització de les inversions compensatòries. I ens sentim més vertebrats en les ciutadanes diverses que en les que semblen indiferenciades.

Vertebrar la identitat amb la diferència, aquest sembla que és l'avantatge de la ciutat amb perfil propi enfront del model únic, genèric i clònic.

Oportunisme i oportunitat

Els projectes políticament correctes d'igualar les ciutats de manera mecànica, de sumar equipaments sota mesuradors de mínims admissibles, han de donar pas a mapes actius d'un territori sense límit (que surti del que és ciutadà cap a la ciutat-regió, que surti de la metròpoli cap a la ciutat-xarxa, que surti de l'àmbit subregional cap a l'uropeu) des del qual abastar els espais d'oportunitat. Mapes que no es creguin sagrats, plans que no es creguin salvadors, urbanismes que no estiguin viciats per la promesa aïllada de reconstrucció de l'espai físic, per convocar totes les forces que aixequen el nou espai social coresponsable i compromès amb l'individu a través del respecte a la comunitat.

Aquest univers és un conjunt de plànols tridimensionals (potser tan multidimensionals com el volum de la nova geometria de fluxos) sobre les dues dimensions principals de la ciutat contemporània, espai i temps. Activar els recursos espacials i temporals i posar-los llindars de creixement i de grandària, de manera que el vol d'una acció local no hipotequi la solució global i, al contrari, la globalitat permeti la vida local de les minories, els discapacitats, els immigrants, els individus, en fi, un a un, agafats d'un en un. Aquest ha de ser l'objectiu de les noves polítiques urbanes: una arquitectura social que conflueixi cap a espais accessibles des del punt de vista polític, econòmic i cultural, i els faci permeables a l'individu i al grup. Que els activi com a subjectes socials.

Un plànol actiu en el qual s'insereixin malles superposades, retícules emergents, fites fixes i mòbils, corrents, turbulències i estructures creadores d'energia; i totes formades per persones, grups d'interès i nous actors socials. En el qual es detallin els cursos dels recursos renovables, dels espais transformables, dels teixits regenerables, dels interessos conciliables, però recursos humans, espais humans, teixits humans, interessos humans legítims. Un plànol actiu de les tensions i els conflictes, de les sinergies i empaties, de les variables que es relacionen cap a dins de la ciutat i cap al seu entorn exterior, d'allò que s'influeixen les perifèries i el centre en els moviments socioeconòmics de les ciutadanes emergents.

Un plànol de territoris amb i sense projecte. Un plànol actiu en el qual la ciutadania dirigeixi la llum sobre els llocs on hi ha ombra, on es destaquin les voluntats i estratègies que s'han de connectar als corrents d'innovació. Un plànol que distingeixi entre el que ha d'emmarcar i focalitzar la iniciativa pública i el que ha de ser fet per la iniciativa privada. Un plànol actiu de realitats que contingui valors, actituds i defensi drets, obligui a deures i assenyali d'una manera fefaent un horitzó de nova urbanitat. L'educació democràtica de la ciutat que iguali els ciutadans davant la llei en l'espai físic, en el temps, en la vida comunitària, en la felicitat de gaudir d'una ciutat saludable.

Un plànol actiu de plans i estratègies superposades a una agenda de temps-espais-accessos, a una malla de projectes, a una retícula de subjectes i col·lectius emprenedors, a un horitzó d'individus presos en el respecte a la comunitat. Així és el mapa de necessitats que demandem a les noves estratègies territorials. El mapa no és el territori, el pla general no és l'únic recurs, la ciutat no és un únic programa. El territori és un projecte col·lectiu de ciutats activades per plànols intel·ligents per a la construcció de futurs plurals. Universos on les tres dimensions estan contingudes en els plànols de justícia i igualtat i es multipliquen en variables multidimensionals. Aquest és el repte del desenvolupament sostenible en les ciutats. El territori indiferent és el territori de la resignació.

Qualitat urbana i ciutat diferent: la innovació

Serà una ciutat diferent aquella que aconsegueixi no solament assignar usos i intensitats, classificar sòls o assenyalar àrees i criteris de desenvolupament, actuant plànols de coneixement de l'entorn per afavorir processos de millora de l'entorn humà i natural. Augmentant la qualitat urbana, aplicant les noves tecnologies aplicades al territori físic, innovant sobretot en aquelles que no separin el concepte de tecnologia de les necessitats socials de cohesió i de vida, que facilitin mobilitat igualitària, qualitat urbana, millora de la formació i l'ocupació, allotjament i protecció de la salut.

Espanya i Europa tenen en la tecnologia del coneixement, en la millora del seu patrimoni vital i en desafiament del medi ambient, les tres propostes que més poden projectar un lideratge comunitari i vertebrador. Innovar en els tres camps significa innovar en els valors i aplicar tecnologies avançades a la creació de nous espais d'oportunitat i qualitat de vida, a subjectes amb noms i cognoms.

Això és, potser, l'oposat a atribuir a la tecnologia la condició d'una nova maquinària, perquè significa utilitzar un llenguatge essencial del nou coneixement. Usar la tecnologia com una codificació de noves facilitats instrumentals en la vida quotidiana per a l'accés a la igualtat. Tot el contrari de propostes tancades revestides de falsa modernitat tecnològica.

Impulsant polítiques de futur

Un lideratge ciutadà i una governabilitat transversal molt lluny del localisme i molt a prop de la globalitat. No es tracta d'una transversalitat de metàfores genèriques, sinó d'unes polítiques actives de gènere contra la indiferència i la indiferenciació. Un territori ordenat segons noves pautes de qualitat, que la mateixa comunitat selecciona i controla per transferir coneixement entre els uns i els altres. Una sèrie d'accions concertades contra la ciutat genèrica assumida amb resignació, establint corrents d'intercanvi que traspuin les malles de desenvolupaments en igualtat de condicions i oportunitats. Unes accions que assignin recursos permeables al capital físic, humà i social, per donar cobertura a nous projectes emancipadors que ordenin un nou territori urbà i metropolità. Que uneixin i organitzin els grups amb més capacitat emancipadora, innovadora. D'aquests grups, no se'n pot parlar en general, d'una manera indiferenciada.

Aquesta estratègia no és tant un procés de conquesta, com de ferm convenciment i persuasió cap a una ciutadania de valors, que defensi la diferència enfront de l'homogeneïtat, que articuli les identitats des de la senzillesa: Diu Jaime Lerner, actual president de la Unió Internacional d'Arquitectes, que existeixen massa «venedors de complexitat». La «complexitat» entesa com a «mercaderia» és una fórmula per evitar la senzilla realitat que la ciutat és un espai col·lectiu de democràcia. I això significa deures i drets compartits, en major proporció que mercat i competitivitat a seques.

A més, «indiferent» significa «No inclinat o afectat a una cosa més que a una altra; no interessat en una cosa més que en una altra; sense predilecció» o «Que no ofereix més interès que un altre; que no desvetlla la preferència o una atenció especial» segons les accepcions del diccionari DIEC. Les ciutats indiferents són aquelles que per la seva estructura no determinen una cosa més que una altra, en les quals no importa que una cosa es faci d'una manera o d'una altra i que no desperti interès o afecte cap als ciutadans i des dels ciutadans, o

entre els governs locals i per a aquests. Cap d'aquestes indiferències facilita la igualtat, ja que l'ésser humà les necessita totes tres per sentir-se part d'un lloc, d'un barri, d'una urbs, del planeta. Però tampoc les maneres de «vendre's» les ciutats no ajuden a entendre nous horitzons de convivència diversa dintre d'una ciutat i de ciutats entre si.

Encara que interressi a tots i a totes, sense cap mena de dubte, les dones -en les seves il·limitades individualitats emancipadores, per les seves maneres de determinar el que és important, per la seva capacitat per fer les coses de determinades maneres (sobretot en relació amb l'urbanisme i el medi ambient), de demostrar sensibilitat, interès i afecte per la humanitat i els problemes de la preservació de la vida- són les més interessades a compartir les noves ciutats del segle XXI, mitjançant una comprensió molt més conscient dels llindars de la grandària, les infraestructures i els valors que precisem des de la ciutadania responsable amb la pau, la humanitat i la naturalesa. En la lluita contra el malbaratament hi ha una pulsó de vida, que contradiu aquesta pulsó fanàtica de la mort, que ha descrit Jeremy Rifkin, com a característica del somni d'Europa.

Contra la indiferència de les ciutats, les dones són qui més s'oposen, mitjançant la identitat de gènere, a la ciutat genèrica. Però no solament les dones, els homosexuals i lesbianes, els grups específics diferents, les minories que tendeixen a la individualització, a la singularitat; que pugnen per la seva plena visibilitat i protagonisme en l'escenari del futur. La democràcia urbana és una garantia enfront de la ciutat indiferent.

Contra la indiferència de les ciutats, els col·lectius singulars també fan més per la biodiversitat i l'acceptació de la identitat de cadascú, així com per la igualtat en la diferència entre tots. Ulrich Beck ha sentenciat recentment el final d'«els altres». La fi de l'*alteritat* és avui la crònica d'una mort anunciada, ja que «l'altre» solament és qui conviu dins d'un mateix en una identitat múltiple que inclou tot l'ésser. Els altres jo que són el nostre ésser, són qui més conseqüentment s'oposen, mitjançant la identitat pròpia, a la pretensió antimoderna de continuar construint obstinadament la ciutat genèrica del patriarcat burgès. Aquesta ciutat no pot madurar en el segle XXI mitjançant un urbanisme excloent i una ordenació del territori vertebrada per les barreres, en lloc d'un espai obert als accessos i democràtic.

TALLERS

CONCLUSIONS

DEL TALLER DEL COL·LEGI OFICIAL D'ARQUITECTES DE CATALUNYA

Coordinació del taller: Dominique Tomasov, Pascuala Campos, Margarita Artal i M. Glòria Aragó

146

CONCLUSIONS DE LES TAULES

La participació del COAC en les jornades sobre urbanisme i gènere ens va donar una oportunitat de crear espais de debat i reflexió per tractar un tema que està pendent en el nostre col·lectiu i que encara sembla una mica tabú.

Al llarg d'aquestes jornades hem après que en el discurs de gènere hi reconeixem dos aspectes diferenciats i, alhora, relacionats entre si:

- La visió de gènere en el disseny de la ciutat, amb l'aportació del *know how* de les dones
- La realitat diferenciada de les dones arquitectes dins de la professió

Va ser aquest darrer aspecte el que vam desenvolupar en tres taules rodones dedicades a la universitat, la pràctica i les accions futures.

A través del nostre Servei d'Itineraris vam preparar dues rutes per barris significatius de Barcelona, Gràcia i Ciutat Vella, amb l'aplicació d'una visió de gènere i deixant pas a les dones «avui invisibles» en la història de la ciutat.

Per tal de posar en evidència la desvalorització de la dona en la publicitat, es van recopilar anuncis publicats en revistes europees especialitzades en el nostre sector i les d'institucions professionals, en una presentació de set minuts de durada.

En el procés de preparació de les taules, la major part de les persones que volíem convidar inicialment responia dient: «No hi ha cap problema en aquest tema.» Però després d'un primer procés de reflexió, s'arriba a la conclusió que hi ha patrons culturals discriminatoris i que cal crear nous models per tal d'avançar cap a la igualtat.

Les conclusions de les diferents taules van ser les següents:

Sexisme en l'ensenyament de l'arquitectura.

Moderadora: Margarita Artal i Serrat

1. Hi ha discriminació en la formació, i encara més com més subjectives són les matèries.
2. Cal una revisió de la història de l'arquitectura per tal de poder incorporar la figura femenina en la formació, buscant nous referents i models, perquè els actuals tots són masculins.
3. Hi ha un currículum ocult que s'ha de revisar, perquè discrimina la dona en la seva formació com a arquitecta i en el desenvolupament de la seva tasca educadora com a catedràtica i professora.
4. Cal educar els joves en les noves habilitats i capacitats professionals, diferentment de les que es mostren actualment i que perpetuen models de poder.
5. Cal buscar un estil professional per a les arquitectes dones. El model actual és masculí, blindat i corporativista.
6. Convé formar les dones i els homes en la visió de l'arquitectura des del punt de vista de la diversitat de gènere.
7. Cal sensibilitzar els homes especialment, però també les dones. Són moltes les dones que no perceben aquestes diferències i que repeteixen els models masculins i andrògens, i això no tan sols s'aplica a la universitat.

Pascuala Campos, catedràtica de projectes de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de la Corunya, va moderar la taula sobre la **Pràctica professional**.

Per tal d'aconseguir una visibilitat més gran en el disseny i la gestió de la ciutat cal:

- 1 Impulsar una nova visió del planejament des d'una òptica de gènere amb resultats vinculants.
- 2 Reconèixer que la visió de gènere és beneficiosa per a la cohesió social.
- 3 Fomentar la participació de les dones en els debats de la ciutat i en els seus òrgans de govern.
- 4 Generar noves experiències d'habitació des dels àmbits de decisió i gestió on es barregen els usos públic i privat.
- 5 Realitzar una enquesta de gènere que posi de manifest la situació de les dones arquitectes en la seva pràctica professional i la compatibilitat amb la seva vida personal.
- 6 Revisar les normatives de planejament i habitatge des de la visió de gènere. Això donarà resposta, entre altres coses, a la necessitat de viure en ciutats habitables i belles.

En la taula sobre **Accions futures**, moderada per l'arquitecta Maria Glòria Aragó i Pont, es va arribar a les conclusions següents:

- 1 La manca d'identificació i visibilitat femenina en el nostre col·lectiu és preocupant.
- 2 És necessària una agenda específica per tal d'avançar cap a la igualtat d'oportunitats professionals.
- 3 Cal el desenvolupament d'eines concretes per promoure la participació de les dones dins i fora de l'àmbit professional.
- 4 S'han d'impulsar iniciatives i accions de suport per tal d'aconseguir la igualtat laboral, d'oportunitats, de beneficis, de reconeixement i de visibilitat.
- 5 Demanem un compromís ferm per part de les nostres institucions professionals amb vista a recollir, promoure i difondre —i donar-hi suport— les diferents propostes i iniciatives amb «visió de gènere» que propugnen membres del col·lectiu, que seran en benefici de tota la societat.

Com a colofó, compartim la idea que Ann de Graft-Johnson (Universitat de West England, Bristol) va aportar amb gran claredat a una de les taules:

És important que hi hagi més dones en arquitectura, perquè, si l'arquitectura no es diversifica ni les representa degudament, tindrem una professió ignorant. I una professió així no permetrà un debat que reflecteixi diferents experiències i prioritats, necessari per poder generar una resposta apropiada a la diversitat de necessitats i de formes d'usar l'espai. Si la professió no reflecteix la complexitat de la societat, no pot representar-la.

CONCLUSIONS

DEL TALLER DE L'ESCOLA TÈCNICA SUPERIOR D'ARQUITECTURA DE BARCELONA

Coordinació del taller: Zaida Muxí i Anna Puigjaner

148

LA CASA SENSE GÈNERE

Persones que hi han participat: Anna Bofill, Lidewij Tummers, Hanna de Graft, Anna Puigjaner Barberà, Marta Fonseca, Adriana Ciocoletto, Laura López Fuentes, Gemma Serra Vila, Francisca Fonseca Prieto, Jordi Rius Bonjorn, Roser Casanovas, Muntsa Niso, Julia González Bou, Silvana Guzmán Bejarano, María Dolores Gerez Valls, Zaida Muxí Martínez, Ana Gallego Palacios i Guillermo López Ibañez.

La casa sense gènere és la casa del gènere, serà aquella que tingui en compte la diversitat d'usuaris i usuàries, activitats, sensacions i necessitats. Noves preguntes ens donaran noves respostes. Desconstruir la concepció heretada de l'espai.

Un espai per habitar on es puguin atendre les dualitats de la vida: intimitat/reunió, fix/mòbil, estandarditzat/personalitzat, dins/fora, unifuncional/polifuncional, personal/col·lectiu, privat/públic, silenci/soroll, compatible/incompatible, visible/invisible, llum/foscor, molt/poc, gran/petit, perenne/caduc, treball/oci, junt/separat, amor/odi, néixer/morir, tot/res, etc.

Un espai per habitar que sigui capaç de respondre a les preguntes que aquestes dualitats plantegen:

On...

- coincideixo amb els veïns?
- m'aïllo?, em reuneixo?, descanso?, comparteixo el temps lliure?
- puc crear?, juguen els nens?, escolto música?, treballo?
- guardo la bicicleta?, les mantos d'hivern?, l'aspiradora? guardo les meves coses?
- puc rentar?, estendre?, cosir?, planxar?, reparar la bicicleta?

Com...

- estudio o treballo al mateix temps que altres dormen o es reuneixen?
- cuino i comparteixo?
- es pot acollir diferents cultures d'habitar?
- es pot acollir una única forma de viure?

Quan...

- estimo?, dormo?
- tinc cura?, tenen cura de mi?
- toco la flauta?, jugo amb els fills?
- tinc relacions sexuals?

Què necessito...

- per dormir?, per jugar?, per rentar-me?
- quan tinc un fill?
- quan som dos?, quan som tres?, i quatre?, quan estic sola?

Per què...

- no comencem a viure i deixem d'invertir?
- un edifici és un aparcament d'habitatges?
- hem de cuinar tancats?
- hi ha un dormitori més gran, amb bany «principal»?
- la dutxa, el wàter i el rentamans han d'estar junts?
- un passadís i un vestíbul són només això?
- m'he d'emmotllar a la casa i no a la inversa?

Una casa sense gènere està:

Dotada amb atributs que proposen, que són adaptables, que poden ser alterats per l'esdevenir de les persones, que poden acollir relacions entre formes de vida culturalment diferents.

Una casa sense gènere és:

Un lloc on un es pot relacionar amb si mateix i amb els altres, democràtic, sense jerarquies, on cadascú és.

Un espai que dialoga amb el lloc que ocupa, és a dir, amb les condicions mediambientals, culturals, socials, materials, etc., capaç d'acollir les necessitats i els desigs particulars dels seus habitants vinculant veïns, carrer, barri i ciutat.

Els exemples analitzats són propostes actuals del mercat de l'habitatge lliure, on habitar queda reduït a menjar, dormir i descansar. No reconeixen la feina que la casa implica —feina reproductiva— ni donen la possibilitat de realitzar un treball productiu, ni possibiliten les eleccions personals ni les diferents etapes de la vida.

La casa amb gènere

- 1 La cuina impedeix la modificació de l'espai
- 2 Duplica la funció de menjar (cuina i sala d'estar)
- 3 Excés de banys
- 4 Jerarquització de l'espai
- 5 Espai escàs d'emmagatzematge

La casa sense gènere

- 1 Espai per a la intimitat
- 2 Ús no predeterminat
- 3 Visibilitat, cuina vinculada a altres espais
- 4 Divisió de les funcions del bany
- 5 Augment de les zones d'emmagatzematge

La casa amb gènere

- 1 Fragmentació i jerarquització
- 2 Cuina desvinculada de la zona de menjar
- 3 Excés de banys
- 4 Desaprofitament de l'espai exterior

La casa sense gènere

- 1 Espai igualitari, sense jerarquies
- 2 Espais intermedis
- 3 Visibilitat, cuina vinculada a altres espais
- 4 Espai propi

CONCLUSIONS DE L'ESPAI FRANCESCA BONNEMAISON

Coordinació del taller: Anna Bofill

150

EXPERIÈNCIES LOCALS

Aquesta taula va estar organitzada pel Servei de Promoció de Polítiques d'Igualtat Dona-Home de la Diputació de Barcelona i coordinada per l'arquitecta Anna Bofill.

L'objectiu de la taula d'experiències locals era visibilitzar les accions portades a terme des de les administracions locals de l'Estat espanyol per a la incorporació de la perspectiva de gènere en el disseny de les ciutats i els pobles.

El ventall d'experiències incloïa entitats locals de diverses tipologies i procedència, des del Concejo de San Martín del Rey Aurelio, un conjunt de petites municipalitats de la conca minera asturiana, fins a ciutats com ara Sant Sebastià, amb una llarga trajectòria d'accions participatives, passant per ciutats mitjanes com ara Llorca, a Múrcia, i Vilafranca del Penedès, a Barcelona.

L'intercanvi d'experiències va permetre constatar la importància de la participació de les dones per fer de les ciutats un espai millor per a tothom, no tan sols per si mateixes.

El Concejo de San Martín del Rey Aurelio (Astúries) és una agrupació de municipis amb un total de 19.000 habitants i amb una configuració topogràfica accidentada amb escàs sòl urbanitzable (només el 10 % de la superfície). San Martín del Rey Aurelio és un consell miner exposat als efectes negatius de la reducció de l'activitat minera. Les mines han transformat el paisatge i han determinat una urbanització de la zona molt dispersa.

En aquest context, l'any 2001 es crea la Regidoria de la Dona i es fa el I Congrés de Dones de San Martín, on es constata la no-adaptació dels espais públics municipals a les necessitats de les dones.

Mitjançant els congressos anuals que s'han anat celebrant, les dones han pogut intervenir en el Pla general d'ordenació urbana i es tenen en compte els seus punts de vista.

L'experiència i la realitat de l'Ajuntament de Sant Sebastià (País Basc) és força diferent de l'anterior. Sant Sebastià és una ciutat de 183.113 habitants amb una llarga experiència en processos participatius.

L'any 1998 es constitueix un fòrum format per dones representants d'associacions veïnals, de partits polítics, d'associacions de dones i de dones a nivell particular. L'objectiu era fomentar la participació de les dones i fer propostes de millora en el planejament urbanístic. Com a resultat d'aquest procés participatiu, es van aconseguir un seguit de fites:

- Elaborar un reglament de transport urbà.
- Poder accedir al transport públic amb cotxets de criatures.
- Muntar un servei nocturn de transport els caps de setmana.
- Homogeneïtzar els horaris.
- Transformar espais d'aparcaments en espais de joc per als infants.
- Millorar les vies públiques depenent de la topografia i dels habitants de la zona (gent gran, espais amb pendents forts, etc.).
- Millorar la visibilitat i, per tant, la seguretat en espais subterranis com ara passos sota vies i carrers, aparcaments, etc.
- Treballar conjuntament per a la reformulació del Pla general d'ordenació urbana.

S'han assolit fites importants com ara el reconeixement i la representació de les dones en altres fòrums o espais de debat (sobre mobilitat, civisme, etc.) i s'ha afavorit la transversalitat de gènere i el reconeixement que recollir les demandes i les necessitats quotidianes de les dones són millores per a la ciutat que reverteixen en tota la ciutadania.

De la província de Múrcia ens arribava l'experiència de l'Ajuntament de Llorca, una ciutat que viu principalment de l'agricultura i amb una població de més de 70.000 habitants.

L'any 2000, la Regidoria de la Dona va portar a terme un procés participatiu perquè les dones poguessin decidir sobre el planejament urbanístic de la seva ciutat. Es van crear espais de reflexió i debat amb les dones per tal de recollir-ne les necessitats i les demandes i potenciar la cooperació amb entitats diferents, no tan sols de dones, per tal d'implicar-se en un projecte comú. Un aspecte important era la necessitat de fer visible la història de les dones a la ciutat.

Una de les conclusions més importants extretes de l'experiència és que la ciutadania se sent identificada amb el projecte i el valoren com una proposta positiva. En resum, es valora més positivament un projecte quan s'ha treballat amb un mètode participatiu.

Vilafranca del Penedès (Barcelona) és una ciutat més petita que Llorca, amb una població d'uns 37.000 habitants, que fa molts anys que està involucrada en la millora de la ciutat gràcies a la participació de les dones.

Des de l'any 1995, Vilafranca treballa el tema de la ciutat i les dones, i ja en aquell any es va crear el Fòrum Local de la Dona i Ciutat, establint reunions mensuals i començant a treballar el tema de la mobilitat.

La Fundació M. Aurèlia Capmany va tenir un paper important en aquest procés, en ser la institució responsable d'un projecte europeu sobre les dones i la ciutat on l'Ajuntament va participar activament.

Els aspectes que més ha treballat l'Ajuntament durant aquests deu anys han estat la mobilitat dins de la ciutat i l'accés als polígons industrials propers, on treballen moltes dones de la ciutat. De les experiències aportades, aquest és l'únic municipi que ha engegat accions participatives amb relació a l'habitatge.

Podem resumir les conclusions de la taula rodona de la manera següent:

- El disseny de la ciutat des d'una perspectiva de gènere millora la ciutat per a tothom, no tan sols per a les dones, sinó que tots els col·lectius també en surten beneficiats: infants, persones grans, persones amb mobilitat reduïda, etc.
- La participació ciutadana és un element clau i s'han de fomentar els canals participatius adequats per tal de fer arribar la veu de tots els col·lectius als ens locals.
- És important assolir llocs de decisió per part de les dones, per tal d'introduir la perspectiva de gènere en les instàncies de decisió més altes.
- Moltes dones creuen *a priori* que tenen poc a dir amb relació a una disciplina com ara l'urbanisme, que veuen complexa i llunyana. Però quan es treballa amb elles amb una metodologia adequada apareixen propostes i solucions creatives i pragmàtiques per millorar les ciutats.

CONCLUSIONS DE LES JORNADES

Han passat deu anys des que un grup d'urbanistes europeus va redactar la Carta europea de les dones a la ciutat, document de referència per començar a repensar la ciutat tenint en compte les diferents relacions que, els nostres dies, dones i homes tenen amb la ciutat.

La Carta va posar sobre la taula una estratègia per incorporar la visió de gènere al disseny i la construcció de la ciutat. Aquests dies, a Barcelona, més de 300 dones i homes (responsables polítics, tècniques i tècnics, associacions de dones, etc.) han estat debatent sobre com es pot fer realitat aquesta adequació de l'urbanisme a una societat de la igualtat d'oportunitats que estem construint entre tots i totes.

Durant una setmana s'han organitzat conferències, taules rodones, tallers, visites a la ciutat i tot un seguit d'activitats per conèixer solucions aplicables als reptes que el nou paper de les dones en la societat implica.

I un avanç de les conclusions d'aquestes jornades es basa en els punts següents:

- 1 És necessari resignificar l'urbanisme establert per integrar temes i necessitats que atenguin les noves pautes socials del nostre temps en transició cap a una societat més complexa. La perspectiva de gènere i la participació activa de les dones, professionals i ciutadanes, s'han d'incorporar a tots els projectes de construcció de la ciutat, com a línia estratègica dels responsables de les diverses polítiques urbanes i territorials.
- 2 És fonamental impulsar processos participatius amb pressupostos permanents que aportin el coneixement real sobre la vida quotidiana de les dones i d'altres grups poc visibles socialment, les seves necessitats i els seus coneixements com a usuàries intensives de la ciutat. Igualment, cal integrar les dones i les seves xarxes d'associació en els processos de participació reglats associats a la planificació.
- 3 Tot i constituir la meitat de la població, les dones romanen en una situació social de desavantatge social i econòmic. Les responsabilitats socials associades a la cura de persones dependents i a la responsabilitat en l'esfera de l'àmbit domèstic, com també el treball informal, corresponen majoritàriament a elles. Les seves preocupacions i necessitats específiques no estan degudament considerades en els plantejaments dels documents urbanístics.
- 4 Es reconeix el dèficit històric de participació de les dones en temes relacionats amb el disseny de l'espai, que ha impedit gaudir de les aportacions de persones expertes en l'ús intens de la ciutat i donar la seva importància deguda a temes en els quals les dones són expertes, com ara la seguretat, la cura, l'educació, el transport públic, l'habitatge, els recorreguts a peu i els equipaments i els serveis urbans.
- 5 Un urbanisme en el qual les necessitats de tothom, dones i homes, de totes les generacions i les procedències, siguin valorades és la millor via per aconseguir la millor qualitat de vida i la sostenibilitat de les nostres ciutats. Una ciutat més segura, més accessible, en la qual sigui més fàcil combinar la vida personal i familiar amb el treball, és una bona ciutat, no per a les dones, sinó per a tota la ciutadania.
- 6 Aplicar la perspectiva de gènere es concreta en canvis en els plantejaments de l'urbanisme actual, introduint en la seva agenda de prioritats temes impor-

tants de la vida quotidiana com ara la seguretat, la proximitat, el temps i l'organització dels serveis, com també la barreja d'usos que ajudi a cobrir la diversitat d'activitats que actualment porten a terme en bona part les dones i que en el futur seran repartides entre dones i homes.

7 Replantejar l'urbanisme en tota la seva complexitat requereix el treball d'equips pluridisciplinaris que integrin els sabers de les ciències socials i de moltes altres aportacions als processos de projecte urbà i planificació urbanística a escala general.

8 És necessari integrar aquests conceptes innovadors en la formació tècnica i el reciclatge dels professionals, ja que, fins al moment, l'àmbit formatiu professional ha romàs aliè a aquests enfocaments. Una manera de treballar coherent, amb l'objectiu de redefinir un urbanisme per a la ciutadania, requereix dels professionals la capacitat de treballar en processos de col·laboració amb institucions, amb entitats, amb agents econòmics i amb el teixit social en general. Així mateix, és important ressaltar la necessària incorporació de les dones a tots els equips tècnics.

9 Existeixen mesures concretes, instruments ja elaborats i testats, metodologies de participació, indicadors per a l'avaluació, exemples de referència realitzats en altres llocs, que s'haurien de posar al servei dels ajuntaments, les associacions i altres entitats per facilitar que les entitats locals puguin abordar processos eficaços i ben tramats. Cal assignar recursos permanents per aplicar aquests instruments i dissenyar marcs adequats perquè les diverses experiències es puguin compartir i, d'aquesta manera, es contribueixi a una millora contínua de les eines urbanístiques.

10 Cal destacar el compromís de les institucions organitzadores a integrar aquests canvis en les polítiques de la seva responsabilitat. El Govern de Catalunya va reiterar el seu compromís amb la incorporació d'aquest objectiu en dues iniciatives legislatives recents: la Llei de millora de barris i el Decret de mobilitat. La perspectiva de gènere serà una línia estratègica en la cooperació de la Diputació de Barcelona amb els ens locals en projectes d'equipaments, de disseny de l'espai públic o bé en projectes integrats de millora de barris. El COAC es va posar a la disposició dels organitzadors per treballar de manera interinstitucional en la creació de l'Observatori d'Urbanisme i Gènere.

ANNEX



Isabela Velázquez Valoria (Madrid)

Directora de les Jornades

Arquitecta urbanista. Ha fet treballs en planejament urbà i planificació territorial a la Comunitat de Madrid i a la Direcció General d'Actuacions Concertades a les Ciutats del Ministeri d'Obres Públiques, Medi Ambient i Transports. Redactora i avaluadora de projectes europeus. Membre del Grup de Treball sobre Bones Pràctiques del Comitè Habitat. Entre els seus camps de treball preferents hi ha l'urbanisme sostenible, el medi ambient urbà, la participació ciutadana i la perspectiva de gènere en el disseny de la ciutat. Pertany a la xarxa de consultors GEA21 SL. Fundadora del Col·lectiu de Dones Urbanistes.



Daphne Spain (EUA)

Doctora en sociologia, investigadora i professora a càrrec del Departament de Planejament Urbà i Ambiental de l'Escola d'Arquitectura de la Universitat de Virgínia. El seu enfocament docent combina el coneixement profund de les ciències socials amb l'anàlisi de planificació espacial. Pertany als comitès directors d'associacions com ara l'Urban Affairs Association (Associació per a Temes d'Urbanisme), i la Society of American City and Regional Planning History (Societat per a la Història del Planejament Urbà i Regional dels EUA), i presideix la Suburban Neighborhood Association (Associació de Veïnatge Suburbà). És autora de les obres *Gendered Spaces* (1992) i *How Women Saved the City* (2001).



Emmy Galama-Rommerts (Holanda)

Responsable regional de la xarxa VAC d'organitzacions de dones a Zeeland, que, des del final de la Segona Guerra Mundial, duu a terme una àmplia labor d'assessorament als equips de planejament i de disseny urbà en temes com ara l'habitatge, els equipaments i els parcs urbans. Així mateix, és representant del Consell Internacional de la Dona (ICW) als Països Baixos i a les Nacions Unides-Hàbitat.

**Liisa Horelli** (Finlàndia)

Doctora en psicologia ambiental i docent a la Helsinki University of Technology (Universitat de Tecnologia d'Hèlsinki). Com a investigadora del seu Centre for Urban and Regional Studies (Centre per als Estudis Urbans i Regionals), ha desenvolupat i avaluat diversos projectes europeus amb un interès especial per temes que aborden conjuntament el medi ambient, la participació, el desenvolupament local i la integració social de joves i dones. Actualment, treballa en un projecte sobre planificació del temps i l'espai per a la conciliació de l'hàbitat, la mobilitat, els serveis i el treball a l'Àrea Metropolitana d'Hèlsinki. És fundadora de la xarxa EUROFEM des del 1994.

**Monika Jaeckel i Marieke Van Geldermalsen** (Alemanya-Països Baixos)

Monika Jaeckel, sociòloga, és investigadora al Deutsches Jugendinstitut (Institut Alemany de la Joventut) de Munic en temes i polítiques de família. És una de les creadores de la xarxa de suport a famílies Mütterzentrum, que des d'Alemanya s'ha estès a més de quinze països. Presideix la xarxa MINE Mother Centers International Network for Empowerment (Xarxa Internacional de Centres de Mares per a l'Apoderament). Fundadora de la xarxa Grassroots Women's International Academy (GWIA) (Acadèmia Internacional d'Organitzacions de Base de Dones) i de la Comissió Houairou.



Juntament amb Marieke van Geldermalsen, arquitecta urbanista, està acabant el seu projecte *La ciutat educadora: un enfocament innovador per a l'urbanisme* i desenvolupant un projecte urbà de demostració en el qual s'apliquen aquestes idees de base.

**Anne Michaud** (Canadà)

Activa en campanyes contra la violència cap a les dones els anys setanta i vuitanta, ha estat coordinadora del programa «Dones i ciutat» de Mont-real des del 1992 fins al 2004. Ha desenvolupat metodologies i projectes per aconseguir una ciutat més segura per a les dones i ha col·laborat amb les autoritats locals i les associacions de dones, que són un referent a escala mundial per a tot l'urbanisme amb visió de gènere. Va organitzar el primer seminari internacional sobre seguretat per a les dones el maig del 2002 a Mont-real. Membre de la Comissió Houairou en representació de Women and Cities International (Internacional Dones i Ciutat), de la qual és cofundadora.

**Anna Bofill Levi** (Barcelona)

Combina un ampli currículum de compositora de música contemporània amb la professió d'arquitecta, que ha exercit en projectes de construcció i urbanisme. Desenvolupa recerques i treballs de gènere des dels anys vuitanta, entre els quals hi ha el projecte europeu «Les dones i la ciutat» i estudis d'assessorament a entitats locals i regionals. L'any 2005 va publicar el llibre *Planejament urbanístic, espais urbans i espais interiors des de la perspectiva de les dones*, editat per la Generalitat de Catalunya.

**Carme Miralles-Guasch** (Barcelona)

Doctora en geografia i professora de la Universitat Autònoma de Barcelona, especialitzada en temes de transport urbà amb nombroses publicacions sobre mobilitat i organització del transport a la ciutat. Ha analitzat també el moviment de les dones en el medi urbà i ha estat diputada (PSC) al Congrés dels Diputats (1999-2003). Directora de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB).



María-Ángeles Durán Heras (Madrid)

Llicenciada en ciències polítiques i econòmiques i doctora en ciències polítiques per la Universitat de Madrid. Catedràtica de Sociologia, investigadora i professora d'investigació del Consell Superior d'Investigacions Científiques. Ha publicat un centenar d'estudis sobre sociologia econòmica, l'ús del temps i la posició social de les dones. Premi Nacional d'Investigació en Ciències Econòmiques, Socials i Jurídiques el 2002. Entre els seus llibres podem citar: *Nuevos objetivos de igualdad en el siglo XXI: las relaciones entre mujeres y hombres* [coord.] (2000); *Si Aristóteles levantara la cabeza. Quince ensayos sobre las ciencias y las letras* (2000); *The future of work in Europe* [dir.], Comissió Europea, Direcció General V (1999); *La ciudad compartida: conocimiento, afecto y uso* (1998); *Los costes invisibles de la enfermedad* (2000-2003), i *De puertas adentro* (1988). A través dels seus llibres i de la publicació de les seves nombroses recerques ens ha fet arribar valuoses aportacions a l'anàlisi de gènere que ja forma part del nostre cabal comú.



Marta Román Rivas (Madrid)

Geògrafa, experta en temes de desenvolupament local, amb experiència en projectes de recerca sobre la dona a la feina, el paper dels infants a la ciutat i l'anàlisi de l'espai urbà des de la perspectiva de gènere. Comissària de les exposicions «Las ciudades, de sur a norte» i «Clase turista» per al centre cultural La Casa Encendida, de Madrid.



Teresa del Valle (Bilbao)

Antropòloga. Catedràtica d'antropologia social de la Universitat del País Basc / Euskal Herriko Unibertsitatea. Investigadora en temes d'antropologia feminista. Autora d'una de les primeres publicacions sobre gènere i ciutat en el nostre entorn: *Andamios para una nueva ciudad* (1997). L'obra *Modelos emergentes en los sistemas y las relaciones de género* (2002) és el resultat de la direcció d'una recerca en equip (1999-2002). Actualment escriu sobre etnografia de la memòria.

**Jeff Turner** (Regne Unit)

Consultor independent especialitzat en temes de transport i polítiques socials. Economista de formació, té una àmplia experiència en la recerca sobre gènere i transport, sobre joves i transport i, també, sobre les necessitats de transport de comunitats amb ingressos baixos tant al Regne Unit com a la resta del món. Ha realitzat treballs per al Departament de Transport i la Comissió d'Igualtat d'Oportunitats del Regne Unit, per a la Comissió Europea i per al Banc Mundial. És autor de nombrosos informes sobre gènere i transport.

**Margaret Grieco** (Regne Unit)

Catedràtica de transport i societat a l'Institut de Recerca sobre el Transport de la Universitat de Napier, Edimburg, al Regne Unit, i professora visitant a jornada completa a l'Institut de Desenvolupament Africà de la Universitat de Cornell, als Estats Units. Ha treballat en l'anàlisi sociològica de la mobilitat i el transport durant més de 25 anys i és autora d'un gran nombre de publicacions sobre temes de gènere i mobilitat, xarxes socials i transport, envelliment i mobilitat, i noves tecnologies i transport. També ha portat a terme treballs en els camps següents: globalització i organització social; estudis urbans i regionals; estudis sobre gènere, família i ètnia; estudis sobre desenvolupament i Àfrica; estudis sobre polítiques i planificació; i estudis d'organització i gestió.

**Isabel Segura Soriano** (Barcelona)

Historiadora per la Universitat de Barcelona, ha centrat les seves investigacions en la història de les dones. Algunes publicacions seves són: *Guía de mujeres de Barcelona* i *La Habana para mujeres*. Durant els últims anys ha enfocat els seus treballs historiogràfics en la participació de les dones en els moviments socials urbans, implicant les protagonistes en la recuperació de la memòria històrica. Fruit d'això s'han publicat, entre d'altres, les obres *Dones de Sants-Montjuïc: Itineraris històrics*, i *Dones de Ciutat Vella*. També va ser editora de l'editorial feminista La Sal, i codirectora del projecte europeu «Les dones i la ciutat».



Carlos Hernández-Pezzi (Madrid)

Arquitecte per l'ETSA de Madrid, especialista en urbanisme. És membre del Comitè Hàbitat II des del 1995 i coordinador del Programa de cooperació internacional de la Junta d'Andalusia a l'Argentina des del 1999. Arquitecte municipal a Màlaga (1980-1982) i Fuengirola, arquitecte provincial (1983-1988) i director de l'Oficina Provincial de Planejament de la Diputació de Màlaga (fins al 2001). Degà del Col·legi Oficial d'Arquitectes de l'Andalusia Oriental (1992-1996 i 2000-2001) i president del Consell Superior dels Col·legis d'Arquitectes d'Espanya durant els períodes 2002-2005 i 2006-2009. Són obres seves, entre d'altres, el Centre Eurolatinoamericà de la Joventut de Mollina, el complex poliesportiu universitari de Teatinos, les escoles d'hostaleria de Màlaga i Cadis, diversos edificis del Parc Tecnològic d'Andalusia (PTA), els parcs de Bajo Vélez i del Castell de Sohail a Fuengirola o els centres de visitants del Parc Natural de Las Sierras Tejeda-Almijara-Alhama a Sedella i del paratge natural Torcal de Antequera. Acadèmic corresponent de Belles Arts de San Fernando, Madrid. Escriptor, articulista i crític. Ha obtingut diversos premis al llarg de la seva trajectòria professional, com ara el Premi Madrid d'Urbanisme per la publicació *La ciudad compartida* (1999), o el Premi Màlaga per la rehabilitació del Palau de Valdeflores.

ÀLBUM DE FOTOS

164









COMITÈ D'HONOR

Il·lm. Sr. Jordi Labòria

President delegat de l'Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge de la Diputació de Barcelona

Il·lma. Sra. Imma Moraleda

Presidenta delegada de l'Àrea d'Igualtat i Ciutadania de la Diputació de Barcelona

Sra. Marta Selva

Presidenta de l'Institut Català de les Dones

Sr. Jaume Sanmartí

Director de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona

Sr. Jesús Alonso

Degà del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya

COMITÈ ORGANITZADOR

DIRECTORA

Isabela Velázquez Valoria

COORDINACIÓ

Eloi Juvillà Ballester

Mireia Valls Hausman

Diputació de Barcelona.

Oficina Tècnica de Cooperació

VOCALS

Anna Cabó Cardona

Servei de Promoció de Polítiques d'Igualtat Dona-Home de la Diputació de Barcelona

Isabel Segura Soriano

Institut Català de les Dones, Generalitat de Catalunya

Dominique Tomasov Blinder

Col·legi d'Arquitectes de Catalunya

Anna Puigjaner Barberà

Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona

INSTITUCIONS PARTICIPANTS EN L'ORGANITZACIÓ

Diputació de Barcelona

Oficina Tècnica de Cooperació de l'Àrea
d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
(coordinació i direcció)

Servei de Promoció de Polítiques d'Igualtat
Dona-Home de l'Àrea d'Igualtat i Ciutadania

Generalitat de Catalunya

Institut Català de les Dones

Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC)

**Escola Tècnica Superior d'Arquitectura
de Barcelona (ETSAB)**

LOGÍSTICA I COMUNICACIÓ

Carme Camacho Perea

Miquel Vilaseca Masramon

Diputació de Barcelona. Oficina Tècnica
de Cooperació

ot.cooperacio@diba.cat

VERSIÓN CASTELLANA

**URBANISMO
Y GÉNERO**
UNA VISIÓN
NECESARIA
PARA TODOS

Índice

175	Presentación, <i>Celestino Corbacho</i>
176	Presentación, <i>Josep Bargalló</i>
178	Presentación, <i>Soledad Murillo</i>
	PONENCIAS
	Isabela Velázquez
183	Una mirada atrás: mujeres en el urbanismo y en la construcción de la ciudad
	Isabel Segura Soriano
195	La memoria, una forma de arquitectura
	Daphne Spain
199	La importancia de los espacios de género urbanos en el ámbito público
	Anna Bofill Levi
209	Vivienda y espacio comunitario
	Emmy Galama-Rommerts
213	Los VAC en los Países Bajos
	Carme Miralles-Guasch
217	Transporte y accesibilidad
	Jeff Turner y Margaret Grieco
221	El género y los protocolos de grupos de usuarios: la necesidad de nuevas prácticas de planificación del transporte
	María-Ángeles Durán
235	La ciudad compartida
	Liisa Horelli
249	La gestión del tiempo y el espacio de la vida cotidiana en el contexto nórdico
	Marta Román Rivas
259	Entornos y necesidades: cartografía de un sistema en evolución
	Monika Jaeckel y Marieke van Geldermalsen
265	Planificación urbanística con enfoque de género
	Teresa del Valle
275	Seguridad y convivencia: hacia nuevas formas de transitar y de habitar
	Anne Michaud
293	Seguridad y convivencia: un flujo con enfoque de género en el espacio urbano
	Carlos Hernández-Pezzi
303	Por la ciudad igualitaria, contra la ciudad indiferente
	TALLERES
312	Conclusiones del taller del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña
314	Conclusiones del taller de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona
316	Conclusiones del taller del Espai Francesca Bonnemaison
320	CONCLUSIONES DE LAS JORNADAS
	ANEXO
324	Las personas
330	Álbum de fotos
334	Organización

En las últimas décadas se ha producido un profundo cambio estructural en nuestra sociedad: la división tradicional de roles entre los hombres y las mujeres se ha cuestionado totalmente como consecuencia de la presión de los movimientos feministas y progresistas. La introducción de la perspectiva de género, que busca replantear las relaciones entre los hombres y las mujeres sobre la base de la justicia y la igualdad de oportunidades, ha hecho posible lo que se ha denominado «la revolución silenciosa de las mujeres». Se ha adelantado mucho –sobre todo se ha conseguido la legitimación de la igualdad–, pero todavía queda mucho camino por recorrer para lograr la equiparación de derechos y oportunidades entre los hombres y las mujeres, es decir, para hacer plenamente efectiva esta igualdad.

La aplicación de esta nueva perspectiva en el diseño y la construcción del espacio común tiene consecuencias importantes sobre los modelos urbanísticos. A una nueva cultura de la ciudad le corresponde un nuevo modelo de ciudad, que debería reconstruir los conocimientos y los patrones urbanísticos tradicionales y rediseñarlos a la medida del conjunto de la ciudadanía. Es preciso plantear actuaciones innovadoras en la construcción del espacio público y privado, y las administraciones públicas hemos de impulsar las acciones necesarias para hacer posibles estos cambios.

En esta línea, y desde el compromiso de los gobiernos locales con la igualdad entre los hombres y las mujeres, la Diputación de Barcelona tomó la iniciativa de organizar las jornadas Urbanismo y Género: una Visión Necesaria para Todos, que tuvieron lugar en Barcelona entre el 27 y el 29 de abril de 2005. La Oficina Técnica de Cooperación de la Diputación, que coordinó el proyecto, y nuestro Servicio de Promoción de Políticas de Igualdad Mujer-Hombre colaboraron con el Instituto Catalán de las Mujeres de la Generalitat de Catalunya, con el Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y con la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.

Todos juntos hicieron posible el éxito de las jornadas, en las que participaron numerosos cargos políticos y técnicos en el ámbito de la Administración pública, profesionales de la gestión de las áreas territoriales locales, asociaciones de profesionales y asociaciones ciudadanas, así como estudiantes y profesionales, un conjunto de personas que trabajan en temas relacionados con el urbanismo y la ciudad o en políticas de igualdad mujer-hombre.

El libro que tenéis en vuestras manos recoge todas las conferencias de ponentes de alto nivel internacional y nacional, así como las conclusiones de los talleres que se desarrollaron de forma paralela. Estas páginas reflejan, pues, las teorías y las reflexiones que se presentaron y debatieron alrededor de las cuestiones del género, el urbanismo y la ciudad y sobre las implicaciones en el espacio y en el territorio de una nueva visión de la «vida cotidiana» basada en la igualdad entre los ciudadanos y las ciudadanas, con una atención especial a dos ejes temáticos: el urbanismo entendido como las infraestructuras de servicios urbanos, espacios públicos, transportes, equipamientos y vivienda, por un lado, y por otro, el urbanismo desde el punto de vista de la ciudadanía, la identidad y la memoria.

Estoy convencido de que las aportaciones recogidas en este volumen ayudarán a avanzar en la reflexión, el diálogo y el intercambio de experiencias necesario para diseñar y construir ciudades y espacios más igualitarios y mejores para todos.

PRESENTACIÓN

Josep Bargalló Conseller primer de la Generalitat de Catalunya, 2004-2006

El urbanismo es una herramienta clave para diseñar y establecer el equilibrio vital y sostenible entre el territorio y las personas. Hablar de urbanismo es hablar de un tema que afecta a toda la ciudadanía, tanto a hombres como a mujeres. Y precisamente porque afecta a toda la ciudadanía, debemos tener presentes las necesidades y las demandas de las personas y colectivos que habitan en las ciudades.

Hablar de urbanismo es hablar, también, de los derechos de ciudadanía, de los derechos de las ciudadanas y los ciudadanos de Cataluña de expresarse, participar en los asuntos públicos y ejercer sus libertades y sus deberes.

En los últimos años, se han realizado contribuciones interesantes que plantean la necesidad de facilitar las actividades y las necesidades de la vida cotidiana en un marco espacial adecuado y con las infraestructuras necesarias. Una de estas contribuciones ha sido la Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad, una propuesta para repensar la ciudad desde la perspectiva de las mujeres. En esta Carta se alerta de la necesidad de eliminar los obstáculos que hacen que las mujeres todavía no tengan un derecho pleno a la ciudad, y se propugna, además, una nueva filosofía de la planificación urbana y la ordenación del territorio centrada en los valores humanos, impulsando dinámicas de cambio para que la sociedad llegue a ser plural.

Desde el actual Gobierno de la Generalitat de Catalunya se han llevado a cabo diferentes iniciativas en esta línea. El Decreto 369/2004, de 7 de septiembre, por el cual se desarrolla la Ley 2/2004, de 4 de junio, de Mejora de Barrios, áreas urbanas y villas que requieren de atención especial, tiene por objetivo dotar a las administraciones catalanas de instrumentos para intervenir en las mejoras de barrios, áreas urbanas y villas que, por sus condiciones, requieren de atención especial por parte de los poderes públicos. En uno de los artículos se afirma que el contenido de los proyectos de intervención integral en áreas urbanas de atención debe incluir, entre otros, la descripción de su situación urbanística y de su situación social actual, con mención de sus repercusiones sobre las desigualdades sociales, de género y edad en el acceso a la renta y los servicios. Asimismo, introduce la equidad de género en el uso del espacio urbano y de los equipamientos, como uno de los campos susceptibles de obtener financiación del Fondo de Fomento del programa de barrios y áreas urbanas de atención especial. El desarrollo de la ley que regula el urbanismo en el territorio de Cataluña, el Decreto Legislativo 1/2005, de 26 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Urbanismo, ha incorporado la perspectiva de género, de forma que garantiza la promoción de la representación paritaria en la composición de los diferentes órganos urbanísticos colegiados, y requiere que cualquier actuación urbanística haga una evaluación de su impacto en función del género.

El decreto sobre movilidad aprobado a finales del año pasado, el Decreto 466/2004, de 28 de diciembre, relativo a determinados instrumentos de planificación de la movilidad y al Consejo de la Movilidad, contempla la obligatoriedad expresa de introducir indicadores de género y de recoger la perspectiva de las mujeres en cualquier plan de movilidad que se diseñe en Cataluña, de forma que

se garantice la adecuación entre la planificación de las políticas de movilidad, la diversidad de actividades y la necesidad de organizar la vida cotidiana. El mismo decreto establece que el Consejo de la Movilidad ha de incorporar la perspectiva de género y de las mujeres en el desarrollo de sus funciones, y debe hacer el seguimiento y la validación permanente del uso de la variante de género en los instrumentos y los indicadores utilizados para desarrollar y evaluar las políticas, los proyectos y programas propuestos.

Somos conscientes de que el enfoque integral de género, el *mainstreaming*, supone una visión muy ambiciosa desde el punto de vista conceptual, pero, como otras estrategias de carácter transversal, implica un modelo que requiere, además de un marco normativo adecuado, enormes transformaciones sociales, económicas y políticas, y es necesario plantearlo como un proceso continuado, a medio y largo plazo, de aprendizaje, negociación e intercambio de experiencias.

Hemos encauzado este proceso, un proceso que nos debe conducir ineludiblemente a superar la invisibilización de las mujeres en los asuntos urbanísticos de Cataluña. Y nos sentimos llenos de orgullo y satisfacción. No obstante, esto es sólo un primer paso. Sólo recogiendo las demandas, las vivencias y las aportaciones de las mujeres respecto al espacio y la planificación urbanística les podremos garantizar los derechos que como ciudadanas les son propios.

PRESENTACIÓN

Soledad Murillo de la Vega Secretaria general de Políticas de Igualdad, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

178

Ganando presencia en otros espacios

«La parte delantera de nuestra casa tenía el aspecto de la sala de espera de un dentista, y la parte trasera era una tumultuosa galería de mi rebelión. Cubrían las paredes grandes fotos mías y extraños objetos hechos por mis amigas.»

ERICA JONG

Isadora emprende el vuelo o cómo salvar tu propia vida

Jornadas como las celebradas en Barcelona ponen de manifiesto que el espacio deja de ser equivalente a un lugar construido y a unas coordenadas trazadas con una intención funcional. Ahora, es preciso reflexionar sobre el espacio a partir de su significado, tanto el que le otorgamos las mujeres como el que se «nos» atribuye por todos los demás.

Desde la posición que ocupo, ha sido preciso ganar espacio de manera progresiva, porque el ámbito de la igualdad estaba reservado a lo que se ha dado en llamar un «asunto» de mujeres. Y como tales «mujeres», nuestro «lugar» paradójicamente podría deslizarse hacia un «no lugar», aquel ligado a los colectivos que por definición han de portar una característica para que, gracias a ésta, se hagan visibles y adquieran pleno derecho.

La gran paradoja es que, a pesar de ocupar un enorme espacio demográfico (las mujeres superamos el 50% de la población), no debería sernos preciso, ni a nosotras, ni a quien nos circunscribe a un lugar, apelar a una característica para ganar relieve en el espacio público.

No, las mujeres no somos un colectivo. Especialmente, porque los lugares que se reservan a unos y otros no son los mismos. Un colectivo habita el lugar de la protección, la mayoría de la población debería compartir el lugar de los derechos (como los hombres que, en su conjunto, no son un colectivo, salvo que posean una característica que les vincule a uno concreto).

El espacio público, que conozco gracias a mi nueva condición, es un espacio entramado de relaciones que no habían tenido hasta el momento la necesidad de redefinir el ámbito político en clave de igualdad. Ya se sabe que la Administración estatal (local o autonómica, el ejemplo sirve para todas) distribuye niveles (directoras generales, subdirectoras, jefas de servicio) a modo de credenciales para alcanzar la interlocución y, por lo tanto, ser invitadas a diferentes escalas a participar en el espacio de las decisiones. Hasta mi llegada, el orden político carecía de un miembro del gobierno cuyas competencias fueran en materia de igualdad. Dicho en términos de lo que nos ocupa: carecíamos de espacio de interlocución y de espacio propio (una estructura que permitiera desarrollar tareas). Por ello y a la luz de la experiencia, me parece urgente ganar espacios de poder (en los colegios profesionales de arquitectura, en las corporaciones locales, en los gobiernos autonómicos, en los gobiernos estatales).

Soy consciente de que hemos creído que el espacio de poder «contamina», especialmente porque desvirtúa el espacio propio (que recuperamos en clave

literaria –Virginia Wolf–, así como en clave vindicativa, gracias a todas las jornadas sobre mujer y urbanismo que llevan más de diez años de andadura). Ahora no desconfío de los espacios de poder, considero que también me pertenecen como mujer. La ocupación del espacio de poder, por muchos inconvenientes que conlleve, no está ligado a los tratos de favor, ni a paternalismos, menos aún a las cuotas (la mayoría de la población no responde a porcentajes), sino al pleno convencimiento que aporta el saberse ciudadana.

Estimo que estamos en una nueva etapa: la conquista de espacios que se han clausurado para las mujeres, en nombre de unos privilegios y de una resistencia de la que el discurso da cuenta: «la reciente incorporación de las mujeres al mundo del... (cualquier ámbito cabe en esta advertencia)». Es preciso analizar los resultados de nuestro empeño, de nuestro saber y de nuestra competencia para «ganar espacios». No es preceptivo que sigan existiendo espacios con «derechos de admisión» (los consejos de administración de las empresas, los jurados literarios, las listas electorales, las presidencias de cualquier entidad). Democratizar el espacio público es el primer paso para intervenir en los planes urbanísticos, en los de vivienda¹, hasta en el diseño de la misma. Para democratizar el espacio público es preciso focalizar nuestras energías en preguntarnos por los cambios que generamos, por el grado de influencia que ejercemos en las organizaciones donde cada una trabajamos. Se trata de contabilizar las adhesiones que ganamos y las transformaciones que se han impulsado a partir de esta conquista. Porque es un mérito de las mujeres urbanistas, arquitectas, sociólogas, geógrafas que a partir de sus aportaciones se haya reflexionado sobre los tiempos de traslado, sobre la seguridad ligada a la iluminación, sobre la memoria de cada barrio, sobre la participación ciudadana. Este saber nos autoriza a vindicar que no existan espacios segregados, sino compartidos, especialmente aquellos lugares de decisión que se crean para pensar en nombre de todos los demás.

¹ El Plan de Vivienda 2005-2008 recoge una serie de medidas dirigidas a las mujeres, lo que viene a confirmar la importancia de ocupar lugares de diseño de políticas públicas en cualquier ámbito.

PONENCIAS

UNA MIRADA ATRÁS: MUJERES EN EL URBANISMO Y EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD

Isabela Velázquez Arquitecta urbanista. Directora de las Jornadas

183

Majores nostri

Mirar hacia atrás en la historia de las mujeres no es fácil, indagar en las razones que determinan cómo construimos el espacio urbano tampoco lo es. El espacio habitado se escapa de las clasificaciones que usamos como apoyos para entender la realidad. Nuestras mujeres del pasado se ven desdibujadas por la neblina de una historia oficial cuyo foco se sitúa únicamente en la mitad masculina de la sociedad, sus categorías y sus actividades. Al tratar de sugerir algunas pistas sobre esta visión retrospectiva, una sensación de juego de «la gallina ciega» impregna el intento. Como en el mito de la cueva y los ciegos, sabiendo que el elefante existe, sólo llegamos a palpar un palmo de su piel aquí o la forma de su pata allá.

La tarea de construir un espacio que facilite la vida es tan antigua como la propia existencia, pero poco sabemos sobre cómo organizaba nuestra sociedad sus patrones de habitación en los primeros tiempos.

La construcción de la ciudad siempre ha sido una actividad poco documentada, donde la complejidad del proceso invita a actuar y olvida los escritos de reflexión sobre cómo se consigue crear este espacio complejo. Contamos con muchas realizaciones y pocos argumentos explícitos para analizar esta construcción consensuada del entorno humano. Siempre ha habido más planos y esquemas que ideas sobre el papel: el proceso de construcción es más activo que filosófico. Una excelente exposición reciente sobre la ciudad europea reflejaba los conceptos de lo urbano a través de proyectos arquitectónicos y urbanísticos junto a visiones de artistas en sus cuadros o instalaciones. En este caso, los comisarios renunciaban prácticamente a los textos para describir la evolución de la ciudad a lo largo del tiempo.¹

Podemos aventurar que la ciudad se construye a través de multitud de iniciativas personales y colectivas, salpicadas de criterios religiosos, negociaciones, destrucción y reconstrucción, junto a algunas ordenanzas colectivas, reglas de policía y orden público, o similares. El urbanismo, que intenta poner orden en este proyecto colectivo, es una disciplina reciente y que cambia de objetivos cada lustro. Como campo de conocimiento técnico nace prácticamente en el siglo XIX: es Ildefonso Cerdá quien le da nombre en sus trabajos sobre el Plan de Barcelona. Y surge como una disciplina reactiva, que nace como respuesta a las difíciles condiciones de vida en las ciudades de la sociedad industrial. El urbanismo viene a aportar soluciones a la pésima deriva de las ciudades, producto de la rápida industrialización. La ciudad industrial antepone los criterios productivistas y olvida el resto de aspectos convivenenciales que conferirían calidad a las ciudades clásicas.

Ni los notables griegos, ni los agrimensores romanos, ni los constructores de Mileto, creadores de la cuadrícula, ni Hipodamos, que la aplica en todo el Pireo, formulan una teoría sobre la construcción de la ciudad, según nos recuerda la investigadora Françoise Choay. Para los pensadores griegos, en quienes reconocemos los orígenes de nuestra cultura de la ciudad, la polis, como organización de la ciudadanía, es más importante como objeto de reflexión que como espacio definido para su convivencia. Este planteamiento se opone a nuestra concepción de lo urbano, que es excesivamente técnica y está vinculada al contenedor más que a lo que ocurre en el espacio objeto de planeamiento.

Los trazados orgánicos que permanecen en la mayoría de nuestras ciudades y pueblos tienen su origen en estos acuerdos formales en algunas ocasiones, o informales en la mayoría de ellas, en donde lo construido iba creciendo por agregación y tomaba forma a partir de la experiencia.

¹ «La Ville». Centro Pompidou de París y CCCB de Barcelona.

La ciudad creada tiene un origen algo más complejo, siempre asociado a una ceremonia que define sus límites e invoca a los dioses para su protección. La ciudad planificada siempre ha estado relacionada con el poder. La arquitectura con mayúsculas y las artes urbanas eran un arte al servicio de los poderosos. Los planos hacían realidad en trazados y monumentos el escenario brillante de la autoridad. Catedrales y torres sobrevolaban un tejido complejo y abigarrado en nuestro entorno mediterráneo de casas, patios, calles o pequeñas plazas.

Los primeros textos conocidos, como el *De Architectura de Vitrubio*, resumen los conocimientos acumulados hasta el momento, describiendo desde la casa hasta la ciudad, pero su énfasis se sitúa en los edificios sagrados, continuando con la tradición clásica occidental y oriental de situar las ciudades en el centro de una cosmogonía religiosa. Este énfasis en la arquitectura del poder se mantiene invariado en los tratados sobre arquitectura, centrados la mayoría en destacar, en cada momento histórico, el diseño de rascacielos, de grandes equipamientos públicos o de museos y templos de la cultura.

En 1405 aparece el primer texto de Christine de Pisan sobre la ciudad, titulado *La ciudad de las damas*, que se considera el primer texto feminista y una completa reflexión sobre el papel de las mujeres en la construcción de la ciudad. El encuentro de la desconcertada Cristina con *Razón, Derechura y Justicia* la anima a buscar en las mujeres destacadas de la Antigüedad apoyo para una nueva ciudad donde las mujeres sí tienen un papel, en oposición a la ciudad griega, donde mujeres, esclavos y extranjeros se situaban al otro lado de la ciudadanía.

Este primer libro feminista coincide cronológicamente con el texto instaurador del urbanismo que, en formulación de Choay, es el *De Re Aedificatoria* de Alberti, escrito a mediados del siglo xv. El tratado de Alberti es el texto de referencia y sienta las bases del urbanismo, al recoger las formulaciones más políticas que espaciales de Platón y Aristóteles sobre el funcionamiento de las ciudades e incluso los primeros textos hipocráticos protoecológicos sobre salud y habitabilidad de los asentamientos.

Ambos autores comienzan su discurso con una invocación a los antecesores y un claro elogio de sus obras y hazañas. Esta actitud de reconocer lo que se ha pensado sobre un tema antes de avanzar, de invocar a los que nos preceden y sus esfuerzos es el motivo de esta primera reflexión. Os invitamos a compartir un momento de pequeño homenaje a las mujeres que han intervenido desde siempre en la construcción de su hábitat; a las pensadoras que, desde hace unos años, han dedicado sus esfuerzos a investigar y a iluminar las voces y las actividades de las mujeres en la ciudad, y a las urbanistas que nos han ido abriendo camino en la reflexión sobre la ciudad o en el proyecto urbano.

En este corto espacio de tiempo es importante la simple enumeración de las pensadoras y activistas que han ido definiendo las bases de una crítica permanente a un urbanismo teórico demasiado centrado en lo sagrado y en el poder, olvidando a menudo las necesidades cotidianas, el sentido práctico de la vida de todos los días e incluso el placer.

Construir la ciudad desde lo cotidiano

En la dicotomía entre el espacio creado por consenso, a partir de proyectos individuales y sentido común colectivo, y el espacio del poder, una primera hipótesis es que la intervención de las mujeres en el urbanismo siempre se ha inclinado

más por reflexionar sobre el espacio de lo cotidiano, lo que, en términos muy actuales, podemos denominar «la calidad de vida».

Decíamos que poco sabemos sobre cómo se construían las ciudades en tiempos antiguos y menos aún del papel de las mujeres en esta tarea. Recientemente, el descubrimiento de un cráneo de un anciano desdentado ha llevado al equipo que investigaba estos hallazgos a explicar que existía el cuidado en tiempos prehistóricos, relacionando su supervivencia con una alimentación cuidadosa. Esto complementa la evidencia del cuidado infantil, de cuyo cumplimiento da fe nuestra supervivencia como especie.

En la construcción social del espacio podemos aventurar la participación de las mujeres en mayor o menor grado, en función de su rol en la sociedad que las construye. Y de su relación con las tareas en las que el cobijo es más necesario: el cuidado de los niños, los cultivos o la preparación de la comida frente al perfil más vinculado a la caza o a la guerra de sus compañeros. Ya fuera en las civilizaciones más sedentarias, que se abrigan a lo largo del muro o de la cueva, o en las tribus nómadas, que optan por la tienda, según la clasificación de los espacios habitados del arquitecto Frank Lloyd Wright.

En un momento dado, las ciudades, casi las que ahora mismo disfrutamos, se van conformando como espacio privilegiado del habitar. El mapa europeo de ciudades presenta un aspecto muy similar en nuestro tiempo al que tenía varios siglos atrás. Se puede afirmar que nuestra civilización se ha organizado en torno a ciudades, donde se han forjado los principales valores colectivos, la vida política y, en la mayoría de los casos, también la económica.

Rastrear la presencia de las mujeres en la construcción de esta civilización urbana no es fácil debido a la ausencia de documentación y también a la poca visibilidad social otorgada a las compañeras sin alma de los hombres.

En la parte sagrada, la relacionada con la religión y el poder, la invisibilidad de la mitad de la sociedad es paradigmática. Desde las oraciones judías en las que el hombre empieza por agradecer a Dios que no lo haya hecho mujer hasta la increíble, en tiempos de paridad, masculinidad de sacerdotes y jerarquías eclesíásticas en casi todas las instituciones religiosas, el cuerpo terreno de las religiones presenta un mudo perfil.

Excluidas del poder, minusvaloradas durante siglos, relegadas al hogar o al convento, las mujeres desde muy pronto caracterizan su presencia en la ciudad con un planteamiento muy crítico sobre su funcionamiento. Hay que recordar la institución de modelos alternativos para comunidades de mujeres creadas y gestionadas por ellas mismas, desde las fundaciones de Santa Teresa de Jesús y otras religiosas, a los «beguinajes», que plantean un complejo modelo de permanecer en la sociedad evitando sus peores consecuencias.

O la creación de los primeros hospitales para pobres por parte de las damas romanas Fabiola y Marcela, que ofrecieron sus casas como residencia de enfermos y enfermeras para solventar el problema de la enfermedad de pobres y transeúntes. Podemos empezar a situar a las mujeres en la vanguardia del estado de bienestar, iniciadoras de la cultura de los primeros equipamientos urbanos.

El activismo de las mujeres en la ciudad se manifiesta bajo muy diferentes banderas o ideologías, pero siempre en una misma dirección: la de mejorar las condiciones de la vida cotidiana en las urbes. Desde la higiene y la salubridad hasta el acceso a la cultura o la protección del arte, sus temas de interés se agru-

pan en una visión muy solidaria, que recoge no sólo sus propias necesidades sino las de la parte más vulnerable de la sociedad.

En Europa, todas las revueltas urbanas que jalonan la historia moderna recogen las imágenes de mujeres tomando la calle. Aparecen en las revueltas y desaparecen cuando el orden se reinstaura. La activa participación de las mujeres en la Revolución Francesa no impide que la Declaración de Derechos del Hombre refleje claramente su sesgo o que el Código Napoleónico de 1804 anule los pocos pasos andados en relación con la autonomía de las mujeres, eliminando la posibilidad de divorcio y la autonomía civil de las mujeres casadas. Los logros de las mujeres en la época de la República española se pierden en la vuelta al hogar y en la minoría de edad de la posguerra franquista.

En Europa no contamos con demasiados datos, pero podemos extrapolarlos a partir de las investigaciones desarrolladas en otros países, por ejemplo en Canadá y en Estados Unidos, cuyos resultados nos permiten hacernos una idea de esta tarea continua de intervención de las redes de mujeres en la ciudad a lo largo de la construcción de la ciudad industrial y de la ciudad corporativa.

Daphne Spain recoge en sus libros *Gendered Spaces* y *How Women Saved the City* la otra historia de la construcción de las ciudades estadounidenses que, entre la Guerra Civil y la I Guerra Mundial, marcó los fundamentos de una ciudad industrial que permanece hasta nuestros días. Hay que agradecerle el esfuerzo de complementar la historia oficial de conocidos arquitectos que crean rascacielos y autovías para la nueva economía corporativa con la pequeña historia de la lucha por mejorar unas calles y unos barrios en los que se hacían recién llegados con la esperanza de una vida más digna que en sus lugares de origen. Spain documenta las mil iniciativas que, con carácter religioso o social, o apoyadas en reivindicaciones sufragistas o antirracistas, consiguieron domesticar un espacio salvaje en su crecimiento acelerado, desde la voluntariedad de activistas tenaces, desde la solidaridad que linda con el paternalismo o desde la revuelta indignada ante la falta de condiciones de vida.

Entre los aspectos más conocidos de esta participación se encuentran las iniciativas ciudadanas filantrópicas. A lo largo del siglo XIX fueron muchas y diversas las organizaciones de mujeres que intervienen en la ciudad, desde las asociaciones de mujeres cristianas o católicas hasta el Ejército de Salvación, desde los Women's Club hasta los YWCA, que mantienen aún su red de instalaciones de apoyo a grupos vulnerables en las ciudades estadounidenses. Las mujeres encabezaron las protestas por las condiciones de la vivienda y de las calles, levantaron numerosos edificios en las principales capitales de EE.UU., crearon residencias y centros cívicos para las mujeres independientes que empezaban a trabajar en oficinas, organizaron formación para el empleo, cultura a través de una amplia red de bibliotecas y centros de ocio. Además, intervinieron activamente en la demanda y control de mejores condiciones de salubridad e higiene en las ciudades, enfrentándose o colaborando con las autoridades municipales en cada momento. La demanda permanente de lugares adecuados para la estancia de los niños en los barrios más pobres compitió con las prioridades de los planteamientos urbanísticos contemporáneos de «La Ciudad Bella», que destinaba a monumentos y grandes parques sus esfuerzos por la mejora de la ciudad.

Destacamos la labor de las reformadoras urbanas, como Jane Addams, que creó en Chicago en 1895 una asociación de apoyo e integración de los inmigran-

tes similar a los esfuerzos que había visto en Inglaterra en alguno de sus viajes. La Hull House estaba organizada por mujeres de clase media, idealistas, educadas y muy religiosas. Sus anhelos se centraban en las mujeres de los inmigrantes, aunque también organizaban centros para mayores o pensiones para chicas jóvenes, guarderías y campamentos para niños, etc. Trabajaron para cambiar las leyes laborales. El centro de Jane Addams, especialmente bien gestionado, se replicó en otras ciudades estadounidenses antes de la I Guerra Mundial: llegó a haber más de 400 en 1910. Su objetivo era la integración de los inmigrantes y la mejora sistemática del entorno urbano. La encuesta que promovió Jane Addams sobre la situación de la vivienda de alquiler en Chicago dio lugar a la Ley de Vivienda de 1902. Su labor fue destacada con el Premio Nobel de la Paz.

A principios del siglo xx, en EE.UU. son también las mujeres afroamericanas quienes se autoorganizan para tratar de ayudar a mejorar las condiciones de vida de sus hermanas de raza: crean residencias para mayores, para madres solas y trabajadoras, clínicas, guarderías, bibliotecas y casas comunes. No hay que olvidar que fue una mujer, Rosa Park, la que revolucionó el marco de la convivencia desde otro importante vector social, el racismo, negándose a ocupar su asiento en la zona segregada del autobús.

En Europa, tenemos que recordar las aportaciones de Flora Tristán, que en sus paseos por el Londres industrial hace las primeras críticas radicales a la sociedad inhumana del trabajo fabril. Su *Promenades dans Londres* es una primera voz de alarma sobre una situación que pronto provocará la reacción de los movimientos revolucionarios.

El activismo crítico ha influido enormemente en domesticar los espacios urbanos. Lo encontramos en la construcción del estado de bienestar, la creciente demanda de equipamientos en los barrios: primero los esenciales (salud y educación), y más tarde los más complejos (cuidado y dependencia, ocio, naturaleza, deporte). Nuestra ciudad es resultado de los grandes proyectos urbanos, con sus ejes, avenidas y bloques de viviendas. Y nuestros parques, equipamientos, centros de salud o paseos seguramente le deben mucho a este activismo femenino sin tregua sobre la ciudad autista de arquitectos encerrados en su torre de marfil o sobre la ciudad en manos de la especulación y la lógica del negocio inmobiliario.

Muchas de las ideas innovadoras que se van incorporando al urbanismo actual tienen ese origen comunitario. Las medidas de alivio del tráfico y la definición de áreas de velocidad reducida y calles de coexistencia tienen su origen en las protestas ciudadanas que tuvieron lugar en algunos barrios holandeses, buscando espacio para que los niños tuvieran derecho a la calle. Gradualmente se han incorporado a los instrumentos habituales del diseño urbano.

Esta presencia en la ciudad es contemporánea de reflexiones teóricas e iniciativas políticas sobre el papel de las mujeres en la sociedad. En los años treinta, Margaret Mead revoluciona la antropología desde sus estudios de campo en Oceanía, en los que encuentra base para destacar el carácter construido de los roles adjudicados a cada sexo. Los diferentes patrones de enfrentarse a la vida de hombres y mujeres que encuentra le hacen replantearse el mito de la femineidad y las funciones sociales de hombres y mujeres en la sociedad estadounidense. La publicación de *Sex and Culture* y *Male and Female* coincide cronológicamente con la investigación de Simone de Beauvoir en 1949 de *El segundo sexo*, que en su

aseveración «La mujer no es, se hace» resume un profundo estudio sobre las jerarquías entre los dos sexos y la universalidad de la relación de dominio de hombres sobre mujeres. Beauvoir invita a las mujeres a abandonar su función social de sirvientas y madres y a hacer uso de su libertad personal.

Pensadoras feministas en el siglo xx: aportaciones críticas al urbanismo

En el urbanismo oficial, como campo de conocimiento técnico, las mujeres han tenido poca cabida. Hasta hace muy poco, el número de mujeres profesionales era mínimo, y aún menor el de las situadas en puestos de toma de decisiones. Sin embargo, desde visiones exteriores a la disciplina en sí, en la crítica urbanística el peso de varias voces femeninas es importante en la creación de conceptos y modelos de ciudad.

A finales del siglo xix, las feministas materialistas comenzaron a replantearse la necesidad de permanecer en casa y ocuparse en exclusiva del trabajo doméstico. Cuestionan la división sexual del trabajo, la separación entre economía doméstica y economía política y la separación física del hogar y el espacio exterior. Su idea clave es colectivizar el trabajo doméstico y el cuidado de los niños en tanto no sea posible llegar a ser ciudadanas con plena igualdad de derechos. Entre sus propuestas concretas figuran las organizaciones colectivas de barrio, la creación de cooperativas de mujeres de producción y de consumo o la investigación sobre nuevas tipologías de vivienda (casa sin cocina, viviendas asistidas, hoteles de apartamentos, comedores colectivos).

Charlotte Perkins Gilman explica su visión de las relaciones de género en la siguiente afirmación: «La mujer está constreñida por el hogar y el hombre lo está por la mujer». Su publicación en 1898 de *Women and Economics: The Economic Factor between Men and Women as a Factor of Social Evolution*, coincide con las experiencias piloto de comunidades experimentales feministas como la Mary Coleman Stuckert (Chicago), que presentó en la Exposición Universal de Columbia una propuesta residencial con servicios mancomunados de lavandería, guardería infantil, granja urbana de producción de aves y huevos y panadería, así como un centro de información doméstica. Dolores Hayden, arquitecta e investigadora de la historia urbana estadounidense, muestra en *The Grand Domestic Revolution*, una relación detallada y documentada de este movimiento casi olvidado.

Como anécdota, una de las imágenes bandera del Movimiento Moderno: la guardería en la terraza superior de la Unidad de Habitación de Le Corbusier tiene un antecedente en el proyecto no construido de Hotel de las Mujeres para mujeres profesionales y padres responsables, que agrupaba en un gran edificio apartamentos sin cocina, comedores comunales y servicios domésticos compartidos y organizados conjuntamente para todo el edificio.

En la segunda mitad del siglo xix, algunas pensadoras feministas desarrollan un análisis en profundidad sobre cómo llevar a cabo los servicios domésticos de forma cooperativa. Las propuestas de las feministas materialistas, descritas como utópicas o radicales por la sociedad de su tiempo, se trasladan a la realidad en el momento en que encajan con una nueva situación social: el papel de las mujeres como gestoras de la ciudad cuando los hombres no están. Estos proyectos tan difíciles de llevar a cabo en tiempos de paz, se ponen en marcha con premura y sin problemas cuando, en tiempos de guerra, son las mujeres las que quedan a cargo

de la ciudad. En ese momento, es la sociedad la que está interesada en que las mujeres puedan combinar su trabajo fuera del hogar con las responsabilidades domésticas y rápidamente se ponen en marcha soluciones espaciales a los problemas creados.

Dolores Hayden describe la experiencia de Kaiserville en Vanport City, Oregon, la ciudad industrial de la II Guerra Mundial pensada para las trabajadoras de los astilleros. Realizada en tan sólo un año, en 1945, albergaba 17 zonas de juego, 6 guarderías, 5 colegios, comedores comunales con comida preparada y servicios de mantenimiento completo de la vivienda de las obreras que sustituían a los soldados desplazados a la guerra. Tan pronto como la guerra terminó y los veteranos volvieron a sus hogares, esta experiencia pionera fue eliminada y el esfuerzo urbanístico se dirigió a convencer a las mujeres de las ventajas de la casa individual, apoyada por los electrodomésticos, que genera el paisaje de la ciudad dispersa estadounidense: Levittown y similares propuestas del suburbio estadounidense.

Es también Dolores Hayden quien en *Redesigning the American Dream* (1984) se replantea el futuro de la vivienda, el trabajo y la vida de familia tras examinar las características y tendencias del urbanismo estadounidense contemporáneo desde el estudio de la vida cotidiana, los símbolos y la relación entre vida privada y espacio público. Tras un brillante análisis de la evolución de la vivienda y el paisaje urbano estadounidense, considerando temas como la crianza, la necesidad de transporte público o la necesidad de proximidad, propone soluciones alternativas basadas en una serie de principios simples y claros. En primer lugar, asumir que casa y trabajo forman parte del mismo contexto. En segundo lugar, ser conscientes de que la especulación que ha dado lugar al tejido antiurbano de las periferias estadounidenses es parte del problema urbano. Y la evidencia de que hay que partir de las ciudades existentes. Las soluciones creadas de la nada son sólo referentes. Su propuesta es «domesticar el espacio público» y crear estructuras innovadoras que vinculen el espacio público con el privado. Su análisis es una de las primeras críticas fundadas al modelo de suburbanización estadounidense, planteando la crisis fiscal y ecológica de *facto* del modelo dominante. Cifra la solución en unir los conceptos de trabajo y hogar y estudiar la ciudad combinando cambios sociales, económicos y físicos.

Seguramente una de las personas que más ha influido en el urbanismo contemporáneo ha sido Jane Jacobs, cuyo pensamiento se integra en el urbanismo desde el activismo social y el periodismo. Jacobs constituye una de las voces con más influencia en las políticas urbanas del siglo XX desde la publicación en 1961 de su libro, traducido al castellano, *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Jacobs describe con lucidez y anticipación la importancia del espacio público, de la calle como sede de lo urbano, del intercambio entre desconocidos, del concepto afinado de ciudadanía y solidaridad que puede solucionar temas tan complejos como la seguridad urbana. Jane Jacobs parte de un análisis desde lo cotidiano, desde la vida de cada día en toda su complejidad, para criticar sin ambages la realidad existente en nuestras ciudades y su *statu quo*. Afortunadamente, sus ideas están en la base de muchos de los planteamientos actuales más innovadores y su libro se encuentra entre los más citados en toda aproximación actual a la ciudad, incluso en nuestro entorno, a pesar de no haber sido reeditado.

Argumenta Peter Hall, en *Ciudades del mañana*, sobre la importancia de los visionarios que ayudan a cambiar la imagen colectiva de la ciudad, y sobre cómo sus ideas permanecen en barbecho mucho tiempo antes de llevarse a la práctica. Jane Jacobs es un ejemplo de clarividencia que resurge tras varias décadas de hibernación, en el momento en que la sociedad está culturalmente preparada para aplicarlas.

Haber tenido en cuenta su planteamiento de que la calle, las aceras, funcionan como los elementos esenciales del orden complejo de la ciudad, permitiendo la convivencialidad, la interacción local que genera un orden urbano, nos habría ahorrado bastantes decisiones erróneas en el reparto del espacio público entre tráfico y convivencia, de difícil marcha atrás. Su propuesta de aprender de lo que funciona y hacerlo con la gente, aunque no haya sido objeto de planificación, inicia el camino de los procedimientos de urbanismo participativo de gran calado en países como Canadá, Estados Unidos, Inglaterra, Italia y Japón.

En el difícil campo de la teoría del urbanismo es también una mujer y también periodista, Françoise Choay, quien ordena las aportaciones teóricas dispersas sobre el urbanismo y en su publicación de 1970, *El urbanismo, utopías y realidades* reúne textos de diversos urbanistas y realiza la primera interpretación de las diferentes corrientes urbanísticas de una sociedad industrial urbana. Divide las propuestas que reseña en su antología de textos en urbanismo progresista, naturalista y culturalista. Desvela la pretendida universalidad científica: el «punto de vista verdadero» de Le Corbusier. Y encuadra las propuestas teóricas en la historia de las ideas que puede explicar los juicios de valor, los mitos o las pasiones del urbanismo. En los últimos años, ese claro análisis se ha centrado en el concepto de patrimonio y rehabilitación o en la alerta sobre la emergencia de una ciudad de redes universal en la que lo urbano se opone al propio concepto de ciudad.

Más recientemente, es Saskia Sassen en su impactante libro *La ciudad global: Nueva York, Londres, Tokio* (1991) quien de nuevo hace que aterricen en la realidad los conceptos de globalización y el ensueño de una ciudad sin fisuras. En su investigación sobre las ciudades líderes de la globalización, las ciudades globales, retoma el paseo crítico de Flora Tristán sobre la ciudad industrial, saliéndose de los caminos trillados y recuperando a la gente como centro de su discurso.

En su análisis de las ciudades globales, trae de nuevo la realidad como objeto de su investigación, el análisis detallado del impacto de la economía en la era de la globalización, describe nuestra sociedad liderada por la economía financiera como un escenario en el que conviven dos realidades muy diferentes. Analiza los efectos de esta nueva economía globalizada en las ciudades y en las personas que trabajan en ellas, describiendo su funcionamiento desde la diversidad de las situaciones de vida que se producen. Estas admiradas ciudades globales son puntos de concentración de riqueza y poder, donde conviven la mayor riqueza y la mayor pobreza: una nueva geografía de la centralidad y de la marginalidad en el mismo espacio. Destaca la necesaria existencia de empleos desvalorizados en la maquinaria urbana de la ciudad de las grandes corporaciones. Trabajos que se ofrecen a mujeres e inmigrantes.

Estas lúcidas intervenciones desde las fronteras de la disciplina urbanística ayudan a que este campo de conocimiento salga del círculo vicioso de trabajar con pocos objetivos y resultados decepcionantes. Al igual que en algunas otras

disciplinas, la frustración acompaña unos planteamientos técnicos con mucha información e instrumentos de análisis cada vez más precisos que se emplean para proponer proyectos banales, en los que las consecuencias reales son las contrarias a las deseadas. Una mayor inversión en carreteras e infraestructuras de transporte se acompaña de un creciente aumento de las zonas congestionadas. Una mayor capacidad de planificación deja a la mayoría de la población sin acceso a la vivienda. Las condiciones de salubridad de nuestros entornos urbanos dejan mucho que desear. Y ni siquiera conseguimos, a pesar de la obsesión estética de nuestra disciplina, que la ciudad moderna consiga un nivel de paisaje urbano razonable.

CODA: arquitectas con nombre propio

En el campo de la arquitectura, se reproduce la poca influencia de las mujeres en profesiones técnicas con un cierto prestigio. Algunos de los arquitectos más destacados son la imagen de una pareja que trabaja en colaboración, donde el nombre del hombre es el que perdura: Alvar Aalto en realidad trabajaba con su mujer también arquitecta Aino; Sven Markelius contaba en 1935 con la colaboración de la feminista sueca Alva Myrda en la construcción de viviendas con espacio para trabajar y para el cuidado de niños en el mismo bloque. Burley Griffin ganó el conocido concurso para la ciudad de Canberra en Australia en 1911 en un proyecto conjunto con su mujer Marion Mahoney, pasando a ser él en exclusiva el director de urbanismo en el proceso de construcción de la ciudad.

Son escasas las parejas de arquitectos equilibradas a lo largo de la historia y aparecen de nuevo en la crítica al urbanismo del Movimiento Moderno: el Team X, que integra a Alison y Peter Smithson, junto a Ralph Erskine, Candilis, Aldo Van Eyck, Giancarlo de Carlo y Jacob Bakema, marca en el X congreso CIAM el fin del urbanismo de la Carta de Atenas. Proponen una arquitectura adaptada a los modelos culturales, en la que los proyectos comunitarios son importantes y el espacio para el encuentro y la convivencia centra el foco del espacio a resolver. Reaparece la ciudad vieja como alternativa, el centro de la ciudad como tema preferente. Cito a Alison Smithson en un texto de 1954 para corroborar de nuevo el planteamiento ligado a la vida y a sus necesidades de esta arquitecta en la vanguardia: «La arquitectura, la pintura y la escultura son manifestaciones de la vida que satisfacen las necesidades reales del hombre y no recíprocamente».

Alison y Peter Smithson comenzaron a trabajar en la reconstrucción del barrio obrero de Bethnal Green en Londres, indagando en la relación entre la arquitectura y las comunidades que la habitan. Más tarde, a través de sus estudios para el conjunto de vivienda social en la antigua área industrial de Golden Lane Housing investigan en un enfoque global que incluye todos los aspectos de la vida cotidiana, proponiendo un edificio como calle, que se integra en la jerarquía edificio, calle, barrio, ciudad. Se considera a los Smithson como los responsables de haber conectado el urbanismo con la poética de la vida urbana.

Otra pareja equilibrada es la compuesta por Robert Venturi y Denise Scott Brown, que conservan nombres e identidades en sus obras y publicaciones. Recordar el título de su libro más conocido vincula su planteamiento con la mirada desde la realidad de lo cotidiano que encontramos en todas estas críticas reseñadas: *Aprendiendo de Las Vegas*. Un ejemplo más es la pareja formada por

Charlotte y Ray Eames, también de notable influencia teórica y práctica en temas residenciales y urbanos.

Diseñadoras y arquitectas pioneras han sufrido la resistencia a ser consideradas fuera del aura del arquitecto estrella con el que trabajaron: es el caso de Eileen Gray y Charlotte Perriand, colaboradoras de Le Corbusier.

Algunas activistas desarrollaron iniciativas ciudadanas de éxito como la llevada a cabo por Nina West (tras su divorcio) en Londres con la construcción de viviendas para madres solas con hijos en 1974, en las que de nuevo había espacio para trabajar, vivir y cuidar de los niños. El ejemplo fue seguido por el grupo de arquitectas Joan Forrester Sprague, Katrin Adam y Susan Aitcheson, que fundaron la Women's Development Corporation en 1978, desde la que promovieron un amplio programa que empezó construyendo viviendas para familias monoparentales y terminó abordando programas de reconstrucción social.

La intervención en los programas de vivienda se recoge en una ciudad con amplia tradición en la creación de modelos residenciales pioneros, Viena; a través del proyecto Frauen Werk Stadt se plantean las condiciones necesarias para una nueva convivencia en igualdad.

Actualmente, la integración de las mujeres profesionales en los campos de la arquitectura y el urbanismo empieza a equilibrarse. Zaha Hadid se ha hecho un espacio en el *star system* de la arquitectura, refrendado por el reconocido premio Pritzker. Los estudios mixtos y las arquitectas en activo comienzan a generalizarse en una nueva imagen de la profesión para los próximos años. La paridad en las escuelas de arquitectura es prácticamente total y pronto se producirá en los equipos técnicos. Falta saber si las políticas de la difícil conciliación y los cambios de hábitos hacia la corresponsabilidad social permitirán a las nuevas profesionales romper el techo de cristal en este siglo de la paridad.

Bibliografía

BOFILL LEVI, Anna; DUMENJÓ MARTÍ, Rosa Maria; SEGURA SORIANO, Isabel. *Las mujeres y la ciudad: manual de recomendaciones para una concepción del entorno habitado desde el punto de vista del género*. Barcelona: Fundació Maria Aurèlia Capmany, 1998.

CHOAY, Françoise. *L'Urbanisme. Utopies et réalités*. Editions du Seuil, 1965.

CHOAY, Françoise. *La regle et le modèle*. Editions du Seuil, 1980.

CHOAY, Françoise. *L'Allégorie du Patrimoine*. Editions du Seuil, 1992.

DE BEAUVOIR, Simone. *El segundo sexo*. Ed. Gallimard, 1949.

DEL VALLE, Teresa. *Andamios para una nueva ciudad: lecturas desde la antropología*. Madrid: Cátedra. Instituto de la Mujer. Valencia: Universidad de Valencia, 1997.

DURÁN, María Ángeles. *La ciudad compartida: Conocimiento, afecto y uso*. Madrid: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España, 1998.

HALL, Peter. *Ciudades del mañana: Historia del urbanismo del siglo XXI*. Ediciones del Serbal, 1996.

HAYDEN, Dolores. *The Grand Domestic Revolution*. Cambridge Univ. MIT Press, 1981.

HAYDEN, Dolores. *Redesigning the American Dream*. Nueva York: Norton Ed., 1984.

HAYDEN, Dolores. *The Power of Place*. New Haven: Yale University Press, 1995.

HERNÁNDEZ PEZZI, Carlos. *La ciudad compartida: El género de la arquitectura*. Madrid: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España, 1998.

JACOBS, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. Nueva York: Random House, 1961.

Versión española: *Muerte y vida en las grandes ciudades*. Madrid: Ed. Península, 1973.

JUSTO, A.; VEGA, P; VELÁZQUEZ, I. *Urbanismo, vivienda y medio ambiente desde la perspectiva de género*. Vitoria-Gasteiz: Emakunde, 2003.

MACDOWELL, Linda. *Género, identidad y lugar*. Madrid: Ediciones Cátedra. Universidad de Valencia, 2000.

MEAD, Margaret. *Uno y otro sexo*, 1948.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. *Urbanismo con perspectiva de género*. [s.l.] Unidad de Igualdad y Género. Junta de Andalucía, 2004.

SASSEN, Saskia. *The Global City*. Routledge, 1990.

SPAIN, Daphne. *Gendered Spaces*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1993.

SPAIN, Daphne. *How Women Saved the City*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2001.

LA MEMORIA, UNA FORMA DE ARQUITECTURA

Isabel Segura Soriano Historiadora. Directora de programas del Instituto Catalàn de las Mujeres, 2004-2006

195

«Cuando evocamos, cuando conjuramos la memoria para hacerla más clara, apilamos asociaciones de la misma manera que apilamos ladrillos para construir un edificio. La memoria es una forma de arquitectura.»

LOUISE BOURGEOIS

Daphne Spain, pese a que nunca antes había sido traducida al catalán y creemos que tampoco al castellano, forma parte de la tríada de profesoras de universidades norteamericanas, junto con Dolores Hayden y Beatriz Colomina, que han tenido una presencia, real o simbólica, en nuestro país y que han inspirado trabajos de recuperación histórica de las mujeres en el mundo urbano, trabajos que han tenido una clara voluntad de inscribir a las mujeres en un territorio concreto.

En la conferencia que en las páginas siguientes nos presenta, *La importancia de los espacios de género urbanos en el ámbito público*, Daphne Spain recupera, da nombre, pone de relieve, y da significado a la importancia de los espacios urbanos creados por mujeres. Asimismo, sigue las marcas y los rastros que algunos colectivos de mujeres han dejado tras su paso por las ciudades, pese a que las historias hegemónicas las habían hecho invisibles.

Daphne Spain nos presenta una visión desde la época medieval hasta la actualidad de los espacios urbanos creados por mujeres en diferentes sociedades. Inicia su recorrido por las beguinas, en la etapa medieval, sigue con los edificios creados por mujeres en el siglo XIX y continúa con los centros para madres creados en países postsocialistas.

Estos tres momentos históricos y estos tres modelos de intervención de las mujeres en el espacio urbano ponen de relieve la creación de espacios de apoyo y de transición, espacios donde se negocian los sistemas establecidos.

No queremos acabar esta breve presentación de Daphne Spain, sin dar una pincelada sobre algunos de los espacios de mujeres creados en la ciudad de Barcelona, desde finales del siglo XIX hasta la actualidad.

Una topografía particular

Desde finales del siglo XIX, diversos colectivos de mujeres crearon espacios propios inscritos en la geografía barcelonesa.

En la ciudad de finales del XIX, inmersa en un proceso de industrialización que comportó el desplazamiento de un gran número de población —mujeres y hombres— desde las áreas rurales hacia la ciudad, las mujeres llegaron y transitaban por calles y plazas y se ubicaron en las nuevas tipologías urbanas, las fábricas, que se convirtieron, también, en espacios de mujeres.

La revolución industrial en Cataluña y, concretamente, en la ciudad de Barcelona se inició en el sector textil en el que la mano de obra asalariada fue fundamentalmente femenina, tanto, que incluso en algunos ramos del sector llegaron a ser el 75%. Joan Güell, propietario de la fábrica Vapor Vell, una de las más antiguas del municipio independiente de Sants, hoy anexionado a Barcelona, explicaba que en el año 1846, en su fábrica, trabajaban 257 personas, que se repartían en —citamos textualmente— «38 hombres, 25 muchachos, 145 mujeres, 49 muchachas». Si no nos hemos equivocado al pulsar el botón adecuado, la calculadora nos indica que el 75,5% de los trabajadores eran mujeres. Por lo tanto, la revolución industrial se hace contando con la mano de obra femenina en

un doble sentido, como trabajadora asalariada y como trabajadora en el espacio doméstico, encargada del cuidado de las personas del colectivo familiar, sin ningún tipo de retribución.

Con todo, sin embargo, el tránsito de las mujeres por los espacios considerados públicos siempre se vio con una marcada prevención por parte de los sectores hegemónicos de la sociedad, y también por los hombres de las clases sociales con menos recursos económicos. Unos porque contravenía al arquetipo femenino de la domesticidad que intentaban forjar; y otros, trabajadores y organizaciones sindicales, porque valoraban el trabajo remunerado de las mujeres como «competencia desleal», al considerar que les traicionaban «su» trabajo.

En este contexto, en 1889, en el barrio del Raval de Barcelona, primero en la calle de la Cadena y después en la calle de Ferlandina núm. 20, se creó la Sociedad Autónoma de Mujeres de Barcelona. Teresa Claramunt, anarcosindicalista; Amàlia Domingo Soler, espiritista; y Ángeles López de Ayala, republicana, fueron las impulsoras de este espacio de mujeres y para mujeres, que compaginaba las actividades instructivas y recreativas con una clara voluntad de incidencia política y social, que se concretaba en la mejora de las condiciones de vida de las trabajadoras.

La fundación de la Sociedad Autónoma de Mujeres de Barcelona ampliaba el abanico de espacios urbanos femeninos, que, hasta aquel momento, habían sido los conventos y beguinajes que habían surcado la pequeña ciudad de Barcelona desde la etapa medieval.

Bajo el amparo del claustro de la iglesia de Santa Anna, el 1909, un grupo de mujeres encabezado por Francesca Bonnemaison, creó una biblioteca pública destinada exclusivamente a mujeres. Era la primera biblioteca pública de mujeres de Europa y se anticipaba en veinte años a iniciativas similares que, posteriormente, aparecieron en varias ciudades europeas.

De Biblioteca Popular para la Mujer, un año tras su creación, se convirtió en el Instituto de Cultura y Biblioteca Popular de la Mujer, ampliando la que, hasta aquel momento, había sido una oferta formativa restrictiva que se limitaba a coser mucho y leer poco. El Instituto ofreció enseñanza profesional para sectores tan poco feminizados como el diseño, la fotografía y la delineación, además de las actividades más clásicas como la cocina, el corte... La iniciativa tuvo tal éxito que los locales de la calle Elisabets fueron insuficientes poco tiempo después de haberse instalado en ellos, en 1910. El equipo de dirección se planteó una gran operación para conseguir un local adaptado a sus necesidades. Compraron una casa con un jardín enorme, a pocos metros de la Vía Layetana, el nuevo centro financiero y comercial de la ciudad. La financiación para la compra de la casa se hizo con las cuotas de las socias, algunos donativos y con un crédito de la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros. Antes del inicio de las obras, Francesca Bonnemaison y alguna de sus colaboradoras viajaron a Italia para conocer proyectos similares. De regreso, encargaron al arquitecto Mas los planos del edificio con indicaciones claras de los servicios que debería contener –aulas, restaurante, bar, duchas, sala de actos polivalente, biblioteca, oficinas, etc.–, de la distribución y diseño de los espacios y del material que debería usar en la construcción: cemento armado. Por desavenencias que no se aclaran en las actas del Instituto, en la sesión de la Junta Directiva del 13 de febrero de 1920, se acordó la sustitución del arquitecto Mas por el reconocido Enric Sagnier.

Finalmente, el día 8 de marzo de 1923 se inauguró el nuevo Instituto de Cultura y Biblioteca Popular de la Mujer, en la calle Sant Pere més Baix, número 7 de Barcelona. La casa antigua había sido conservada y se accedía, a través de un gran portal, a un patio con escalera noble que daba acceso a la gran biblioteca, distribuida en dos niveles, con un gran tragaluz que rezaba «Toda mujer vale más cuando palabra aprende». En el jardín de la casa antigua, se habían construido cuatro plantas alrededor de un patio dónde se disponían las aulas y los servicios que tenía el centro. En la planta baja había un tipo de cocina distribuida como un teatro griego y un teatro con capacidad para 350 personas que, cuando convenía, se convertía en capilla.

El Instituto, gracias a la variedad de formaciones, a la adaptabilidad a las necesidades de las mujeres y a la variedad de servicios, se consolidó como un espacio cultural alternativo de y para mujeres, donde en un curso escolar pasaban 30.000 personas. Tras la Guerra Civil, el Instituto dejó de existir y el edificio fue cedido a la Diputación de Barcelona, que lo destinó a usos varios.

Durante el franquismo, iniciativas como la anterior, que compartía vecindario con el Club Femenino y de Deportes y con el Lyceum Club, dejaron de existir.

A finales de la dictadura franquista, una retahíla de bares, librerías, editoriales y casas de mujeres configuraron una geografía femenina de la ciudad y se convirtieron en enclaves sentimentales y políticos, al mismo tiempo que permitían un tránsito que trajo centenares, miles de mujeres, de uno a otro, en un intercambio de experiencias y de conocimientos con clara voluntad de incidir políticamente en la construcción social. No eran centros estrictos del saber enciclopédico, ni siquiera lúdicos, sino que había una implicación personal, radical, con una voluntad clara de llegar a la raíz de los temas para crear nuevos paradigmas que permitieran explicar los mecanismos que organizaban y estructuraban la sociedad y, por lo tanto, las propias vidas, con voluntad de transformación.

Los bares de mujeres, desde 1975, se desperdigaban por la geografía catalana. Los primeros, Daniel's y Chez Maite, sufrieron constantes batidas policiales en busca de mujeres susceptibles de la aplicación de la Ley de Peligrosidad Social. Después siguieron La Luna, Member's y un largo etcétera.

El 14 de mayo de 1977, se abrió la primera librería de mujeres del Estado, situada en la calle Lledó de Barcelona, impulsada por cuatro mujeres de las vocálicas del Barrio Gótico y del Casco Antiguo. Después, siguieron las librerías de Madrid, Bilbao, Zaragoza, Granada, Valencia, Manresa, Girona, etc. El mismo año, se creó el bar biblioteca La Sal, que después se convertiría en una editorial feminista. Ambos, librería y biblioteca, además de las actividades que les eran propias, se convirtieron en centros de relación, de intercambio de saberes y experiencias, y también de asesoramiento y apoyo contra las agresiones masculinas, de separaciones y de aborto, todavía prohibido.

En 1979 se abrió la Casa de la Mujer, fundada a partir de la iniciativa de un grupo de representantes del feminismo independiente que funcionaba de manera asamblearia. Diez años después, en 1988 se inauguraba Ca la Dona, en la Gran Vía núm. 549 y, posteriormente, en Caspe núm. 38, espacio, físico y simbólico que se definía con estas palabras: «Esperamos que este espacio, que queda abierto a las mujeres y que, al fin, podemos compartir, sea un polo de referencia tanto para las mujeres del movimiento como para las que todavía no nos conocen, pero que tienen intereses comunes y quieren apropiarse de éste. Que sea

un espacio donde la heterogeneidad sirva de enriquecimiento colectivo gracias al debate y a la reflexión conjunta.»

La creación de espacios propios de mujeres explicitaba abiertamente la sexualización del espacio frente a la pretendida idea de la neutralidad del espacio. La diferencia sexual que organizaba la sociedad, también había estructurado y organizado las ciudades. Los dos sexos no tenían el mismo derecho en el uso del espacio urbano. La sociedad patriarcal otorgaba el uso prioritario al colectivo de hombres, y las mujeres o bien eran excluidas, o bien se las relegaba a un uso marginal o parcial, en una gradación de horarios y de funciones.

La creación de espacios propios por parte de las mujeres ponía en evidencia la concepción patriarcal del espacio y del imaginario masculino de que toda mujer en el espacio público era una mujer pública, en la acepción sexista y violenta del término.

LA IMPORTANCIA DE LOS ESPACIOS DE GÉNERO URBANOS EN EL ÁMBITO PÚBLICO

Daphne Spain Profesora de planificación urbanística. Universidad de Virginia

199

Como profesora de planificación urbanística licenciada en sociología, mi primer objeto de investigación fue la relación entre las desigualdades sociales y el entorno edificado. Mis primeros trabajos probaron la teoría de que la segregación de género obligatoria en los hogares, las escuelas y los lugares de trabajo reduce el estatus de las mujeres en comparación con el de los hombres (Spain 1992). Datos transculturales sobre sociedades no industrializadas y datos históricos sobre los Estados Unidos corroboraron esta hipótesis. Transculturalmente, las mujeres tienen el estatus más bajo en las sociedades no industrializadas, en las que están relegadas a ciertas partes de la vivienda, separadas de los hombres en los centros de aprendizaje, y desempeñan sus labores en zonas distintas a las de los hombres. Históricamente, en EE.UU. el estatus de las mujeres aumentó al estar el interior del hogar menos diferenciado, convertirse las escuelas en coeducacionales y también gracias a la inclusión tanto de hombres como de mujeres en los lugares de trabajo. Transcultural e históricamente, cuanto mayor es la separación espacial tradicional entre hombres y mujeres en un edificio, menor es el estatus que tienen las mujeres en el ámbito público.¹

En trabajos de investigación posteriores seguí haciendo hincapié en los edificios individuales, pero con tres variaciones. En primer lugar, me centré en la segregación de género opcional frente a la obligatoria. A finales del siglo XIX, miles de mujeres estadounidenses se unieron a asociaciones de voluntariado como la YWCA y la College Settlements Association. Estas organizaciones permitían a las voluntarias adquirir experiencia en la gestión inmobiliaria y las finanzas, así como desarrollar habilidades para el liderazgo político antes de que la mayoría de las mujeres pudiera votar (Spain 2001).

En segundo lugar, examiné edificios que no eran ni hogares, ni escuelas, ni lugares de trabajo, sino híbridos que desempeñaban algunas o todas estas funciones. Las casas de acogida del siglo XIX, por ejemplo, proporcionaban un hogar y un lugar de trabajo a un pequeño número de residentes, y guarderías para cientos de niños del vecindario. Los edificios combinados de la YWCA eran escuelas de mecanografía para mujeres jóvenes que también se alojaban bajo el mismo techo. Estas estructuras presentaban características liminales, en el umbral entre el espacio público y el privado. Eran lugares necesarios para las mujeres recién llegadas que habían cambiado su hogar en el campo por la ciudad.

Por último, examiné estos edificios en su contexto urbano para comprender su contribución a la ciudad estadounidense industrializada. Las pensiones para mujeres trabajadoras, las casas de acogida para las madres solteras, así como las guarderías, bibliotecas y enfermerías para los niños del vecindario se convirtieron en «lugares de redención» que ofrecían refugio a las recién llegadas a la ciudad. Simultáneamente, protegieron a la ciudad del caos demográfico. Debido a que tantos lugares de redención satisfacían las necesidades de mujeres y niños, la YWCA y las casas de acogida introdujeron los espacios de género en el paisaje urbano.

En conjunto, mi investigación sugiere que la segregación de género involuntaria en los edificios individuales reduce el acceso de las mujeres al ámbito público, mientras que la segregación voluntaria en el espacio urbano puede mejorarlo. El objetivo de esta ponencia es analizar las circunstancias en las que las mujeres han creado con éxito sus propios espacios de género urbanos.² He estudiado tres comunidades en las que las mujeres se han forjado un espacio en la

¹ Definí el estatus de las mujeres como el control de su propio trabajo, el control de la propiedad, y el grado de participación en la vida pública fuera del hogar. En las sociedades no industrializadas, estas variables se medían por los derechos de herencia y el grado de poder en las redes familiares. En EE.UU. el estatus de las mujeres estaba determinado por los derechos legales sobre sus propios salarios, propiedades y el voto (Spain 1992).

² En las ciudades también existen espacios de género masculinos como parques de bomberos o sedes sindicales, pero me centro en los espacios de género femeninos.

ciudad literal y simbólicamente: el beguinaje medieval, la casa de acogida de finales del siglo XIX y el centro contemporáneo para madres de las sociedades post-socialistas. Aunque separadas por siglos y continentes, las tres cumplen funciones necesarias y promueven la participación en el ámbito público concediendo a las mujeres identidades independientes (algunas con un perfil bastante elevado) fuera del hogar. Los espacios de género urbanos también crean lugares seguros en los que las mujeres pueden alcanzar la independencia económica. Estas nuevas instituciones surgen cuando la anomia propicia las oportunidades.

Según el sociólogo Emile Durkheim, la anomia representa un estado sin normas, un abandono de las pautas y reglas tradicionales que gobiernan la vida cotidiana. La anomia es el resultado de la ruptura de la solidaridad social. Crea un sentimiento de confusión e inseguridad que dará lugar a la necesidad de un esfuerzo para restaurar el orden social (Giddens 1972; Martindale 1960). La ciudad medieval, la ciudad industrializada y la ciudad contemporánea de Europa del Este ponen de relieve las tendencias anómicas de sus respectivas épocas. Las deficientes condiciones sanitarias de las ciudades medievales provocaron una tasa de mortalidad tan elevada que la población sólo podía reemplazarse a través de la inmigración constante. La expresión alemana «el aire de la ciudad le hace a uno libre» reconocía el nuevo estatus que se les confería a los inmigrantes una vez dentro de los muros de la ciudad. Los conflictos entre los poderes feudales y eclesiásticos contribuyeron a la falta de estabilidad política (Weber 1958).

La ciudad industrializada del siglo XIX también fue un imán para los inmigrantes; miles de ellos llegaban de Europa cada año. También los estadounidenses abandonaban las granjas por la ciudad en tropel a medida que la economía pasaba a depender menos de la agricultura. Las enormes desigualdades en los salarios y el conflicto entre los dirigentes y los obreros dieron lugar a una mezcla urbana volátil. La ciudad industrializada se llenó de forasteros con distintas prácticas étnicas, raciales, religiosas y culturales. El sentimiento de pertenencia a la comunidad que experimentaban las zonas rurales homogéneas se debilitó.

La ciudad contemporánea de Europa del Este es el escenario en el que la transformación de una economía socialista planificada a una economía de libre mercado se aprecia con mayor claridad. Han surgido complicadas distinciones de clase social que se basan en la propiedad y el estatus laboral. Las mujeres fueron las más afectadas por las reformas radicales, ganando menos, teniendo menos propiedades y ocupando menos cargos políticos que los hombres (Lazreg 2000). Las repercusiones de la transición económica y política han afectado a sociedades enteras y han fomentado un estado de incertidumbre.

La ausencia de normas puede deberse a numerosas condiciones, tres de las cuales voy a explicar aquí. La primera es un desequilibrio en la dinámica de la población, cuando el equilibrio alcanzado por la interacción de nacimientos, defunciones y migración se perturba. Una sociedad puede seguir creciendo si las elevadas tasas de mortalidad se compensan con una fertilidad alta, como ocurre en las economías agrícolas, o si la inmigración compensa las bajas tasas de maternidad, como ocurre en muchos países desarrollados. Las alteraciones de un equilibrio demográfico establecido a menudo catalizan un cambio social y político. Las elevadas tasas de maternidad en EE.UU. tras la Segunda Guerra Mundial forzaron a las escuelas públicas a instaurar dos turnos, contribuyeron al desasosiego civil de los años 60 y en la actualidad repercuten en el debate nacional

sobre los beneficios de la Seguridad Social. El *baby boom* fue una aberración en el lento declive de las tasas de maternidad característico de los países industrializados. Gran parte de la sociedad estadounidense de hoy en día, desde las escuelas primarias abandonadas hasta el crecimiento de las comunidades de jubilados, sería diferente sin su influencia.

En segundo lugar, las transiciones políticas generan inestabilidad y propician el cambio social. El movimiento de reforma progresista dio lugar al nacimiento del Partido Progresista de Theodore Roosevelt en 1912, un tercer partido que abogaba por el control popular del Gobierno, elecciones primarias directas, el referéndum y el sufragio femenino. La reformista de las casas de acogida Jane Addams pronunció un discurso durante un meeting cuando Roosevelt fue nombrado presidente. El Partido Progresista desapareció pronto, pero generó el apoyo suficiente para otorgar a las mujeres el derecho constitucional al voto en una década. En la historia reciente, el desmembramiento de la antigua Unión Soviética provocó una considerable inestabilidad política y económica en gran parte de la Europa oriental.

La incertidumbre respecto a la responsabilidad de los servicios, la tercera condición, varía histórica y culturalmente. En la ciudad medieval, la industria textil necesitaba mano de obra femenina, y los ancianos y enfermos precisaban cuidados. El beguinaje cumplía ambas funciones. En la ciudad industrializada del siglo XIX, los inmigrantes y los pobres necesitaban centros de sanidad pública y educación antes de que los municipios prestasen estos servicios, y las casas de acogida los facilitaban. En la ciudad post-socialista, las mujeres necesitaban los servicios de empleo y apoyo que en su día prestaba el Estado, función que desempeñó el centro para madres.

Las condiciones anómicas surgen cuando convergen cambios demográficos, transiciones políticas y económicas, y un sentimiento de incertidumbre respecto a la responsabilidad de los servicios básicos. Estas circunstancias crean un triángulo de oportunidades para la emergencia de nuevas instituciones como los espacios de género.

Las mujeres y el ámbito público

El ámbito público es tanto un concepto político como un espacio físico. Las personas que están en el entorno público pueden actuar en nombre de toda la comunidad, en ocasiones superando los intereses privados. Sólo en público es posible usar la fuerza legítimamente o influir sobre la economía. Por último, en el escenario público se establecen sistemas de desigualdad que elevan el estatus de los hombres por encima del de las mujeres de manera casi universal. Las mujeres rara vez ocupan el ámbito público. Rara vez toman decisiones aplicables a toda una comunidad o controlan el uso de la fuerza, ni tienen influencia sobre la política económica (Rosaldo 1980; Ryan 1990). En la medida en que un ámbito público vital es esencial para la sociedad civil, los espacios de género que conducen a las mujeres a la vida pública son factores que contribuyen de manera importante a una ciudad igualitaria.

La socióloga Lyn Lofland (1998) distingue tres tipos de espacio urbano: el ámbito privado del hogar y la familia, el ámbito parroquiano del vecindario, y el ámbito público de la ciudad donde uno se encuentra con extraños. Las mujeres han sido tradicionalmente relegadas al ámbito privado. No obstante, cuando se aventuran en

la ciudad, no se las reconoce como esposas o madres, sino como extrañas implicadas en la vida de la ciudad. Las mujeres del ámbito público gozan de más oportunidades que las del ámbito privado para alcanzar independencia económica e influencia política.

Los espacios de género urbanos pueden ser beneficiosos para el ámbito público cuando clarifican las funciones de las mujeres fuera de la familia. El beguinaje acogía a religiosas que trabajaban como profesoras, enfermeras y obreras de la industria textil. Salían a la ciudad para trabajar, a diferencia de las monjas de clausura. Dado que nadie sabía exactamente cómo designar a este tipo de mujer híbrida, recibieron el nombre de «beguinas», un término despectivo que posteriormente perdió su connotación negativa y se adoptó en la lengua común. Así pues, las beguinas tenían una identidad. Podían ser solteras o haber estado casadas anteriormente, podían ser hermanas, hijas o madres, pero como beguinas ocupaban un lugar en el ámbito público.

Las mujeres siempre han estado presentes en los espacios públicos de las ciudades, comprando y vendiendo mercancías en los mercados, usando las ace-ras y las calles para llegar al trabajo y participando en celebraciones religiosas y civiles (Ryan 1990). Desde el siglo XIII hasta el siglo XV, en los Países Bajos del sur³ las mujeres dirigían negocios como posaderas, comerciantes de telas y verduleras. Constituían una parte integral de la economía urbana. Sin embargo, su presencia se asociaba al desorden. En 1360, un magistrado de Bruselas prohibió una celebración anual de las mujeres del mercado porque en los años anteriores se habían desencadenado actos violentos contra los hombres. Las formas de control social informales incluían acusar a las mujeres que se encontraban en lugares públicos de vestir de una manera demasiado llamativa o de cotillear en exceso (Simons 2001, pág. 11).

A pesar de su presencia en los lugares públicos de las ciudades medievales, las mujeres no ocupaban el ámbito público en el que se debatían y definían los intereses colectivos de la comunidad. Ser una persona pública suponía tener presencia política. Las mujeres, sin embargo, no podían ocupar cargos públicos. Su exclusión de los cargos públicos y de la influencia política permitía a las autoridades urbanas restringir la participación de las mujeres en las actividades comerciales influyentes y relegarlas al hogar (Simons 2001, pág. 12).

En las ciudades estadounidenses del siglo XIX, las mujeres sufrían situaciones similares antes de que pudieran votar. Las mujeres estaban presentes en los lugares públicos, pero sujetas a críticas por no estar acompañadas. En el mejor de los casos, las mujeres sin acompañante eran consideradas víctimas potenciales de hombres sin escrúpulos. En el peor de los casos, se les atribuía una moral distendida o promiscuidad. La participación de las mujeres en manifestaciones políticas (como marchas a favor del sufragio o relativas a medidas contra el alcohol) les otorgó una voz colectiva en el discurso público de la que carecían individualmente. La ocupación de un espacio público físico era el primer paso hacia la introducción en espacios simbólicos de influencia política (Flanagan 2002). Posteriormente las mujeres estadounidenses lograron el derecho a voto y a presentarse a cargos públicos, pero la mayoría de los cargos electos en EE.UU. siguen siendo hombres. En 2005, sólo el 15% de los congresistas estadounidenses y el 22% de los legisladores estatales eran mujeres (Center for American Women and Politics 2005).

³ Los Países Bajos del sur eran zonas de Alemania, Francia, Bélgica y Holanda.

Las mujeres de los países post-socialistas se enfrentan a otro tipo de situaciones. Antes de la reforma política, las mujeres de las sociedades socialistas tenían tasas de ocupación laboral más elevadas y mayor representación política que las mujeres de los países occidentales. Las ayudas de baja por maternidad, cuidados durante el día y servicios familiares les permitían acceder al ámbito público en gran número. No obstante, la integración de género fruto de dichas políticas fue más imperativa que voluntaria. Ahora pueden elegir, las mujeres de los países post-socialistas están comprometidas con el restablecimiento de una sociedad civil en la que se protejan los intereses de los niños y las mujeres durante la transición a una economía de libre mercado (Jaeckel 2001).

La forma de los espacios de género urbanos está supeditada a circunstancias históricas y culturales. A continuación analizaré estos lugares con el fin de ilustrar su importancia para el ámbito público.

El beguinaje medieval

Durante la Edad Media, miles de mujeres solteras desempeñaban funciones a medio camino entre lo religioso y lo laico. En 1274, un magistrado de ciudad observó que «hay mujeres entre nosotros a las que no sabemos cómo denominar, mujeres ordinarias o monjas, porque no viven ni en el mundo ni fuera de él» (Neel 1989, pág. 323). Su estatus marginal concedió una independencia a las beguinas que, de otra forma, habría sido imposible en la cultura medieval. Las beguinas adoptaron una forma de vida religiosa y ascética, pero mantenían la creencia herética de que la práctica y la instrucción religiosa podían llevarse a cabo sin la supervisión del clero. Su insistencia en leer e interpretar las Escrituras por sí mismas constituyó un paso significativo hacia la reforma religiosa.

El nombre «beguina» pretendía ridiculizar a esta nueva clase de mujeres religiosas que estaban exentas de muchas de las restricciones impuestas a las monjas de clausura. Las beguinas empezaron a adquirir propiedades y a identificarse a sí mismas como miembros de un «beguinaje» a mediados del siglo XIII. El beguinaje normalmente se ubicaba al final de una ciudad amurallada. Algunos estaban compuestos por un solo edificio, pero muchos otros incluían varios edificios organizados alrededor de un patio. Podía estar rodeado por muros o fosos, pero el beguinaje estaba abierto a la comunidad porque era la sede de numerosos servicios. Era un centro de instrucción para jóvenes y un centro de caridad para los pobres, los ancianos y los enfermos. Las enfermerías fueron las primeras adiciones que se realizaron al patio del beguinaje. Fuera del beguinaje, las beguinas trabajaban como obreras urbanas, especialmente en la industria textil. Las beguinas constituyeron un fenómeno precursor que no tenía una coordinación central ni un único fundador. En 1566 había casi 300 beguinajes y muchos estaban conectados por una red de calzadas romanas y medievales (McDonnell 1969; Simons 2001).

Una explicación de la emergencia del beguinaje durante el siglo XIII es que funcionaba como una «estructura en suspenso» para mujeres sin maridos. Había tantos hombres que se unían a las Cruzadas o se internaban en monasterios que la distorsionada proporción de hombres y mujeres originó un excedente de éstas últimas. Otra interpretación demográfica es que las mujeres tendían más que los hombres a emigrar de las granjas a las ciudades en busca de empleo. La proporción de hombres y mujeres en las ciudades también estaba desequilibrada,

pero no debido a la mayor mortalidad de los hombres ni a destinos monacales. Otros teóricos defienden que muchas mujeres simplemente preferían la vida colectiva del beguinaje a las responsabilidades domésticas del matrimonio (McDonell 1969; Simons 2001). Sea cual fuere la razón, el beguinaje fue una solución novedosa a un dilema demográfico.

El beguinaje ofrecía a las mujeres solteras una identidad, el potencial para ser económicamente independientes y una sensación de seguridad. Era importante para el ámbito público porque constituía un destino para los pobres y los ancianos que estaban enfermos, y para las jóvenes que querían aprender a leer y a escribir. No cabe duda de que los beguinajes contribuyeron a los elevados índices de alfabetización femenina de los Países Bajos del sur durante ese período (Simons 2001, pág. 6). El beguinaje también ofreció plataformas para las figuras públicas de la reforma religiosa. María de Oignies organizó un grupo de hombres que apoyaron el movimiento secular de las mujeres (el *Frauenbewegung*) en las estructuras eclesiásticas, y los discípulos masculinos de Christine Stemmeln también defendieron mayores libertades religiosas para las mujeres (Boulding 1976, págs. 449-453).

La casa de acogida del siglo XIX

Si el beguinaje fue una respuesta al exceso de mujeres, la casa de acogida fue una respuesta al exceso de docentes. Comenzó en Inglaterra como un asunto fundamentalmente masculino, pero el movimiento de las casas de acogida en EE.UU. se convirtió principalmente en el territorio de mujeres solteras universitarias. Ir a la universidad no era frecuente para las mujeres (y los hombres) estadounidenses del siglo XIX. En 1870 al menos el uno por ciento de mujeres jóvenes eran universitarias. Pero esta proporción creció enormemente de una década a otra. En 1910 aproximadamente el cuatro por ciento de las mujeres acudía a la universidad, y en 1920 se alcanzó el ocho por ciento (Solomon 1985, pág. 64). La principal ocupación para las mujeres con estudios era la enseñanza.

Pero a finales del siglo XIX, las mujeres con titulaciones universitarias se encontraron con que la enseñanza estaba saturada, en una sociedad que atravesaba cambios económicos y sociales significativos. Las mujeres impulsadas por motivaciones religiosas o políticas se forjaron su propio lugar instalándose en vecindarios de inmigrantes para compartir sus cualidades con los pobres. Las ciudades estaban saturadas por los miles de inmigrantes que llegaban cada año, y la casa de acogida se convirtió en un lugar de asimilación. El movimiento de las casas de acogida otorgó a las mujeres de clase media un lugar en el ámbito público. Consiguieron una nueva identidad profesional, pero también prestaron importantes servicios. A comienzos de la época progresista, antes de que el Gobierno asumiera responsabilidades, más de 400 casas de acogida de EE.UU. ofrecían a los inmigrantes bibliotecas, lugares de recreo, baños públicos y educación para los adultos (Woods y Kennedy 1911). Al igual que el beguinaje quizás no habría existido sin la migración selectiva desde lo rural hacia lo urbano, la casa de acogida podría no haber existido sin una migración internacional significativa.

Las casas de acogida difuminaron los límites entre el espacio público y el privado. Eran espacios privados para las mujeres (y hombres) que vivían allí, pero también servían de salas de estar comunitarias para los inmigrantes que se hacían en las hileras de casas vecinales. Y lo que es más importante: las casas de

acogida eran lugares en los que se debatían los asuntos públicos del día. La educación para los inmigrantes, el sufragio femenino y la sanidad pública eran temas centrales en el orden del día. Las casas de acogida representaban una plataforma desde la que las mujeres se implicaban en el discurso público. Jane Addams, de la Hull House de Chicago, influyó en la legislación local, estatal y nacional sobre la protección de mujeres y niños, mientras que las pioneras del movimiento Mary Kingsbury Simkhovitch, Lillian Wald y Vida Scudder se convirtieron en líderes reconocidas de la reforma inmobiliaria.

Los residentes de las casas de acogida ofrecían clases a los niños y adultos inmigrantes, promovían la artesanía y prestaban servicios de enfermería a los pobres. Antes de que las mujeres estadounidenses pudieran votar, utilizaron el movimiento de las casas de acogida para influir en las leyes sobre el trabajo de menores, mejorar la calidad ambiental de las ciudades y animar a los inmigrantes a participar en los procesos democráticos. La Hiram House de Cleveland se tomó muy en serio la educación cívica de los niños. En 1906 la Hiram House organizó un campamento de verano llamado «Ciudad de progreso», un municipio en miniatura donde los pequeños ciudadanos celebraban elecciones, aprobaban leyes, acuñaban su propio dinero y publicaban un boletín. Los niños aprendían democracia participativa experimentándola directamente (Spain 2003).

Los centros para madres contemporáneos

Los centros para madres, sobre los que Monika Jaeckel ampliará la información en este congreso, son una versión contemporánea de espacios de género urbanos en las sociedades post-socialistas. La idea de los centros para madres nació en Alemania en los años 80 y pronto fue adoptada por la República Checa. Los centros para madres son iniciativas precursoras que comenzaron como espacios comunales donde las mujeres y sus hijos podían pasar tiempo juntos fuera del hogar. Tras la experiencia colectiva de la crianza de los hijos bajo el comunismo, muchos padres querían tener más influencia en la forma en que educaban a sus hijos. Los centros para madres anteponían los intereses de las mujeres y los niños como forma de reforzar la familia y fortalecer así la sociedad civil (Jaeckel 2001).⁴

Los centros para madres permiten a las mujeres participar más plenamente en la sociedad, fomentando la participación en las formas de gobierno locales y nacionales a la vez que cuidan de los niños. Se han convertido en «escuelas de democracia» que promueven el aprendizaje entre compañeros, el desarrollo de habilidades laborales y de liderazgo y la construcción de comunidades. Las participantes vuelven a aprender los procesos democráticos tras cuarenta años de dominio comunista en los que la libre asociación estaba prohibida. Los centros para madres checos gozan de una gran notoriedad en sus comunidades. Patrocinan festivales tradicionales a los que se invita a todo el vecindario y sus miembros debaten las políticas relativas al cuidado de los hijos y al entorno en la televisión y en la radio (Jaeckel 2001).

En la actualidad, en Alemania hay más de 400 centros para madres, la mayoría en zonas urbanas. El primer centro de la República Checa se fundó en 1992 en Praga y en la actualidad hay 150 en funcionamiento en este país. A pesar de que muchos centros iniciaron su andadura en habitaciones alquiladas, prosperaron realmente cuando reivindicaron su propio espacio público. El propio acto de negociar con las autoridades para obtener un espacio capacitó a las mujeres (Laux

⁴ La Comisión Huairou, una organización que defiende la capacitación de las mujeres a través de organizaciones pioneras en países en vías de desarrollo y post-socialistas, ha catalogado los centros para madres como uno de los cinco programas más útiles para el avance de la participación de las mujeres en el liderazgo y la gobernanza, así como en la reivindicación de un espacio público para mujeres. Fruto de la Cuarta Conferencia Mundial sobre Mujeres celebrada en Pekín, la Comisión Huairou (se pronuncia «guai-rou» recibió este nombre en honor a la pequeña ciudad donde un grupo de mujeres se reunió para discutir sus preocupaciones comunes (Purushothaman y Jaeckel 2001).

2003). Los centros para madres se han convertido en una importante alternativa a espacios públicos institucionales habituales como iglesias y escuelas. Son, según Jaeckel (2003), «salas de estar públicas» similares a las «salas de estar de los vecindarios» creadas por las casas de acogida.

La demografía desempeña una función destacada en la aparición de los centros para madres, al igual que ocurre con otros espacios de género urbanos. La mayoría de los países desarrollados tiene tasas de maternidad muy bajas, pero las de Alemania y la República Checa son extremadamente bajas. Durante más de dos décadas, en Alemania y la República Checa ha habido menos niños de los que se necesitan para regenerar la población.⁵ La falta de niños incrementa su valor y convierte los temas privados de las familias en un asunto de debate público. Los centros para madres tienden un puente entre los ámbitos privado y público, lo que coloca a las familias en el núcleo de reformas políticas y económicas. La baja fertilidad es una prioridad nacional debido a sus implicaciones para la inmigración. Los trabajadores extranjeros pueden compensar la falta de mano de obra originada por las bajas tasas de maternidad, pero rara vez se conceden a los inmigrantes los derechos legales de ciudadanía. Las grandes comunidades de inmigrantes de las principales ciudades plantean las mismas cuestiones de gobernancia, prestación de servicios y sanidad pública que las que se pusieron de relieve en las ciudades estadounidenses del siglo XIX.

Consideraciones finales

Este congreso sobre urbanismo y género plantea temas significativos para el ámbito público. He comentado que los espacios de género urbanos evolucionan cuando condiciones anómicas dan lugar a nuevas instituciones. A diferencia de la segregación de género obligatoria, que reduce el acceso de las mujeres al ámbito público, los espacios de género voluntarios pueden mejorarlo.

Cualquier espacio seguro que ofrece a las mujeres oportunidades fuera del hogar contribuye a la sociedad civil de tres maneras. Primero, ofrece a las mujeres una identidad más allá de la asociada al hogar, lo que en sí mismo incrementa el potencial para un ámbito público más igualitario. En segundo lugar, puede servir de plataforma para el discurso público de asuntos importantes. El beguinaje dio lugar a un debate sobre la función adecuada de las mujeres en la religión formal. La casa de acogida fue escenario de intensos debates sobre el sufragio, los derechos laborales y la corrupción municipal. El centro para madres propicia deliberaciones sobre el equilibrio adecuado entre la familia y los valores de libre mercado. En ocasiones, un espacio de género urbano crea una comunidad que apoya a figuras públicas distinguidas como María de Oignies o Jane Addams. Por último, cuando los espacios de género voluntarios promueven la independencia económica, es menos probable que las mujeres dependan de la ayuda de sus maridos o del gobierno.

La política pública puede contribuir al éxito de los espacios de género urbanos facilitando espacios para que florezcan, tal y como demuestra el ejemplo de los centros para madres. A pesar de que inicialmente fueron un movimiento pionero independiente de ayudas gubernamentales, algunos centros para madres han convencido a las autoridades locales para que les cedan tanto espacio como el que ocupan otras oficinas municipales. Los centros para madres han conseguido mayor legitimidad al aumentar su visibilidad espacial.

⁵ La tasa de fertilidad total (TFT) refleja la media de hijos que tendrá una mujer durante su vida fértil. El nivel necesario para un relevo natural es de 2,1 niños por mujer. Entre 1970 y 1990, la TFT de Alemania cayó de 1,6 a 1,5 y en la República Checa de 2,2 a 1,9 (la TFT de EE.UU. se situó en 2,0 y 2,1 durante el mismo período) (Naciones Unidas 1995, tabla 2). Estadísticas más recientes muestran un declive continuo: la TFT alemana es de 1,4 y la de la República Checa de 1,2 (Naciones Unidas 2005). En España, la TFT cayó de 2,9 a 1,4, y en Portugal de 2,8 a 1,5 (Naciones Unidas 1995, pág.16). Considerando que el bajo índice de natalidad ha contribuido realmente al auge de los centros para madres, podríamos esperar que las próximas fronteras fueran España y Portugal. Son dos de los únicos cinco países desarrollados en los que la fertilidad disminuyó más de un 40% entre 1970 y 1990. Ese declive continúa. La TFT es ahora del 1,2 en España y el 1,4 en Portugal (Naciones Unidas 2005).

¿Son necesarios los espacios de género urbanos? Una forma de responder a esta pregunta es plantearnos qué ocurriría si no existieran. La economía urbana medieval habría sufrido sin el trabajo de las beguinas en la industria textil, y la calidad de vida de los pobres y los enfermos habría sido peor. Tal vez la elevada tasa de alfabetización del sur de los Países Bajos habría sido inferior si las beguinas no hubieran enseñado a las mujeres jóvenes a leer. La ciudad industrializada del siglo XIX necesitaba un mecanismo para asimilar a miles de inmigrantes, una función que cumplieron las casas de acogida. En los países post-socialistas actuales, los centros para madres representan intercambios laborales y una base de prácticas democráticas que a las mujeres les resultaría difícil conseguir aisladas. Al igual que el beguinaje y la casa de acogida, el centro para madres prepara a las mujeres para ocupar puestos laborales y de liderazgo en una economía de transición política.

En los períodos de transición el ámbito público civil peligra. Se abandonan las normas tradicionales que rigen los comportamientos adecuados, mientras que las nuevas tardan mucho tiempo en aparecer. Un largo proceso de ensayo y error precede a la capacidad para reemplazar el antiguo orden social. Este período transicional de anomia, tanto si dura siglos como si dura décadas, es uno de los escenarios en el que pueden surgir espacios de género. Al conferir a las mujeres una identidad, potencial para su independencia económica y visibilidad política, los espacios de género contribuyen a un ámbito público vital.

Bibliografía

- BOULDING, Elise. *The Underside of History: A View of Women Through Time*. Boulder CO: Westview, 1976.
- CENTER FOR THE AMERICAN WOMAN IN POLITICS. Eagleton Institute of Politics, Rutgers University, 13/03/2005. <<http://www.cawp.rutgers.edu/Facts/Officeholders/cawpfs.html>>.
- GIDDENS, Anthony (ed). *Emile Durkheim: Selected Writings*. Cambridge: Cambridge University Press, 1972.
- JAECKEL, Monika. «Mother Centers in the Czech Republic», pàg. 40-62 A: PURUSHOTHAMAN, Sangeetha; JAECKEL, Monika (eds). *Engendering Governance and Development: Grassroots Women's Best Practices*. Bangalore: Books for Change, 2001.
- JAECKEL, Monika. Personal Communication. 2003.
- LAUX, Andrea. N.D. *Andrea: The Story of the Mothers Centers, Germany*. The Huairou Commission Newsletter, 12/09/2003. <<http://www.huairou.org/feature.htm>>.
- LAZREG, Marnia (ed). *Making the Transition Work for Europe and Central Asia*. Washington DC: The World Bank, 2000.
- LOFLAND, Lynn H. *The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Social Territory*. NovaYork: Aldine De Gruyter, 1998.
- MARTINDALE, Don. *The Nature and Types of Sociological Theory*. Boston: Houghton Mifflin, 1960.
- MCDONNELL, Ernest W. *The Beguines and Beghards in Medieval Culture*. Nueva York: Octagon Books, 1969.
- NEEL, C. «The Origins of the Beguines». *Signs: Journal of Women and Culture* 14 (1989), 321-341.
- PURUSHOTHAMAN, Sangeetha; JAECKEL, Monika (eds). *Engendering Governance and Development: Grassroots Women's Best Practices*. Bangalore: Books for Change.
- ZIMBALIST ROSALDO, Michelle. «The Use and Abuse of Anthropology: Reflections on Feminism and Cross Cultural Understanding». *Signs: Journal of Women and Culture*, suplemento 5 (1980), 389-417.
- SIMONS, Walter. *Cities of Ladies: Beguine Communities in the Medieval Low Countries, 1200-1565*. Filadèlfia: University of Pennsylvania Press, 2001.
- MILLER SOLOMON, Barbara. *In the Company of Educated Women: A History of Women and Higher Education in America*. New Haven: Yale University Press, 1985.
- SPAIN, Daphne. *Gendered Spaces*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1992.
- SPAIN, Daphne. «Public Housing and the Beguinage», pp. 256-270. A: GARBER, Judith A.; TURNER, Robyne S. (eds). *Gender in Urban Research*. Thousand Oaks: Sage, 1995.
- SPAIN, Daphne. *How Women Saved the City*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2001.
- SPAIN, Daphne. *Make-believe Municipalities: A Settlement House Experiment in Promoting Citizenship*. 2003. Documento presentado durante la conferencia anual de la Society of American City and Regional Planning History. St. Louis MO. Noviembre.
- RYAN, Mary P. *Women in Public: Between Banners and Ballots, 1825-1880*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1990.
- NACIONES UNIDAS. *The World's Women 1995: Trends and Statistics*. Nueva York: NACIONES UNIDAS, 1995.
- NACIONES UNIDAS. Social Indicators, 12/03/2005. <<http://unstats.un.org/unsd/demographic/products/socind/childbr.htm>>.
- WEBER, Max. *The City* (trad. y ed. D. Martindale y G. Neuwirth). Nova York: Collier Books, 1958.
- WOODS, Robert A; KENNEDY, Albert J. (eds). *Handbook of Settlements*. Nueva York: Russell Sage Foundation, 1911.

La sociedad occidental ha construido a lo largo de la historia una imagen de la mujer. Del mismo modo, ha construido también una imagen de la vivienda. Imagen que se concreta y formaliza en los prototipos o modelos de vivienda existentes y que se siguen construyendo en nuestras ciudades, con algunas diferencias según los países o las culturas en las que se ubican.

La vivienda de hoy proviene del modelo aristócrata y de la gran burguesía del siglo XVIII, modelo ordenado y distribuido según las reglas de la moral patriarcal imperante, expresión de unas costumbres impregnadas de elementos religiosos, simbólicos, ceremoniales y rituales, en el que el padre dominaba y controlaba al resto de los miembros de la familia. Esta vivienda, que en cada una de las categorías y niveles sociales mimetiza la de la categoría superior, es todavía el tipo de vivienda que más sirve de modelo para las familias de hoy.

El uso de las piezas de la casa y las partes de la misma siguen todavía los esquemas mentales que tienen el arquitecto conceutor y el promotor, tanto del chalet unifamiliar como de la vivienda social, que, en la mayoría de los casos, no han modificado su imagen tradicional de la casa. Las diferencias entre categorías sociales/económicas se manifiestan sólo en la cantidad de espacio disponible por vivienda (en definitiva, del número de m²) y en un mayor o menor número de estancias.

La aportación del movimiento moderno a la arquitectura de principios de siglo XX fue en algún caso muy rompedora (no olvidemos los estudios antropométricos o los experimentos en vivienda social en muchas ciudades europeas del período entre las dos guerras mundiales) especialmente por la incorporación de los avances de la tecnología al diseño de las viviendas.

Pero las aportaciones más innovadoras y destinadas a formas de vida diferentes fueron hechas, en Europa, por mujeres arquitectas que, como Charlotte Perriand (socia de Le Corbusier y autora de la famosa *chaise longue*), trabajaron en los estudios de los llamados «padres de la arquitectura moderna», si bien fueron desestimadas rápidamente por la corriente general de la promoción y construcción de viviendas.

Criterios para la concepción de la vivienda

1) Las estancias y los usos de la vivienda: hacia una concepción abierta.

Al consultar la opinión de las mujeres se hace cada vez más evidente que las distribuciones actuales de los pisos no se adecuan a las formas de vida y relación, sobre todo para las mujeres. La doble tarea de las mujeres fuera y dentro de la casa, y el hecho de compartir cada vez más con los que conviven las tareas domésticas hacen necesario pensar en nuevas distribuciones o nuevas formas de usos y espacios de la vivienda.

Cabe plantearse, entre otras cosas, el quitar tabiques que separan las funciones de la vida cotidiana como cocinar, comer, estar, y así obtener una estancia plurifuncional más generosa, o construir viviendas con paredes correderas para obtener variedad de distribuciones, entre otras cosas posibles.

A medida que los miembros de la familia o del grupo social comparten responsabilidades domésticas, se hace necesario, para mantener viva la relación del grupo, que la vivienda contemple, como mínimo, una estancia para todos y habitaciones individuales que favorezcan la propia privacidad. Porque la vivienda es el espacio cotidiano para alimentarse, trabajar, descansar, gozar y procrear, y también para compartir, amar, conocer, colaborar y comunicar. Sin embargo, para

una mujer puede ser el espacio de la sumisión, del trabajo obligatorio invisibilizado, no reconocido, o del sufrimiento, incluida la muerte.

Por ello, las mujeres necesitan de una habitación propia (que no sea ni la cocina ni el cuarto de la ropa), y también una para cada uno de los miembros del grupo familiar; además, reclaman una habitación plurifuncional para el grupo.

A partir de este criterio elemental y fundamental para la convivencia sin jerarquías, surgen los nuevos tipos de vivienda para las familias y las otras modalidades de convivencia en grupo, en pareja o en solitario. En Europa ya son un 60% o más las personas que no viven en familias nucleares. Y, en Barcelona, estas modalidades diferentes de convivencia, que hace 20 años empezaban a emerger, ahora ya se dan aproximadamente en un 50% o más de los hogares.

2) Flexibilidad de la vivienda.

Hoy en día hay que tener en cuenta:

a) Adaptación de la vivienda a las sucesivas etapas de la vida de sus habitantes en sociedades como la nuestra, en las que el mercado es muy rígido y la vivienda es mayoritariamente de compra, no de alquiler. El suelo es mayoritariamente privado y la misma vivienda es para toda la vida.

b) Adecuación de la vivienda al trabajo remunerado (artesanía, manufactura, teletrabajo...) que cada vez es más frecuente en los domicilios.

c) Adecuación de la vivienda a los diferentes modos de vida de los grupos, familiares o no, que la ocupan; diferencias de relaciones de convivencia, de cultura y costumbres, de capacidad económica, de número de personas del grupo, etcétera, especialmente si ésta es de alquiler y puede ir cambiando de tipos de usuarios.

d) Adecuación a las personas con discapacidades (las mujeres no disponen de organización ni de mobiliario flexible para ser adaptado) y a los criterios de sostenibilidad (como el ahorro de energía, la no contaminación ni el uso de productos contaminantes en la construcción, e imaginar dispositivos para que el reciclaje de las basuras no sea una responsabilidad única de las mujeres, etc.).

3) Accesibilidad de la vivienda.

Las personas con desventajas sociales, como muchas mujeres y jóvenes, han de disponer de vivienda de alquiler subvencionada a precios asequibles, con una oferta diversificada, amplia, flexible, duradera y sostenible.

4) Revisión de normativas y ordenanzas.

Un cambio de normativas y de ordenanzas para la vivienda social y un control mayor de la vivienda de promoción privada es necesario para la inclusión de los criterios de diferencia sexual.

En los Países Bajos, como veremos, existen desde hace años experiencias que proponen viviendas y otros lugares de vida y relación desde la perspectiva de género, o más concretamente desde la mujer.

También en España las estancias del vivir y los espacios urbanos no se adecuan muchas veces ni a las funciones ni a los usos de la vida cotidiana, ni a la manera de ser y estar en el mundo de muchas mujeres, así como tampoco a las nuevas estructuras emergentes de nuestras sociedades en transformación (pensemos también en los espacios que usan los niños, los adolescentes o las personas de la tercera edad).

Volver a pensar el espacio

Las mujeres personalizan todos los espacios en los que viven o están temporalmente y, si pueden, los espacios en los que trabajan. Y lo hacen mediante los objetos, la decoración, todos los elementos personales y significativos para ellas, que superponen a las superficies envolventes de las estancias, creando un nuevo envoltorio de imágenes. Esto es un camuflaje, un maquillaje del espacio. Y muchas veces una mujer confunde el poder hacer esto en su casa con el hecho de que su casa esté bien. Cree que su casa está bien para ella porque la ha podido decorar. Esto es una trampa sutil en la que nos hace caer muchas veces el complejo tejido de imágenes creado por la publicidad y difundido por los medios de comunicación.

En varios de los proyectos que he coordinado en Cataluña y en otras autonomías, he trabajado con mujeres habitantes de los barrios, pueblos y ciudades para identificar sus auténticos deseos y necesidades, y para llegar a establecer criterios de planificación y diseño en los distintos niveles de organización y configuración de la ciudad, después de un proceso de liberación de los comportamientos estereotipados adquiridos a lo largo de sus vidas, de sus posibles ideas preconcebidas o imágenes espaciales construidas por la cultura de orden patriarcal.

El reto es volver a pensar los espacios, desde la vivienda a la ciudad, pasando por los espacios urbanos de las unidades vecinales, los barrios y los distritos, y por los *espacios intermedios*, cuyo concepto intentaré definir más adelante.

Para transformar las estancias, los espacios y los lugares de la ciudad desde nuestra experiencia de vida, debemos primero saber cómo vivimos cada día, cómo usamos estos espacios y cómo éstos influyen en nuestra manera de estar, en nuestras sensaciones.

Deberíamos entender los lugares de la ciudad, desde los domésticos hasta los de relación, de trabajo, etc., como lugares sin jerarquizaciones, ni separaciones, ni segregaciones, en donde se desarrolla la vida de cada día en el conjunto de todas las actividades que realizamos. Prescindir de la clásica separación entre los espacios para lo doméstico y los espacios para lo social, que se dan incluso en la vivienda, e intentar domesticar todos los espacios, o hacer domésticos todos los espacios que usamos y vivimos.

Para una domesticidad de la ciudad en sus espacios físicos, pues, no es tan importante el tener en cuenta la función o uso, sino el conseguir integraciones, mezclas, acercamientos de usos y, por lo tanto, proyectar distancias y trazar recorridos.

Los *espacios intermedios* surgen como aquellos espacios que están al otro lado de la puerta de la vivienda y que no son la calle o la plaza dominada por los vehículos. Son lugares dentro del tejido de una unidad vecinal que, no siendo la vivienda, son espacios de tránsito o de encuentro de personas que caminan, cubiertos o descubiertos, pero abiertos al aire libre y comunitarios.

En configuraciones de unidades vecinales o de barrios hechos con bloques de viviendas, estos espacios son esos lugares ajardinados, más o menos concebidos como espacios arquitectónicos, únicamente peatonales, donde las criaturas pueden jugar, los mayores charlar, las mujeres, las amigas y los amigos encontrarse o simplemente leer un libro al sol.

En otros tipos de núcleos vecinales configurados por viviendas de maneras menos rígidas, o más dinámicas, los espacios intermedios (que para entendernos son como los espacios intersticiales de un tejido celular visto en el microscopio) pueden diseñarse específicamente y ser auténticos salones comunitarios.

Estos espacios intermedios vecinales pueden ayudar a superar la separación de las esferas doméstica y pública, la cual favorece la violencia contra las mujeres.

Mi experiencia personal y profesional.

En mi práctica profesional como mujer he intentado pensar el espacio desde mí misma, no sólo en su configuración física, estructural y estética, sino también como usuaria del mismo. Me sitúo en las dos posiciones de técnica y de usuaria, y procuro, dentro de los límites en que me encierran las presiones de la profesión, concebir formas abiertas y flexibles, pues no creo útil el lema «la forma sigue a la función», divulgado por la arquitectura racionalista de principios de siglo. Al contrario, pienso que por un lado hay necesidades, es decir funciones, y por otro hay formas con todo su potencial estético.

Existen configuraciones flexibles que se pueden adaptar a cualquier función o uso. Pero, ¿cómo? Pues a partir de un trabajo profundo sobre la forma, la geometría de la forma, que es la base, el fundamento de todo espacio físico que se pretenda flexible.

Una forma cerrada es aquella que, al aplicarle un cambio, pierde toda su coherencia, su razón de ser o su equilibrio. Una forma abierta es, por el contrario, aquella que aun modificándola conserva todos sus atributos y cualidades, es la que se halla incluida dentro de un sistema general geométrico euclídeo o topológico.

Las formas que mejor se adaptan a los usos de la vida cotidiana son abiertas y flexibles porque en ellas las funciones específicas pueden ubicarse en un lugar u otro; el llamado organigrama de funciones puede variar, es decir, que pueden variar las situaciones y las distancias de los usos o ambientes.

Naturalmente, las viviendas, los servicios, las fábricas, o los espacios urbanos, no todos pueden resolverse con formas abiertas. Algunos de ellos, al ser muy especializados (por ejemplo, un hospital), requerirán configuraciones cerradas adaptadas a cada uno de los requisitos técnicos obligados. Un vagón de metro tampoco podrá tener formas abiertas.

Sin embargo, hay muchos espacios para la vida cotidiana que no necesitan definiciones tan acotadas de sus formas, sino que, al contrario, prefieren formas más abiertas y flexibles que satisfagan más bien la dimensión estética o la confortabilidad de quienes los habitan. Son, por ejemplo, las estancias de una vivienda, las escuelas, las salas públicas de encuentro y relación, los centros de recreo, los clubes, las oficinas, los espacios públicos urbanos, algunos talleres o los espacios lúdicos.

Pero todos estos lugares han sido generalmente diseñados con formas cerradas, de manera que las modificaciones en el uso de los espacios suelen ser muy difíciles y las estructuras organizativas de los usos, o las distribuciones, responden a los clichés culturales de nuestra sociedad patriarcal y a los roles asignados a las mujeres.

Por ello es muy necesario contar con el conocimiento de los deseos y las necesidades de los/as usuarios/as.

Siempre hay partes de un proyecto que podrán ser más abiertas y otras que deberán ser muy cerradas y fijas. En cualquier caso, pensar en el/la destinatario/a es esencial y, sobre todo, considerar los deseos y necesidades de las mujeres, a las que no se ha tenido nunca en cuenta (a pesar de que algunos promotores nos quieran convencer de que construyen los pisos después de haber hecho encuestas sobre lo que opinan las amas de casa).

LOS VAC EN LOS PAÍSES BAJOS

Emmy Galama-Rommerts Responsable de la Red VAC de Asociaciones de Mujeres de Zelanda (Holanda)

213

El catedrático Wiebe. E. Bijker de la Universidad de Maastricht afirma en su introducción para una publicación sobre buenas prácticas: «La historia de los VAC es una historia sobre mujeres, tecnología y consecución de influencias».

Les agradezco que me hayan concedido la oportunidad de contarles esta historia aquí, en Barcelona, en nombre de los VAC (Comités Asesores de Mujeres sobre la Vivienda y el Entorno) de los Países Bajos (www.vacpuntwonen.nl) y especialmente de los VAC de Zelanda (www.vaczeeland.nl).

Me gustaría incluir en esta presentación las experiencias de mis 20 años como miembro de un VAC.

La razón por la que me encuentro aquí es que, debido a que el trabajo de los VAC fue una de las Buenas Prácticas de los Países Bajos en el Congreso Mundial de las Naciones Unidas Hábitat II celebrado en Estambul en 1996, me pidieron que hiciese una presentación en un taller del ICW: «El futuro de nuestra próxima generación».

Desde entonces trabajo activamente en el ámbito internacional para ONU-Hábitat (Nairobi), en la División de Medio Ambiente y Asentamientos Humanos de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE, Ginebra) y también en las Pautas del Grupo de Trabajo para la Vivienda Social.

El ICW (Consejo Internacional de Mujeres) (www.icw-cif.org), con sede en París, es una organización que ha congregado a más de 70 consejos nacionales de mujeres de todo el mundo desde hace más de 100 años. Desde la Conferencia de Pekín de 1995, el ICW es co-fundador de la Comisión Huairou, una red de organizaciones internacionales de mujeres (www.huairoucommission.org) con sede en Nueva York.

Durante el Segundo Foro Urbano Mundial, celebrado el pasado mes de septiembre, la Comisión Huairou organizó la Academia Internacional de Organizaciones de Base de Mujeres (GWIA) aquí, en Barcelona.

Hace dos semanas, asistí al vigésimo Consejo de Administración de ONU-Hábitat en Nairobi. Allí quedó claro que se han definido numerosos obstáculos en relación con la ciudad y sus ciudadanos. Asuntos como la sostenibilidad de la sociedad y la seguridad en las ciudades, así como debates entre los ciudadanos (hombres y mujeres) y las autoridades locales son cruciales.

Historia

En los Países Bajos tenemos una tradición de más de 100 años en viviendas sociales. Los problemas relativos a la calidad de vida de los habitantes de la ciudad no son algo nuevo.

Ya en 1928, el famoso arquitecto holandés J.J.P. Oud afirmó: «Las mujeres deben participar en la planificación y el diseño de las casas. El problema es que son los hombres quienes diseñan y construyen las casas, pero son las mujeres las que tienen que trabajar en ellas. Preguntémosles qué opinan sobre el diseño. Ellas tienen la experiencia diaria práctica».

Tras la Segunda Guerra Mundial, en 1945, el Gobierno holandés elaboró programas de re-edificación para reconstruir las casas e infraestructuras destruidas. Mujeres de distinta procedencia política y social se unieron para tratar de influir en estos programas de construcción y en el diseño de las nuevas casas.

Las mujeres se organizaron y en 1946 se fundó el primer VAC en Rotterdam y después se creó una junta nacional de VAC en Delft.

En Utrecht, la Oficina Nacional (VACpunt Wonen) es el punto de servicio responsable de los cursos de formación centrales para todos los voluntarios de los VAC de los Países Bajos.

En la actualidad, en los Países Bajos hay 200 VAC activos con 2.000 voluntarios.

Cada mes se realizan, presentan y discuten 100 informes de VAC sobre las casas nuevas que se han diseñado y mapas urbanos con arquitectos, corporaciones inmobiliarias, arquitectos urbanistas y concejales. En 2004 se presentó el nuevo logotipo.

Ésta es la historia resumida de los VAC en los Países Bajos.

Métodos

- La oficina nacional está financiada por el Gobierno nacional (Ministerio de VROM).
- En el ámbito provincial, como la Junta de VAC de Zelanda, el Gobierno provincial de Zelanda concede ayudas financieras. Estos fondos nos permiten celebrar nuestras reuniones provinciales y organizar formación especial, seminarios y visitas de trabajo. Por supuesto, controlar el trabajo del Gobierno provincial de Zelanda en materia de vivienda, entorno y planificación regional es parte de nuestro trabajo. Así pues, se les pide a los miembros de nuestra Junta que participen en las comisiones especiales de las provincias.
- El trabajo de los VAC locales lo financian las autoridades locales y en ocasiones socios como las corporaciones inmobiliarias.
- En el ámbito local, los VAC son organizaciones de consumidores residenciales. Contribuyen de manera importante a la calidad, seguridad y sostenibilidad de la vivienda y el entorno residencial. Así pues, se controlan los nuevos mapas de las ciudades y los pueblos, y los expertos voluntarios asesoran a los clientes.
- El número de miembros de los VAC oscila entre 5 y 15 personas por VAC local o regional.
Los miembros de los VAC, como integrantes de una organización independiente, están presentes en las reuniones políticas. Trabajan con organizaciones de arrendatarios, así como con organizaciones de discapacitados y gente mayor, agentes de policía y arquitectos urbanistas.

Organización y formación

Durante 50 años, mujeres voluntarias de distinta procedencia social y política han recurrido a su experiencia cotidiana; saben lo que está bien y lo que está mal en sus vecindarios. Durante los 2 años de formación sobre VAC, los voluntarios aprenden a realizar informes sobre la situación de las viviendas, la calidad práctica de las casas y sus entornos; se supone que los miembros de los VAC deben pensar en los futuros habitantes. El año pasado, la formación en los VAC se basó en la nueva lista de control de los VAC, *De WoonKwaliteitsWijzer*. No sólo utilizan este libro los VAC, sino también profesionales como arquitectos y arquitectos urbanistas.

Los VAC piden:

- Una buena cohesión social en la ciudad, puesto que en muchos países las mujeres como colectivo son vulnerables en lo relativo a la vivienda. Pero, al mismo tiempo, son muy fuertes, pues viven y trabajan en su casa todos los
-

días, tienen un gran conocimiento de la calidad (práctica) de sus casas y del entorno. Así pues, tienen la capacidad de informar y ayudar a los políticos en la planificación urbanística. Pueden tratar temas como:

- Una buena seguridad en la sociedad y buenos alumbrados en las calles.
- La importancia de centros comunitarios y parques seguros para los niños.
- La falta de guarderías para los más pequeños, asistencia durante el día, escuelas, centros de salud, etc.
- Centros sociales de día para la gente mayor y los discapacitados, etc.

Aquí es donde deberían escucharse las voces de las mujeres, en nuestro propio beneficio, para lograr una buena cohesión social en la planificación de viviendas en pueblos y ciudades y también para la próxima generación.

En la lista de control de los VAC referente a la vivienda figuran temas como:

- Casas prácticas, seguras y fáciles de limpiar.
- Flexibilidad: viviendas para jóvenes y mayores.
- Accesibilidad para sillas de ruedas.
- Ahorro en la climatización de interiores y de energía.
- Comodidad e higiene.

Ejemplo: Terneuzen

En Terneuzen, soy miembro del Regional VAC Zeeuws Vlaanderen. En 1989 se fundó la Comisión Municipal de Seguridad de la Sociedad, en la que entraron a formar parte dos miembros de los VAC. En 1991 el VAC de Terneuzen inició una encuesta sobre seguridad en zonas de la ciudad muy agitadas. En 1992 se fundó la WKB (Oficina de Consumidores de Viviendas) para lograr una mayor cooperación con los arrendatarios.

La Oficina de Consumidores de Viviendas cuenta con una junta compuesta por hombres y mujeres de VAC, junto a una organización de arrendatarios. Los habitantes de Terneuzen pueden acudir para pedir asesoramiento sobre viviendas, alquileres, seguridad en la sociedad y servicios sociales. Durante varios años había un policía para las consultas. Miembros de los VAC acuden dos veces a la semana en horario de oficina para prestar asesoramiento. Clavis, la cooperativa local de vivienda, y la ciudad de Terneuzen prestan apoyo financiero para la oficina, la formación y el trabajo de estas organizaciones.

Obstáculos y recomendaciones

- En los últimos años ha sido cada vez más difícil encontrar voluntarios que quieran y tengan tiempo para formarse y trabajar para los VAC. Últimamente, también los hombres, que están adquiriendo experiencia a diario como «hombres de la casa», se están uniendo a algunos VAC locales.
 - El ICW promueve la función de las mujeres en la toma de decisiones: los VAC son el punto de partida para que las mujeres puedan iniciar una carrera política en el ámbito local y más allá. Los VAC otorgan voz a las mujeres en lo que a la toma de decisiones se refiere.
 - En primer lugar, tenemos que fomentar que las mujeres tengan la posibilidad de formarse para poder alzar su voz en las reuniones de planificación de casas nuevas en sus vecindarios, para que sus necesidades (como, por ejemplo, combinar el trabajo y el cuidado de la familia) puedan tenerse en cuenta en la planificación.
-

- Los gobiernos locales, regionales y nacionales deben trabajar con grupos de mujeres en el ámbito local, regional y nacional (debates entre miembros de la comunidad local).
- También es necesario que las mujeres asuman la responsabilidad, en todos los ámbitos, y que los gobiernos les permitan crear una vida mejor y más segura para ellas, para su familia y para la sociedad en la que viven, tanto en la ciudad como en el campo.

Las mujeres tienen la experiencia de la vida cotidiana; combinan el trabajo y el cuidado de la familia; llevan a los niños al colegio y utilizan el transporte público para ir a trabajar a las afueras de la ciudad. Es decir, son unas expertas, y deberíamos servirnos de sus conocimientos.

El modelo urbano actual

La ciudad actual es fruto del Movimiento Moderno y de los principios de la «Teorización racionalista» y, con ellos, de la propuesta de ciudad funcional como respuesta a los problemas de los espacios urbanos del siglo XIX. De ahí que surja la ciudad funcional con el imperativo del desarrollo zonal como organizador del espacio urbano, de tal forma que se consiga estructurar la ciudad asignando una sola función a cada lugar, según sea residencia, trabajo u ocio. Así, aunque la ciudad capitalista expulsa los usos del suelo, éste no es el único mecanismo. La propuesta funcionalista, organizada formalmente a través de los planes urbanísticos, refuerza la segregación espacial de ciertos usos y grupos sociales.

Esta ciudad ordenada y cartesiana requiere una cuarta e imprescindible actividad: la circulación y el uso masivo del transporte privado. La calle organiza sus criterios segregacionistas, donde los espacios públicos se convierten en espacios conectivos, con la circulación como único uso posible. En esta propuesta de organización urbana el automóvil es el instrumento central del sistema de movilidad, pues permite un funcionamiento unitario del sistema urbano en el que los ciudadanos pueden llegar a sus destinos cotidianos.

Pero los orígenes de la organización de nuestro espacio urbano no quedarían completos si no se mencionara la importación del modelo suburbano norteamericano: el crecimiento de la ciudad en baja densidad, con un elevado consumo de suelo y el centro de la urbe convertido en el espacio terciario por excelencia.

Un territorio urbano dependiente del coche, la base de la exclusión

Para resolver las crecientes necesidades de movilidad que se dan en las regiones urbanas, se ha priorizado el vehículo privado, introduciéndolo en la vida cotidiana de los europeos durante la reconstrucción postbélica de la ciudad bajo las premisas del funcionalismo y la suburbanización.

La adaptación del entorno urbano al vehículo privado se realizó con la construcción de infraestructuras viarias que permiten una circulación fluida y rápida, con un énfasis especial en los ejes radiales y en los centros urbanos, donde se priorizaba este medio en detrimento de los otros transportes. Pronto esta opción urbana mostró sus primeras disfunciones; la más visible, la congestión, pero también la pérdida de tiempo, los accidentes de tráfico o la contaminación atmosférica o acústica son costes relacionados con el medio de transporte privado.

A estas disfunciones cabe añadir la exclusión social ligada a las opciones de uso del vehículo privado en relación con la organización de la ciudad y con la oferta de otros medios de transporte. La ciudad tiene una influencia directa en las opciones de movilidad de las personas y ello se refleja en las pautas y estrategias utilizadas para resolver los desplazamientos cotidianos. Las diferentes características de cada área urbana dibujan un territorio desigual en relación con el grado de dependencia del coche. Así pues, allí donde el uso del vehículo privado sea necesario para los desplazamientos cotidianos, se tendrán que organizar unas estrategias dependientes de él. Por el contrario, allí donde la dependencia sea menor, los ciudadanos podrán resolver su movilidad cotidiana por medio de estrategias autónomas.

A esta relación desigual entre territorios urbanos y disponibilidad y oferta de los distintos medios de transporte hay que añadir las diferencias de acceso de la población al uso del coche de forma cotidiana y autónoma, ya que la utilización del

coche requiere permiso de conducir y disposición de vehículo. Nos enfrentamos, pues, a una disfunción importante y creciente, ya que, mientras estamos planificando y construyendo espacio urbano dependiente del automóvil como medio de transporte conector entre las distintas áreas funcionales de la ciudad, una parte muy importante de la población no tiene ninguna posibilidad de utilizarlo.

La accesibilidad, una dimensión del derecho a la ciudad

El derecho a la ciudad, entendido como la posibilidad de participar en las actividades que el medio urbano ofrece y como la inclusión de las personas en las distintas esferas urbanas (productiva, comercial, de ocio, asociativa, etc.), sólo puede ser real si existe un adecuado acceso a los bienes, servicios y actividades que ésta ofrece (SEU, 2003). La accesibilidad hace referencia a la facilidad con la que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano. La relativa facilidad para superar una 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 lo que la accesibilidad, además de una dimensión territorial, es también una característica individual en relación con el número de opciones que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a los lugares y a las actividades. En el mismo espacio, en una misma estructura territorial, la accesibilidad no está uniformemente distribuida hacia todos sus habitantes. Cada persona o colectivo de individuos tiene su ámbito espacio-temporal de accesibilidad definido por la organización territorial que caracteriza su ámbito espacial, pero también por los vínculos de relación, el nivel de renta, los roles sociales de género, la edad, la procedencia sociocultural, etc.

Es necesario analizar la accesibilidad en ámbitos concretos e individualizados, midiendo la eficacia de la organización territorial respecto a las posibilidades que tiene cada ciudadano. Todo ello significa rechazar análisis demasiado genéricos y consolidados, que califican los espacios según su accesibilidad sin tener en cuenta la diversidad de características y de opciones que tienen los ciudadanos, y reexaminar el análisis de la accesibilidad en relación con la posibilidad que éstos tienen de participar en las actividades y de utilizar la oferta de bienes y servicios disponibles en el territorio urbano.

El modelo hegemónico de movilidad

En la ciudad funcional se ha querido incrementar la accesibilidad sólo con el aumento de la eficiencia del sistema de transporte, con lo que se facilita el aumento de la movilidad motorizada y la producción de transporte. Asimismo, se mide la mejora de la accesibilidad únicamente con la construcción de infraestructuras de transportes, olvidando la dimensión individual y temporal del concepto, aunque, por más autopistas que rodeen un área urbana, quien no tenga acceso al coche no podrá acceder a ella (Miralles, 2002).

En este modelo de ciudad, la accesibilidad al conjunto del territorio durante las veinticuatro horas del día se ha consolidado con un único medio de transporte, el vehículo privado, por lo que la dependencia respecto al coche es cada vez mayor por parte de los ciudadanos si desean ejercer su derecho a la ciudad. El resto de medios de transporte tiene un papel subsidiario: los recorridos no motorizados quedan reservados a los desplazamientos realizados en el entorno

urbano próximo; y los transportes públicos de uso colectivo cubren los recorridos radiales, aquellos trayectos altamente congestionados por el automóvil privado, de forma que los transportes colectivos garantizan el funcionamiento del sistema urbano e impiden el colapso total.

Pero la posición y el trato que recibe el vehículo privado como instrumento hegemónico no significa que todo el mundo lo pueda usar. Hay que destacar que el coche es altamente selectivo en su uso, mientras que los medios alternativos tienen un carácter más igualitario: el desplazamiento por medios no motorizados se caracteriza por su universalidad, ya que todos los individuos lo practican; por su parte, los medios de transporte públicos se definen por su carácter democrático al ser accesibles independientemente de las características sociales de los usuarios. El coche privado presenta importantes desigualdades sociales en su uso (Cebollada, 2004).

En el conjunto de la Unión Europea, a mediados de la década de 1990 el 28% de los hogares no poseía vehículo privado. A su vez, en la Región Metropolitana de Barcelona las familias con un solo vehículo eran más del 50%, de lo que se deduce que su utilización no es homogénea entre todos sus miembros. Así, el coche se caracteriza por un reparto desigual entre el conjunto de la población, ya que su utilización autónoma y cotidiana difiere según las características sociales de los distintos colectivos.

Además, aunque el patrón de movilidad genérico a partir del cual se planifican las políticas públicas urbanas es el de los hombres de clase media y alta en edad productiva, la realidad difiere de dicho modelo, ya que los distintos colectivos sociales tienen una vinculación muy desigual al vehículo privado respecto del modelo preconcebido. En Cataluña, por ejemplo, se calcula que aproximadamente el 55% del total de la población no tiene permiso de conducir. Del resto, el 12% no tiene acceso continuado al coche, de manera que sólo uno de cada tres catalanes puede usar de forma cotidiana y autónoma el vehículo privado. Los colectivos que tienen menor acceso al coche son los que se definen a partir del género, la edad y la procedencia sociolingüística.

La movilidad con una perspectiva de género

Los distintos roles que se distribuyen a mujeres y hombres por motivos de género suponen que cada sexo tiene una relación diferente ante el vehículo privado o, en otras palabras, las desigualdades en el reparto de los recursos domésticos, considerando el coche como uno de éstos, explica la diferencia (Sabaté et al., 1995). Esta afirmación se refleja en los índices de motorización medidos a partir de los datos del censo de conductores, donde, en el año 2001, de cada cien personas que poseían permiso de conducir en España 63 eran hombres y 37 mujeres. Aunque las mayores diferencias se encuentran en las edades más altas, esta desigualdad se reproduce en todos los segmentos generacionales y grupos sociales. No obstante, el acceso al coche no depende únicamente del permiso de conducir: la posesión del vehículo y la posibilidad de utilizarlo de forma autónoma son también condiciones necesarias para su uso cotidiano (Orfeuill, 2000).

Así, el número de mujeres que no tiene acceso cotidiano al coche es superior al de las que no poseen el permiso de conducir: Sanz (1996) calculaba que, a mediados de la década de 1990, cerca de cuatro quintas partes de las mujeres adultas españolas no tenían este recurso doméstico. Estas diferencias se

corroboran incluso en grupos de edades jóvenes y con alto nivel de formación, ya que un estudio realizado en la Universidad Autónoma de Barcelona nos indica que entre los miembros de la comunidad universitaria también los hombres tienen un acceso al automóvil más fácil que las mujeres (Miralles, 2001). Así, entre los estudiantes de primer ciclo, poseen carné de conducir el 53,5% de las mujeres y el 68,0% de los hombres; estas cifras pasan a ser el 65,3% y 78,6% entre los estudiantes de segundo ciclo. Estos datos desmienten que el uso desigual entre géneros del vehículo privado sólo afecte a las generaciones mayores y a los estratos de población socioeconómicos más bajos.

Bibliografía

CEBOLLADA, Àngel; MIRALLES-GUASCH, Carme. «Mobilitat i exclusió social: un nou repte per a les administracions locals». *Síntesi* [Barcelona], 9. Diputació de Barcelona.

MIRALLES-GUASCH, Carme. *Hàbits de la comunitat universitària de la UAB*. Cerdanyola del Vallès: 2001. Sin publicar.

MIRALLES-GUASCH, Carme. *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel, 2002.

ORFEUIL, J.P. «La mobilité locale: toujours plus loin et plus vite». A: BONNET, M.; DESJEUX D. (dir.). *Les territoires de la mobilité*. París: PUF, 2000. pp. 53-67.

SABATÉ, A. et al. *Mujeres, espacio y sociedad*. Madrid: Síntesis, 1995.

SANZ, A. «Los "sin coche". Repercusiones ambientales y sociales». *Documentación social*, 102 (1996), pp. 19-128.

SOCIAL EXCLUSION UNIT (SEU) *Social Exclusion and Transport*. Londres: Office of the Deputy Prime Minister.

EL GÉNERO Y LOS PROTOCOLOS DE GRUPOS DE USUARIOS: LA NECESIDAD DE NUEVAS PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE

Jeff Turner Consultor especializado en transporte y políticas sociales

Margaret Grieco Catedrática de transporte y sociedad. Universidad de Napier, Edimburgo (Reino Unido)

221

Introducción: la dinámica de género en el transporte

Es evidente que el uso y los recursos del transporte están muy diferenciados según el género tanto en las sociedades desarrolladas como en las que están en vías de desarrollo (véanse, por ejemplo, Grieco, Pickup y Whipp, 1989; Turner y Fouracre, 1995; Grieco, Apt y Turner, 1996; LRC, 1998; Hamilton y Jenkins 2000; FHA 1996; Hamilton, Hodgson y Turner (próximamente)). Muy a menudo, los hombres y las mujeres presentan distintos modelos y necesidades de transporte. En las sociedades occidentales, los desplazamientos de las mujeres tienen frecuentemente objetivos múltiples, siendo el encadenamiento de viajes una característica destacada de los desplazamientos femeninos, mientras que los de los hombres son a menudo viajes únicos con un único propósito. En las sociedades en vías de desarrollo, especialmente en África, es frecuente que las mujeres se responsabilicen de cargar en la cabeza mercancías, cultivos, agua y combustible mientras llevan a los niños colgados a la espalda (Barwell y Malmberg-Calvo, 1989; Sasakawa Global 2000, 1997).

En todas las sociedades, los hombres tienen el mejor acceso a las formas de transporte superiores, ya sea el acceso al vehículo de motor o caminar sin llevar cargas ni niños a la espalda. Esta diferenciación de género en el transporte es consecuencia de la organización social y las funciones de género, y resulta del distinto acceso de los géneros a los recursos económicos y temporales, entre otros. Las mayores responsabilidades domésticas de las mujeres asociadas a su menor acceso a los recursos familiares pueden acarrear consecuencias significativas para su estatus de transporte y desplazamientos. Cuanto menores son los ingresos de un hogar, más probable es que las mujeres sufran mayores privaciones en el transporte (Banister, 1980) en comparación con los hombres. Las privaciones en el transporte se manifiestan en el uso por parte de las mujeres de medios de transporte inferiores a los que utilizan los hombres, así como en el hecho de que los desplazamientos de las mujeres tienen objetivos múltiples y generan mayores dificultades de organización y, por consiguiente, ansiedad en el contexto del viaje. Dichas privaciones también se evidencian en la existencia de limitaciones tradicionales o legales del derecho de las mujeres a viajar o a utilizar un determinado medio de transporte.

En la actualidad se reconoce de manera casi universal que la carga doméstica de las mujeres, a menudo combinada con trabajos mal pagados o no remunerados, implica que éstas carezcan de tiempo y de recursos. A pesar de ello, las consecuencias que esta situación tiene en el transporte y el desplazamiento no se han tenido en cuenta ni se han comentado. Los proyectos de desarrollo aceptan con demasiada frecuencia la inmovilidad de las mujeres como un estado natural y no modificable que simplemente explica el bajo nivel de participación femenina en la planificación y el diseño de proyectos, incluso en las formas de planificación comunitarias o populares. La posibilidad de introducir formas de participación en las que haya mujeres rara vez recibe la atención adecuada y los proyectos que intentan eliminar las barreras y las limitaciones del acceso de la mujer a los medios de transporte y desplazamiento escasean. La creación de servicios de transporte y desplazamiento adecuados para las mujeres, con algunas honrosas excepciones, no ha sido en general una prioridad importante para los responsables políticos ni en las sociedades desarrolladas ni en los países en vías de desarrollo. No obstante, cualquier intento de lucha sistemática contra la pobreza (el objetivo manifiesto de la comunidad internacional de donantes y de numerosos gobiernos occidenta-

les) debe, dada la estructura social de los pobres, combatir las desigualdades de género en el acceso a las oportunidades y los recursos. A su vez, un factor crítico en la determinación de oportunidades y recursos de género es la distribución espacial de dichas oportunidades y recursos y el acceso al transporte y los desplazamientos para alcanzarlos.

Esto puede parecer un argumento simple, pero en la actualidad se construyen hospitales sin realizar ningún análisis de género relativo a su accesibilidad. De hecho, como colectivo, los planificadores de transportes han fracasado en la producción de metodologías sistemáticas que incorporen el análisis de género para el desarrollo y la planificación urbanística. Actualmente, sería justo apuntar que existen tan sólo unos pocos procedimientos de transporte con inclusión de género en términos de formación de profesionales, participación de los usuarios o diseño y planificación de sistemas, servicios y equipamiento. El género ha pasado desapercibido, por lo que aún no hemos tratado directamente la cuestión de la representación de género sistemática. Incluso en los pocos casos en los que se han incorporado procedimientos de inclusión de género, los componentes de género se «pierden» cuando el proyecto se lleva a cabo o las soluciones orientadas al género se ignoran, puesto que la implantación de estos procedimientos casi nunca se supervisa (Turner, 2005).

Sin embargo, ahora disponemos de nuevas tecnologías de la información y la comunicación que permiten fácilmente la captura y el aprovechamiento de datos de género para sistemas de transporte y desplazamiento que prestarán un mejor servicio a las mujeres y más concretamente a las mujeres con menos ingresos, tanto en los países desarrollados como en los que están en vías de desarrollo. Por ejemplo, en el mundo desarrollado, en lugar de esperar de pie con los niños en paradas de autobús inseguras, con pocas prestaciones y mal supervisadas, las mujeres con pocos ingresos podrían, gracias a la nueva tecnología, solicitar servicios que respondan a la demanda para que las lleven al hospital a tiempo, lo que generaría beneficios muy eficaces para todo el sistema urbano. Tan sólo porque no tenemos en cuenta los costes del tiempo que las mujeres pierden desplazándose hasta instalaciones urbanas demasiado centralizadas o porque no calculamos los costes de la imposición de una salud deficiente a aquéllos que se dejan disuadir por la épica calidad de los medios de transporte para gente con pocos ingresos, nos encontramos con presupuestos que favorecen la creación de hospitales en la periferia del espacio urbano, hospitales que rara vez cuentan con algún servicio de transporte personalizado para satisfacer las necesidades rutinarias de las personas con pocos ingresos.

Las nuevas tecnologías de la información podrían reducir el número de desplazamientos que las mujeres con pocos ingresos tienen que hacer: el uso de nuevas tecnologías para crear sistemas de recogida eficientes que no requieran que las personas con pocos ingresos realicen viajes innecesarios y congestionados a las ubicaciones centrales o el uso de nuevas tecnologías de la información para reducir el número de viajes para solicitar información y asesoramiento constituyen dos formas en las que las nuevas tecnologías pueden paradójicamente contribuir a un entorno de transportes no motorizados. Las teleestrategias y los transportes no motorizados puede ser aliados muy sólidos en los planteamientos que buscan reducir la necesidad de desplazarse (Cervero, 1996, Banister, 1997) como parte del desarrollo futuro del entorno urbano. Las teleestrategias pueden contribuir a la cre-

ación de instalaciones locales eficientes que presten un mejor servicio a las mujeres, que a menudo sufren mayores dificultades en sus desplazamientos y están confinadas a su entorno local. La descentralización de la prestación de servicios como consecuencia de una administración y una coordinación «inteligentes» en el ámbito local se convierte en una opción más viable.

Pero es improbable que la reubicación de servicios en el ámbito local se produzca por sí misma; en la actualidad, el reconocimiento de los problemas de gestión ha propiciado el debate sobre los telemedios y los medios de transporte no motorizados. No obstante, para que estos debates tengan una repercusión política plena y beneficien a la sociedad, debe introducirse el componente de género. ¿Qué tipo de instalaciones locales se adecuará mejor a las necesidades de género de una comunidad concreta y reducirá su nivel de desplazamientos motorizados? Para planificar, los planificadores de transportes necesitan ahora recoger información sobre cómo funcionan las sociedades locales, más concretamente respecto al género: ¿cómo se organiza el cuidado de los niños en una comunidad concreta y qué implica esta organización de una función social primaria en la distribución del acceso doméstico a las tecnologías de planificación de la sociedad (reserva por ordenador de citas hospitalarias, servicios de entrega de comestibles, espacios de aparcamiento, plazas en trayectos de transporte público)?

En los países en vías de desarrollo, las nuevas tecnologías de la información permitirían a los usuarios ofrecer un *feedback* directo sobre su experiencia y sus dificultades con los transportes que sería de gran utilidad para los proveedores y los donantes. En el pasado, las experiencias de cada grupo de usuarios se transmitían a los donantes centrales a través de las opiniones de los expertos y de informes redactados por burócratas. Rara vez los usuarios tenían una forma de contacto directo con los encargados de determinar la financiación y la planificación del transporte. Las nuevas capacidades electrónicas de los donantes centrales permiten nuevas formas de *feedback* directas. La financiación de grupos de usuarios para que se reúnan como parte de una estrategia de creación de transporte no es radicalmente distinta a la financiación de grupos para que estén directamente implicados en un diálogo transparente con donantes sobre sus necesidades. En la actualidad, no existe ningún foro específico accesible para los usuarios sobre el género y el transporte en África. Pero sabemos que el género y el transporte en África es un asunto clave y problemático (Sasakawa 2000, 1997; Plan de acción de género en la región africana del Banco Mundial, 1996/1997). La creación de un foro africano sobre género y transporte que permita la difusión de ideas nuevas y adecuadas sobre estos temas, incluyendo el transporte no motorizado, mediante la adopción de nuevas tecnologías de la información y la comunicación, sería un paso relativamente sencillo de dar teniendo en cuenta el compromiso del Banco Mundial y de la Agencia estadounidense para el Desarrollo Internacional (USAID) de aumentar la conectividad en África. Es esencial garantizar que el género cuente con recursos adecuados cuando surjan estas nuevas tecnologías de desarrollo, especialmente en cuanto a la creación de una mejor organización del transporte en África (un factor clave para el desarrollo de la agricultura africana, dado que las mujeres africanas desempeñan una función principal como granjeras y responsables de la seguridad alimentaria del hogar).

Las nuevas tecnologías de la información nos proporcionan nuevas líneas de pensamiento sobre cómo combatir la pobreza urbana, la exclusión social y la

privación de transporte en este marco (Banister, 1980, Unidad de Exclusión Social, 2003). Nos otorgan una mayor habilidad para determinar con precisión las carencias de los más necesitados y prestarles servicio de manera receptiva con un coste administrativo mínimo. Pero para beneficiarnos plenamente de este nuevo conjunto de oportunidades tenemos que crear una nueva línea política de pensamiento social en relación con el transporte que tenga como núcleo el género. El análisis y las metodologías de género deben pasar de ser actuaciones de activistas políticos marginales a convertirse en prácticas profesionales dominantes.

Una de las mejores formas de obtener buena información de género en el transporte y mantener esos datos actualizados es utilizar las técnicas de planificación de grupos de usuarios.¹ Los usuarios poseen un conocimiento contextual importante que no resulta fácil de adquirir desde una perspectiva externa y un conocimiento de los fallos del sistema que puede no resultar obvio para un planificador externo. Históricamente, ha habido un debate sobre la falta de participación en cuanto a los retrasos en la prestación de transporte o las complejidades de administrar un proceso en el que estaban presentes numerosas voces. Las perspectivas de la democracia directa en la política social sólo eran posibles en grupos muy pequeños. No obstante, tal como se reconoce cada vez más, las nuevas tecnologías permiten democracias directas en grupos muy grandes (el concepto de ayuntamiento electrónico).

Las nuevas tecnologías también permiten niveles de interacción y transmisión de conocimientos entre grupos de usuarios y agencias que antes no existían. Existe una nueva eficiencia que se consigue mediante la participación electrónica: ¿puede haber sistemas de *feedback* sin perturbar innecesariamente la rutina de la Administración?²

Pero, sean cuales sean los procesos que dan lugar a diferencias de género en lo que a transporte se refiere, el hecho es que existen y deben planificarse a corto plazo y probablemente deban ajustarse mediante un reparto más equitativo de las tareas a largo plazo. Los costes sociales y económicos de no utilizar un planteamiento de género son muy elevados: en África, el hecho de pasar por alto las relaciones entre género y transporte de lugar a una salud débil en las mujeres, unos niveles de productividad agrícola considerablemente bajos y la no escolarización de las mujeres, lo que, según el Banco Mundial, tiene consecuencias muy graves para el crecimiento económico. En los países desarrollados, ignorar las relaciones entre género y transporte y, por lo tanto, no proporcionar una planificación adecuada, puede provocar que las mujeres con pocos ingresos que poseen un automóvil no quieran renunciar a este medio de transporte en un entorno en el que el uso racionado de las carreteras se está convirtiendo en una lógica social aceptada. Únicamente mediante la reubicación local de los servicios y el mayor acceso a telemédios de comunicación, la organización de transportes de la sociedad será capaz de prestar un buen servicio a las mujeres con pocos ingresos e hijos dependientes: únicamente gozando de una representación adecuada en la gobernanza del transporte a través de los grupos de usuarios, sistemas electrónicos de *feedback* y otras formas de información, es probable que el género adquiera importancia y ocupe el lugar político que le corresponde. Pero las tecnologías existen, la demanda de un transporte mejor para las mujeres es conocida y es probable que la creciente transparencia global del asunto la coloque cada vez más en primera línea de actualidad. Combinar transportes no motorizados y teleme-

¹ La planificación de los grupos de usuarios puede incluir un abanico de técnicas que van desde los grupos de planteamiento hasta la consulta pública, desde el Simulador de Actividades Familiares de Desplazamiento (HATS) hasta la Evaluación Rural Participativa (PRA).

² Un ejemplo del uso de las nuevas tecnologías es la auditoría de autobuses realizada como parte del proyecto North East Age en el Reino Unido, en el que se accedía a los pasajeros para que relatasen su experiencia como viajeros del autobús en un día a través de un sitio web creado para la ocasión. Véase <http://www.geocities.com/moorparkexploreclub/voices.html> acceso del 1 de abril de 2005.

dios de transporte puede ser algo chocante al principio, pero si consideramos debidamente la relación entre ambos, resulta obvio y más concretamente en el caso de las mujeres con pocos ingresos e hijos dependientes.

En esta introducción, hemos presentado cuatro argumentos independientes e identificables: el transporte está actualmente diferenciado según el género y esta diferenciación tiene efectos sociales negativos; la participación de los usuarios es una forma eficaz de recabar toda la información técnica necesaria para regular las dificultades actuales de género en lo que a transporte se refiere; las nuevas tecnologías permiten la participación electrónica con niveles de eficacia muy elevados y, por último y especialmente importante para esta sesión del Transportation Research Board (transportes no motorizados), las teleestrategias apoyan a los medios de transporte no motorizados.

**Prácticas profesionales de exclusión de género:
el paradigma «un género, un objetivo de desplazamiento»**

La medida en la que la planificación del transporte se ha basado en la máxima de «un género, un objetivo de desplazamiento» es relativamente fácil de observar. Los vehículos de transporte público tienen un diseño deficiente respecto a las necesidades de las mujeres con hijos dependientes:³ el espacio diseñado en los vehículos para cochecitos de bebés o para depositar las compras durante el viaje a menudo existe debido a la necesidad de cumplir con la normativa de acceso para discapacitados y pocas veces se presta ayuda para subir y bajar los carricoches de los vehículos. Una alternativa al diseño de instalaciones adecuadas en los servicios regulares sería prestar servicios especiales para las mujeres, pero la creación de servicios especiales locales para mujeres con hijos dependientes no se ha considerado seriamente como una opción política.⁴ Otra alternativa consistiría en prestar servicios de cuidado de los niños a domicilio que permitieran a las mujeres realizar los desplazamientos necesarios para la supervivencia familiar sin ir acompañadas y cargando de sus hijos. Una vez más, esta opción aún no ha recibido una consideración política profunda, aunque podría adaptarse la creación de una red de cuidados para niños en la actual política social del Reino Unido para hacer realidad esta opción.

El desplazamiento que concentra la mayor parte de la atención de los planificadores y operadores es el de ir a trabajar: con un único objetivo y mayoritariamente masculino. El enfoque en la persona que se desplaza diariamente para trabajar domina la documentación y el proceso de planificación, con lo que los demás grupos gozan de muy pocas oportunidades de alterar o influir en el paradigma. La consecuencia es que las mujeres con hijos a menudo van caminando, a pesar de que esto afecte negativamente tanto a su salud como a su bienestar. No sólo el transporte público se diseña fundamentalmente teniendo presente el perfil masculino, sino que la centralización de servicios e instalaciones aumenta la discriminación que existe actualmente en la organización del transporte. En el transcurso de la urbanización y la modernización, los servicios se han centralizado cada vez más, aunque es probable que cada servicio se encuentre centralizado en una ubicación distinta de una ciudad o un pueblo. Así, es probable que el hospital, los colegios, los centros comerciales y las oficinas de la Administración pública se encuentren en ubicaciones distintas y dispares, con escasas conexiones de transporte público y son las mujeres la categoría social que tiene que hacer la mayoría de los viajes entre

3 Se encuentran excepciones, como los tranvías alemanes, que demuestran que otros diseños son posibles y factibles.

4 La disposición de servicios especiales se consideró en un principio en términos de la seguridad personal de las mujeres en los desplazamientos (carruajes «sólo para mujeres», que históricamente existían en Gran Bretaña y ahora aparecen en Japón y en la India) y no en términos de sus necesidades de conectar una serie de actividades o el carácter «obstaculizado» de los desplazamientos de la mayoría de las mujeres.

estas ubicaciones, ya sea como acompañantes en los desplazamientos de otros o como recolectoras y portadoras de las provisiones familiares (el vínculo entre el sistema minorista y el hogar, que a menudo se olvida) o como contacto con las autoridades cuando hay que solicitar recursos (beneficios) o negociar dificultades domésticas (como cortes de suministro eléctrico y reconexiones).

En los países en vías de desarrollo, los donantes se han dado cuenta de que para que las mujeres se beneficien de los servicios sanitarios, éstos deben descentralizarse del ámbito local. La descentralización se encuentra en el núcleo de las iniciativas sanitarias de los donantes (Departamento de Desarrollo Internacional, 1997). El reconocimiento de la restringida movilidad de las mujeres y su deficiente accesibilidad a los servicios da lugar a la promoción de distintos tipos de prestación y desarrollo de servicios. En África, por ejemplo, han surgido dos estructuras:

- a) el paso de la construcción de grandes hospitales urbanos a la creación de numerosos centros sanitarios locales más pequeños y
- b) el mayor uso de las mujeres de las comunidades, que reciben una formación básica mediante iniciativas de desarrollo para enseñarles prácticas sanitarias (estos esquemas a menudo recurren a comadronas tradicionales como personal principal). La comunidad de transportes no ha tenido constancia de estos cambios pero se puede aprender mucho si se plantea la cuestión clave en cualquier tipo de prestación de servicios: ¿es suficientemente accesible este servicio para las mujeres con limitaciones de movilidad y accesibilidad tradicionales?

La planificación que mejor puede tratar los asuntos de género es aquella que comienza por examinar las tareas que las familias deben realizar para sobrevivir en cualquier comunidad y explora las limitaciones de movilidad y accesibilidad que se sufren para cumplir esas tareas necesarias. Históricamente, la capacidad para llevar a cabo dicha forma de planificación era muy limitada debido a la complejidad que implicaban la recogida de datos y la organización. El planteamiento de actividad de Oxford (Jones, Dix, Clarke y Heggie, 1983) se acercó a este ideal: la unidad de análisis fue el hogar. Pero cuando apareció este planteamiento aún no se habían desarrollado las nuevas tecnologías de la información; la oportunidad de desglosar los datos por géneros subyacía en el enfoque familiar de la cuestión y, aparte del reconocimiento explícito de que las mujeres realizaban los viajes familiares en calidad de acompañantes, la dimensión de género se perdió en cierto modo (Carpenter y Jones, 1983). Ahora, las nuevas tecnologías permiten recoger estructuras de datos más complejas y ofrecen mayores capacidades de desagregación por géneros: mediante las tecnologías portátiles es posible recoger datos de hogares desglosados por género más precisos, lo que beneficia claramente la planificación social y del transporte.

Al mismo tiempo que la tecnología de la información brinda la oportunidad de escapar del paradigma «un género, un objetivo de desplazamiento», el aumento del tráfico motorizado ha dado lugar a un clima de política en el que los problemas de congestión se han convertido en una prioridad y predominan los programas políticos para combatir este impedimento. Además, la apertura de servicios de transporte público a una mayor competencia implica que los vínculos entre planificación e implantación se han vuelto más complejos. Por consiguiente, la planificación del transporte implica un aumento de la función «más suave» de la gestión de la oferta y la demanda de los transportes, el desarrollo de marcos reguladores más sólidos y prestar servicio a objetivos sociales más

amplios como la exclusión social, el alivio de la pobreza, una mayor participación, el desarrollo sostenible y la mejora del estatus de las mujeres. La política de transporte actual de la Comisión Europea, por ejemplo, se refiere en gran medida a los derechos de los pasajeros, la elección, la gestión de la demanda entre distintos medios, la mejora de la reglamentación en un mercado abierto y un mayor énfasis en la movilidad sostenible (Comisión Europea 2001).

Los debates en torno a la implicación de los consumidores y de quienes les rodean como integrantes del entorno y la sociedad conducen a una mayor participación de los usuarios en la creación de opciones de transporte. Los donantes han comenzado a utilizar sistemáticamente las técnicas de planificación por grupos de usuarios en sus nuevos planteamientos sobre la gobernanza del desarrollo de los transportes. Las técnicas de grupos de usuarios pueden ser de utilidad en aspectos relativos a la información, la comunicación y la educación para conseguir la aceptación de nuevos planteamientos sobre el transporte, y pueden serlo tanto como los transportes no motorizados o, en el mundo desarrollado, los peajes. No obstante, las técnicas de planificación por grupos de usuarios normalmente no consiguen asegurar una representación de géneros adecuada, concretamente en el contexto de desarrollo, tal y como evidencia una revisión de los documentos del sector del Banco Mundial (Turner 2005).

No existe una implantación regular de protocolos de participación en el sector del transporte que asegure que todos los proyectos de transporte consideran la dimensión de género y cuentan con una representación de género para llegar a esa consideración. A pesar de que la presión para que la comunidad participe debería resultar lógica y racionalmente en una mayor atención al tema del género, con demasiada frecuencia la participación «comunitaria» se limita a los hombres. Dos proyectos de investigación no relacionados llevados a cabo por el autor, uno para la Comisión de Igualdad de Oportunidades del Reino Unido sobre la política de transporte del Reino Unido (Hamilton, Hodgson y Turner, (próximamente)) y el otro para el Banco Mundial sobre su trabajo en relación con el transporte en África (Turner, 2005) ponen de relieve que no se ha tratado el género de manera específica. No obstante, el argumento de la inclusión de género es evidente y se necesitan protocolos institucionales que aseguren su consideración. En la actualidad a los directores y planificadores del transporte les resulta sencillo ignorar el género: no existen protocolos ni se aplican sanciones a quienes no consideran la negligencia de las necesidades de transporte de más de la mitad de la población mundial.

Se reconoce abiertamente que las mujeres están infrarrepresentadas entre los profesionales del transporte, en la política y en las posiciones de liderazgo en general, tanto en los países desarrollados como en los que están en vías de desarrollo. A largo plazo, es posible que un cambio en todos estos ámbitos propicie una mejor atención a las necesidades de transporte de las mujeres. A corto plazo, podrían realizarse grandes mejoras si se garantiza que las mujeres están debidamente representadas en los grupos de usuarios y de planteamiento para asegurar que se facilita un *feedback* pertinente sobre diseño y servicio a los planificadores y operadores de transportes y (un asunto quizás tan importante como rara vez discutido) a patrocinadores como los ministerios de finanzas de los gobiernos centrales y los donantes internacionales.

Ahora es posible recoger datos de género de gran calidad; la disgregación de los datos por géneros es una demanda creciente entre los donantes y la

población, y la transparencia global de los medios de transporte y sus éxitos y fracasos es también viable. La participación de los usuarios constituye en la actualidad una política respetable y fortalecedora: en este nuevo contexto, el aspecto de género de las necesidades de los grupos de usuarios necesita una consideración explícita. La lógica social emergente está clara y tiene el potencial para generar sistemas de transportes mejores y más adecuados.

En este apartado, hemos visto que la planificación del transporte se ha realizado en gran medida sobre la base de un conjunto de presunciones sobre los desplazamientos masculinos. Las prácticas negativas respecto al género van desde ignorar las necesidades de movilidad y accesibilidad del colectivo de las mujeres hasta la aceptación de prácticas existentes de discriminación por género como la costumbre de excluir deliberadamente a las mujeres de los foros y los medios de transporte de acuerdo con prácticas «tradicionales» locales⁵.

Planificación para la interacción entre las funciones de género y el transporte

En la actualidad, el desarrollo del transporte a menudo se centra en la eficiencia operacional y de la inversión y no en el servicio (Evers, Turner y Elson, 1998. EC, 2001), tanto en los países en vías de desarrollo como en las sociedades desarrolladas. No obstante, los cambios en el clima de política provocados por los crecientes niveles de congestión, los cambios en el marco institucional y la preocupación por el medio ambiente están provocando un replanteamiento de las relaciones habituales y tradicionales. Para terminar con las congestiones debemos centrarnos cada vez más en la gestión de la movilidad y la accesibilidad. De la misma forma y en paralelo, un planteamiento de género y de transporte no es fundamentalmente un enfoque sobre las formas de transporte de alta tecnología, sino un planteamiento de movilidad y accesibilidad. Surgirán cada vez más asuntos de género, especialmente en los debates sobre exclusión social y alivio de la pobreza. La comunidad del transporte profesional sólo está comenzando a adquirir un entendimiento claro del efecto que causa una mala accesibilidad en las vidas de los pobres o de la forma en que ésta se podría mejorar.

La ONU ha afirmado que el 70% de las mujeres de todo el mundo son pobres. Sin embargo, en la actualidad, la planificación y las políticas de transporte carecen de metodologías sistemáticas de datos y protocolos de planificación que reflejen esta realidad en la forma en que el sector crea transporte para aliviar la pobreza.

En el mundo desarrollado, especialmente en el Reino Unido y Norteamérica, trabajos recientes han puesto de relieve la función que las redes de transporte públicas, insensibles a las cambiantes estructuras del uso de la tierra y deterioradas debido a las fuerzas competitivas infrarreguladas, desempeñan en la limitación del acceso a oportunidades laborales. Estos trabajos también ponen de relieve el vínculo entre la privación de transporte y la ubicación de los servicios, que contribuyen a la exclusión social impidiendo que las personas con pocos ingresos utilicen los servicios sanitarios, las oportunidades educativas, los establecimientos de comida sana, los eventos sociales y las oportunidades para participar en el proceso democrático (SEU 2004, Hamilton y Gourley, 2002; Lucas, 2004).

En los países en vías de desarrollo, las deficientes infraestructuras y la poca confianza que ofrece el transporte público hacen que las familias a menudo consideren a los niños como recursos en lugar de responsabilidades (Turner y Kwakye, 1996). Pueden utilizarlos para mantener el complejo equilibrio, al que especial-

⁵ En Arabia Saudita a las mujeres la ley no les permite conducir coches; esto no puede considerarse fácilmente como un asunto tradicional.

mente son sometidas las mujeres, de realizar las tareas domésticas y conseguir ingresos del mundo exterior. A menudo, los hogares con pocos ingresos confían a las mujeres jóvenes la cocina, la limpieza y otras tareas domésticas, mientras que las mujeres más mayores tienen que desplazarse por motivos económicos y sociales. Esta confianza en las mujeres jóvenes a menudo conduce a que abandonen la escuela u obtengan pocos logros educacionales. El hecho de que las inversiones deberían responder a la demanda y concentrarse en la calidad de servicio y la fiabilidad de los servicios de transporte público para aliviar estos efectos negativos sobre las mujeres jóvenes con pocos ingresos no ha sido asimilado por las corrientes de pensamiento de las políticas de transporte.

El planteamiento basado en el entorno ha suscitado preocupaciones sobre la sostenibilidad de la prestación de transportes. A los profesionales del transporte de la comunidad de donantes tampoco les queda claro cómo ajustar las políticas de transporte a un desarrollo más sostenible. Los organismos cooperantes, como el Banco Mundial, defienden el aumento del uso del transporte de tracción humana entre los hogares con pocos ingresos en las zonas del mundo que no los utilizan en la actualidad, como el África subsahariana anglófona y Latinoamérica, para alcanzar objetivos relativos tanto a la pobreza como a la sostenibilidad. Los profesionales del transporte implicados en dicho proyecto, en un principio asumieron que la mayor barrera para este uso era el peligro de accidentes y la inadecuación de algunos diseños de bicicleta. Si pudieran crearse infraestructuras que redujeran ese riesgo y elaborarse diseños adecuados, el transporte de tracción humana podría convertirse pronto en un medio de transporte para los hogares con pocos ingresos de África y Latinoamérica, tal como ocurre en Asia. No obstante, las investigaciones también han demostrado que al comprender cómo se organizan los hogares con pocos ingresos, resulta evidente que la incapacidad de dichos hogares para acceder a artículos tan caros como las bicicletas y su imposibilidad de obtener créditos para dichas compras también representan una barrera significativa (Turner, Grieco y Kwakye, 1996). El quién logró acceder a dichos medios y quién no condicionaría la repercusión de dicha política. En algunas partes del mundo, los ingresos familiares no se unen para el bien común y, por ello, la capacidad de ahorrar para adquirir dicho medio de transporte requeriría grandes beneficios económicos (como acceder a trabajos mejor pagados o colocar un mayor volumen de mercancía en el mercado). Estos argumentos suelen ir en contra de la propiedad y del acceso al transporte de tracción humana por parte de las mujeres que ganan menos de lo normal en los hogares con pocos ingresos. La comprensión de las funciones de género podría haber permitido a los organismos donantes prever los encargos de bicicletas y carros por parte de los hombres de una comunidad y la conversión de tareas como la recogida de leña en actividades comerciales (con consecuencias nocivas para el medio ambiente), incluso en proyectos dirigidos deliberadamente a que fueran las mujeres las propietarias de dichos recursos diseñando la tecnología de modo que les permita realizar su función específica de transporte de carga. Las investigaciones señalan la importancia de la necesidad de adecuar los proyectos a condiciones sociales y culturales concretas (tal y como lo demuestra el éxito del proyecto Bicicletas para África en Mozambique (Overton, 1996)) y la función que la incorporación de modelos sociales positivos en la promoción de dichos medios de desplazamiento podría desempeñar en su éxito.

El objetivo de los cambios recientes en Occidente ha sido crear políticas de transporte sostenible. Sin embargo, las investigaciones demuestran que sin

un claro entendimiento de las funciones de las distintas profesiones en las políticas de transporte, del comportamiento de las instituciones en la reproducción de las prácticas políticas existentes, de la función que desempeñan los marcos de valoración de la inversión (por ejemplo, COBA y EIA) a la hora de definir qué políticas se implantan y la función que desempeñan las estructuras patrocinadoras y reguladoras en la determinación de los resultados políticos, las políticas de transporte podrían quedarse en nada (Richardson, 1997). Es necesaria una comprensión mucho más clara de qué debería constituir el aspecto de valoración social de una decisión inversora: el género ni siquiera aparece en la mayoría de los planteamientos y trabajos de esta área (Wilson y Neff, 1983).

Se ha reconocido públicamente, especialmente en el Reino Unido, que la clave está en el dominio de la planificación de la accesibilidad y en la identificación del amplio abanico de propósitos de desplazamiento y de los contextos en los que se realizan dichos viajes. De hecho, la accesibilidad se está convirtiendo en una parte del debate público cada vez más significativa, con un controvertido programa de ámbito nacional de cierre de oficinas de correos basado en técnicas de planificación de accesibilidad. Se ha pedido a todas las instituciones de planificación de transportes locales del Reino Unido que realicen ejercicios de planificación de la accesibilidad para evaluar las posibilidades de llegar a los servicios y a las oportunidades laborales (DfT, 2004). No obstante, dichos planteamientos parecen implantarse inicialmente desde una postura orientada a la tecnología. Se ha incluido poca interacción o participación de los usuarios en el proceso. No se ha incorporado ningún planteamiento de género concreto en los procedimientos recomendados. En lugar de eso, una versión mejorada del planteamiento de actividad de Oxford constituiría un buen punto de partida para la creación de una serie de metodologías de accesibilidad nuevas y más apropiadas para un enfoque que implique a los usuarios. Como ya hemos indicado, existe una nueva serie de herramientas de comunicación que podrían utilizarse en la creación y elaboración de esta metodología. De manera similar, y complementariamente, existe un nuevo abanico de herramientas de comunicación para mejorar la interacción entre las funciones de género y el transporte que podría emplearse en las técnicas de planificación de la accesibilidad de los grupos de usuarios.

En el contexto del desarrollo, fomentar una cultura de planificación de los grupos de usuarios teniendo en cuenta el género requiere considerables actividades de apoyo. Las competencias de comunicación se deben desarrollar y se verán muy mejoradas si se crean las técnicas y los protocolos de *feedback* adecuados. Es necesario construir espirales virtuosas en las que las contribuciones de los propios usuarios se incorporen de manera visible y transparente. Esto exige que los planificadores se centren en las formas de incorporar protocolos visibles y transparentes para acceder y utilizar el *feedback* de los grupos de usuarios y así motivarlos y mejorar el diálogo sobre la creación de transporte. El hecho de saber que su implicación repercute en el diseño del transporte y el establecimiento de servicios animará a los usuarios a ofrecer el *feedback* necesario para el buen funcionamiento de las relaciones entre el entorno y la sociedad.

Los beneficios de la inclusión del género

Los beneficios de la inclusión del género son evidentes:

- Se constatan beneficios en relación con la comodidad y conveniencia de un gran sector de usuarios de transporte.
-

-
- Se ahorra tiempo y dinero en el ámbito del hogar, las instituciones políticas y de servicios y la sociedad en general.
 - En África, unos servicios de transporte adecuados para las mujeres podrían dar lugar a grandes beneficios de productividad en la organización de la agricultura.
 - También en África, si se acabara con la costumbre de que las mujeres transporten cargas con la cabeza (más concretamente leña y agua), entonces las más jóvenes dispondrían de más tiempo para su educación, lo que, según los economistas, supondría grandes beneficios económicos para la economía nacional.
 - En los países desarrollados, una mejor planificación de la accesibilidad podría contribuir a que las mujeres abandonasen los vehículos familiares a favor del transporte público y de medios de transporte no motorizados, lo que beneficiaría al medio ambiente.
 - En los países desarrollados, las teleestrategias diseñadas para maximizar el número de contactos con las instituciones externas que una mujer pueda realizar desde su casa reducirán los desplazamientos innecesarios y con obstáculos que las mujeres realizan en la actualidad.
 - La participación de las mujeres en la elaboración y toma de decisiones respecto a estos servicios que tanto afectan a sus vidas es un bien democrático.

Conclusión: la inclusión del género en los protocolos de grupos de usuarios

Hemos afirmado que la dimensión de género de la planificación del transporte se ha descuidado profundamente y que los cambios recientes presentan oportunidades para incluir el género en la práctica profesional. No basta con que los organismos de desarrollo, planificación y transporte adopten protocolos de participación: aunque se trata de un paso muy importante y necesario, debe ir acompañado de una atención al género antes de alcanzar su pleno potencial de participación. Además, hemos argumentado que la incorporación de técnicas de *feedback* electrónico sobre los servicios y la planificación haría que las necesidades de los usuarios fueran más transparentes y conferiría una mayor prioridad a las dificultades que experimentan como indicadores de rendimiento.

La cuestión es que a menos que se incluya el género en la práctica profesional, persistirán las dificultades de género en el acceso al transporte con consecuencias sociales negativas. Tanto la tecnología como la concienciación política están en la actualidad suficientemente avanzadas para que el género se incluya en el inventario técnico de la ingeniería de transportes: pueden pedirse recursos para medios de planificación participativa si la profesión se interesa institucionalmente por los asuntos prioritarios. Así pues, ¿cómo serían estos protocolos? Para crear técnicas de grupos de usuarios que sean pertinentes y prácticas y traten el tema del género es necesario considerar una gran cantidad de aspectos:

- A un nivel básico, debe asegurarse la presencia de mujeres en la composición de los grupos de usuarios. Existen varias opciones: grupos de usuarios mixtos, grupos de usuarios compuestos únicamente por mujeres y grupos de usuarios compuestos únicamente por hombres. Pero ¿por qué tomarse la molestia de hacer grupos formados sólo por mujeres si se ha demostrado que cuando hablan en los grupos mixtos la dinámica de las conversaciones hace que no se las escuche?

- Esta perspectiva plantea la cuestión de asegurar que las voces de las mujeres se escuchen. Cuando en cualquier programa concreto de un grupo de usuarios no se escuchan las voces de las mujeres, es importante que existan pro-

cedimientos de apoyo para escucharlas. Es posible que los mediadores que mejor conozcan al grupo de usuarios deban pasar más tiempo con ellos para recopilar sus peticiones. Pero el hecho de que no se escuchen voces no debe interpretarse como un indicador de que todo va bien.

– Cuando tenemos motivos para suponer que las mujeres están experimentando dificultades de transporte que no han mencionado, es necesario desarrollar los procedimientos sobre la base de sus intereses identificables. Cargar objetos en la cabeza supone una incomodidad visible y evidente para las mujeres, pero es posible que éstas carezcan de un espacio social para quejarse. No obstante, también es posible que tengan un espacio para discutir formas de mejorar las cosas. Seguramente un cambio gradual sea el resultado más aceptable de una planificación local, pero la utilización de grupos de usuarios para llegar a ese punto es esencial como mecanismo para inducir un cambio mayor. Los grupos de usuarios pueden comenzar un proceso de capacitación de las mujeres que sea virtuoso tanto en sus consecuencias políticas como sociales.

– A la hora de formar los grupos de usuarios es importante que su uso no se limite simplemente a las grandes ciudades, una estructura de desarrollo frecuente, sino que se extienda ampliamente a través de todo el abanico de circunstancias de transporte nacionales. Disponer grupos de usuarios en ubicaciones remotas puede plantear mayores problemas de logística, pero es precisamente lo remoto de las ubicaciones y la diferencia que esto supone lo que hace necesario personalizar grupos de usuarios para esas ubicaciones. La participación y la descentralización deberían ir de la mano en un contexto ideal, pero pueden diseñarse protocolos que aseguren que los niveles de descentralización, región y localidad confluyan.

– El potencial de construir sistemas de *feedback* electrónico para los donantes, los gobiernos y los proveedores de servicios sobre sus operaciones de transporte ya existe: se trata simplemente de una cuestión de compromiso de recursos. La gestión del desarrollo de las altas tecnologías avanza rápidamente, pero para que se desarrolle correctamente debe integrar una participación eficaz. Tal y como demuestra el congreso electrónico de Sociedad para el Conocimiento Global presidido por el Banco Mundial y el Gobierno canadiense (<http://www.globalknowledge.org>), ya es posible la creación de grupos de usuarios electrónicos propiciada por los servicios de comunicación de una comunidad. Es esencial garantizar que el género se integre en los protocolos electrónicos: la nueva oportunidad social para la defensa de lo electrónico y la soberanía de los beneficiarios no debería desperdiciarse.

Numerosos políticos y teóricos de la política reconocen la gran repercusión de las tecnologías de la información y la comunicación en la gobernanza. El Secretario de las Naciones Unidas y otros miembros de la comunidad internacional han reconocido la importancia de las nuevas formas electrónicas para una mejor gobernanza y han dejado claras sus intenciones de garantizar que los beneficios de estos nuevos medios se extiendan a los países en vías de desarrollo.

Estas repercusiones son igualmente importantes para la gobernanza del sector del transporte. Las necesidades y demandas de los usuarios ya no deben ser únicamente interpretadas a través de una visión profesional: puede accederse a ellas directamente. Las mujeres por fin poseen un mecanismo de expresión directo y en cantidades sustanciales que no está limitado por barreras de movilidad y accesibilidad. La organización del transporte posee un mecanismo para vincularse mejor a su mercado y sus demandas.

Bibliografía

- AMPOSAH, F.; TURNER, J.; GRIECO, M.; KWABLAH, A.; GUITINK, P. *Commercial use of non motorised transport: evidence from Accra, Ghana*. Transportation Research Record 1563. Washington D.C: 1996.
- BANISTER, D. *Transport mobility and deprivation in inter-urban areas*. Farnborough: Saxon House, 1980.
- BARWELL, I.; MALMBER-CALVO, C. *The transport demands of rural households: findings from village-level travel surveys*. Makete International Rural Transport Project. International Labour Organisation. Génova, Suiza, 1989.
- CARPENTER, S.; JONES, P. *Recent advances in travel demand analysis*. Aldershot: Gower, 1983.
- DFID. *Eliminating World Poverty; the challenge for the 21st Century*. UK Government White Paper, Department for International Development, HMSO. Londres, 1997.
- DfT. *Accessibility Planning Guidance: full guidance*. Department for Transport, diciembre de 2004. <http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_localtrans/documents/division-homepage/032400.hcsp> [Consulta: 01/04/2005].
- COMMISSION EUROPEA. *European transport policy for 2010 : time to decide*. White Paper, Directorate General Energy & Transport, 2001. <http://www.europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html> [Consulta: 01/04/2005].
- EVERS, B.; TURNER, J.; ELSON, D. *Sector Programme Support: the Transport Sector; A gender-aware analysis*. GENECON working paper, Universitat de Manchester. Reino Unido, 2000.
- FHA. *Women's Travel Issues: Proceedings of the 2nd National Conference, Federal Highways Administration*. Baltimore, 1996. <<http://ntl.bts.gov/lib/4000/4400/4407/index.html>> [Consulta: 01/04/2005].
- GRIECO, M. *Workers' dilemmas: recruitment, reliability and repeated exchange*. Londres: Routledge, 1996.
- GRIECO, M.; APT, N.; TURNER, J. *At Christmas and on rainy days: transport, travel and the female traders of Accra*. Aldershot: Avebury, 1996.
- GRIECO, M.; L. PICKUP; R. WHIPP, (eds) *Gender, transport and employment*. Aldershot: Gower, 1989.
- HAMILTON, K.; HODGSON, F.; TURNER, J. (en breve) *Promoting gender equality in transport*. Working Paper for the Equal Opportunities Commission, Manchester.
- HAMILTON K.; GOURLEY E. *Missed hospital appointments and transport*. Londres, 2002. Informe para Kingsfund. <<http://www.kingsfund.org.uk/pdf/UELMissedHospAppointments.pdf>> [Consulta: 01/04/2005].
- HAMILTON, K.; JENKINS, L. *Public Transport Gender Audit*. Informe para el Department for Environment Transport & the Regions. Londres, 2000. <http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_mobility/documents/page/dft-mobility_506790.hcsp> [Última consulta: 01/04/2005].
- JONES, P.M.; DIX, M.C.; CLARKE, M.I.; HEGGIE, I.G. *Understanding travel behaviour*. Aldershot: Gower, 1983.
- LRC (1998) *Women's travel in London: Women's views about travelling in London and the changes required to meet their needs*. Informe para el London Research Centre. Julio 1998.
- LUCAS, K. (ed). *Transport and Social Exclusion: A survey of the Group of Seven Nations*. Informe per a RAC Foundation. Londres, 2004. <http://www.racfoundation.org/our_research/240204rac.pdf> [Consulta: 01/04/2005].
- OVERTON, K. *Bikes for Africa; Mozambique Annual Porject Report*. Washington DC: Institute for Transportation and Development Policy, 1996.
- Richardson, T. «The Trans-European Network: Environmental Policy Integration in the European Union». *European Urban and Regional Studies*, vol. 4, núm. 4 (1997).
- SASAKAWA 2000. *Women, agricultural intensification and household food security*. Ciudad de Méjico: Sasakawa Africa Association, 1997.
- SOCIAL EXCLUSION UNIT, HMSO. *Making Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*. Londres: 2003.

<<http://www.socialexclusionunit.gov.uk/downloaddoc.asp?id=229>>
[Consulta: 01/04/2005].

TURNER, J.; FOURACRE, P. *Women and transport in developing countries*, *Transport Reviews*, vol. 15, núm. 1 (1995).

TURNER, J.; GRIECO, M.S.; KWAKYE, E. «Subverting sustainability? Infrastructural and cultural barriers to cycle use in Accra». *World Transport Policy and Practice*, vol. 2 núm. 3 (1996)

TURNER, J.; KWAKYE, E. «Transport and survival strategies in a developing economy: case evidence from Accra, Ghana». *Journal of Transport Geography*, vol. 4, núm. 3 (1996).

TURNER, J. «The reality of integrating gender into transport policies and projects». *ID21 online development magazine* (marzo 2005).

<<http://www.id21.org/zinter/id21zinter.exe?a=1&i=u3jt1g1&u=4262a5f8>>
>[Consulta: 01/04/2005]

WILSON, T.; NEFF, C. *The social dimension in transportation assessment*. Gower, 1983.

WORLD BANK. *Africa Region Gender Action Plan*. Washington DC: World Bank, 1996.

María-Ángeles Durán Catedrática de sociología. Profesora del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC)

Sobre experiencias compartidas y ausencias.

Estamos acostumbrados a aceptar que el modo en que conocemos afecta al modo en que vivimos. Pero no es tan frecuente lo inverso, o sea, que el modo en que vivimos afecte al modo en que conocemos. La producción de un texto es un proceso de conocimiento en el que caben distintas dosis de repetición y de innovación. Muchos artículos y libros, y algunos de ellos meritorios, no son otra cosa que recopilaciones ordenadas de otros textos, de cosas ya dichas. Incluso cabe a algunos autores la habilidad de saber escuchar lo que otros dijeron, o de forzar diálogos entre textos ajenos sin necesidad de modificarlos, haciendo brotar de ellos ante el lector lo que sin ese contraste hubiera pasado desapercibido.

Sin embargo, hay algunos raros proyectos intelectuales que se empeñan en hacer las cosas al revés de lo común, y sitúan la experiencia de lo vivido en su punto de arranque, al comienzo del proceso. En esos casos, el problema de la relación entre el sujeto cognoscente y el objeto del conocimiento se plantea con toda dureza. Puede hacerse explícito, consciente, o quedar soterrado, pero sus efectos son decisivos sobre el modo en que se llega a conocer: arrastra y tira de las categorías, de los focos de luz, de los intereses que sostienen las indagaciones.

La mayor parte de lo que se ha escrito sobre las ciudades se ha hecho prescindiendo del análisis del sujeto que producía el conocimiento, y se ha dado por sentado que éste era un sujeto cognoscente universal, transparente y puro. De alguna manera, este sujeto se las arreglaba para encarnar una sabiduría o una capacidad de conocer incontaminada de sus rasgos personales. Por eso, la subida a la palestra del conocimiento de los colectivos que históricamente han estado excluidos del acceso a la producción sistemática de conocimiento no puede quedar limitada al aumento de las matriculaciones universitarias o a una simple ocupación de los puestos docentes. Afecta también a la crítica del sujeto cognoscente anterior, que pierde su cobertura de representante universal en la producción del conocimiento y se hace muy visible en sus perfiles personales y sociales.

En los siglos XIX y XX ha habido importantísimas producciones intelectuales dimanadas de la consciencia de que una sola clase social no podía hablar en representación de todas. En este nuevo siglo les toca a las mujeres un acceso generalizado a la consciencia colectiva, a la posibilidad de repensar o recrear la cultura desde su propia experiencia histórica y presente, que ha sido y sigue siendo todavía muy diferente a la de los varones.

La misma experiencia personal se vive de forma diferente en distintas ocasiones o por distintas personas. Puede, incluso, vivirse «como si no se viviera», porque de esa manera produce menos impacto negativo al que la sufre o a quienes la contemplan. O porque se carece de las herramientas intelectuales y morales imprescindibles para interpretarla y juzgarla. Muchos varones se ponen nerviosos cuando en una conversación general aparecen temas «de mujeres». Hasta tal punto no los asumen como suyos que empiezan a removerse inquietos en el asiento, carraspean o abandonan el lugar para buscar socorro en otro sitio, a salvo de contaminaciones. En cambio, lo contrario es pauta común, igual que la gramática, que siempre convierte en masculinos los plurales compartidos.

Las estrategias personales de vida y las estrategias intelectuales de los grupos sociales ante este hecho son diversas: o mimetizarse y hacer como si no se fuera, o plantar cara a las distintas memorias históricas y al hecho diferencial de los cuerpos y las biografías. Muchas mujeres piensan que no tienen más

remedio, para entrar en la llamada vida pública (o sea, en la *civitas*), que renunciar a lo que las hace distintas de los hombres. Disimularlo, como Concepción Arenal, o reducirlo al mínimo. Casi piden disculpas por no ser tan varoniles como los propios varones. Creen, o dicen, que pueden hacer o valer *tanto* como los hombres. Pero el problema de la diferencia intelectual no radica en la cantidad (que también importa), sino en la *calidad*, en si vale la pena convertirse en réplica, en analogía, en hacer sólo lo mismo que otros hacían.

El reconocimiento de la circunstancia, de la experiencia diferente, tampoco resuelve por sí solo el problema de la identidad: porque se es diferente sólo en algo, y sólo en algunos momentos. La definición ontológica de los sujetos requiere establecer el núcleo de lo básico y separarlo de lo accesorio. Pero la delimitación de estas fronteras es una construcción social. Eso lo saben muy bien las mujeres, que han vivido en carne propia el horror de la apropiación de su identidad colectiva por el mero rasgo del cuerpo que les capacita para ser madres; como inconscientemente hizo Linneo, al asimilar la especie humana con los rasgos femeninos de los mamíferos y asociar en cambio el rasgo de *sapiens* con los *homo*. Sin embargo, no todas las mujeres son madres, ni aspiran a serlo. Cuando el embarazo se ha convertido en acto de libertad, el número de mujeres embarazadas ha caído drásticamente. Se debe, al menos en parte, a que antes se vivió como una imposición, como una consecuencia no deseada de otras conductas y obligaciones. Hoy, el número de años de vida se alarga y el número de hijos se acorta, por lo que la maternidad ha perdido la capacidad configuradora de la vida de las mujeres que antes tuvo.

Una buena organización de la convivencia tiene que permitir la participación en lo común, pero también salvaguardar la protección a lo distinto, a lo específico. El reconocimiento de la circunstancia o experiencia diferente no hace más que abrir el camino al problema de la identidad: ¿diferentes a qué, a quién?. Lo que prima es la igualdad, lo común, las experiencias compartidas. Lo diferente resalta sobre el fondo; pero el fondo está hecho también de agregaciones, y es la existencia de ese plano último lo que permite entrar y salir del proscenio, lo que hace factible la continuidad, la cohesión y el cambio. Tan engañoso es no reconocer la diferencia como no darse cuenta del valor de lo común, de lo que permite a cada uno reconocerse en el otro y ser desde uno mismo un «otro» anticipado o retenido en la memoria.

Tensiones entre fenomenología y empirismo.

En urbanismo y en arquitectura pueden adoptarse perspectivas intelectuales muy diferentes, y lo que hay sólo es una parte muy pequeña de lo que podría haber habido. La altura del ojo del observador marca el punto de fuga, el centro de la visión: pero ni el lenguaje ni el ojo son capaces de superponer fácilmente perspectivas contrarias, porque la imagen se deforma y los paisajes devienen, como las figuras de Escher, rompecabezas imposibles. De ahí el riesgo y la tentación de adoptar perspectivas canónicas como si fuesen válidas para todos. En el mejor de los casos, esta perspectiva es la que corresponde a la media aritmética o ponderada de las alturas reales: la del niño, la del viejo, la del hombre, la de la mujer, la del alto y la del bajo. Pero ni siquiera con la mejor voluntad resuelve la media la disparidad de lo concreto, la variedad que rodea el artificio intermedio. ¿Desde qué perspectiva se ha, o hemos, construido la ciudad, la casa, la fábrica y el parque?

En algunas comunidades científicas, la referencia al sujeto del conocimiento levanta anatemas metodológicos. Algunos pensadores están convencidos de que sólo es científico el conocimiento de lo externo y experimentable, y la preocupación por la lógica interna de sus hallazgos les lleva a orillar la influencia del contexto del descubrimiento: se olvidan de que sólo salen adelante los planes de investigación y los laboratorios que cuentan con adscripciones de recursos, con medios de expresión, con apoyos y garantías. No sólo piensan que su ciencia es ciencia, sino que tienden a convertirla en única, y no les inquieta la ausencia de otras ciencias y conocimientos que no han podido desarrollarse.

En las ciencias sociales también se plantea la tensión entre el tipo de conocimiento desde dentro y desde fuera, pero es más un asunto de matices que de verdadera definición disciplinar. No hay campos en los que los partidarios de la comprensión no hayan dejado huella. Aunque las pretensiones de formalización se aproximen en los límites epistemológicos de la sociología, la economía o la lingüística a las que dominan en física o astronomía, el componente humanista se resiste vigorosamente a desaparecer, a ser engullido por la ferocidad devoradora de las ecuaciones y los números.

La arquitectura y el urbanismo están atravesados de la misma contradicción metodológica que las ciencias humanas y sociales. Por un lado, la pretensión científica y técnica domina los duros procesos de aprendizaje, el entrenamiento para resolver con éxito las dificultades de la construcción o el diseño de los espacios. Pero la ordenación o jerarquía de estos espacios sólo puede hacerse, como decía Heidegger, si se conoce el modo en que se va a vivir dentro. El arquitecto no puede limitarse a los materiales y a las formas. Cuando proyecta, subordina su obra a un sentido, incluso cuando no es consciente de ello. En todas las construcciones hay un sentido implícito, una idea generatriz a la que debe servir el espacio. Pero a veces impera el desconcierto, y no se sabe para qué o a quién se debe servir, cuál es el orden moral que subyace en el diseño.

La consciencia de la idea y de la jerarquía dista mucho de ser frecuente. No sólo forma parte de las creencias y de las ideas del proyectista, sino de las ideas y creencias de su grupo más próximo y de su época. Ortega señaló lo difícil que resulta la pérdida de tierra que provoca la mera duda sobre las propias creencias.

La indagación sobre las «ideas» que han estado detrás de la aparición de tipos nuevos de ciudades es necesaria, imprescindible. Pero tanto o más que las ideas, que son explícitas o al menos relativamente conscientes, gobiernan la creación y mantenimiento de las ciudades las creencias, que son los pensamientos elementales, primarios, tan asentados que ni se repara en ellos ni se hacen conscientes o explícitos.

Bajo la rúbrica «quién es» se agrupan muchos «quienes», con historias y voluntades distintas. Lo que algunos viven como ideas, otros lo viven como creencias. El tránsito de la creencia a la idea tiene una fuerza de revelación explosiva. Es un incendio en la palabra. Un rasgo característico del tránsito del siglo xx al xxi es la acentuada consciencia de la fragmentación de los sujetos. Los grandes nombres (la Patria, la Humanidad, la Razón, la Historia, etc.) han perdido mucho predicamento, y el sujeto del conocimiento (quien lo hace, recibe y expande) es generalmente identificado como un sujeto de amalgamas, lleno de roturas e intersecciones, que no refleja por entero los deseos y aspiraciones de ningún grupo humano concreto: es lo que Derrida llama «un trabajo coral». Con todo, es más fácil rastrear la hue-

lla (jurídica, artística, organizativa, arquitectónica) de las presencias que de las ausencias. Los sujetos presentes, aunque fragmentarios e incompletos, son accesibles. Pero, ¿cómo detectar las no-presencias, las negaciones, los olvidos planificados y no casuales? ¿Qué ejercicio de reflexión nos llevará hasta ello? ¿Por qué caminos se logra el equilibrio de razón y sentimiento, de lógica, técnica y deseo?

Es bastante fácil acumular páginas sobre la ciudad o la casa a partir de lo que otros, mucho más ilustres, ya han visto y medido, sumándolo al conjunto de conocimientos admitidos. Pero en ese conocimiento acumulado han tenido hasta ahora poca cabida las mujeres o «los otros» que también se apartan del canon. ¿Se puede, realmente, confiar en que la representación intelectual de «los otros» haya sido fidedigna en épocas anteriores?. Cada vez parece más evidente la parcialidad de lo que nos ha llegado como si fuese el «todo». Por eso se valora más la experiencia personal, la aproximación fenomenológica frente a las mediciones externas.

El problema radica en que las dos tradiciones principales de la ciencia social, positivista y fenomenológica, hablan lenguajes difícilmente compatibles. Las mediciones son necesarias y es apreciable la contribución de las fuentes estadísticas, pero por sí mismas no son gran cosa si no van acompañadas de una reflexión detenida sobre el significado de las cifras. Así, la disyuntiva entre ahondar u olvidar las experiencias personales, entre dejar fluir la experiencia del sujeto que escribe o silenciarlo, se presenta en cada epígrafe del texto del mismo modo que se plantea ahora.

Contra lo que algunos creen e incluso desearían, la capacidad de reflexión de las mujeres no se limita (si es que no les niegan la posibilidad de intentarlo) a ese entorno ceñido a sí mismas que es la vida doméstica, el propio cuerpo o la casa. Una vez puestas a pensar, y a decir lo que piensan, y a pretender ser escuchadas, ningún ámbito de la vida humana les es ajeno; ni la urbe o la *civitas*, ni las representaciones del poder, ni el nombre de Dios. Una vez perdido el miedo y el confinamiento, todo ha de ser revivido desde la libertad de expresarlo.

Sin embargo, sería pedir demasiado que, en el corto tiempo de un par de generaciones, las recién llegadas creasen un monumento de ideas similar al que la acumulación de siglos ha creado durante su ausencia. Falta lenguaje, depuración de conceptos; tiempo, en definitiva, para transferir la experiencia de la vida a las ideas. Pero no se puede olvidar que esta experiencia ha sido distinta y lo sigue siendo y que todavía siguen sin voz pública la mayoría de las mujeres del mundo. Por si no fuesen pocas las dificultades de emerger, de crear consciencia y lenguaje, y de hacerse oír, a ello se añade el frágil estatuto intelectual de la experiencia innovadora. ¿Cómo marcar los límites entre la experiencia personal y la anécdota? ¿Cómo elevar la experiencia conocida, todavía tan escasamente explícita y sistematizada, al nivel de categoría?

Hay muy pocas publicaciones sobre la ciudad y la arquitectura hechas desde la perspectiva de las mujeres, y en eso estamos todos de acuerdo. Pero casi nadie repara en que las publicaciones que *sí hay*, a las que acudimos para formarnos o entendernos y para adoptar decisiones, han sido escritas desde la *perspectiva de los varones*, incluso la mayoría de las que definen las relaciones entre la ciudad y las mujeres. Para equilibrar perspectivas, no basta que las mujeres –y otros grupos sociales tradicionalmente excluidos– razonen y transfieran sus experiencias sobre *sí mismos*, sino que han de hacerlo sobre *los otros* y sobre *el conjunto*. En ese senti-

do, cualquier aportación desde las perspectivas innovadoras es al mismo tiempo un avance y una aspiración frustrada; porque, por comparación con el complejo edificio de las ideas ya tratadas, de los millones de experiencias «otras» que han filtrado y les dieron la base experiencial para transformarse conceptualmente, los esfuerzos por filtrar y conceptualizar las experiencias nuevas son muy modestos, muy insuficientes. Intelectualmente, la apuesta conlleva inevitablemente el desgarramiento de saberse parte de una cultura construida sobre experiencias ajenas y de carecer al mismo tiempo de elementos suficientes para construir la propia y fundirla.

Arquitectura y postmodernidad

Muchos de los términos de los filósofos se traspasan al vocabulario de la arquitectura. En la medida en que la obra construida tiene que interpretarse, describirse o criticarse, hace falta traducir el lenguaje arquitectónico a palabras, y éstas se rigen por los estilos literarios del momento. Son las obras más celebradas o polémicas las que crean vocabulario y lo difunden, pero eso no significa que las obras desapercibidas carezcan de conexión con corrientes ideológicas. Simplemente, su contenido ideológico es implícito y requiere más esfuerzo de análisis aflorarlo. Recordando un adagio común, podría decirse que *la falta de política, o de palabras, es una forma específica de lenguaje y de política*.

El influyente crítico de arquitectura Charles Jencks, editor de *Architecture today*, ha resaltado el carácter pluralista y tecnológico del mundo actual. La pervivencia y coetaneidad de estilos arquitectónicos diferentes dificultan la tarea de identificación y clasificación de tendencias, pero Jencks acepta el desafío de dar nombre, singularizar y datar las corrientes principales, estableciendo su conexión con los movimientos ideológicos. Distingue en el siglo xx las épocas del modernismo (años veinte a años sesenta), el tardo-modernismo y el postmodernismo. El tardo-modernismo trajo el *revival* de los años veinte, la *stick-tech* y la retórica de las corporaciones. Sus espacios han sido, sobre todo, expresiones de agnosticismo. Junto a estas innovaciones se mantuvo lo que Jencks denomina «el blanco e ideal pabellón de la vida privada».

Con el postmodernismo se produce la huida del historicismo hacia el eclecticismo radical, la ornamentación distorsionada para lograr la recreación del sentido comunitario a través de signos vernáculos. Metáfora y metafísica se confunden en el espacio postmoderno, que intenta dotar a las ciudades recién levantadas de la memoria edificada de la que carecen. Los signos vernáculos son gestos breves, *ad hoc*, superpuestos a signos de otras memorias que buscan el efecto de la elisión y la sorpresa.

A partir de 1980, la arquitectura de vanguardia se sumerge en un nuevo expresionismo, monumental y de alto impacto sobre el paisaje urbano, que utiliza un vocabulario abstracto. Son proyectos extraordinariamente costosos que requieren grandes dispendios económicos y sólo están al alcance de las corporaciones. Sobre ellos se libran batallas comerciales y de imagen, constituyendo el campo de ensayo y demostración de las altas tecnologías. Para Jencks, un edificio como el Banco de Hong Kong, de Norman Foster, que en su momento fue el más caro del mundo, es una apuesta para representar la fuerza, la solidez, la estabilidad y la imagen de la compañía bancaria en los próximos cincuenta años. La distribución espacial interna de este edificio se inspiró en la catedral de Wells, en Inglaterra, y guarda alguna similitud con la proporción interior de sus naves.

lba a ser rojo, el color de China, pero finalmente se eligió el gris, como si se tratara de un buque insignia o un navío de guerra. La altura de esta torre impide ahora la vista del Palacio del Gobernador, con su implícito contenido simbólico; pero con ello no hace sino explicitar los nuevos poderes fácticos, quiénes son realmente los nuevos gobernadores de la ciudad.

Los arquitectos y constructores del fin de siglo se enfrentan a dos retos diferentes: por una parte, dar expresión material a sus ideas; por otra, satisfacer las necesidades de vivienda y alojamiento de los ciudadanos. A ello se unen otras necesidades menos materiales que el cobijo, pero no menos exigentes, como las de memoria histórica y arraigo en el lugar. En tanto que las corporaciones manejan recursos millonarios, los programas públicos o privados de alojamiento padecen graves estrecheces presupuestarias que hacen más difícil el ensayo de técnicas nuevas o la expresión de legítimas ambiciones retóricas. La ironía o el juego cómplice van bien en el ámbito privado, pero encajan mal con la necesidad de eficiencia en la asignación de los recursos públicos para la satisfacción de necesidades materiales perentorias.

Dos arquitectos muy espectaculares con obra en España, como Calatrava y Gehry, son conocidos por sus bellísimos edificios-objeto o puentes-escultura, que han transformado la escenografía de las ciudades. Ninguno de los dos se ocupa preferentemente de resolver problemas sociales: son creadores de formas, de representaciones, y ceden a otros las funciones éticas y sociales de la arquitectura.

Frank Gehry ha diseñado edificios antropomórficos, con cabeza y brazos además de cuerpo. A propósito de la escultura de red metálica rellena de piedras y forma de pez, de gran tamaño, que da identidad a un restaurante diseñado por él en Japón, dice Taubeneck (1994) que «fue muy evidente su manipulación de los materiales históricos y, queriendo huir del historicismo reciente, retrocedió trescientos millones de años hacia la historia no humana, hasta el tiempo de las formas primigenias». El *shock* de lo más nuevo lo produce con sus ricas formas arcaicas.

La misma querencia por las estructuras orgánicas, paleontológicas, es evidente en Calatrava, que reconoce esta deuda de modo explícito.

Para Taubeneck, la postmodernidad es un movimiento intelectualmente débil, poca cosa para suceder a la gran energía del modernismo. El movimiento modernista nació de la interacción entre muchas formas de conocimiento diferentes, y fundió en un clima común las aportaciones literarias, filosóficas, arquitectónicas, musicales, psicológicas y pictóricas. Nombres como Brecht, Gropius, Le Corbusier, Mies van der Rohe, Frank Lloyd Wright, Picasso, Stravinsky, Adorno, Freud y Wittgenstein comparten más fundamentos ideológicos de los que derivan de su mera coexistencia histórica. En cambio, el presente es tan plural y fragmentario que parece haber poco en común entre los varios autores, incluso entre las obras de un mismo autor. La abundancia de citas, marcos y metáforas arquitectónicas produce una teatralidad alucinadora, lo que, a propósito de las obras de R. Venturi y J. Sterling en Stuttgart, Jenks ha calificado de *ghost buildings* o edificios fantasmas. Los críticos de la postmodernidad acusan a sus intérpretes (Eisenman, Gehry, Tschumi, Hadid) de subvertir la tipología clásica de la arquitectura, tal como ventanas, puertas, rectángulos, columnas y columnatas, contrastando a veces un primer lenguaje fracturado con un lenguaje convencional.

Esta interpretación, que muchos comparten, es excesivamente pesimista. No sólo falta la perspectiva temporal que depurará las similitudes, sino que esti-

ma muy a la baja el valor creativo de la deconstrucción. Cuando señala que «la filosofía ha ido apartándose de las grandes ideas fundantes como Verdad, Dios, Hombre, Naturaleza o Mundo y, al dedivinizarlas, sólo queda el lenguaje o la descripción metafórica», no se da cuenta de que esas ideas fundantes estaban presionadas por sujetos históricos concretos, muy excluyentes, que ahora se tambalean, y que es necesaria la ruptura formal como expresión de un malestar o búsqueda más profunda, insatisfecha. Aunque filósofos como Derrida, Lyotard, Baudrillard o Rorty no conecten personalmente bien con las construcciones de Eisenman, Stern, Sterling o Tschumi, eso no quiere decir que respiren atmósferas intelectuales ajenas.

La crítica de que filósofos como Nietzsche, Wittgenstein, Heidegger, Lyotard o Derrida producen sobre todo lenguaje o narración escrita, sólo es negativa en la medida en que se ignore el poder de creación y destrucción que tiene la lengua. Sólo quienes no han padecido las negaciones de identidad que esconde a veces un plural o un pronombre pueden dar por sentado la transparencia, la naturalidad o la no-necesidad de cambio de las palabras y las reglas gramaticales vigentes en cada momento.

Derrida dice que no se deconstruye desde fuera, sino desde dentro, tomando prestado de las viejas estructuras los recursos de subversión. Pero, aunque en la arquitectura postmoderna, al igual que en la filosofía y la literatura, haya «inflación de lenguaje» (en otras disciplinas hay una equivalente «inflación de cifras»), trabajos como los de Eisenman se reciben con gratitud por el público lego en profundidades filosóficas, que los percibe como descentramientos de antiguas ideas centrales. De ahí el éxito de Eisenman cuando se atreve a teorizarse a sí mismo y usa expresiones que circulan entre los movimientos sociales, como «excavación, palimpsesto, cantera, superposición, *scaling* o figuración», sin mucha preocupación sobre la paternidad concreta o la generación de cada idea. Para la conexión entre autor y audiencia es necesario cierto carisma personal y habilidad comunicativa.

Sin duda, el sistema publicitario juega un papel relevante y los medios de comunicación contribuyen a agigantar los personajes estelares. Pero hay que reconocer el talento de quienes se adelantan a los deseos de una época vertebando esperanzas y angustias, dándoles forma. Son los intérpretes afortunados de conciencias individuales que no habrían sabido expresarse por sí mismas y que concentran sobre ellos su fuerza agregada.

Desorden, heterodoxia y creación en las imágenes urbanas.

La tensión entre orden y desorden es tan antigua como las propias ciudades. En los planos de las ciudades caldeas y sumerias coexisten ya trazados geométricos y orgánicos, los primeros respondiendo a un plan premeditado y los segundos a la espontaneidad del crecimiento sin regla (Morris, 1974).

El orden no es sólo el desarrollo de un principio generador sobre sí mismo, sino que se extiende alrededor: sólo en un vacío absoluto (de espacios infinitos, de culturas y circunstancias únicas) podría imaginarse un «orden para sí» que no fuera también una imposición sobre ajenos. A diferencia de los meros poblados, las ciudades expresan espacial y arquitectónicamente un orden social interno. Es lo que Tzonis ha llamado la capacidad originaria del *temenos*, como punto privilegiado a partir del cual se ordena el territorio y la ciudad. No obstante, y preci-

samente porque la ciudad es un orden, el desorden se hace más nítido y vivo en ella. No sólo el desorden arquitectónico y urbanístico, sino el desorden humano, la marginalidad social del contraorden.

El desorden urbano tiene distintas intensidades, causas y manifestaciones. También varía la evaluación de sus intérpretes, la medida en que lo asocian con la vida o el peligro. Los intelectuales han estado desde siempre divididos entre los *flâneurs* y los partidarios del orden. Los primeros se rinden ante la heterogeneidad y el desorden porque lo consideran inevitable, en tanto que los segundos aspiran a la planificación estricta. A veces, los partidarios del orden no lo son del orden presente sino del orden venidero que imaginan, para el que diseñan estrategias y batallas políticas. La revolución, para ellos, no es el desorden, sino el precio imprescindible de la sustitución de un orden exhausto por un orden emergente.

En la ciudad aparecen inevitablemente espacios sociales confusos, bordes que ocupan gentes marginales: desplazados, víctimas, fueros de ley, extranjeros y extraños. Los marginales han tenido un tratamiento histórico y literario muy variado. Todavía hoy, gran parte de lo que se escribe ha bebido de fuentes del siglo XIX o principios del XX, cuando la ciudad por antonomasia era París, que Walter Benjamin bautizó como «Capital del Siglo XIX». A diferencia de la mayoría de los filósofos/políticos que, como Marx, despreciaban a los marginados como fisuras en el frente revolucionario, los literatos se han inspirado a menudo en los personajes «fuera de orden». Victor Hugo los inmortalizó en *Los miserables*, y de su mano siguen hoy triunfando tanto en la música como en el cómic. Baudelaire pensaba que los marginados, con su vida y escritos, reflejaban el sentido y la poesía urbana. Zola eligió protagonistas destruidos por el insaciable apetito de la gran ciudad. Proust se inspiró en los círculos de lesbianas y gays de la *belle époque*. Toulouse-Lautrec pintó en abundancia borrachos y prostitutas.

La reconstrucción literaria y pictórica de las ciudades tiene tanta o más fuerza que la de sus muros reales, y pervive más en el tiempo. Un siglo más tarde, y a pesar de su potencia actual, París sigue siendo en gran parte lo que dijeron o pintaron de ella sus pintores y escritores, y los procedentes de otros países. Interpretándola, le crearon una vida. En su biografía más extendida, París es la ciudad de la excitación, del placer y del consumo que atrae e intoxica: todo lo referente a París se ha sexualizado.

A diferencia de París, la imagen de Londres en el siglo XIX era puritana, estricta, represiva. Dickens reflejó la soledad de las calles vacías en domingo; una soledad que, salvo en lugares puntuales, sigue manteniéndose hoy por obra y gracia de las *garden-city*. La vida oculta de las ciudades, la ajena al código moral victoriano, no tuvo tradición de expresión abierta, en las calles, hasta que fueron ocupadas en la segunda mitad del siglo XX por las generaciones rebeldes de los *beatles*, las minifalderas, los *punkies* y *heavies*. Sin necesidad de cambios climáticos, la ciudad expresa ahora abiertamente en sus calles un margen mayor de tolerancia al desorden y lo convierte en atracción, señuelo, mercancía.

El tema del orden social deriva hacia otros temas conexos, como el del orden estético. El *Manifiesto Futurista de la Arquitectura*, escrito en 1914, saludaba y daba la bienvenida a una serie de elementos que hasta entonces habían rechazado los reformadores sociales por perturbadores: el ruido, el tumulto, la fealdad, la inhumanidad. Trataban de construir una ciudad sin pretensión de belleza externa, alejada de catedrales, palacios y ayuntamientos. Su belleza, su

orden, derivaba de la eficiencia y pureza con que servía a las nuevas funciones: una ciudad de inmensas carreteras, de estaciones de ferrocarril, de grandes hoteles y galerías comerciales brillantemente iluminadas. Para ello se necesitaba reordenar la ciudad. O lo que es lo mismo, derruir y deshacer el viejo orden arquitectónico y urbano. La influencia de esta corriente ideológica y constructiva, identificada como «internacionalismo», tuvo algo que ver, además de con sus planteamientos, con la aureola que le proporcionó su condena por los nazis. A la euforia del internacionalismo se deben también multitud de pérdidas irreparables. Pero, a partir de los años sesenta, la expansión de este movimiento encuentra mayores resistencias, se redescubre el valor de lo insustituible, de lo propio. Se le otorga función a lo y los que no la tienen, a los excedentes del orden principal.

Con Betty Friedan y su *Mística de la feminidad*, la crítica de los suburbios se hizo abiertamente feminista. Jane Jacobs, a contracorriente en el momento en que publicó su obra *Vida y muerte de los grandes conjuntos*, en los años sesenta, difundió en todo el mundo la idea de que son preferibles las ciudades mezcladas. Más recientemente, E. Wilson (1991), en *The sphinx in the city*, ha analizado las implicaciones ideológicas de este tipo de hábitat para las mujeres y las ventajas de la heterogeneidad de la ciudad, su relativo anonimato, que diluye las rígidas asignaciones de papeles.

Sin embargo, los límites a la asociación entre ciudad y libertad son claramente culturales y sociales. Fátima Mernissi contrapone desfavorablemente (al menos, en la época de su propia niñez en Marruecos) la experiencia de libertad personal de las mujeres rurales y la de las mujeres del harén urbano en *Sueños en el umbral*. Maalouf se adelantó literariamente en *El siglo después de Béatrice* a lo que los demógrafos ya han confirmado mediante las estadísticas: que en algunos países orientales faltan millones de niñas, no llegadas a nacer por la conjunción de su desvalor y las técnicas médicas. Son las niñas que sobran en el orden de preferencias entre lo masculino y lo femenino, los bordes irrelevantes para el núcleo duro de dominio.

En las grandes ciudades de hoy, cada vez más homogéneas en arquitectura y trazado, el desorden no sólo viene de dentro, sino de fuera. De la mano de imparable oleadas de inmigrantes que dejan sus tradicionales ámbitos rurales, o que abandonan país y continente en busca de mejores oportunidades en otros territorios. El mundo entero se somete a una ordenación global, aunque sus efectos de limpieza y prosperidad se concentren en unos pocos lugares, y el resto soporte sus consecuencias desestructuradoras y su obligado desorden.

Mientras la unificación de la tecnología hace cada vez más parecida la apariencia externa de las ciudades de todo el mundo, las metrópolis se hacen más y más segmentadas interiormente. El mayor ejemplo de ciudad interiormente segmentada es Los Ángeles, que ha dado pie a un nuevo concepto, el de heterópolis, acuñado por C. Jenks. (1993). La heterópolis es la ciudad plural, en la que conviven sin mezclarse grupos étnicos, poderes económicos y estilos de vida diferentes sin que ninguna domine lo suficiente como para imponer su orden.

No hay mayorías estables, sino un puzzle de minorías y fragmentos, un orden coyuntural que estalla ocasionalmente en desórdenes callejeros. El mercado y la policía son las dos fuerzas que disciplinan la ciudad, y el miedo y la violencia forman parte tan intrínseca de la vida cotidiana que se inscriben en el diseño arquitectónico y urbano. No es raro que Gehry, al rehacer en 1985 una de las bibliotecas públicas de Los

Ángeles, afectadas por el vandalismo, la rodease de muros de veinticuatro pies de altura, como una fortaleza, y usara el mismo sistema de verjas de acceso correderas que se usan en las prisiones. La heterogeneidad favorece la mezcla ecléctica de formas y estilos, la construcción en que cada cual decide y hace lo que quiere. No obstante, también de la heterogeneidad puede surgir un denominador común, un vehículo expresivo. Jenks apunta que algo de esta función integradora puede hallarse en el estilo que puso de moda la Sci Arc, el Instituto de Arquitectura de Southern California: es el llamado *dead-tech*, o *en-formality*, de cemento descubierto y hierros de pátina oxidada, voluntariamente despojados y ascéticos. Su ascetismo y su fealdad dan forma a una nueva aspiración de espiritualidad que se muestra a través de la alta arquitectura.

La tradición de la calle y la plaza, que es la esencia de la polis mediterránea, no es compartida por las ciudades del Norte de Europa. Especialmente en el ámbito anglosajón, predomina una fuerte tradición romántica a favor de las ciudades pequeñas, de «tamaño humano» y del alojamiento de la población en dispersos reductos individuales. A filósofos y políticos como Adam Smith o T. Jefferson les inquietaba el crecimiento de las ciudades industriales porque resultaban inmanejables, o, lo que es lo mismo, no sometibles al orden. La diferente tradición cultural y urbanística de las sociedades del norte y del sur de Europa, trasladada en parte a sus respectivos continuadores en otros continentes, genera también imágenes y evaluaciones subyacentes a las que no escapan los ensayistas y académicos. El predominio del mundo anglosajón en la economía y cultura de la segunda mitad del siglo xx ha sido tan fuerte que las imágenes de la propia identidad cultural vienen proyectadas desde fuera con una fuerza considerable. No es raro el sentimiento de incomodidad y extrañeza que se experimenta al leer textos en los que el mundo latino o mediterráneo parece inexistente, o contemplado casi exclusivamente desde una perspectiva negativa o conmisericordiosa. Como botón de muestra, el libro *The European City* (Burtenshaw, Bateman and Ashworth, 1991) confunde las ciudades y su vida social con la lectura política de los planes gubernamentales de urbanismo. España o Italia no reciben más menciones que las connotadas por el fascismo o el franquismo. El rico juego de las relaciones interpersonales, el poder unificador de la calle y la plaza, la vecindad real aunque no regulada formalmente, que es el principal valor urbano, escapa por completo a su consideración. Algo parecido, aunque en menor medida y referido a otros períodos históricos, puede decirse de la –por otra parte excelente y muy divulgada en España– *Historia de la forma urbana*, de Morris.

Los sujetos de la ciudad

En el lenguaje común abundan los términos referidos a la organización política y administrativa de las ciudades, a su consideración como macrosujeto. La ciudad se hace sujeto por relación con otras ciudades ante las que se representa, y por relación con los sujetos intermedios o instituciones que le confieren dinamismo (distritos, representaciones de grupos ideológicos o sectores productivos, grupos de presión organizados, divisiones internas de poder o capacidad de decisión). Sin embargo, es escaso el vocabulario que explicita las relaciones de los sujetos individuales con la ciudad.

El pensamiento sobre la ciudad, y más aún el pensamiento sistemático y teorizado, ha sido producido históricamente por un colectivo muy restringido de habitantes de la ciudad. También en la actualidad puede hablarse de discursos

dominantes o influyentes y de discursos minoritarios, o, mejor aún, de pensamientos entreverados de emociones que no llegan a teorizarse ni hacerse públicos. Las instituciones y los representantes de la ciudad, sus portavoces orgánicos, crean gran parte de las nuevas ideas y del vocabulario. De entre los sujetos individuales que viven en la ciudad, son los varavos (acrónimo de varones activos, que por lo general aúnan a esta condición la de sanos y disponedores de familia) quienes más posibilidades tienen de crear discurso y de difundirlo, a pesar de que por su cuantía resulten un grupo minoritario. El desafío político de las ciudades ante el futuro es el de integrar los restantes grupos sociales en la vida política real de la ciudad, que es mucho más profunda y continua de lo que concede el mero ejercicio cuatrienal del derecho de voto.

La ciudad es sujeto, objeto y escenario de múltiples relaciones sociales. En tanto que, a través de sus representantes, *la ciudad ejerce voluntad*, puede también entablar relaciones con otros sujetos individuales e instituciones, además de con otras ciudades o entidades territoriales mayores. Éste es el tipo de relación que dio lugar a la sentencia medieval «El aire de la ciudad hace libre», que reconoce un estatuto de mayores libertades a sus habitantes del que disponían los campesinos. Actualmente, la emanación de decisiones municipales es constante en forma de decretos, planes y todo tipo de actuaciones de política urbana.

Aunque por diferencia de poder las actuaciones *de* la ciudad sean más influyentes, las actuaciones de los individuos *hacia* la ciudad son más numerosas. En cierto modo estas relaciones fragmentarias, con escasa capacidad de influencia tomadas de una en una, son en su conjunto poderosísimas y contribuyen de hecho a recrear la ciudad, a darle forma y sentido.

En la relación de los sujetos individuales con la ciudad hay componentes cognitivos y afectivos. Podrían añadirse otros componentes a esta relación, porque en ella cabe cualquier matiz de la conducta humana. *La relación cognoscitiva* es simultáneamente *analítica* y *sintética*. La dimensión analítica conlleva *la diferenciación, el reconocimiento y la memorización* de los componentes. A medida que se conoce, la ciudad se diferencia en barrios, en calles, en ambientes, en perfiles, en recursos instrumentales. La dimensión sintética conlleva *la fusión, la integración y la armonización* de las partes en un todo único. La imagen de la ciudad, que en cierto modo corresponde a su identidad, es dinámica, interactiva, cambiante. Los que tienen capacidad de hacerlo, potencian la imagen y el tipo de conocimiento que desean, el que se ajusta a sus fines. Pero la imagen de la ciudad es inevitablemente múltiple, reflejo de las experiencias múltiples que los sujetos tienen en ella. Si la ciudad no trata igual a los hombres y a las mujeres, o a los niños y a los viejos, a los que tienen empleo y a los que lo buscan, tampoco ellos corresponden con imágenes y relaciones homogéneas.

La relación afectiva con la ciudad es paralela a la relación cognoscitiva, aunque a veces se adelanta o se hace más intensa la una que la otra. Algunas ciudades reciben afectos extensos, casi universales, aunque vayan poco provistos de conocimiento. Otras, o para otros sujetos, condensan percepciones erróneas, proyectivas, y se convierten en objeto de recelos y desamor. Una ciudad capitalina, como Madrid, significa para muchos el territorio inhóspito y la sede de los gobiernos centrales; mientras que para otros es suma de diferencias, lugar vernáculo, promesa de libertad, testimonio de amistades. Las ciudades de peregrinación son el extremo de la identificación afectiva. No hay en España ninguna

Roma, pero Toledo, Granada y Santiago despiertan afectos parecidos a los del peregrino. En Toledo domina hoy una imagen convivencial, de coexistencia pacífica entre culturas. Granada recibe un auge de identificaciones afectivas entre los visitantes y estudiosos del mundo árabe. Y Santiago exhibe una identidad euro-peísta depurada, en la que las raíces medievales se funden con los componentes naturalistas de caminos a pie y estrellas vespertinas.

Los afectos hacia la ciudad no son homogéneos y, por debajo del saldo afectivo que parecen cuantificar los índices de satisfacción, se esconden sentimientos más complejos y precisos. Hay partes o aspectos de la ciudad que los sujetos aman, y otros que detestan. Además de los polos esenciales del amor-odio, otros sentimientos laterales enriquecen la relación con la ciudad: la tranquilidad, el miedo, el placer, el desagrado, la excitación, la esperanza.

La primera impresión es generalmente intensa, decisiva. Pero la relación no se detiene en el momento inicial, y conocimiento y afecto van tejiéndose y evolucionando conjuntamente. Para evidenciar los afectos hacia individuos excepcionales, las ciudades crean títulos honoríficos u ominosos: son los «hijos predilectos» o «hijos adoptivos», rubricados en placa o pliego; y también, los «nongratos», los expulsados.

Naturalmente, la forma más común de relación entre los individuos y la ciudad es la de *habitante* o *residente habitual*, que no implica grado en cuanto a conocimiento y afectos. El habitante merece el nombre por su sola presencia sobre el territorio, aunque recuentos administrativos más precisos puedan disminuir (o, a veces, aumentar) su número en atención a otras condiciones o circunstancias. Hay habitantes, residentes, empadronados, vecinos; matices del lenguaje que recogen las gradaciones de la relación. Se le añaden los usuarios, los ocupantes, los propietarios, los dueños, los intérpretes, y todas las derivaciones del ex-pre-post: los que han sido y los que van a ser.

Los *usuarios* no siempre habitan la ciudad. Y a la inversa, los *residentes* no siempre usan todo lo que la ciudad ofrece. Hay usuarios regulares y de paso. Flujos de uso constantes, aunque no repetidos en la composición. Usuarios fugaces, en tránsito. Ocupantes y okupas. Propietarios de pequeños trozos de la ciudad (un apartamento, un local comercial, una plaza de garaje, un kiosco en la esquina, una licencia, un taxi), y propietarios de grandes recursos urbanos. En sentido metafórico, los dueños de la ciudad no siempre son, o no necesariamente, sus propietarios. En un reciente libro de mucho éxito sobre Los Ángeles (Davis, 1992) los que se describen como dueños de la ciudad o *rulers* son los propietarios y gestores de la banca y el petróleo, de los grandes almacenes y periódicos. Los *rulers* reales tampoco coinciden siempre con los gobernadores aparentes.

De todas las categorías de relación con la ciudad, la más intangible y dramática es la de *aspirante*. Para que surja el deseo de partir hacia un lugar ajeno, basta con un poco de conocimiento y un mucho de ignorancia. No es sólo la atracción lo que lo mueve, sino el odio o la desesperación ante lo próximo. España es la frontera sur y atlántica de Europa, avanzadilla hacia África y madre antigua de media América. Las ciudades españolas parecen tierra de promisión para quienes conocen la dureza en sus propias condiciones de vida. Con los saldos demográficos en el límite de lo negativo y un nivel de desarrollo que en términos de comparación mundial es riqueza, España se ha convertido en un atractivo lugar de referencia para millones de aspirantes potenciales. Todavía no

habitan las ciudades, pero ya forman parte de ellas. Aunque el nombre de España o de sus lugares apenas signifique otra cosa que el membrete de una carta o una señal sobre el mapa, la idea del cambio ya se ha introducido en sus expectativas, en su vida. Que estas aspiraciones ya difusas se conviertan en hechos depende más de las barreras que se opongan a su llegada que del deseo de diferir la salida. Barreras administrativas, policiales y políticas levantadas para demorar el inevitable destino de un mundo mestizo y móvil.

Derruido el muro de Berlín, se hacen patentes los otros muros. También ahora, como en la Edad Media, hay aspirantes que se arriesgan a sustituir sus lugares de origen por sus lugares de deseo. Algunos tienen éxito. Otros han de volver atrás. Los menos afortunados quedan para siempre a mitad de camino, en tierra de nadie, pagando con su vida el empeño.

Bibliografía

AGREST, D.; CONWAY, P.; WEISMAN, L.K. (dir.). *The Sex of Architecture*. Nueva York: H.N. Abrams Inc., 1996.

BENJAMIN, Walter. *Paris, capitale du XIXe siècle. Le livre des passages*. París: Editions du Cerf, 1993.

BETSKY, Aaron. *Experimental Architecture in Los Angeles*. Nueva York: Rizzoli, 1991.

BETSKY, Aaron. *Building Sex. Men, Women, Architecture, and the Construction of Sexuality*. Nueva York: William Morrow and Company, Inc., 1995.

BURKHARDT, Lucius. «On Ecological Architecture: a Memo». A: TZONIS A; LEFAIVRE, L. *Architecture in Europe since 1968*. Londres: Thames and Hudson, 1992.

CALVINO, Italo. *Las ciudades invisibles*. Barcelona: Minotauro, 1985

COLOMINA, Beatriz (ed.). *Sexuality and Space*. Princeton Papers on Architecture, 1997.

COS, Pilar. «Interior, privado, doméstico: entorno de mujeres». A: Actas de las IV Jornadas de Investigación Interdisciplinaria sobre «El uso del espacio en la vida cotidiana». UAM, 1986, pp. 134-150.

CORRALIZA, José Antonio. *La experiencia del ambiente. Percepción y significado del medio construido*. Madrid: Tecnos, 1987.

DAVIS, Mike. *City of Quartz. Excavating the Future in Los Angeles*. Londres: Vintage, 1992.

DEL VALLE, Teresa. *Andamios para una nueva ciudad*. Madrid: Cátedra, 1997.

DURÁN, María-Ángeles. *La ciudad compartida: Conocimiento, afecto y uso*. Madrid: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España, 1998.

DURÁN, María-Ángeles. «A propósito del efecto generador de la escalera». A: DURÁN, M. A. *Si Aristóteles levantara la cabeza*. Sevilla: Consejería de Educación y Ciencia, Junta de Andalucía, 2002.

- DURÁN, María-Ángeles. «Los nombres de la memoria. Notas para una hermenéutica de la ciudad». A: TOBIO, C.; DENCHE, C. (eds.). *El Espacio según el Género. ¿Un uso diferencial?*. Madrid: Universidad Carlos III y Comunidad de Madrid. Dirección General de la Mujer, 1995, pp.17-41.
- ECHÉVARRIA ESPONCEDA, Javier. *Cosmopolitas domésticos*. Barcelona: Anagrama, 1995.
- ECHÉVARRIA ESPONCEDA, Javier. *Telépolis*. Madrid: Ensayos Destino, 1994.
- FERNÁNDEZ-GALIANO, Luis. *Arquitectura, cuerpo, lenguaje. Páginas de un diccionario de fragmentos*. A&V, 1987, pp. 3-16.
- GARCÍA BALLEASTEROS (ed.). «El uso del espacio en la vida cotidiana». A: *Actas de las IV Jornadas de Investigación Interdisciplinaria. Seminario de Estudios de la Mujer*. Madrid: Universidad Autónoma, 1986.
- GARCÍA-RAMÓN, M. Dolors. «Medi ambient, espai, paisatge i lloc. Una perspectiva des de la geografia del gènere». *Treballs de Geografia* [Palma de Mallorca], nº 44 (1992), pp. 39-45. Departamento de Ciencias de la Tierra. Universidad de las Islas Baleares.
- HAYDEN, Dolores. *The Power of Place: Urban Landscape as Public History*. Cambridge: MIT Press, 1995.
- HERNÁNDEZ PEZZI, Carlos. *La ciudad compartida: El género de la arquitectura*. Madrid: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España, 1998.
- JACOBS, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Barcelona: Península, 1967.
- JENKS, Charles. *Architecture Today*. Londres: Academy Editions, 1993.
- JENKS, Charles. *Heteropolis: Los Angeles, the riots and the strange beauty of hetero-architecture*. Londres: Academy Editions, 1993.
- LEAL MALDONADO, Jesús. «Sociología del espacio: el orden espacial de las relaciones sociales». *Política y Sociedad*, nº 25 (1997), pp. 21-36.
- SENNETT, R. *Carne y piedra*. Madrid: Alianza, 1996.
- TZONIS, Alexander; LEFAIVRE, Liane. *Classical architecture: The Poetics of Order*. Cambridge: MIT Press, 1986.
- TZONIS, Alexander; LEFAIVRE, Liane. *Architecture in Europe since 1968: Memory and Invention*. Londres: Thames and Hudson, 1992.
- VENTURI, R.; SCOTT BROWN, D. *Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form*. Cambridge: MIT Press, 1978.
- WILSON, Elizabeth. *The Sphinx in the City. Urban life, the Control of Disorder, and Women*. Londres: Virago, 1991.

LA GESTIÓN DEL TIEMPO Y EL ESPACIO DE LA VIDA COTIDIANA EN EL CONTEXTO NÓRDICO

Liisa Horelli Psicóloga ambiental. Universidad de Tecnología de Helsinki (Islandia)

249

En busca de una versión nórdica de la planificación del tiempo

La planificación del tiempo y la coordinación de las rutinas diarias aún no figuran en la agenda de los países nórdicos, porque éstos han invertido más en la infraestructura social y material de la vida cotidiana que muchos otros países europeos. De hecho, la sociedad del bienestar nórdica con derechos subjetivos sobre muchos tipos de cuidados ha sido el proyecto para mujeres más importante del último siglo. No obstante, el cambio de milenio ha tenido que hacer frente de manera simultánea a unas condiciones laborales cada vez más exigentes, a un deterioro gradual de los servicios sociales, y a la aparición de la pobreza urbana acompañada por una densificación frenética de las ciudades nórdicas. La infraestructura local de la vida cotidiana ya no apoya la gestión de las actividades cotidianas por parte de las mujeres, lo que ha dificultado aún más el equilibrio entre el trabajo y la vida privada.

Así pues, existen al menos dos razones para crear un nuevo planteamiento sobre la gestión del espacio y el tiempo en la vida cotidiana. Por una parte, existe una necesidad urgente de continuar mejorando la tradición nórdica de servicios sociales y la creación de la llamada infraestructura de apoyo a la vida cotidiana, que comenzó con el movimiento de las mujeres de los años 80 (el Grupo de Investigación para una Nueva Vida Cotidiana, 1991). Por otra parte, es importante experimentar con las políticas europeas locales sobre el tiempo, que luchan por construir nuevas sincronías entre el tiempo individual y el colectivo a través de la legislación (en Italia) y de la creación de oficinas del tiempo como los *Uffici dei Tempi* en Milán, el *Zeitbüro* en Bremen y el *Bureau des Temps* en París (Boulin, 2005).

Las políticas urbanas sobre el tiempo se refieren aquí a aquellas políticas públicas e intervenciones de planificación que figuran en los programas temporales y en la organización del tiempo y que regulan las relaciones humanas en el ámbito urbano (Mareggi, 2002, 173). La documentación y las buenas prácticas sobre políticas temporales revelan que el planteamiento parece basarse en la reorganización de las rutinas diarias en torno al trabajo y la vida privada mediante la aplicación simultánea de una gran variedad de medidas, herramientas y métodos (Dommergues y Delfour, 2003; Dialogos, 2004). Por ejemplo, en los Países Bajos, se realizaron más de 100 experimentos con rutinas diarias (Ministerio de Asuntos Sociales y Trabajo, 2004). Uno de los puntos de partida más significativos es el apoyo a las cadenas de actividades diarias de hombres y mujeres mediante una planificación participativa y la prestación de servicios (Hidding, 2002). Las cadenas de actividades pueden desarrollarse desde el hogar hasta el centro de día, el trabajo o la escuela, la clase de aeróbic, el centro comercial o el gimnasio, y de vuelta a casa. Entonces, las soluciones de apoyo consistirían en la disponibilidad de distintos tipos de oportunidades de viviendas, servicios móviles o fijos, la integración del trabajo y el ocio en el vecindario y soluciones de movilidad que sean respetuosas con el medio ambiente.

En Francia, la ciudad de Belfort es conocida por su centro de gestión de la movilidad, que coordina soluciones avanzadas de transporte público de acuerdo con los ritmos diarios de los vecindarios y de la región de 300.000 habitantes. Además del autobús ordinario y los servicios de tranvía, la gama de movilidad ofrece distintos tipos de tráfico lento y rápido, servicios a petición del usuario que incluyen microbuses, coches compartidos, flotas de automóviles y transporte nocturno especial para adolescentes. Se han llevado a cabo negociaciones con los

empresarios para tomar medidas temporales especiales sobre los horarios de apertura y cierre para evitar las horas punta. Las autoridades francesas también han realizado esfuerzos para negociar con las empresas horarios flexibles que puedan ser controlados tanto por los empresarios como por los trabajadores.

Es evidente que las oficinas temporales no pueden encontrar soluciones por sí mismas para los complejos problemas temporales y espaciales. La implantación de estas soluciones tendrá que producirse en numerosos ámbitos y sectores, en colaboración con distintos socios y organizaciones híbridas y con conocimientos interconectados. Pero, ¿cómo será el modelo nórdico de planificación temporal? ¿Seguirá el modelo de ciudad abierta 24 horas que impulsa el mercado? ¿Será una versión ampliada de la tradicional sociedad del bienestar? ¿O será algo nuevo y nunca visto?

Con el fin de descubrir al menos algunos pequeños indicios sobre el futuro, ha comenzado recientemente un experimento sobre la planificación temporal en dos ciudades finlandesas: Helsinki y Turku. El objetivo de esta ponencia es presentar los primeros resultados provisionales del experimento para debatir sobre la gestión del tiempo y el espacio en la vida cotidiana y sobre la función del *mainstreaming* de género en este contexto.

En primer lugar, presentaré el historial y el marco del experimento, que es un proyecto de investigación de tres años financiado por los fondos sociales europeos (500.000 euros) bajo el epígrafe «conciliación del trabajo y la vida privada».

Construcción colectiva de la infraestructura de la vida cotidiana

Hace más de 25 años, un grupo de mujeres nórdicas empezó a movilizarse a favor de la conciliación del trabajo y la vida familiar. Sus esfuerzos no sólo incluían una crítica de las condiciones actuales, sino también una visión de una sociedad armoniosa, creativa y justa. Se inspiraba en los textos críticos de Gortz (1980) y Lefebvre (1971), además de en las primeras feministas utópicas y en las feministas materialistas estadounidenses (Hayden, 1982). El modelo de acción que las mujeres nórdicas aplicaban en su proyecto de diez años de duración era la creación común de una *infraestructura de apoyo a la vida cotidiana*. Esto quiere decir que la localidad debe ofrecer oportunidades para integrar el hogar, el trabajo y los cuidados de manera viable (El Grupo de Investigación de la Vida Cotidiana, 1991). El concepto central es la creación de un *nivel intermedio* entre los hogares privados y el mundo público y comercial de las empresas. El nivel intermedio es una nueva estructura en los vecindarios que incluya viviendas respetuosas con el medio ambiente, servicios, trabajo y otras actividades que apoyen a los residentes sin tener en cuenta ni su edad ni su sexo. (Horelli y Vepsä, 1994).

En los años 90, las mujeres europeas se reunieron en varios congresos internacionales y formaron la red EuroFEM de género y asentamientos humanos. Esta red consiguió, entre otras cosas, repercutir en las regulaciones de los Fondos Estructurales de la UE, lo que aún es patente hoy en día en las oportunidades para las mujeres de desarrollar proyectos de género financiados por los distintos Fondos Estructurales.

EuroFEM también supuso la ampliación de la infraestructura de la vida cotidiana para que incluyera, además del ámbito del vecindario, el de la ciudad y el regional, donde la red de centros de recursos para mujeres desempeña una función especial (Gilroy y Booth, 1999; Horelli, 2002a).

El movimiento de las mujeres contribuyó igualmente a las teorías sobre el proceso y la sustancia (contenido) del desarrollo y la planificación. Esto último da

lugar a un planteamiento que tiene en cuenta el género y la edad (ciclo vital) en la planificación y el desarrollo participativos. La planificación participativa puede definirse como una «práctica social, ética y política en la que las mujeres y los hombres, los niños, los jóvenes y las personas mayores participan en distinto grado en las fases solapadas del ciclo de planificación y toma de decisiones, ayudados por un conjunto adecuado de herramientas y métodos capacitadores» (véase la figura 1; Horelli et al. 2000; Horelli, 2002b, 611). El *mainstreaming* de género implica en este contexto que debería prestarse atención a las visiones, la elección de estrategias y los métodos de cada fase, así como a todos los ámbitos y sectores.



Figura 1. Esquema de la planificación participativa, en cuyo núcleo residen las transacciones comunicativas de los participantes en un contexto ambiental, organizativo, económico, cultural y temporal concreto. Las transacciones cuentan con el apoyo de una gran variedad de herramientas durante las fases solapadas e iterativas de la planificación. El autocontrol y evaluación colectivos y continuos son la forma de buscar la dirección y temporalización adecuadas, especialmente en el caso de las redes de participación.

El movimiento de las mujeres también contribuyó a la elaboración de teorías fundamentales sobre qué se entiende por buenos entornos. Por ejemplo, la «infraestructura de apoyo a la vida cotidiana» ha sido un concepto útil en las fases de análisis contextual y previsión de la planificación (véase la figura 1). En la figura 2 se presenta la versión más reciente de la infraestructura de apoyo a la vida cotidiana para los grupos que dependen de sus vecindarios. El modelo consiste en estructuras físicas, funcionales y participativas que puedan ser facilitadas de manera sencilla por los agentes del vecindario o áreas más amplias. Los resultados de la asignación se reflejan en la aparición de redes de cuidados y mediación (Staffans, 2004), que pueden dar lugar a una estructura cultural de apoyo que incluya capital social. Por capital social se entiende la posibilidad de movilizar recursos que están integrados en relaciones sociales y redes en beneficio de algún propósito (Lin, 2001). Es posible planificar e incluso implantar las estructuras físicas, funcionales y participativas del modelo. No obstante, la confianza y el sentimiento de comunidad sólo se producen si los agentes quieren facilitar las estructuras y si sus redes cuentan con recursos y están conectadas con grupos interesados poderosos (Allen, 2004).

Aunque el «tiempo» está integrado en ambos tipos de teorías (véanse las figuras 1 y 2), no ha sido un planteamiento significativo. Así pues, es importante integrar las políticas temporales en los esfuerzos anteriores.



Figura 2. Una infraestructura de apoyo a la vida cotidiana para grupos que dependen de su vecindario

ARJA: un experimento sobre la gestión del tiempo y el espacio en la vida cotidiana

La historia del proyecto

El objetivo del proyecto de investigación activa sobre la gestión del tiempo y el espacio en la vida cotidiana (ARJA) es construir y probar modelos de planificación temporal que se adecuen al contexto finlandés. La hipótesis es que la gestión del tiempo y el espacio/lugar, que es vital en la conciliación del trabajo y la vida privada, puede reforzarse o incluso mejorarse si se consideran simultáneamente la casa, el trabajo, los servicios y la movilidad en el área residencial. Así pues, la principal pregunta de la investigación es si la coordinación socio-espacial y temporal de la casa, el trabajo, los servicios y la movilidad aumentará las oportunidades de conciliación desde la perspectiva de 20 familias piloto y 20 empresarios. También es pertinente la cuestión de los cambios en los servicios y la movilidad en los vecindarios de Herttoniemi (18.000 habitantes) y Pansio-Perno (5.000 habitantes), así como algunas de las prácticas de gobernanza de Helsinki (550.000 habitantes) y Turku (200.000 habitantes). Otro asunto importante es también el relativo a las oportunidades y la función del *mainstreaming* de género en un proceso de implantación tan complejo.¹

El proyecto, que comenzó en septiembre de 2004, ha finalizado su fase preparatoria con la elaboración del marco y los escenarios futuros para los temas principales. También se ha realizado un análisis contextual de los vecindarios piloto, con encuestas y entrevistas que revelan los activos y los problemas de estas zonas. Las encuestas han servido para conseguir una cantidad adecuada de familias piloto y sus respectivos jefes para que participaran en el proyecto.

El marco y las estrategias de implantación

En la actualidad, la mayoría de los problemas sociales son complicados y confusos, lo que quiere decir que tienen que encontrarse soluciones desde distintos sectores, ámbitos y disciplinas. También el marco de ARJA, que guía la investigación activa, es inter y transdisciplinario. Se basa en teorías de organización, vida laboral, *mainstreaming* de género, vida cotidiana y planificación participativa. El complejo planteamiento de sistemas coevolutivos (CCES; Mitleton-Kelly, 2003) integra las distintas disciplinas y campos de estudio. Gracias a ello, las interrelaciones complejas se entienden como entidades holísticas y fenómenos especiales, no como representantes de disciplinas concretas.

El marco de implantación (figura 3) puede describirse como la apropiación y comprensión colectiva de las estructuras espaciales y temporales de la vida cotidiana, mejorada por el planteamiento de red basado en el aprendizaje para la planificación y el desarrollo (véase también la figura 1). Es a la vez un proceso de integración social en el que los esfuerzos de los actores dan lugar a entornos de apoyo que permiten la supervivencia creativa y en última instancia una presencia psicológica. Los principales conceptos del marco son el tiempo, el planteamiento de red basado en el aprendizaje para la planificación y el desarrollo, y la infraestructura de apoyo a la vida cotidiana.

El tiempo es un complejo fenómeno multidimensional. Las siguientes dimensiones son fundamentales para la investigación activa relacionada con la gestión del tiempo y el espacio de la vida cotidiana:

A) *Tiempo subjetivo, experimental/Tiempo «objetivo» (lineal)*. El último hace refe-

¹ El proyecto está coordinado por el Centro para los Estudios Urbanos y Regionales de la Universidad de Tecnología de Helsinki, que se responsabiliza de los temas de vivienda y trabajo. La Asociación Central por el Bienestar de la Infancia es responsable del tema de servicios y WSP LT-Consultants y Liidia Ltd del tema de gestión de la movilidad, mientras que Statistics Finland se encarga del control del tiempo en las familias, y las ciudades de Helsinki y Turku del desarrollo local y la gobernanza urbana.

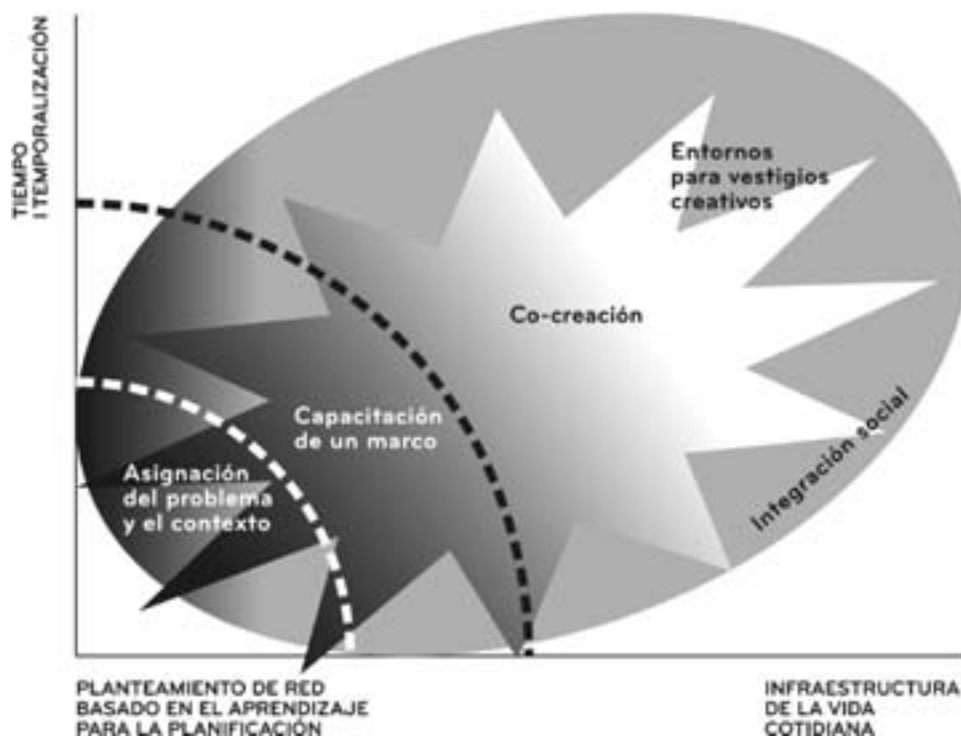


Figura 3. La implantación del proyecto ARJA se basa en planteamiento de red basado en el aprendizaje para el desarrollo, que repercute en la gestión del tiempo y el espacio de la vida cotidiana.

rencia al tiempo medible y comparable que puede controlarse mediante diarios de empleo del tiempo. El aprovechamiento de la cualidad experimental del tiempo, por ejemplo mediante entrevistas, es importante, porque la naturaleza subjetiva del tiempo proporciona los principales criterios individuales de la conciliación exitosa del trabajo y la vida familiar, principalmente la oportunidad de la presencia psicológica.

B) *Tiempo social individual/colectivo* (de la familia, la comunidad, el vecindario, la sociedad). Dado que cada persona tiene sus horarios individuales, que pueden entrar en conflicto con los colectivos, es importante realizar análisis sobre ambos.

C) *El tiempo como pasado, presente y futuro perfilable*. Las estructuras temporales históricas y temporales repercuten en las oportunidades actuales e incluso futuras de gestionar el tiempo y el espacio. Así pues, es necesario analizarlas (archivos, planos, encuestas) y prever escenarios futuros con los participantes (Development, 2004).

El planteamiento de red basado en el aprendizaje (LBNA) para la planificación y el desarrollo se basa en los conceptos de procedimiento que muestra la figura 1. Varios investigadores (Booher e Innes, 2002; Castells, 1996; Barabasi, 2002) han señalado que la planificación participativa sólo puede llevarse a cabo a través de un

planteamiento de red y que sólo pueden implantarse las políticas si los distintos socios trabajan en red (Kickert et al. 1997). En este planteamiento es fundamental la aplicación de una gran variedad de herramientas capacitadoras y de investigación tradicional que ayuden a integrar el proceso en el contexto material y sociocultural de las ciudades en cuestión y a crear las redes necesarias de cuidados y mediación (véase la figura 2). Las estrategias de implantación incluyen la creación de eventos significativos (boca a boca), una red participativa, creación de capacidad, aplicación de TCI, información y marketing integrados en todas las intervenciones, aplicación de artes y métodos creativos, así como un control y una autoevaluación continuos (Horelli, 2003). Así pues, se espera que las estrategias elegidas movilicen a los grupos interesados para crear y reproducir los nódulos y conexiones de redes que finalmente proporcionen la infraestructura de apoyo a la vida cotidiana.

La infraestructura de apoyo a la vida cotidiana (véase la figura 2) es un modelo ideal para el análisis contextual y la previsión de las futuras mejoras para grupos, como familias con hijos y personas mayores o discapacitadas, así como para los residentes que aprecien la comunidad local (Horelli, en prensa). El modelo no niega la existencia paralela de otros modelos para grupos localmente no dependientes, como los «profesionales cualificados», los «actores autónomos (solteros)» y los «catalizadores», que prefieren un estilo de vida móvil y urbano y sus consiguientes escenarios (citado en Staffans, 2004).

La coordinación de los distintos actores y elementos del hogar, el trabajo, los servicios y la movilidad requiere un control colectivo y una autoevaluación continuos. También implica que los resultados y la repercusión tienen que examinarse en varios ámbitos. Los siguientes ámbitos son importantes en este estudio:

- El ámbito individual relativo a la regulación de las ambiciones personales de cada uno y la experiencia del bienestar (y presencia psicológica; Heinonen et al. 2004).
- El ámbito del hogar, que es escenario del reparto equitativo de las tareas domésticas y los perfiles de tiempo compartido (Niemi y Pääkkönen, 2002; Eurostat).
- El ámbito de la empresa o institución relativo a los temas del control individual y colectivo de la flexibilidad temporal y de la organización favorable para la familia.
- El ámbito de los vecindarios o comunidades, donde a las asociaciones de residentes y los grupos de usuarios les incumbe la «pequeña democracia».
- Los ámbitos municipales o regionales, que tratan los asuntos de la gobernanza urbana y la «gran democracia».
- Los ámbitos nacionales e incluso supranacionales (UE), donde se deciden asuntos relacionados con la política temporal más amplios.

Debate

Es demasiado pronto para responder a la principal pregunta de la investigación relativa a la gestión del tiempo y el espacio respecto al equilibrio entre el trabajo y la vida privada. No obstante, sobre la base de los documentos y experiencias de la implantación del proyecto ARJA, la gestión del tiempo y el espacio de la vida cotidiana parece implicar no sólo una aplicación de soluciones distintas en diferentes ámbitos y sectores (entre las familias, los empresarios, los proveedores de servicios y los vecindarios), sino también una constante búsqueda de nuevas disposiciones coevolutivas en la interrelación de ámbitos y sectores. Una nueva solución alentadora es el concepto de servicios que favorezcan a la familia, lo que quiere decir que todos los servicios públicos y algunos privados orientados a las

familias, ya sean del sector social, sanitario, educativo o comercial, estarán bajo un mismo techo o interconectados como grupos en el vecindario o en la zona residencial. Este concepto ha empezado a tomar forma tanto en Helsinki como en Turku y está financiado por el Ministerio de Asuntos Sociales y Sanidad.

Los sistemas escolares y de cuidados diarios están funcionando bastante bien en Finlandia (véase el informe europeo PISA), pero parece ser que hay una gran necesidad *de servicios que alivien el estrés diario*. Así pues, otra solución emergente es el «concepto del mostrador de ayuda», que ya se ha probado en varios países europeos. Algunos ejemplos prometedores son los Servicios Sociales Locales en Francia, que trabajan para crear un grupo de servicios públicos y privados en los vecindarios tanto para los residentes como para el personal de las distintas empresas, y el «mostrador de servicio del tiempo de calidad» de los Países Bajos, creado por la empresa Elivio para el personal de un gran hospital (Conciliación del Trabajo y la Vida Privada, 2004). También numerosos centros de recursos para mujeres funcionan como un «gran mostrador de ayuda» para muchas empresarias.

Este concepto del mostrador de ayuda se pondrá a prueba tanto en organizaciones públicas como privadas, al igual que en uno de los vecindarios.

Las intervenciones en las empresas del proyecto ARJA acaban de comenzar. Su adecuación a la familia se analizará y mejorará a través de hojas informativas que ayudarán a controlar el apoyo del clima de la organización, el estado del estrés laboral individual, la flexibilidad de las horas laborales y las opciones de distintos tipos de transportes organizados por la empresa como compartir vehículo.

Los asuntos más problemáticos hasta el momento han sido los retos que están planteando la *dispersión de conocimientos* (integración de planteamientos interdisciplinarios) y el *liderazgo compartido* (Nonaka et al. 2000). De acuerdo con las experiencias finlandesas, una coordinación sensata no consiste en hacer cumplir, sino en negociar e interactuar con los distintos socios y grupos interesados (véase también Mareggi, 2002). No obstante, el número de socios y grupos interesados con los que hay que contactar y trabajar en red en ocasiones supera el nivel que es posible gestionar, especialmente porque los procesos de gobernanza urbana participativa aún no se han establecido bien en las ciudades finlandesas. Sin embargo, los indicios de los resultados preliminares son bastante más positivos que negativos para las oportunidades de gestión del tiempo y el espacio.

El principal asunto concierne a las posibilidades y la función del *mainstreaming* de género en una situación compleja. A pesar de que el proyecto ARJA es sólo para mujeres y la mayoría de participantes son mujeres, la gestión del tiempo y el espacio colectivos sensible al género constituye un reto mucho mayor en red que en la situación tradicional. Las redes no se pueden controlar ni dirigir. Sólo se pueden alimentar y cuidar, y después siguen su propia dirección. ¿Cómo se puede controlar cada paso y cada fase del desarrollo para que las consecuencias intencionadas y las no intencionadas apoyen a ambos sexos o para que las acciones positivas se lleven a cabo de manera justa? Los ámbitos colectivos son importantes porque también repercutirán en la familia y en los ámbitos individuales. Esperamos responder a algunas de estas pertinentes preguntas el año que viene.

Bibliografía

- ALLEN, J. *It ain't necessarily so: social exclusion, social capital and local associational activities*. Ponencia impartida en la 21 Conferencia de CIB W69 Housing.
- BARABASI, A-L. (2002) *Linked: The New Science of Networks*. Cambridge, Mass: Perseus Publishing, 2004.
- BOOHER, D.E.; INNES, J.E. «Network Power in Collaborative Planning». *Journal of Planning Education and Research*, núm. 21 (2002), pp. 221-236.
- BOULIN, J-Y. *Local Time Policies in Europe*. Ponencia impartida en la Urban Research Conference, Helsinki, 22.4.2005.
- CASTELLS, M. *The Rise of the Network Society*. Cambridge (Mass): Blackwell, 2002. Development Surviving uncertainty, número especial. 47,4,1-137, 2004.
- DIALOGOS. «Reconciliation of work and private life. Policy and good practices in Finland, France, Italy, The Netherlands». Países Bajos: The Daily Routine Project, 2004.
- DOMMENGUES, P.; DELFOUR, C. (Eds.) «Conciliation Policies in France». *Bulletin de la coordination nationale et transnationale* núm. 7-8. (2003). Special issue. Paris: Afet.
- EUROSTAT (2004) How Europeans spend their time. *Everyday life of women and men*. Eurostat, 1998-2002. Libro de bolsillo. Tema 3. Gratuito en la página web: <http://epp.eurostat.ec.eu.int/portal/page?_pageid=1073,1135281,1073_1135295&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_product_code=KS-58-04-998>.
- GILROY, R.; BOOTH, C. *Building Infrastructure for Everyday Lives*. *European Planning Studies*, 7,3, 307-324. (1999).
- GORTZ, A. *Adieu au proletariat. Au dela du socialisme*. París: Galilee, 1980.
- HAYDEN, D. *The Grand Domestic Revolution*. Mass: MIT Press, 1981.
- HEINONEN, J., HERTZEN V., G.; KUUSI, O. (Toim.). NYT on ennen huomista. *Tutkielma äsnaolosta* (AHORA es antes que mañana). Saarijärvi: Ekosäätiö & Syöpäsäätiö, 2004.
- HIDDING, M. *Putting work and care on the map*. *A new approach to municipal planning*. Leeuwarden. Países Bajos: Emancipatiebureau Equa, 2002.
- HORELLI, L. «Environmental human-friendliness, a challenge to research and practice». *European Review of Applied Psychology*.
- HORELLI, L. *Valittajista tekijöiksi, nuoret voimaantumisen verkoissa Pohjois-Karjalassa* (De quejarse a convertirse en representantes, adolescentes en las redes de la capacitación en el norte de Carelia). Espoo: Teknillinen korkeakoulu/YTK, 2003.
- HORELLI, L. European women in defence of place – with a focus on women’s resource centres in Finland. *Development*, 45,1,137-143. (2002)
- HORELLI, L. «A Methodology of participatory planning». En: BECHTEL, R.; CHURCHMAN, A. (eds.). *Handbook of Environmental Psychology*, pp. 607-628. John Wiley. (2002)
- HORELLI, L., BOOTH, C.; GILROY, R. *The EuroFEM Toolkit for Mobilising women into Local and Regional Development*. Versión revisada. Helsinki: Helsinki University of Technology, 2000.
- HORELLI, L., BOOTH, C.; GILROY, R. *Le Coffret EuroFEM de mobilisation des femmes pour le developpement local et regional*. Espoo. Helsinki University of Technology, 2000.
- HORELLI, L.; VEPSÄ, K. «In Search of Supportive Structures for Everyday Life». EN: ALTMAN, I.; CHURCHMAN, A. (eds.). *Women and the Environment. Human Behaviour and Environment*, vol. 13 (1994). Nueva York: Plenum, pp. 201-206.
- KICKERT, W.J.M.; KLIJN, E-H.; KOPPENJAN, J. F.M. (eds.) *Managing Complex Networks: Strategies for the Public Sector*. Londres: Sage, 1997.
- LEFEBVRE, H. *Everyday life in the modern world*. Nueva York: Harper & Row, 1971.
- LIN, N. *Social Capital, A Theory of Social Structure and Action*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.

MAREGGI, M. *Innovation in Urban Policy: The Experience of Italian Urban Time Policies*. *Planning Theory & Practice*, 3,2,173-194 (2002).

MINISTRY OF SOCIAL AFFAIRS AND EMPLOYMENT IN THE NETHERLANDS. *Daily Routine Arrangements, Experiments in the Netherlands*. La Haya: 2002.

MITLETON-KELLY, E. «Complexity Research – Approaches and Methods: The LSE Complexity Group Integrated Methodology». EN: KESKINEN, A.; AALTONEN, M.; MITLETON-KELLY, E. (eds). *Organisational Complexity*, pp. 55-74. Turku: Finland Futures Research Centre, Turku School of economics and Business Administration, 2003.

NIEMI, I.; PÄÄKKÖNEN, H. *Time Use Changes in Finland through the 1990s*. Helsinki: Statistics Finland. Culture and the Media 2002:2. 2002.

NONAKA, I.; TOYAMA, R.; KONNO, N. *SECI, Ba and Leadership: a Unified Model of Dynamic Knowledge Creation*. *Long Range Planning*, 33,5-34 (2000).

Reconciliation of work and private life (2004) *Daily Routine Arrangements from local practice to national policy. Policy and Good Practices in Finland, France, Italy, The Netherlands*. Paises Bajos: La Haya, Ministry of Social Affairs and Employment.

The Research Group for the New Everyday Life (1991). *The New Everyday Life – ways and means*. Oslo: Nord.

STAFFANS, A. *Vaikuttavat asukkaat (Residents amb impacte)*. Hèlsinki: Hèlsinki University of Technology, Centre for Urban and Regional Studies, Publicación A 29, 2004.

ENTORNOS Y NECESIDADES: CARTOGRAFÍA DE UN SISTEMA EN EVOLUCIÓN

Marta Román Rivas Geógrafa. Cofundadora del Colectivo de Mujeres Urbanistas

259

Lo personal es político

Hace ya diez años empezamos un grupo de mujeres a reflexionar y a debatir sobre el espacio y el género, y fundamos el Colectivo de Mujeres Urbanistas. También hace diez años tuve a mi segunda hija, Berta, y ahí se manifestó con la práctica toda la teoría que estábamos acumulando sobre la inadecuación del espacio urbano para algo aparentemente tan natural y sencillo como es criar a un bebé. Empujar un carrito es poner a prueba a una ciudad: no sólo por el escalón de la acera, el coche mal aparcado, o la dificultad de subir a un autobús, sino porque realmente te vuelves cautiva del barrio y de sus recursos. A pesar de cómo me había preparado mentalmente para esa etapa, fue sorprendente experimentar la soledad de la crianza, algo así como si te hubiesen aparcado y se hubiesen olvidado de ti.

En el ambulatorio del barrio daban unas clases de postparto y me apunté más por la posibilidad de encontrarme con otras mujeres que por el contenido de las clases, puesto que yo ya tenía experiencia. El centro de salud era uno de los pocos sitios donde mi hija y yo no íbamos a desentonar. Era invierno y no encontraba espacios donde estar con otros adultos: en los bares había humo o música muy alta, en algún restaurante me llamaron la atención por los llantos que molestaban a otros clientes, en el polideportivo no me dejaban entrar con mi carrito, alegando que el seguro sólo cubría a los deportistas, al cine ni pensarlo y me resultaba complicado salir del barrio para visitar a amigos o para realizar actividades culturales porque sin ayuda era difícil coger el metro o el autobús.

Un día, después de que la matrona nos enseñara la forma de aspirar los mocos a los bebés, le pedí si podíamos comentar cómo nos encontrábamos cada una de nosotras, cómo estábamos las cuidadoras de esos niños y niñas tan sanos. El panorama de esa ronda fue desolador: una mujer había tenido que acudir al psicólogo, dos estaban tomando antidepresivos, otra con insomnio... Además, en todas había grandes dosis de culpabilidad por estar mal en un momento en el que se suponía que había que estar muy feliz. Todas habíamos decidido tener ese hijo o hija, queríamos a nuestros bebés, pero había un malestar que costaba manifestar, ya que socialmente nos teníamos que encontrar en un momento de plenitud.

Le pedí a la matrona si nos dejaba un tiempo para hablar sobre la ciudad. Así empezamos juntas a entender un poco más nuestro día a día y a sentirnos menos culpables al comprender que vivíamos en un espacio inadecuado para la crianza. Decidimos quedar para ir a pasear juntas y ese simple gesto mejoró enormemente la vida de todas.

He comenzado con este relato personal –siguiendo la máxima feminista de que «lo personal es político»– entendiendo que esta vivencia nos puede ayudar a centrar un tema básico y muy complejo como es el de las infraestructuras de la vida cotidiana, los equipamientos.

Cuando hablamos de equipamientos estamos hablando fundamentalmente de necesidades y de formas de resolverlas a través de un conjunto de infraestructuras que proveen unos servicios para satisfacerlas. En el caso al que me he referido, el Estado nos estaba proporcionando recursos sanitarios a un grupo de mujeres para atender una nueva necesidad: enseñar a criar a un niño. Hasta hace pocas décadas tener un hijo era una cosa frecuente y, por ello, los bebés estaban en la vida de la comunidad y su crianza era un saber que pasaba de madres a hijas y los distintos entornos favorecían esta actividad. Ahora, con familias nucleares cada vez más aisladas y con un entorno donde los niños son *rara avis*, son los profesionales los que han

asumido parte de esa tarea y nos dicen si hay que darles de comer cada vez que lo piden o cada tres horas. Se ha roto esa cadena de conocimiento y, a su vez, se ha desvalorizado socialmente el saber «no científico» que atesoraban las mujeres. Los cambios sociales en la familia y en el entorno han derivado esa función que antes era informal al sector formal: se ha profesionalizado.

Cartografiando entornos

Haciendo un mapa de las estructuras sociales que se encargan de satisfacer las necesidades individuales y colectivas, se pueden cartografiar cinco entornos complementarios:

- La familia. Normalmente cubre gran parte de las necesidades básicas del individuo: vestido, alimentación, cobijo y cuidado, y muchas de las necesidades afectivas. Abrumadoramente, las mujeres son las que gestionan este entramado de necesidades básicas. En nuestras sociedades, la familia es el lugar donde encuentran refugio todas aquellas necesidades que los otros entornos no asumen: las abuelas se hacen cargo de los nietos cuando no hay guarderías ni servicios de apoyo, o nuestros jóvenes sin trabajo y sin vivienda no caen en la marginalidad porque hay una familia que les cubre. La quiebra de este entorno supone uno de los mayores riesgos de exclusión social para los individuos, tal como atestigua la feminización de la pobreza derivada de separaciones y divorcios.
 - El entorno social. Abarca las relaciones del individuo con su comunidad, bien por el afecto (amigos), la proximidad física (vecinos) o bien por afinidad e interés común (asociaciones y otras relaciones informales). Las necesidades que cubre este entorno se caracterizan porque no media el dinero sino el interés común y el apoyo mutuo. En nuestras sociedades urbanas las redes han cambiado: ampliándose, haciéndose más difusas y desvinculándose del entorno inmediato y, por eso, los vínculos en el espacio próximo se han reducido. El deterioro y minusvaloración de los espacios accesibles de convivencia –calles y plazas principalmente–, junto con la oferta de servicios proporcionados por el Estado y el mercado, han contribuido activamente al «encapsulamiento» y privatización de la vida. En aquellos países donde no hay Estado o éste es muy débil, o donde no hay recursos para proveerse en el mercado, este escalón es básico para la supervivencia de los individuos: comedores populares de ciudades de América Latina o la ayuda mutua para construir vivienda.
 - El mercado. Asume todos aquellos servicios que resultan rentables dentro del sistema económico y se caracteriza porque éstos tienen un coste y una traducción monetaria. Es un espacio muy flexible que se adapta rápidamente a las nuevas necesidades. El mercado engloba un arco muy amplio de agentes y situaciones que discurre desde el entramado empresarial formal hasta el trabajo sumergido.
 - Cuando se quiebra la base de este sistema (la circulación de dinero) como sucedió en Argentina con el «Corralito», nuevas redes sociales de trueque absorben las necesidades de intercambio que generalmente cubre el mercado.
 - El Estado. Asume un amplio abanico de necesidades; cuanto más se aproxima al Estado de Bienestar, más servicios provee a la ciudadanía. Al igual que el ámbito anterior, los servicios se traducen en un coste económico, aunque los beneficiarios no pagan directamente este servicio sino que se sufraga a través de los impuestos. Es un agente básico no sólo para proveer servicios sino también para regular las condiciones en las que se prestan en otros ámbitos.
-

-
- Entorno físico y ambiental. Es el soporte material de los otros cuatro entornos. El espacio crea las condiciones para dar respuesta a gran parte de las necesidades individuales y colectivas de seguridad, salud, sociabilidad, habitabilidad, alimento y un largo etcétera. El espacio refleja las relaciones de poder y prioriza unas necesidades frente a otras. Claramente, en nuestras ciudades se han valorado más las que tienen que ver con el sistema económico y se han menospreciado todas aquellas que no entran en el sistema de intercambio monetario, esto es, la mayor parte de las actividades que realizamos las mujeres. Pero el entorno físico no es sólo un escenario aséptico, no es un espejo de esas relaciones de poder, sino que tiene capacidad de contribuir a satisfacer por sí mismo ciertas necesidades colectivas, sobre todo las vinculadas con la socialización de los individuos; o, por el contrario, puede hacer que se incrementen las necesidades si no resulta apropiado (por ejemplo, en lo referente a la salud si el entorno ambiental está degradado).

Sistema de necesidades transversales: el ejemplo de la salud

La mayor parte de las necesidades son transversales, ya que todos o varios entornos se ocupan de satisfacer una parte de la misma. Podríamos poner como ejemplo muchas necesidades cotidianas, pero vamos a centrarnos en una, en la salud, para ilustrar el funcionamiento de este complejo y delicado sistema.

- La familia es un eslabón básico ya que ahí es donde se adquieren los hábitos de salud y donde se atienden las necesidades físicas y afectivas de los individuos. En el cuidado de enfermos crónicos y personas mayores dependientes, las familias siguen ejerciendo el papel principal. A raíz de la nueva Ley de Dependencia han salido a la luz datos de esta realidad oculta tras las fachadas: se estima en algo más de 1,6 millones las personas mayores de 65 años que están en casa atendidas por familiares femeninos, ayudados, en una pequeña parte, por servicio doméstico. El 84% de quienes cuidan son mujeres que tienen una edad media de 53 años y dedican un tiempo medio de 10,6 horas diarias durante 8 años.
 - El entorno social, como conjunto de relaciones, favorece la salud física (ayuda, consejo, apoyo y socorro –si alguien se cae en la calle se le ayuda–) y también juega una parte fundamental en la salud psíquica del individuo: arraigo, compañía, pertenencia, que contrarrestan enfermedades como la depresión o la ansiedad.
 - Mercado. Engloba todos los servicios sanitarios privados, las empresas farmacéuticas y las empresas de seguros y otros servicios de cuidado vinculados a la salud. Junto con los servicios del Estado forman la institución médica. La privatización y medicalización de la salud es un riesgo de nuestras sociedades, donde para el funcionamiento del sistema parece más rentable atender a los síntomas que a las causas. En otro eslabón de esta cadena de servicios disponibles en el mercado, se sitúa el servicio doméstico, llevado a cabo primordialmente por emigrantes, que está cubriendo una parte de las necesidades de cuidado y atención que antes recaía en las mujeres del entorno familiar.
 - Estado. En España el Estado cubre una enorme gama de servicios sanitarios, con un sistema de acceso universal al que cualquier ciudadano puede recurrir. Esto no quita para que haya carencias muy importantes en la provisión de ser-
-

vicios asistenciales, como es la atención a las personas dependientes que, como hemos visto, atiende hoy en día sólo a un 6% de las personas mayores dependientes.

El mayor riesgo de este sistema es el incremento de necesidades sin fin. Este aumento procede no sólo de la prolongación de la esperanza de vida y de las necesidades de los mayores, sino también del deterioro de otros entornos cuyas carencias tiene que absorber y a las que debe dar respuesta (hemos visto el ejemplo de las clases de crianza para madres), pero también están las nuevas enfermedades derivadas de un entorno degradado no sólo ambientalmente (contaminación), sino también socialmente: estrés, aislamiento, soledad.

Asimismo, el propio sistema ha contribuido a medicalizar la vida, a profesionalizar la salud y el cuidado, y se ha convertido en imprescindible, abusándose de él. Como resultado tenemos una sociedad medicalizada que no es un síntoma de calidad de vida –aunque contribuya al PIB– sino de sociedad enferma.

- Entorno físico. Las condiciones del entorno desempeñan un papel primordial en la creación de un entorno saludable. Muchas de las enfermedades actuales están relacionadas con malas condiciones del entorno: alergias y enfermedades respiratorias debidas a la contaminación; y también con malos hábitos adquiridos por la inadecuación del entorno: sedentarismo y obesidad. En general se menosprecia el papel del entorno en la salud y, aunque se nombra, no se actúa incidiendo en las causas, precisamente porque el sistema absorbe y rentabiliza de alguna manera estos desajustes.

Un sistema en continuo reajuste y cambio

Lo deseable y eficaz es que haya un equilibrio entre los distintos entornos para la satisfacción de las necesidades sociales, que en este sistema cada una de las esferas tenga capacidad de aportar una parte, su parte.

Los cambios en una de estas esferas repercuten en las otras; por ejemplo, la esfera pública o privada se hace cargo, a través del servicio de guardería, de los niños y las niñas cuyas familias necesitan que los atiendan durante la jornada laboral. Ese trasvase de una esfera a otra puede ser deseable ya que libera, en este caso, a las familias de una actividad que se resuelve perfectamente fuera del ámbito familiar. El Estado o la familia asumen este coste económico por las ventajas que conlleva para la socialización temprana de los pequeños, para los padres y madres que se ven liberados de esa tarea, para quienes realizan directamente este trabajo, para el mercado, que tiene ahora madres que trabajan, y para el Estado, que tiene más personas cotizando.

Pero otras veces, la reducción de una de estas esferas genera que otros ámbitos tengan que asumir esas necesidades u otras derivadas, corriendo el riesgo de generar «contraproductividades», esto es, resolver esa necesidad generando conflictos sociales o ambientales y asumiendo un mayor coste económico. Para ilustrar esta «contraproductividad» me voy a centrar en el ejemplo de la infancia en la ciudad, ya que ilustra perfectamente las soluciones en falso y las enormes repercusiones que conlleva no atacar la raíz del problema.

En este espacio urbano estallado, los niños y niñas han visto quebrado su entorno físico; básicamente porque es peligroso y porque todo se ha alejado, así que cada vez hay menos lugares cercanos donde ir y ya no pueden hacerlo de forma autónoma. No atender a las necesidades espaciales de la infancia –segu-

ridad y accesibilidad– repercute directamente en la libertad, la salud, la socialización, el crecimiento y el bienestar de niños y niñas.

Pero no sólo ellos se ven penalizados: si ahora los niños y niñas no pueden ir solos al colegio, ni jugar en la acera, ni acudir a casa de un amigo por su cuenta, las familias, y principalmente las madres, han visto aumentadas las tareas de cuidado y custodia en muchos más años de los precisos. Costará más tiempo y más dinero tener un hijo porque requerirá más dedicación: tenerle permanentemente vigilado, entretenerle en casa o llevarle a actividades extraescolares, y habrá que costear servicios que cubran las necesidades frustradas. Harán falta más polideportivos y gimnasios para que hagan ejercicio físico, parques acotados para que tengan un gueto donde encontrarse con otros, más horas en el recinto escolar para acoplar horarios. Además, esta rueda se va acelerando y retroalimentando en la dirección negativa: más automóviles para desplazarnos con ellos, más infraestructuras para coches, con lo que hacemos ciudades más inaccesibles a pie y más peligrosas, y contribuimos así a agravar el problema de la falta de autonomía de la infancia.

Intervenir en todos los ámbitos

Una cuestión importante para intervenir en este sistema de necesidades es que la solución no puede proceder sólo de un ámbito, sino que se tiene que intervenir en varias esferas a la vez e involucrar a distintos agentes. Una solución acertada, en relación con la autonomía y reducción de dependencia de la infancia, englobaría las experiencias de recuperar el camino escolar. Se trata de actuar en todos los ámbitos que están involucrados, intervenir en todas las esferas:

- En el espacio físico: adecuar las calles y cruces para garantizar la seguridad.
- Espacio social: involucrar a todos los agentes (comerciantes, vecinos, mayores...) para que realicen o recuperen las relaciones de apoyo que han existido tradicionalmente en el espacio público: ayudar si un/a niño/a se pierde o se cae, por ejemplo.
- Entorno familiar: las familias tienen que permitir a los niños tener autonomía. Hoy se asume que una buena maternidad es la que se ejerce con una enorme dedicación y control, por ello habrá que incidir en aspectos más culturales y sociales para que las familias den más autonomía. Con un niño solo no se consigue nada, hace falta «masa crítica» para cambiar el clima y para que realmente estén seguros.
- El ámbito institucional: el Ayuntamiento es quien primordialmente tiene que acometer cambios en el espacio físico y también en la gestión del tráfico para que la prioridad no sea circular más rápido, sino proveer de seguridad a quienes vayan a pie. Los colegios públicos –próximos a las viviendas– son un buen lugar para iniciar la experiencia.
- El ámbito económico también se ve involucrado. Directamente los colegios privados también se pueden sumar a esta iniciativa, aunque con mayores dificultades ya que sus alumnos no son necesariamente vecinos y ya hemos visto cómo los comerciantes del entorno desempeñan un papel clave en la seguridad.

En este momento crucial donde nos estamos planteando cómo redistribuir el reparto de necesidades de cuidado y atención, cubiertas hasta ahora básicamente por las familias, es importante que valoremos cuáles conducen a una socie-

dad más igualitaria y cuáles nos llevan por caminos indeseados de inequidad social. Por ejemplo, en el primer Plan de Igualdad, se planteaban más aparcamientos frente a los colegios y efectivamente respondía a una necesidad vivida y sentida por un grupo de mujeres, pero hemos visto que alimentar este sistema urbano sobre ruedas conlleva para muchos grupos sociales unos costes muy elevados que no debemos ni podemos permitirnos.

Creo que hay que buscar nuevos caminos para asumir colectivamente las nuevas necesidades de cuidado, sobre todo las de dependencia de personas mayores y enfermas, que actualmente aumentan a un ritmo fuerte y donde todavía las familias están solas, sin apoyos ni ayudas. Hemos visto esas más de diez horas diarias durante ocho años que un millón trescientas mil mujeres están dedicando al cuidado y considero una tarea urgente que esa necesidad vital se abra a la sociedad y sea compartida por las otras cuatro esferas.

Por supuesto que hacen falta, en este caso, más recursos públicos para atender esta necesidad, pero si no se actúa en las otras esferas, estaremos resolviendo incorrectamente y con un fuerte coste este problema. Me refiero, en primer lugar, a crear condiciones de seguridad y de accesibilidad en el entorno físico que permitan una mayor autonomía de las personas mayores y mejores condiciones para quienes las cuidan. El rebaje de un bordillo, la anchura de una acera o el tiempo del semáforo en verde son cuestiones clave para cualquier persona con problemas de movilidad. El que una mujer mayor pueda plantearse ir a la frutería a comprarse una manzana, en vez de que su hija o un servicio social tengan que hacerle este recado, supone otra dimensión en la vida de esta mujer: sale, hace ejercicio, está integrada en el mundo, socializa, se siente útil y ejercita su memoria y su capacidad de cálculo... Abocarla a quedarse encerrada en casa porque no le da tiempo a cruzar por el semáforo es una enorme injusticia que atenta contra su libertad, su salud y su bienestar.

El siguiente paso es reforzar la capacidad del entorno físico para promover relaciones sociales de proximidad: crear plazas, acondicionar calles para el paseo y la estancia (arbolado, bancos, fuentes...), crear «salones» en aquellos equipamientos adonde la gente acude, si vemos que son los lugares disponibles.

En tercer lugar, hay que reforzar la base social y fortalecer y dar espacio al entramado asociativo y a otras formas de relación informal para dar respuesta a un conjunto de necesidades básicas de socialización, participación o apoyo.

Retomando el relato inicial, el equipamiento de salud al que acudí durante el postparto, más que como necesidad sanitaria, tuvo la gran virtud de servirnos a un grupo de mujeres como plaza, como lugar de encuentro. Si tenemos detectada esa necesidad y si sabemos la capacidad que tiene el espacio construido de favorecer relaciones e intercambios próximos, igual no hace falta que haya personal sanitario para que un grupo de mujeres se encuentren, igual no hace falta estar ocupando esos recursos, sino otros lugares accesibles y mejor equipados para este fin. Igual, de esta forma, evitamos que las mujeres que están llevando a cabo las tareas de cuidado vean que se les cierran las puertas y que aumentan las barreras y las dependencias, igual evitamos culpabilidades, soledad y tristeza. Igual no hace falta que demos tantos rodeos para encontrarnos con otras personas y simplemente compartir la vida.

PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA CON ENFOQUE DE GÉNERO

Monika Jaeckel Socióloga. Presidenta de la Red Internacional de Centros de Madres por el Apoderamiento (Holanda)

Marieke van Geldermalsen Arquitecta urbanista. Directora del proyecto Ciudad para el Aprendizaje (Holanda)

265

Introducción

Cuando contemplamos las ciudades desde una perspectiva de género, una de las principales diferencias que afecta al uso del espacio urbano es la diferencia entre hombres y mujeres en las funciones y responsabilidades de la prestación de cuidados. Debido a una división concreta del trabajo por géneros casi universal, son fundamentalmente las mujeres quienes asumen la mayor parte de los cuidados y las tareas reproductoras en las familias y las comunidades. Estas mujeres son fundamentales para la planificación y el desarrollo urbanísticos, puesto que son usuarias clave de la ciudad en su función como gestoras de la vida cotidiana, así como productoras clave de los entornos residenciales en su función como dirigentes de las comunidades y fundadoras de las redes del vecindario y la comunidad.

Desde esta perspectiva, el diseño de los entornos e infraestructuras urbanas conlleva prioridades totalmente distintas. Muchas de las tendencias pasadas y actuales de desarrollo urbano reflejan la perspectiva de los estilos de vida y los modelos masculinos basados en una «externalización» de los cuidados consistente en atribuir las tareas al «otro sexo». Al igual que existe una diferencia de perspectiva según la planificación urbanística se base en casas u hogares, hay un cambio entre el hardware y el software del espacio cuando observamos ciudades enteras desde una perspectiva de género.

A continuación resumimos algunos principios básicos que pueden ser útiles para la planificación urbanística en el proceso de creación o rediseño de ciudades con el fin de que sean más sensibles al género, más inclusivas y respondan en mayor medida a las necesidades de toda la ciudadanía.

Los principios de la planificación urbanística con enfoque de género

Reivindicar un espacio público para la vida cotidiana

Los decenios dominados por un enfoque sectorial en la planificación urbanística nos han conducido a entornos urbanos segregados donde los ambientes residenciales, de trabajo, compras y ocio constituyen esferas independientes unidas por extensos sistemas de transporte. En este planteamiento, el tráfico ha sido dominante, relegando todas las demás funciones a reductos de vida comprimidos y desvinculados en medio del hardware urbano de alta tecnología.

Desde la perspectiva de los responsables del cuidado familiar, que tienen que afrontar simultáneamente todos los aspectos de la vida cotidiana, la eficacia tecnocrática de los entornos urbanos monoculturales es contraproducente. Las mujeres necesitan espacios urbanos multifuncionales para lograr el equilibrio de sus realidades cotidianas multitarea. Los vecindarios completos de uso mixto, caracterizados por las distancias cortas, la periodicidad sincronizada de los servicios e infraestructuras y la proximidad del trabajo, y dotados de espacios para el cuidado de los niños, tiendas, servicios públicos y sistemas de transporte público frecuentes y accesibles, representan los elementos de una ciudad capaz de satisfacer las necesidades de las mujeres.

La ciudad es para todos

Las estructuras del espacio público cada vez excluyen más a los habitantes con movilidad reducida como los niños, las personas mayores y los discapacitados.

Estos grupos están marginados y relegados a espacios especializados como centros de cuidados o eventos especiales que se dirijan específicamente a sus necesidades. En el resto de la sociedad, básicamente no son bienvenidos desde el punto de vista estructural. La movilidad y una sociedad sin compromisos han dado lugar a entornos residenciales que se han convertido en anónimos hasta el punto de que sus habitantes buscan y viven sus redes sociales en otros lugares. Esto se ha llevado incluso hasta el extremo de desvincular la comunicación y la interacción social de la presencia física y el contacto cara a cara, a través de la tecnología moderna y de internet. Los niños y otras personas dependientes son los más vulnerables en una sociedad que ha desvinculado los contactos y redes sociales de los vecindarios y el espacio urbano.

La planificación urbanística monofuncional contribuye a la compartimentación y segmentación entre generaciones en la sociedad contemporánea. Los vecindarios homogéneos generan movilidad. La gente se va a otros lugares para realizar sus funciones vitales. Junto al hecho de que la movilidad es una forma de vida que consume tiempo y energía, los entornos urbanos, que dependen cada vez más de la movilidad, excluyen estructuralmente a otros grupos que son menos móviles.

Debido al tráfico, es demasiado peligroso que los niños jueguen en la calle, por lo que el ámbito que pueden explorar de manera autónoma en su propio entorno es cada vez más limitado. Cada vez dependen más de los adultos para que los lleven en coche a esas «islas» de la sociedad que responden a sus necesidades, como las zonas de juegos o los parques de entretenimiento.

A medida que los vecindarios residenciales y sus habitantes se hacen mayores y pierden movilidad, la homogeneidad se convierte en un problema. En vista de los retos demográficos planteados por una sociedad que envejece, los vecindarios, distintos en cuanto a población, edad y funciones, están mejor equipados para satisfacer las necesidades de esta parte de la población, que pronto será la más numerosa.

El poder del espíritu

Los vecindarios sostenibles poseen una población mixta en cuanto a los distintos tipos de intereses y necesidades, así como al tipo de activos o «capital» que los residentes deben aportar al vecindario. Este capital incluye tiempo, cuidado, habilidades, capital social y cultural y dinero. Los planteamientos aburguesados que sólo se centran en los recursos económicos se arriesgan a crear entornos monoculturales en cuanto al tipo de capital presente en el vecindario. Una crítica común a los asentamientos de nueva construcción o que han sido reconstruidos es que son bonitos, pero están muertos. Sus habitantes pasan gran parte de su tiempo fuera del vecindario. Estos vecindarios carecen de espíritu.

Para que los vecindarios sean seguros y estén vivos dependen de gente que pueda y esté dispuesta a invertir tiempo, energía, creatividad, su espíritu y sus redes sociales en el ámbito local. Para que los vecindarios sean entornos seguros y respalden a los niños y a otras personas dependientes, los vecinos tienen que conocerse y prestarse atención unos a otros, así como sentir una responsabilidad básica por su entorno. Tiene que haber una cohesión y un espíritu social, cosa que ya no se da por hecho. Actualmente son precisos esfuerzos y políticas conscientes para reconstruir este tipo de cualidad en nuestros entornos urbanos.

Los distintos tipos de persona, que se encuentran en una fase de la vida diferente, tienen cosas distintas que ofrecerse unas a otras y a sus vecindarios. Desde esta perspectiva, la planificación urbanística debe centrarse en ofrecer estructuras y oportunidades para un intercambio local de distintas formas de capital en los vecindarios y los asentamientos.

La importancia de lo local

La creación de ciudades para todos y que se centren en los requisitos de los estilos de vida femeninos implica reevaluar y reivindicar lo local en el entorno urbano en términos de uso espacial, desarrollo del vecindario y la comunidad, compromiso cívico, integración y economía local.

Vivimos una época de rápidos cambios sociales y demográficos. Las familias cada vez son unidades más pequeñas, los hogares unipersonales aumentan y cada vez más personas mayores quedan apartadas de la familia y de los sistemas de cuidados familiares. Las redes sociales tradicionales que han creado el tejido social de la sociedad, como las grandes familias, comunidades religiosas u organizaciones caritativas, están perdiendo terreno, lo que genera la necesidad de nuevas formas de cohesión comunitaria y social. La dimensión social y espacial local posee un importante potencial para el desarrollo de estas nuevas formas de solidaridad y redes sociales.

La rápida difusión del movimiento de los centros para madres muestra una necesidad histórica de apoyo de la comunidad y una ampliación del espacio social en relación con la familia y las tareas de crianza de los hijos. El proverbio africano «Hace falta un pueblo para criar a un hijo» resume asombrosamente el planteamiento de que educar a la siguiente generación es una tarea que sobrepasa ampliamente los núcleos familiares. Lo local incluye una función de puente entre lo privado y lo público, lo formal y lo informal, que se presta a tareas de cuidado. Las redes locales de vecindarios crean cualidades de «un pueblo en la ciudad», oportunidades para extender las tareas de cuidado de los niños y las personas mayores a un grupo más amplio, ofreciendo apoyo y ayuda a los responsables del cuidado familiar, y manteniendo la calidad de dicho cuidado. Lo local aporta una dimensión para visiones de convivencia multigeneracional que pueden incluir nuevos conceptos de cuidados y servicios cercanos al hogar. Así, se evitarían las limitaciones de los sistemas de cuidados institucionalizados y se situaría el envejecimiento en un marco comunitario que permita la continuidad tanto en la familiaridad local y el entorno vital como en las relaciones sociales.

Reintegrar la cultura de los cuidados en la vida pública

La apertura de las estructuras familiares nucleares a redes locales de apoyo en el vecindario supone un cambio hacia una responsabilidad y organización de las tareas reproductivas más colectiva y una reintegración de los cuidados en la vida pública. Esto también abre la posibilidad de modificar la división de género y la carga del trabajo de los cuidados. Sabemos, gracias a estudios sobre la familia e iniciativas de autoayuda para los padres, que los hombres se implican más fácilmente en las tareas familiares cuando están «socializados» en un entorno más público y colectivo.

El espacio público en el contexto de las redes de la familia y el vecindario sigue siendo personal, pero a la vez concede acceso al reconocimiento público y a la visi-

bilidad. Los centros para madres, como espacios de reunión locales y autogestionados para las familias y los niños del vecindario, han recibido el nombre de «salas de estar públicas» como una forma de describir esta cualidad. Los niños se introducen e integran en la vida pública en un entorno protegido y las personas mayores siguen siendo participantes visibles de la sociedad y parte de la comunidad.

Los vecindarios locales son plataformas y conmutadores para el intercambio de información, cultura y conocimiento local. Pueden crear zonas de mediación y conexión entre muchos de los retos de la sociedad contemporánea, incluyendo la individualización, la alienación, el asilamiento y la clientelización.

Compromiso cívico e integración

Lo local también desempeña una función destacable en la generación de la participación y la integración cívicas. Cuando el espacio público en los vecindarios está diseñado para favorecer el contacto y la comunicación, da lugar a espacios naturales donde la gente puede encontrarse, conocerse y crear un entendimiento y unas actividades comunes. El espacio físico y social a pequeña escala favorece la generación de redes de ayuda mutua, así como la participación cívica. La informalidad y familiaridad del espacio público local permiten a los ciudadanos contribuir activamente con sus habilidades y recursos, y participar en la gobernanza local en mayor medida que en los canales y estructuras de la vida pública a mayor escala y más formalizados. A menudo las mujeres son las más activas en el ámbito comunitario a pequeña escala.

La integración y la cohesión social en el ámbito de los vecindarios locales también es clave para la gestión de la diversidad y la consecución de la paz social. En una época en la que la migración ya no se orienta principalmente al mercado laboral, el mundo del trabajo no puede funcionar como ubicación principal de la orientación cultural y la integración. Es en los vecindarios y en los entornos locales donde los emigrantes que llegan a un país nuevo como refugiados o cónyuges se encuentran con el país anfitrión y están expuestos a la cultura y las instituciones locales, a menudo en relación con sus hijos. Así pues, lo local posee una gran importancia en la integración, especialmente para las mujeres.

La economía local

La industrialización y la orientación hacia la productividad han creado una dualidad entre unos trabajadores muy productivos que trabajan incluso más horas y aquéllos a los que se excluye del mercado laboral, lo que da lugar a cuestiones de polarización y exclusión local. La reactivación de la dimensión de las economías locales puede desempeñar una función importante para reducir estas diferencias. Los sistemas de economía local pueden utilizar y validar todos los recursos de la comunidad, con independencia de su nivel de productividad o de cualificación formalizada. Esto genera oportunidades para validar el trabajo informal y el trabajo en el sector informal. Especialmente para las mujeres, que contribuyen con una gran cantidad de trabajo no remunerado, esto supone la apertura de perspectivas interesantes.

La localización del desarrollo social y económico también puede contribuir a la mejora de los vecindarios. Un vecindario creado por sus habitantes es un producto muy local. Posee una identidad local. Y sea cual sea su identidad, es distinta de la estándar y de otras ciudades. Difiere de cualquier cosa que puedan

inventar los buenos diseñadores y arquitectos urbanistas por sí mismos. Ser diferente, poseer una identidad y un perfil local es algo que cada vez influye más en la imagen de los vecindarios, algo que desempeña una función cada vez mayor en el establecimiento de un valor inmobiliario, un argumento que los promotores comprenden bien.

El desarrollo urbano de abajo a arriba

Las iniciativas de los vecindarios. El ejemplo de los centros para madres

Los centros para madres son un movimiento de base de autoayuda que se originó en Alemania y se extendió a 15 países en las dos últimas décadas. En estos centros, las mujeres unen sus fuerzas para mejorar la vida de sus familias y comunidades, contactar con familias de distinta procedencia social y cultural, reivindicar un espacio público y el reconocimiento de sus habilidades para la vida cotidiana, así como participar en la gobernanza local. Funcionan como un punto central para el desarrollo de servicios cercanos al hogar como el cuidado de los niños y mayores, servicios de comidas, servicios de conserjería, tiendas de segunda mano y centros de juguetes y libros, y como tal constituyen un punto de encuentro animado en el vecindario. En la actualidad existen más de 750 centros para madres en todo el mundo. Éstos reproducen las estructuras de la familia y el vecindario en los lugares donde han perdido poder debido a la modernización (Europa Occidental, América del Norte), los regímenes socialistas (República Checa, Bulgaria), la guerra (Bosnia, Ruanda), la pobreza y el sida (Kenia) o la migración (Filipinas).

La Red Internacional de Centros para Madres (MINE) conecta y apoya a los 750 centros para madres que existen actualmente en 15 países (www.mine.cc). MINE ha sido reconocida como una «Buena Práctica» por ONU-Hábitat y ha obtenido el Premio Internacional de Dubai a las Buenas Prácticas para la Mejora del Entorno. Este reconocimiento internacional se otorgó a MINE por «fortalecer la capacidad de la sociedad para revitalizar los vecindarios locales y reactivar la vida de la comunidad».

Ciudades aptas para mujeres y niños

Una de las principales enseñanzas del movimiento de los centros para madres es que hace falta algo más que unos padres para criar a los hijos. Es necesario un entorno favorable y complaciente. Los niños y los padres necesitan entornos favorables para la familia, no sólo en casa, sino también fuera, y no sólo en los centros para madres, sino también fuera de ellos. Uno de los puntos por los que abogan los centros para madres se refiere, en este sentido, a la creación de ciudades aptas para las mujeres y los niños.

En un estudio encargado por el Ministerio holandés de Vivienda y Planificación Urbanística¹ hemos intentado llevar los elementos de los centros para madres a todos los entornos y a la planificación urbanística en conjunto. Este estudio se centra básicamente en buscar formas para que las estructuras sociales primen sobre las físicas en los proyectos de ampliación de las ciudades y renovaciones urbanas y en estimular la implicación y la propiedad cívica del entorno urbano en un momento en el que el espacio público está cada vez más absorbido por las fuerzas del mercado. Los planificadores y promotores conside-

¹ Marieke van Geldermalsen y Monika Jaeckel dirigieron el estudio, titulado «Not the Chicken, not the Egg, but the Nest!» («Ni el huevo ni la gallina, sino el nido»), para MINE, véase www.nest.cc..

ran el desarrollo urbano fundamentalmente en términos de inversiones y diseño, construcciones y venta de viviendas. La cohesión social y la comunidad apenas forman parte del proceso. El planteamiento Nest! pretende reconciliar lo social y lo físico en la planificación urbanística diseñando la construcción de comunidades como una parte integral de la planificación urbanística y la cohesión social como una parte integral del desarrollo económico.

La ciudad que aprende

Las ciudades funcionan mejor cuando los conocimientos, recursos y habilidades de todos los residentes participan en la toma de decisiones públicas y facilitan información al respecto. No sólo deben perfilarse el hardware y el software del espacio urbano con una perspectiva de género que esté continuamente presente, sino especialmente el llamado «orgware», es decir, cómo se organiza el proceso.

Los mejores planes se consiguen cuando los principales interesados (los habitantes) los llevan a cabo, cuando los vecindarios son fruto de un proceso comunitario, y no de un producto de ingeniería creado en una mesa de dibujo. Las mujeres tienden a pasar más tiempo en las casas y en las comunidades que los hombres. Gracias a sus experiencias cotidianas, desarrollan un profundo conocimiento de lo que se necesita en el entorno construido y en el diseño del espacio público, las infraestructuras y los servicios para satisfacer las necesidades de todos los miembros de la comunidad. Para que estos conocimientos se movilicen y sean productivos para la gobernanza y el desarrollo, los vecindarios y las municipalidades deben encontrar formas para funcionar como organizaciones que aprenden. Deben crear un marco y oportunidades para la participación activa de los habitantes en el desarrollo de sus vecindarios y ciudades. Deben crear un entorno que permita la identificación y la evaluación del conocimiento y las competencias locales, así como la vinculación del conocimiento formal e informal.

MINE ha creado el concepto de «academias vecinales», como una metodología de aprendizaje y conocimiento que genere la participación e implicación de la comunidad mediante la organización de los vecindarios como comunidades que aprenden. La Academia posee una tarea interna de estructuración de la comunicación intrínseca y la construcción de una comunidad, así como una tarea externa de creación de asociaciones y de vinculación a la toma de decisiones públicas (www.nest.cc).

Nuevos planteamientos de gobernanza

En los centros urbanos, las obstrucciones al desarrollo urbano a menudo no se deben a la debilidad institucional, sino todo lo contrario. En los Países Bajos, por ejemplo, precisamente debido a la fortaleza y el éxito de la planificación formal existe una ceguera institucional ante otros actores y recursos. Esto exige una desinstitucionalización y un refuerzo de la autoayuda y la participación de los ciudadanos, así como un cambio en la función de los gobiernos y las autoridades locales, que pasarían de ser los encargados clave de la toma de decisiones y la prestación de servicios a convertirse en promotores de un proceso; un proceso a través del cual los habitantes articulen sus intereses, medien en las diferencias y aporten sus habilidades y recursos. Es necesario unir los conceptos que se debaten en la actualidad, como la sociedad de redes o la ciudad creativa, a través de un proceso de gestión participativa en el ámbito de la planificación espacial. El «orgware» de unión exige

el desarrollo de modelos de gobernanza en red y sistemas creativos de gestión urbana.

Una nueva función de las autoridades locales para que se impliquen en la coproducción y el codesarrollo con la sociedad civil requiere un conocimiento de la vida cotidiana, así como una pericia equitativa en la educación y cualificación formal. Requiere encontrar nuevas formas y canales de participación fuera de los organismos y procedimientos formales de toma de decisiones. Requiere crear asociaciones equitativas y sostenibles y realizar ajustes en la cultura profesional que rodea al desarrollo urbano. Finalmente, requiere cambiar la forma tradicional de proceder, lo que incluye un reequilibrio de la influencia, la toma de decisiones, el flujo de recursos y el poder.

El proceso resultante de una colaboración respetuosa implica un proceso de aprendizaje en todos los ámbitos, en el del desarrollo de las habilidades ciudadanas como la iniciativa propia, la responsabilidad colectiva y la participación activa, en el desarrollo de nuevos modelos de gobernanza para las autoridades locales como «el liderazgo a partir del retroceso», así como en el ámbito del desarrollo de las actividades necesarias para crear asociaciones constructivas y sostenibles entre múltiples grupos interesados de todos los sectores municipales.

La participación y el liderazgo de las mujeres es clave en este proceso. Es más probable que el desarrollo a largo plazo sea holístico y sostenible cuando las mujeres se implican y son fundamentales en el proceso. La participación y el liderazgo de mujeres de todo el mundo en la gobernanza local han demostrado a menudo ser más inclusivos y eficaces, puesto que suelen considerar las perspectivas y las necesidades de todos los grupos de la comunidad, no sólo las opiniones de los más rápidos, comunicativos, poderosos e influyentes. Con frecuencia las mujeres también llevan la batuta en la creación de puentes y alianzas en las brechas sociales, culturales y étnicas que dividen a las comunidades.

Conclusiones

En los debates internacionales sobre temas urbanísticos, los cuellos de botella del desarrollo se encuentran cada vez más en la creación de recursos sociales y de capital humano en lugar de en la creación de estructuras físicas. Las estrategias urbanísticas de renovación, prevención de la violencia y consecución de paz social se centran con mayor frecuencia en el desarrollo de la ecología social de ciudades y vecindarios, en la creación de una cohesión social, un compromiso cívico y una participación activa. La gente no es un problema, sino el activo más importante que tienen los municipios.

Esto limita la repercusión de los promotores y del elemento físico en la planificación urbanística. Los vecindarios deben cobrar vida mediante un proceso de implicación de los habitantes y de construcción de una comunidad. En este sentido, no se considera a los habitantes fundamentalmente como consumidores ni beneficiarios de las políticas, sino como productores del desarrollo urbano.

La demolición y (re)construcción del espacio físico como una estrategia para crear y mejorar los vecindarios debe complementarse con estrategias para mantener y reforzar las redes sociales y las inversiones de los habitantes. Normalmente, los carteles y anuncios de los promotores y agentes inmobiliarios muestran precisamente aquellos elementos de un entorno atractivo que ellos,

como promotores y proveedores de soluciones técnica o físicamente perfectas, no pueden ofrecer: gente, clima, comunidad, identidad. Es la comunidad local la que puede aportar estos elementos tan importantes que faltan, si se le otorga espacio y respeto como socio reconocido del desarrollo urbano.

Recomendaciones

Los entornos participativos y con enfoque de género pueden reforzarse con las siguientes políticas:

- Fomentar el uso mixto del espacio, la integración de las funciones del trabajo, el comercio, la vida, los cuidados y la recreación.
 - Invertir de forma igualitaria en el hardware, el software y el orgware de los entornos humanos.
 - Apoyar a los habitantes para que satisfagan sus propias necesidades y elaboren sus propias soluciones.
 - Contribuir a los espacios de reunión autogestionados en complejos y zonas residenciales.
 - Crear una infraestructura pública que favorezca la vida pública de los niños, las personas mayores y otras personas dependientes.
 - Permitir que los habitantes hagan un uso múltiple y flexible del espacio público.
 - Posibilitar condiciones para la conservación y el desarrollo de las economías locales, las tiendas pequeñas y los negocios a pequeña escala.
 - Crear un espacio experimental en las comunidades que permita el desarrollo de una creatividad y una innovación desde abajo hacia arriba.
 - Crear condiciones que posibiliten iniciativas vecinales como los centros para madres o las academias vecinales.
 - Volver a encauzar los recursos hacia iniciativas de base.
 - Reconocer a los habitantes y a las comunidades locales como socios equitativos en el desarrollo urbano.
 - Apoyar la participación de las mujeres en la gobernanza local y en el desarrollo de la comunidad.
-

Bibliografía

- ABANKWA, V., BAPAT, CHAUVET-URQUIDI, C., M., GELDERMALSEN, M. VAN, EN HERON, A. *Women Constructing their Lives: Women Construction workers 4 case studies*. Nijmegen: SSN, 1997, 144 pp.
- BOLENS, Luc. «Sturen door netwerken, Voor reclustering van ruimtelijk beleid». En: S&RO, 02/2004
- DETLING, W. *Die Stadt und ihre Bürger. Neue Wege in der kommunalen Sozialpolitik*. Gütersloh: Bertelsmann Stiftung, 2001.
- DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK (Ed.). *Die Soziale Stadt - Eine erste Bilanz des Bund-Länder-Programms "Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die soziale Stadt"*, DIFU Arbeitsmaterialien. Berlín: 2002.
- DEWAR, T. *A Guide to Evaluating Asset-Based Community Development: Lessons, Challenges, and Opportunities*. Chicago: 1997.
- DOUMANS, Houtmum; LAGENDIJK *De verbeelding van de stad, De constructie van de stedelijke identiteit van Arnhem Groningen Maastricht en Tilburg*. Nijmegen, DGW/NETHUR Partnership 22, 2003.
- Bureau Driessen i.o.v. Rijksplanologische Dienst. *Losvoetige relaties, De ruimtelijke onthechting van burgers*. Informe del estudio. 11 de juny de 2001. ISBN90-73259-25-8
- WOLFGANG, Erler; JAECKEL, Monika. *Eigentlich sind wir hier schon das vereinte Europa! Integration vor Ort gestalten - Handlungsmodelle für die nachhaltige Integration von Familien mit Migrationshintergrund in Kommune und Stadtteil*. München: 2003.
- FLORIDA, Richard. *The Rise of the Creative Class, and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. Nueva York: Basic books, 2002.
- FORREST, R./KEARNS, A. *Joined-up Places? Social Cohesion and Neighbourhood Regeneration*. Nueva York: 1999.
- FORREST, R./KEARNS, A. «Social Cohesion, Social Capital and the Neighbourhood». En: *Urban Studies*, 38(12) (2001).
- GRAHAM, Stephen; MARVIN, Simon. *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. Londres: 2001.
- HART, Joep de (ed.); KNOL, Frans; CORA MAAS-DE WAAL; ROES, Theo et al. *Zekere banden, Sociale cohesie, leefbaarheid en veiligheid*. Sociaal en Cultureel Planbureau. La Haya: junio de 2002.
- JAECKEL, Monika; LAUX, Andrea: *Local Governance from the Bottom Up: Bringing the Habitat Agenda Home*. Bangalore: 2000.
- JAECKEL, Monika; VAN GELDERMALSEN, Marieke. «Not the Chicken, Not the Egg, But the Nest!». *Cities for Women, Women & Environments International Magazine* [Toronto], núm. 62/63 (2004).
- JAECKEL, Monika; SURANJANA, Gupta. *New Partnerships for a New Millennium - The Stuttgart Model*. Stuttgart: 2002.
- JAECKEL, Monika. «Familien und lebenswerte Städte - zur sozialen Lage von Familien in der Stadt». A: BRUHNS, Kirsten; MACK, Wolfgang (eds.): *Aufwachsen und Lernen in der Sozialen Stadt*. Opladen: 2001.
- JAECKEL, Monika. «Mother Centers: Rebuilding Social Cohesion in a Fragmented World». A: UN-Habitat: *Habitat Debate. Towards Woman-friendly Cities* [Nairobi], vol. 8, núm. 4 (2002).
- JAECKEL, Monika. *Advancing Governance through Peer Learning and Networking - Lessons learned from Grassroots Women*. Bangalore: A Huairou Commission /UNDP Publication, 2003
- JAECKEL, Monika. *Die Bedeutung des sozialen Nahraums für Familien und Familienpolitik - Expertise für den 7. Familienbericht der Bundesregierung*. München: 2004.
- JAECKEL, Monika. *Mother Centers - A Best Practice in: The Development Planning Unit, University College London, Implementing the Habitat Agenda - In Search of Urban Sustainability*. Londres: 2001.
- JAECKEL, Monika. «Practicing Solutions Instead of Debating Theories - The Grassroots Women's International Academy
-

- (GWIA) at Expo 2000». *Fair Play, Gender and Development Magazine* [Sofia], 2/2000 (2002).
- KOLB, H./LAMONTAIN, J.C. «Selbstorganisationen, soziale Netzwerke und soziales Kapital». A: THRÄNHARDT/HUNGER, 2000.
- KÖSTER Fran. *Surfers op de Woningmarkt een toekomstverkenning over starters en wonen*. La Haya: 2002. Ministry of VROM
- KRETMANN, J./MCKNIGHT, J. *Building Communities from the Inside Out: A Path Toward Finding and Mobilizing a Community's Assets*. Chicago: 1993.
- KRINGS-HECKEMEIER, M.T./PFEIFFER, U. *Überforderte Nachbarschaften. Soziale und ökonomische Erosion in Großsiedlungen*. Colonia y Berlín: 1998.
- MCKNIGHT, J. *The Careless Society: Community and its Counterparts*. Nueva York: 1995.
- PRÖHL, M.; HARTMANN, H. (eds.) *Strategien der Integration: Handlungsempfehlungen für eine interkulturelle Stadtpolitik*. Gütersloh: Bertelsmann Stiftung, 2002.
- PURUSHOTHAMAN, Sangeetha; JAECKEL, Monika (eds.). *Challenging Development - A grassroots women's North-South Dialogue*. Bangalore: 2000.
- RIGO. Research en Advies, for the Ministry of VROM *Beter thuis in wonen, Kernpublicatie Woning Behoeftte Onderzoek 2002*. Amsterdam: 2003. Publicación VROM3184
- SMITH, Neil. *The New Urban Frontier, Gentrification and the Revanchist City*. Londres: Routledge, 1996.
- UN-HABITAT. *UN-Habitat Gender Policy*. Nairobi: 2002.
- MINISTERIES VAN VROM EN VWS, *State of the art, Herstructurering en de sociale opgave* (3 project sociaal fysieke wijkaanpak). La Haya: abril de 2004.
- De Vrije ruimte, *Laat 1000 vrijplaatsen bloeien, onderzoek naar vrijplaatsen in Amsterdam*. Amsterdam: setiembre de 2001.
- WORLD BANK. *Engendering Development through Gender Equality in Rights, Resources and Voice*. Nueva York: 2001.
- WRIGHT, David J. *It takes a Neighborhood, Strategies to Prevent Urban Decline*. Nueva York: 2001

SEGURIDAD Y CONVIVENCIA: HACIA NUEVAS FORMAS DE TRANSITAR Y DE HABITAR¹

Teresa del Valle Catedrática de antropología. Universidad del País Vasco

275

En este texto se define y analiza la movilidad libre y segura como un derecho humano que afecta de una manera diferenciada a las mujeres y a los hombres. Y para abordarlo se argumenta que, en el caso de las mujeres, el punto de partida es y debe ser el ejercicio democrático de la ciudadanía que, partiendo de la autonomía, defina la movilidad y reivindique la seguridad. Ello implica un análisis en distintos niveles: individual, grupal, local y global.

Dicho ejercicio abarca, en primer lugar, el paso del derecho como conocimiento al derecho sentido y vivido. En segundo lugar, se estudia la seguridad en las urbes a la luz de los conceptos y prácticas de seguridad concretados a través de los procesos de globalización. A continuación se expone la relación entre la visibilidad en el espacio de la ciudadanía y el derecho a ejercer libremente su pertenencia. Se presenta en cuarto lugar la articulación entre violencia doméstica y violencia espacial, así como las contradicciones de la seguridad creada. En sexto lugar, se analizan distintas dimensiones de la importancia de la socialización como superador de la movilidad restringida en la que entran las referencias desde modelos comportamentales. Más tarde se habla de la movilidad forzada y las circunstancias que la promueven y su efecto en las mujeres. En octavo lugar se insiste en que un planteamiento democrático de la movilidad libre y segura tiene que tener como punto de partida las necesidades de las personas y de los colectivos. Y, por ello, está en juego el grado de relación entre seguridad y control, y el que seamos las mujeres las que definamos el tipo de seguridad y de movilidad que queremos, así como la responsabilidad de su cumplimiento. Finalmente, se apunta a visiones positivas de elementos que favorecen la movilidad libre y segura.

Del enunciado a la vivencia del derecho

La reflexión sobre la movilidad está presente en los planteamientos del urbanismo progresista del siglo XX. La Carta de Atenas, publicada en 1942², que recoge las noventa y cinco decisiones tomadas para desterrar el caos de las ciudades (de Diego 1999: 179), «determina las necesidades humanas en el marco de la vida colectiva a través de cuatro funciones: vivir, trabajar, circular, cultivar el cuerpo y el espíritu». La ciudad progresista se divide «en zonas de trabajo, de ocio, de vivienda, de circulación. Una ciudad instrumento que se convierte también en ciudad-espectáculo, armonía, arte y tecnología» (de Diego 1999: 184). Sin embargo, no hay ningún indicador en dicho texto de que la ciudadanía, que en todo momento se identifica con el término hombre, signifique una atención a necesidades diferenciadas que tengan que ver con el hecho de que la especie humana es sexuada. De ahí que sea tan importante la consideración del enfoque feminista, ya que introduce el análisis de los sesgos de la interpretación androcéntrica de la realidad social. Es muy interesante la lectura de la Carta de Atenas prestando atención a la presencia de las mujeres porque completa el panorama y actualiza el contenido de un documento clave para la comprensión de la modernidad.

A medida que avanza el análisis de las relaciones de poder incrustadas en los sistemas de género, emergen derechos que apenas se habían esbozado como tales. Así, en el año 2000, en la declaración sobre «Women in Urban Governance» de la International Union of Local Authorities (IULA, Unión Internacional de Autoridades Locales), se incorpora lo siguiente:

Art. 15 «Las mujeres tienen el derecho al acceso igualitario del territorio y de los

¹ Este texto se ubica en el proyecto «Mujeres, globalización y derechos humanos», Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales e Instituto de la Mujer. Proyecto de investigación de I+D dentro del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica que tiene a Virginia Maquieira como investigadora principal, (2002-2005). El proyecto se lleva a cabo desde el Instituto Universitario de Estudios de las Mujeres de la Universidad Autónoma de Madrid.

² <http://www-etsav.upc.es/personal/monclus/cursos/CartaAtenas.htm>

espacios geográficos de los gobiernos locales, que va desde el derecho a poseer tierra, al derecho a moverse libremente y sin miedo en espacios públicos y en transporte público.»³

Sin embargo, no es suficiente el enunciado de un derecho ni aun el conocimiento de esfuerzos, legislaciones concretas que lo avalan, sino que es preciso insistir en la necesidad de llegar al derecho sentido que interactúa con el derecho vivido. Se trata de la ciudadanía que implica derechos y obligaciones, y que, al convertirse en una práctica social, abarca el abanico de distintos grados de experiencia con lo que conlleva de percepciones, sensaciones y emociones.

Representa un gran paso que va del enunciado lejano a la toma de conciencia. El derecho como algo sentido se ubica en la identidad de lo que una considera propio y en una conciencia de ciudadanía que tiene su expresión en prácticas concretas. En el caso de la movilidad libre y segura, tiene que ver con convencimientos sentidos del ámbito de actuación propio; de reclamar como persona. Lo que se precisa para tener acceso a objetivos de trabajo; a la elección de dónde se quiere residir; a las posibilidades que relacionan movimiento con trabajo, con ocio, con proyectos varios; a la capacidad de configurar grupos y de participar en sus dinámicas; al ejercicio del placer de recorrer, explorar. Tal como se desarrolla en esta exposición, el ejercicio del derecho a la movilidad libre y segura incide directamente en identidades y autoestimas, así como en el desarrollo y expresión de la autonomía y del empoderamiento.

Por otro lado, las limitaciones al derecho interactúan con la violencia de género, un campo tristemente actual. Y, a pesar de que la movilidad se refiere a la articulación entre distintos espacios, la violencia ubicada en la invisibilidad reafirma las separaciones que constriñen las vidas de las mujeres, como pueden ser aquellas que dividen lo doméstico y familiar, y lo civil y público.

El derecho a la movilidad libre y segura requiere afrontar las circunstancias que la obstaculizan. Así, aparece el miedo visto como concepto clave y, simultáneamente, como vivencia vinculada al género (IULA 2000). De hecho se habla de «una geografía del miedo» experimentada de manera recurrente y explícita por las mujeres. Es un tema presente en la era postindustrial tal como señala Walkowitz (1992) en su espléndido análisis del Londres victoriano. En la actualidad se aborda el tema desde distintas disciplinas, especialmente antropología, arquitectura, geografía, sociología y urbanismo. Junto a ello aparecen las preocupaciones de instituciones locales, estatales e internacionales.

Las caras de la seguridad y su relación con la movilidad

Hablar de movilidad nos lleva a la experiencia del miedo real y también a la realidad de los imaginarios del miedo. Todo ello incide en la vivencia de las urbes. En la actualidad es la seguridad la que promueve o rescinde los movimientos de personas, colectivos, comunidades. Tal como expresa Ryszard Kapuscinski (2004:112) el énfasis en la seguridad es una de las señales de identidad de nuestro tiempo. Se quiere volver a la noción y experiencia de seguridad basada en la invulnerabilidad y se argumenta desde el poder, especialmente el poder ejercido por las grandes potencias (Estados Unidos principalmente), que todo es moralmente bueno si se encamina a conseguir dicho fin. La libertad queda sometida a la seguridad (ibíd.: 125-126). En los últimos años y especialmente desde la guerra de Irak se ha producido una ruptura de límites locales porque el control de un

³ www.unchs.org/unchs/english/whd2000/iula.html

espacio que traspasa el poder de los Estados funciona de manera omnipresente, con los medios de comunicación como herramienta principal. Se toman decisiones de una envergadura similar a las que han pasado a la historia, como las grandes invasiones, los procesos colonizadores, las guerras mundiales. Y ello por encima de la experiencia única del espacio que tenemos los seres humanos ya que «cada individuo tiene su propio mapa del mundo. El del niño no se parece al del adulto. El del tibetano que jamás ha abandonado su montaña nada tiene que ver con el de un habitante de Manhattan, encerrado en los desfiladeros de su ciudad» (Kapuscinski (2004: 103). Y por mi experiencia en Micronesia, en las sociedades insulares, el espacio individual así como el colectivo se experimenta, simboliza y habita de distintos modos .

En relación con el estudio de la movilidad de las mujeres es evidente que la dimensión más estudiada es la del miedo, tanto la que se define como real como aquella que se vive también como experiencia, aunque pertenezca a los imaginarios del miedo. En la mayor parte de los casos se refiere a la calle, y especialmente a lugares aislados, oscuros y en momentos de menor visibilidad: amanecer, atardecer, noche. Está muy presente en las grandes ciudades y actúa de elemento paralizador, de corte a la libertad, a la experiencia y a la aventura. No quiero establecer generalizaciones, pero sí que parece apropiado afirmar, sobre la base de datos abundantes, que muchas mujeres tienen un mapa específico de su mundo, en el que hay lugares a los que renuncian o por los que circulan porque forman parte de su vida cotidiana, pero que en el fondo de su experiencia están mediatizados por miedos. Es lo que he definido en mi libro como «espacios que nos negamos» (del Valle 1997: 198-201).

El miedo, lo mismo que la seguridad, tiene referentes y significados distintos. La metodología que introduce el enfoque desde la crítica feminista marca la diferencia sobre la entidad de lo que se estudia. Es distinto pensar el miedo como una experiencia social amplia que pensarlo desde las mujeres. En un informe sobre la situación de las mujeres y los hombres en Euskadi se dice que la violencia contra las mujeres ha aumentado. Se basan para ello en el incremento del 16% de las denuncias y especialmente porque una cuarta parte de las mujeres jóvenes, con edades comprendidas entre los 15 y 29 años dicen que experimentan miedo a andar por la calle durante la noche. Este sentimiento lo desconocen, en la práctica, la totalidad de los hombres. (*Diario Vasco*, 30 junio de 2004: 8). Sin embargo, se contradice con los resultados de una encuesta elaborada por el Gobierno Vasco en la que se dice que «el 88% de los vascos se siente "muy seguro" al caminar solo por la noche» (*Diario Vasco*, 7 abril de 2004: 7). Lo anterior es un claro ejemplo de cómo la introducción contrastada de las opiniones entre hombres y mujeres aporta el conocimiento de una realidad muy distinta. De ahí la importancia que le doy a la elaboración de políticas públicas, planes urbanísticos encaminados a la movilidad y visibilidad segura que partan de las mujeres; es decir, con su participación directamente activa, aspecto que se tratará más adelante.

Si se piensa globalmente, vivimos en un mundo con grandes diferencias en cuanto al acceso a los recursos. Se genera agresión desde los que tienen más: países, individuos. Y la miseria genera frustración, lo que lleva también a la agresión. «La pobreza genera frustración y la frustración siempre busca su "tubo de escape" en la agresión» (Kapuscinski *ibíd.*: 2004: 112) . «La creciente desigualdad

penetra todas las esferas de la existencia humana. Empieza en el seno de la familia: las mujeres y los niños lo tienen todo mucho más difícil que los hombres, cosa que se acentúa en situaciones de conflicto, sobre todo de guerra» (ibíd.: 113). Nos encontramos con un fuerte dilema. Cada vez más, y especialmente a partir del 11 de setiembre, la seguridad se sustenta en el control. Simultáneamente, la ideología del sistema democrático se apoya en la libertad. Los países que son y los que aspiran a situarse en el centro del orden mundial quieren controlar a las personas, sus movimientos, lo mismo que las principales fuentes de riqueza. Y, en nombre de la libertad, van estableciendo los límites para su seguridad personal y estatal, y la seguridad del control de los recursos, como es el petróleo. De ahí que pretender que la seguridad venga del Estado es también darle el permiso para ejercer un control. Esto, como se verá más adelante, tiene también su aplicación a la seguridad de movilidad referente a las mujeres como derecho humano.

La visibilidad en el trasfondo de la movilidad y de la seguridad

En el análisis de las relaciones de género interesa ver que la fluidez en la ocupación temporal, permanente y referencial del espacio tiene relación con el ejercicio de la ciudadanía y que ésta se basa en el reconocimiento de derechos que se promulgan y se ejercen.

Así, se refiere en primer lugar a las condiciones y lugares donde se elabora y ejerce la ciudadanía. En segundo lugar, a la sobredimensionalidad de la figuración como elemento que actúa de barrera para el ejercicio real. En tercer lugar, al binomio público-privado con asignaciones fijas que corresponden a hombres-mujeres.

«La plaza pública –ágora, foro, parlamento...– es, en el discurso feminista, el lugar metafórico de la exclusión de las mujeres del poder en la ciudad. Exclusión o infravaloración de las mujeres de “carne y hueso”, pues el espacio público, y sobre todo político, está lleno de figuras femeninas creadas por los hombres (figuras míticas, representaciones femeninas alegóricas –de la patria, de la república, de la nación, de la libertad–, representaciones de virtudes y valores colectivos –la paz, la fecundidad, la virginidad, etc.–). Las mujeres están representadas, es decir, su ausencia se convierte en presencia por el artificio del signo, su voz se sustituye por el gesto.» Se cultiva la figuración de la mujer y por ello se la ubica en el simbolismo (Ballarín Domingo y Martínez López 1995: 8). Pero estas presencias alegóricas llevan a la reflexión de lo que sus enunciados contradicen. Porque las mujeres no están y, cuando lo hacen, en pocos casos tienen autoridad y poder sobre lo que representan, por ejemplo, en los parlamentos, senados, en los estamentos del poder judicial, en las presidencias ejecutivas. Y los valores de fecundidad no se traducen en la asunción de la reproducción como una responsabilidad individual y social. Tanto desde preceptos culturales como religiosos es frecuente ensalzar la virginidad para controlar la sexualidad y la reproducción de las mujeres en aras de las continuidades dinásticas, de linajes. Todavía la virginidad sirve en muchas situaciones para imponer al cónyuge y con ello formas de vida injustas. Dos películas, *Contra la pared* y *Sólo un beso*, y el libro *Ni putas ni insumisas* (2004) muestran desde ángulos diferentes la relación entre el control de la sexualidad de las mujeres y por ello de la reproducción para mantener el prestigio social de familias y comunidades. Es lo que en la cultura mediterránea se ha teorizado como el «honor y la vergüenza» (Peristany 1968).

Es de interés la utilización de la expresión «del patio a la plaza» para expresar los cambios acaecidos en las vidas de las mujeres en relación con un descenso en la importancia del espacio doméstico que simboliza el primero y la presencia y el protagonismo en los espacios de decisión, influencia y prestigio. Mucho de ello se vehicula a través de las instituciones (Martínez López 1995: 18). En la actualidad, los medios de comunicación –prensa, televisión, radio, internet– forman parte de ese espacio público. Y lo que es más importante es que en la tradición mediterránea la presencia activa es la que crea la ciudadanía (ibíd.: 19-24). No es que en el espacio doméstico todo lo que se negocia, se comparte y se decide se quede ahí o que sólo afecte a ese ámbito. Lo que sucede es que todavía hay fuertes resistencias bien para evitar que trascienda o, si lo hace, quitarle importancia. Permanece la dicotomía ideológica entre lo doméstico, interior y familiar, y lo público, exterior y relacional. Los cambios que se están dando respecto al reconocimiento de la realidad de los contenidos institucionales y políticos del espacio doméstico se están produciendo desde la presión en la política y en las instituciones. Ejemplos de ello son la Ley de Violencia de Género y las políticas públicas encaminadas a articular la vida laboral con la vida personal. Son muestras incipientes de que para que se reconozca el abanico de la falta de equidad tiene que llegar a las instituciones y a la definición de políticas eficaces. Ello requiere y produce visibilidad, el uso de la palabra, así como el abanico de acciones que lleven a ello. Y con ello aparecen los resultados positivos de la rebeldía contra la invisibilidad.

Tal como afirma Monique Membrado, «La demostración de la "invisibilidad" de las mujeres y la necesidad de sacarlas a la luz en el seno de los diferentes espacios sociales son parte del desarrollo y las apuestas de la investigación feminista» (1995: 221). En el proceso se ha prestado atención a las tareas que desarrollan las mujeres en la esfera doméstica y en la atención de los hijos/hijas, mientras que las tareas que desempeñan las mujeres como cuidadoras de personas mayores están todavía en su proceso inicial de cierta visibilidad. Es de notar que, a partir del cambio de enfoque de la crítica feminista que toma como objeto de estudio a las personas, las relaciones en las que están inmersas y el contexto donde desarrollan sus tareas, se abre un mundo que permanecía invisible bajo el peso del afecto. En la actualidad, el cuidado en su amplio espectro, y en concreto el que se refiere al cuidado de mayores y dependientes, entra en el campo de estudio de la antropología, sociología y psicología. Y se profesionaliza a través de la gerontología y los servicios sociales. A medida que adquiere mayor visibilidad, se diversifica el campo, pero estamos todavía en los primeros estadios de afrontar una problemática acuciante, porque la población mayor aumenta a un ritmo superior de lo que representan las políticas públicas.

Violencia doméstica y violencia espacial

La movilidad está en el eje de los presupuestos que tienen que ver con los conocimientos y consecuencias derivados de la complejidad que encierra el sistema y las relaciones de género y donde se ubica la violencia de género. La intensidad, frecuencia y extensión de la violencia de género, que parece ir en aumento, muestra la necesidad urgente de identificar factores que permitan interpretar los mecanismos que la generan, desarrollan y transmiten. La violencia contra las mujeres como arma (por su debilidad en muchos casos y, en otros, porque las convierten en un blanco siniestro), el maltrato y especialmente la violación, algo

que es fácil de llevar a cabo, constituye un arma que con poco coste causa el terror, la desestabilización del orden social, aunque esto último aún tiene un margen limitado de reconocimiento. Se ejerce desde el significado extremo de la posesión. El nexo entre la inseguridad y la violencia de género estaría en las limitaciones producidas por el miedo aun cuando no pudiera sustentarse dicho miedo, es decir, aunque sólo actuara en el imaginario colectivo.

Luchar contra la violencia de género necesita de un esfuerzo constante para erradicar su invisibilidad, que encierra distintos grados de silencio. La aproximación a dicha problemática requiere socialización en la igualdad, los recursos para paliarla y las políticas de custodia y ayuda cuando acontece. La fisura en el silenciamiento acontece cuando un hecho en vez de quedarse reducido, de manera que se avergüence la que lo ha sufrido y que le quede además una secuela de culpa por haberlo padecido, llega a considerarse un problema social. No ocurre de manera espectacular ya que la fisura, como grieta longitudinal, es una metáfora de un cuestionamiento inicial a una situación cerrada. Es evidente que la película de Icíar Bollaín *Te doy mis ojos* contiene una mirada escalofriante de lo que representa la violencia. De hecho, me sigue acompañando a pesar del paso del tiempo. Un primer paso lo atribuyo a la habilidad de la directora para captar los dobles vínculos tejidos no sólo por el maltratador sino por la cotidianidad de las relaciones sociales que buscan el ocultamiento de situaciones límites, telas de araña de las que es tan difícil escapar. Directora y artista transmiten de una manera condensada la vejación ejercida sobre las mujeres, no porque piensen distinto, sino porque así se reconocen como personas y como seres sociales. Ahí están condensadas las vejaciones de las violaciones durante las guerras y números incontables de agresiones soterradas.

Un segundo logro de la directora es el de transmitir la inseguridad y el miedo al lugar de la agresión, que se concretiza en el miedo de la agredida a volver a casa. Creo que sólo una mujer que haya escuchado la narración, la confianza de lo que eso supone, es capaz de transmitir el horror, como lo hace Bollaín, a abrir la puerta. O, si está ella en casa, el miedo profundo al momento en que se oye la llave en la cerradura. Y difícilmente esa mujer podrá elaborar una convicción del derecho sentido «a la movilidad libre y segura», y exigirlo en los espacios de la ciudadanía. Se ha escrito sobre el miedo de las mujeres a las agresiones en la calle, mientras que se ha ocultado más el maltrato en el ámbito doméstico. En el ocultamiento aparece un elemento de contraste, ya que la ideología dominante ha cultivado la sacralidad de las relaciones familiares. Para una mujer hablar de maltrato es muy difícil: el desvelar las agresiones rompe con la idea aceptada como general de la familia como lugar donde prima el afecto y el apoyo incondicional. Sin embargo, al hablar de miedo, inseguridad en la calle, estamos incidiendo de manera positiva en denunciar la violencia doméstica. Es más fácil visibilizar la violencia en el espacio más neutro de la calle, porque la visibilidad desde el ámbito doméstico y familiar es costosa.

Es muy difícil para una mujer hablar de maltrato, de ahí que cuando sale a la luz a través de un episodio grave, la mayor parte de la gente muestra sorpresa porque no sospechaba que pudiera darse. Se debe a que genera tensión, porque la violencia viril aparece contrapuesta a la consideración amable de la familia y a las relaciones que debiera generar. La visibilidad evidencia la ruptura entre el rol de la mujer eje y dadora de cuidado, y la realidad de ser víctima del desamor y la

crueledad. Se constata la ruptura personal, ya que el maltrato origina una tensión entre la experiencia positiva que debe tener la mujer de la familia y la que ella experimenta; entre la idea de la familia unida donde prima el afecto y el apoyo incondicional, y la constancia de la posesión generizada. En un ámbito más amplio, la tensión surge de las expectativas socioculturales que erigen a la mujer en elemento de cohesión y armonía, y la realidad de que, para poder salir de la situación de maltrato, debe airear aquello que lleva al rompimiento y a la desarticulación. También aparece la tensión entre la complejidad estructural del problema de la violencia y el de la presión social que insiste en considerarlo como un problema personal que debe pesar sólo sobre la víctima. A ello ayuda la base de culpabilidad sobre la que se asienta la indefensión que suele experimentar la víctima de malos tratos.

Se habla de que no es «políticamente correcta la agresión hacia las mujeres», pero se dice poco de todo aquello que de manera directa o indirecta puede ser caldo de cultivo: la educación sexista, el chiste soez, la exaltación de una masculinidad hegemónica, la consideración de la mujer como propiedad del varón, la exclusión de las mujeres de espacios, festividades, representatividad. La violencia contra las mujeres, como muchas investigadoras y algunos investigadores vienen demostrando, es compleja, pero no puede reducirse al desenfreno individual producto de energías incontenibles. Tiene componentes estructurales provenientes de cómo se han ido tejiendo las relaciones entre hombres y mujeres dentro de un sistema de dominación. Y para ello sólo hace falta leer sobre el movimiento feminista, que ya desde comienzos de los años 80 del siglo xx planteó la necesidad de sacar al espacio público una realidad oscura y silenciada porque se situaba en lo privado. De ahí la consigna histórica «ninguna agresión sin respuesta».

Mientras que toda una literatura apoya la importancia que tiene la mujer en el ámbito doméstico y familiar, y habla de poderes e influencias, existe ya una corriente bien establecida que analiza la visibilidad desde los derechos implícitos y explícitos en el concepto y en la práctica de la ciudadanía. «Si la democracia se puede definir como pacto social y político, por tanto público, para el gobierno racional y pacífico de los individuos, poco han podido pactar las mujeres, ausentes de los circuitos de poder donde se negocia una Constitución o una ley básica para todos» (Calvo Poyato 1995: 276). Pero esto, que siempre ha resultado ser el argumento principal, se ha comprobado que tiene que verse en relación con otro pacto que implica las diferencias reales o culturalmente creadas por hombres y mujeres en el contexto de las relaciones afectivas, el sexo, las relaciones familiares, el lugar que ocupa todo ello en sus axiologías vitales, la energía psíquica, el tiempo real que dedican mujeres y hombres. Todo ello genera un uso y abuso de los hombres para vivir en otra escala de valores que les facilita el ejercicio de la libertad, la movilidad, experimentar la libertad y todos los beneficios y apoyos psíquicos y materiales para ejercer altos grados de autonomía (ibíd.). Por ello, es imprescindible la «conciencia de género» que busca el sentir apoyos emocionales fuera de los círculos familiares, en espacios intercambiables que «en demasiadas ocasiones engullen a las mujeres hasta su pérdida de identidad y de existencia propia» (ibíd.). Ya Rousseau afirmaba que la construcción de la democracia moderna se daba en la sociabilidad o interacción en un espacio común de los seres libres. Por ello la visibilidad supone romper las barreras entre lo que se considera doméstico o íntimo, y lo que se interpreta como público y social (ibíd.: 277). Hay que conseguir que las mujeres

naveguemos por la ciudad. Es evidente que la visibilidad se da en la movilidad y son las mujeres las que tienen que reivindicarla para poder llegar a ejercerla en plenitud. Y llevarla a cabo en las formas que les resulten más ventajosas y apropiadas a sus necesidades y deseos.

En este sentido, el feminismo político proporciona las herramientas de análisis para convertir a las mujeres en sujetos políticos. Implica una redefinición de lo político que introduce lo personal y privado en su misma constitución y que rompe la dicotomía privado-público con asignaciones diferenciadas de roles, derechos, privilegios, prestigio y poder en cuanto que asignadas a mujeres y hombres de manera fija (Calvo Poyato *ibíd.*: 275).

También es importante ver la relación entre capacidades estructurales de los espacios, bien sean edificios o espacios abiertos, así como la fuerza de la luminosidad, tanto la natural como la que se crea artificialmente, porque la luz saca los objetos, a las personas del anonimato, de la sombra. Hay edificios que proporcionan una aprehensión amplia de los espacios. Hay elementos arquitectónicos, como son los puentes, que articulan espacios. Lo mismo puede decirse de las pasarelas elevadas, que son una buena alternativa a los pasos subterráneos, especialmente a aquellos estrechos y oscuros.

En un estudio realizado en Bilbao⁴ se destacan aquellos elementos que las mujeres consideran peligrosos, que inspiran temor e inseguridad. Son lugares que, si pueden, los evitan y, si se ven obligadas a transitarlos, lo hacen con ese peso pendiente. Se refiere el estudio a ocho barrios de la ciudad (Durán 2004:2-3). Lo que sobresale de las respuestas a lo que causa miedo, inquietud, inseguridad es la soledad de ciertos lugares, la mala iluminación, lo que denominan «espacios trampa», que tienen relación con accesos difíciles, soportales, columnas, etc., en los que se percibe que por sus características alguien pudiera esconderse. Así, predomina el tema de la inseguridad y el acceso difícil asociado con escaleras, cuestas, paradas de autobús, caminos estrechos entre edificios, coches aparcados que impiden el paso entre ellos. Cuando se concreta, como en Santutxu, aparecen como lugares de miedo los escondites, soportales y escaleras mal iluminadas. En el barrio de Txurdinaga, aquellos lugares como columnas y escondrijos. Por otro lado, la presencia de gente proporciona seguridad. Así, se dice que en la calle de San Francisco no se tiene miedo porque hay siempre mucha gente.

Es muy importante prestar atención a las identificaciones que hacen las mujeres, así como a sus propuestas. Durante mi investigación en los años noventa recojo expresamente que «un paso tan necesario como el Pasadizo de Egia lo mencionan como un lugar donde después de las diez de la noche sienten miedo al atravesarlo solas y en muchas ocasiones lo hacen aterrorizadas» (del Valle 1997: 188, 190). Tristemente se corroboró el temor, ya que en la madrugada del 2 de agosto de 2002 un hombre violó a una joven de 26 años en ese mismo lugar (Peñalba 2004: 8). Es un ejemplo que me retrotrae instantáneamente a todos aquellos casos en que, ante agresiones mortales de mujeres en sus domicilios, se da a conocer que ya habían expresado con anterioridad el miedo a que sucediera.

Las contradicciones de la seguridad creada

El estudio de la inseguridad-seguridad se produce en distintos niveles. He hablado de la relación entre seguridad y control a nivel global como resultado de la globalización, y paso a continuación a relatar una experiencia etnográfica en un centro

⁴ Se refiere a los barrios de: Otxarkoaga, Santutxu, San Francisco, Txurdinaga, Errekalde, Siete calles, Irala. El estudio se desarrolló a partir de la iniciativa de Gite-Ipes.

comercial de la ciudad de México D.F., que también habla de los beneficios y limitaciones de la seguridad creada. Lo veo como el acceso a un microcosmos de seguridad controlada que permite reflexionar sobre las contradicciones entre la seguridad sentida y la seguridad impuesta.

Sucedió un domingo de noviembre de 2004 en el Centro Comercial Peri Sur. Me habían comentado a mi llegada a la ciudad que dicho centro, ubicado enfrente del hotel donde me hospedaba, era una posibilidad en el caso de que quisiera hacer compras, ir al cine o comer sin estar preocupada por la seguridad; que las familias dejaban allí a los chicos/chicas para venir más tarde a buscarlos con el convencimiento de que era un lugar tranquilo. La verdad es que la seguridad no era mi preocupación principal, aunque la tenía en cuenta a la hora de mis desplazamientos a distintos lugares de la ciudad. Pero me intrigó el tema.

El aval principal parecía ser el cartel que aparecía de manera bien visible a la entrada del Centro Peri Sur y en el que se daban los datos siguientes: 150 personas, 90 televisores, 4 personas motorizadas. Pensé que el mismo despliegue indicaba que no debía de ser un lugar tan seguro. Sin embargo, comprobé a lo largo del día que pasé allí que estaba constantemente lleno, un indicador que en muchos estudios se asocia con experiencias de seguridad como contraste con los lugares solitarios. Más que en los comercios, la multitud estaba en los cines o restaurantes de todas clases y precios, donde unos iban al desayuno-buffet y otros más tarde a comer. Se circulaba por los grandes pasillos, que daban la sensación de calles donde había bancos y pequeños lugares de encuentro y ofertas puntuales de productos diversos. Era un trasiego constante que confluía en espacios abiertos donde se celebraban concursos, pases de modelos infantiles. Siempre había una visibilidad a través de los distintos niveles del edificio, de manera que se asemejaba a balconadas de plazas, pequeñas atalayas desde donde la gente veía y era vista. En la primera planta, había por la tarde un escenario rodeado de gente sentada a modo de anfiteatro que podía contemplarse a su vez desde las escaleras y rellanos transparentes del segundo piso. Niñas y adolescentes exhibían los modelos mientras sonaba la música y los aplausos, muchos de ellos de familiares de las debutantes. Y, mientras tanto, la gente de distintas edades, unos en parejas, otros en grupos familiares, dando vueltas por el edificio escenificaban la ciudad segura. Era un conjunto bullicioso pero comedido en el que se vivía la gregariedad. Y, dadas las distancias de la gran ciudad, las personas lo utilizaban para, una vez desplazadas, pasar el día. Además, la entidad espacial cerrada que presentaba el centro permitía crear ya a comienzos de noviembre un ambiente anticipado de las Navidades: luces, adornos rojos por todas partes, ropa, comida, regalos, todo ya preparado para el consumo navideño, en una ruptura temporal que lo separaba del ambiente otoñal de la ciudad.

Cuando salía llegaban riadas de gente a pasar el resto de la tarde en el Centro Peri Sur, que estaba en todo su apogeo. Puedo decir que me había sentido segura a lo largo del día, pero lo que no podría decir es si se debía a la estructura del edificio, a haberme sentido permanentemente rodeada de gente, o a los controles de seguridad que incidían en los comportamientos de las personas que, como yo, habíamos convertido ese espacio en nuestro lugar de ocio y de relación ese domingo. El lugar constaba de referencias semejantes a centros comerciales de otros países. Y al tiempo también se daban expresiones de formas de relación que aparecían de manera diferenciada. Pero lo que más me

impactó fue el experimentar un microcosmos en el que la seguridad creada se reforzaba a través de la afirmación positiva de la gente que ese día acudimos allí para sentirnos en libertad. El símbolo podría ser un contenedor transparente herméticamente sellado.

De vuelta al hotel, atravesé la pasarela de unos dos metros de ancho que sobrevolaba la avenida de ocho carriles en cada sentido. Pensé que era una estructura segura a pesar de la sensación de vértigo que producía el movimiento de la estructura metálica provocada por la velocidad de los coches que la atravesaban en ambas direcciones. Sin embargo, pensé que era una idea mejor que los pasadizos subterráneos que abundan en Donostia y en otras ciudades, y que las mujeres han definido como lugares que les causan miedo.

Durante esa misma estancia en México coincidí al día siguiente con una socióloga de Colombia con la que compartí mi experiencia del día anterior. Me dijo que en Bogotá y en Colombia en general el tema de la seguridad es clave y que la gente también iba a los centros comerciales por seguridad a la vez que por encontrarlo todo a mano. Recuerdo su expresión: «la gente ha perdido la calle» y de ahí que busque sus salidas en los centros comerciales, así como en áreas residenciales blindadas de las que las niñas y niños no pueden salir sin adultos que les acompañen. Pero también añadió que, si las mujeres tenemos miedo, es porque somos conscientes del peligro real, ya que hay una relación estrecha entre la violencia doméstica interior y la violencia en la calle. Estos comentarios de la socióloga tenían también su correlato en los datos aportados en un estudio realizado en Bogotá, en el que se dice que allí son comunes actitudes y medidas tales como: «enmallar conjuntos residenciales, enrejear casas, patios y ventanas, controlar con circuitos cerrados de televisión edificios y centros comerciales, contratar a vigilantes armados, o comprar perros entrenados para agredir, cerrar calles que antes eran para todos, convirtiéndolas en propiedad de unos pocos, quitarse las joyas antes de salir a la calle, aislarse y desconfiar hasta del vecino, instalar vidrios de seguridad en los vehículos, colocar alambres de púas y vidrios rotos sobre los muros, no salir después de determinadas horas». A esta situación la clasifican de «miedo ambiente» (Niño Murcia, Rozo Montejó, Vega y Lugo Torres).⁵ Dichos indicadores, más que dejarlos en la lejanía, actúan para mí como catalizador para reflexionar sobre nuestra sociedad de hoy.

5 www.colciencias.gov.co/seiaal/congreso/Ponen13/NINO_OTRO_S.HTM

El viaje y las referencias de modelos de comportamiento

Se presentan distintas dimensiones de la importancia que tienen los modelos para poder crear referencias de aspectos positivos de la movilidad y, con ello, de cualidades tales como autonomía, libertad, así como de las experiencias espacio-temporales que encierran. Son cualidades que en principio favorecen la seguridad personal. Los modelos tienen poder catalizador y se erigen en cuestionadores de aquellas normativas que niegan la diversidad de los comportamientos. También se insiste en el texto en el impacto que tienen las movi­lidades trasgresoras, alternativas, que implican la superación de miedos. Planteo que la visibilidad corporal de las mujeres incide de manera positiva en la desterritorialización del miedo. Por lo menos, se amplían los imaginarios de los recorridos. En esta dirección resalto el título del libro de la periodista Cristina Morató: *Viajeras intrépidas y aventureras* (2001), ya que son cualidades que muchas mujeres cultivan. Y ello a pesar de que

con frecuencia quedan desdibujadas por el hecho de resaltar características construidas desde la ética cristiana, como la humildad, la sumisión, la resignación.

En la descripción de los roles dominantes vinculados a la vida doméstica, pocas veces la intrepidez y el gusto por la aventura traspasan el umbral de la casa, siendo una excepción cuando a alguien se le otorga el título de «madre coraje», ocasión que siempre denota excepcionalidad y acciones heroicas. Sin embargo, siempre ha habido mujeres intrépidas y aventureras que, saliendo de la seguridad de la casa, la familia, los círculos sociales, los países de origen, emprendieran viajes con metas que la historia atribuía principalmente a los hombres. Y lo interesante es que, junto con los desplazamientos, expresaban cualidades y valores que, en general, poco tenían que ver con aquellos que el mundo al que pertenecían les asignaba. Pero lo que resulta más frustrante es que sus conquistas apenas quedan recogidas en las narrativas centrales de la historia. De ahí que la obra de Morató, viajera audaz, sea una aportación estimulante al erial de la representación del pasado de las mujeres.

Lo que a veces aparece como una excepción en los relatos de ciencia ficción, en videojuegos, tiene su base histórica, como muestran algunos bocetos de mujeres de los siglos XIX y XX. Está Isabella Bird, quien, nacida en 1831 y después de dar tres veces la vuelta al mundo, tuvo tiempo para dejar un legado literario, al tiempo que afirmaba que experimentaba una transformación cuando se alejaba de su mundo constreñido. El poder hacerlo en aquellos tiempos era una conjunción de clase social acomodada y de emancipación labrada paso a paso, y las mujeres lo vivían como una válvula de escape. Tuvieron que enfrentarse a presiones familiares, al escándalo y a la marginación por reclamar vivir su vida de una manera que tenía glamour y prestigio cuando la diseñaban y vivían los hombres.

De excéntrica tacharon a la exploradora Gertrude Bell en 1905. Pero también hubo mujeres que hicieron de la excentricidad una forma de protección, ya que con ello se las situaba en una categoría que, atribuida a los hombres, las salvaba de las rígidas normas sociales.

Hubo artistas que viajaron con su caballete a cuestas para captar paisajes y escenas ajenas a su cotidianeidad. La inglesa Marianne North emprende su periplo con cuarenta años y recorre Norteamérica, América del Sur, Asia y África pintando plantas y flores tropicales en su entorno. No fue una obra efímera, sino que quedó plasmada en numerosos lienzos y libros, y hay especies botánicas que llevan su nombre. Está la etnóloga Mary Kingsley, autodidacta, que eligió África para sus viajes y aportó conocimientos sobre formas de vivir de distintas sociedades. Organizaba sus expediciones con una buena dosis de ingenio y buen humor; utilizó el trueque para costearse sus desplazamientos y obtener objetos que luego quedaban depositados en museos europeos. Fruto de todo ello son los numerosos libros y artículos con los que se comunicó con la comunidad científica y el gran público.

Ya en el siglo XX, tenemos a científicas de la talla de Jane Goodall, que estudió a los chimpancés de Gombe, a orillas del lago Tanganica; Dian Fossey, que se dedicó a la investigación y protección de los gorilas, y que murió asesinada en 1986, cuyo libro *Gorilas en la niebla* ha sido llevado al cine. Y, finalmente, Biruté Galdikas, que en el sur de Borneo sigue en la brecha en el estudio de los orangutanes y en salvarlos del peligro de extinción. Es importante tener en mente, por el peso que tienen los modelos para hacer efectivos los cambios, que

este trío de científicas tenían como referencia a sus antecesoras del siglo XIX, aunque ello no las salvó de que también tuvieron que enfrentarse con entornos hostiles, la soledad y la extrañeza que suscitaba su pasión científica.

Cercanas en el tiempo y geografía tenemos a Carmen Sarmiento, periodista que ha recorrido países para mostrarnos en imágenes y en artículos las desigualdades entre mujeres que viven en países considerados del Tercer Mundo, y que también ha ejercido la mirada nueva de descubrir a las desfavorecidas de los países avanzados. Sus documentales televisivos han proporcionado un respiro a la abundancia de programas que resaltaban y, continúan haciéndolo, el culebrón y especialmente el protagonismo «rosa» de las mujeres.

En la actualidad, las posibilidades del viaje para las mujeres tienen mucho que ver con la autonomía económica. Conozco a mujeres que cogen un tiempo de excedencia y se lanzan a recorrer un continente. Ya no sirven de escándalo ni se las tacha de locas y excéntricas, pero es evidente que rompen moldes espacio-temporales. Ponen en práctica «la aventura de descubrir y especular por el método de viajar» y de que «viajar es forzar cambio, viajar es descubrir» (Wagensberg 2005: Babelia 3). Oyendo relatos de viajes y, a pesar de las dificultades y la soledad, hay una valoración de la aventura en solitario. Algunas resaltan hoy, como lo hicieron sus antepasadas, que es fuente de autoconocimiento: «yo soy así y parto de esta base, y las experiencias que vas teniendo te van ayudando a sentar las cosas que tú crees positivas y a intentar cambiar otras cosas, otras posibilidades, otros caminos, y entonces a mí eso me parece muy positivo de las cosas que yo he ido encontrando del viajar sola, pues en cierta manera te pasas 24 horas del día contigo misma, entonces el poder tener un espacio donde tú tienes una mayor comunicación contigo misma, creo que es muy importante».⁶

Otras resaltan el conocimiento de vidas, personas diferentes. Las hay que hablan de aprendizajes: de cómo situar las diferencias en los contextos socioculturales donde se producen; de haber sido conscientes de llevar consigo el miedo que habían recibido en los relatos de comportamientos de gentes de otras culturas, países, especialmente de varones. Y que todo ello había ya configurado una actitud cerrada y de prevención, que solamente cuando se dieron cuenta de ello pudieron sopesar desde la realidad los posibles peligros y por ello actuar más en consecuencia con ellos.

Vuelvo a recoger la mirada joven que reflexiona del futuro al presente: «...quizás, cuando yo sea mayor... pero ahora, todavía necesito que haya gente que me abra otras miras, otros modos de entender, de ver, de... que a mí ni se me pasan por la cabeza, o sea que no puedo, no, porque mi mente no está estructurada así, entonces esa apertura de realidades me las tienen que hacer desde fuera y esa apertura de realidades también significa que a mí mi interior me tiene que interrogar, y también es otra evolución interior y eso también lo encuentro fuera viajando, y lo encuentro más fácil viajando sola, porque en cierta manera te apartas de todo lo que llevas de aquí, que cuando viajas acompañada con alguien de aquí porque es un ámbito mucho más cerrado y arrastras una manera de entender mucho más de aquí».⁷

⁶ Entrevista realizada a mujer joven en 2004.

⁷ Ibid.

La movilidad forzada

Pero también está la movilidad que, dictada por circunstancias penosas, expresa las cualidades de intrépidas y aventureras. La razón principal es la supervivencia:

salir de una situación donde el horizonte está tan cerrado que las hace aventurarse hacia aquello sólo conocido a través de relatos, de un imaginario desatado precisamente por la necesidad de encontrar lo opuesto a lo que se experimenta en la cotidianeidad. No puedo dejar de pensar en cuál debe de ser el punto de partida, la situación extrema de necesidad y de pobreza para que una mujer embarazada de ocho meses se embarque en una patera. Sí que tiene mucho de aventura, porque el final del viaje es totalmente incierto y, en el caso de concluirlo, hay un interrogante fantasmagórico respecto a lo que le espera en el punto de llegada. Se trata de muchos casos de heroínas que salen del anonimato a través de una noticia de periódico. No sabemos ni los nombres ni los relatos que traen consigo, ni lo que esperan en esa desesperación que las ha hecho partir con una esperanza, pero sin ninguna certidumbre de la llegada. Y es fácil que esa experiencia de movilidad desesperada quede abortada por las cuotas de seguridad del país que en muchos casos las recoge, pero no las acoge. Cabe resaltar que, en la práctica de la experiencia de la seguridad promovida por los Estados, las personas más afectadas negativamente pertenecen a la población civil y entre ellas están las mujeres, las personas mayores y los infantes (niñas y niños).

Durante la guerra de Irak las fotos nos mostraban a gente huyendo, pero sin la concreción de los pormenores de la huida y, especialmente, de lo que dejaban atrás. Para que una mujer mayor con una carga a la cabeza, dos criaturas a su lado y un anciano que apenas anda huya, el horror ha debido instaurarse cerca de donde vivían: quizá en la casa, en el barrio destruido. Al pensar en ello, ver los boquetes en las paredes, los obstáculos que preveían, la inmediatez del peligro, explica la levedad con la que huyen: nada preparado de antemano o quizá poco que recoger después del ataque y poco que llevar para unas fuerzas disminuidas de antemano. Debo decir que no tengo datos de estas mujeres aparte de lo que recojo en entrevistas que aparecen en los medios de comunicación y de lo que aparece en retazos de biografías en estudios sobre emigración. Por eso veo un campo abierto del que poder aprender a conocer los imaginarios de los puntos de partida y de los de llegada, las transformaciones que ocurran y las transferencias que hagan a sus nuevos destinos. En una ocasión me sorprendió una mujer emigrante que se sentía más tranquila en la gran ciudad que en un pequeño pueblo a pesar de su origen rural. Se debía a la seguridad que le ofrecía un mayor conocimiento del medio.

La seguridad planificada desde las mujeres

Las estadísticas demuestran que los espacios que causan ansiedad no son los espacios más peligrosos. Sin embargo, se debe tener en consideración que espacios públicos o semipúblicos estructurados sin tener en cuenta el potencial que tienen para producir ansiedad, sentimientos de inseguridad y de amenaza, especialmente de noche, restringen la libertad individual. Por ello destaco el empeño del gobierno municipal de Viena, donde se ha desarrollado en el distrito 21 un proyecto residencial llamado Frauen-Werk-Stadt, cuya traducción puede ser Mujeres-Trabajo-Ciudad. Se trata de 357 apartamentos construidos en bloques de varios pisos entre 1992-1997 a través de una iniciativa del Women's Office (Oficina de la Mujer), basada en diseños de cuatro arquitectas en cooperación con una mujer especializada en diseño paisajístico. El criterio específico que guiaba el proyecto eran «los requisitos de la vida diaria y las necesidades

específicas de las mujeres» (p. 1).⁸ En todo el planteamiento hay un reconocimiento del problema con las derivaciones que tiene: inseguridad, miedo, negación de movilidad, restricciones en la utilización del espacio público. Se reconoce que hay espacios tanto públicos como semipúblicos cuya construcción produce ansiedad y que generan sentimientos de inseguridad o de amenaza especialmente de noche y no solamente a las mujeres. Sin embargo, se tiene en cuenta que, debido en parte a la violencia de género, hay muchas mujeres que interiorizan como algo irremediable las restricciones a sus movimientos. Esto con frecuencia no se tiene en cuenta como un factor social, sino que se reduce a un problema personal,⁹ a una experiencia de mujeres miedosas.

La Carta de Atenas de 1942 insistía reiterativamente en que las viviendas estuvieran en lugares soleados por lo que el sol representaba de salud y vitalidad. En la visión actual que he recogido desde las mujeres, la luz natural o aquella que reproduce la luz diurna se valora de manera positiva como inductor de seguridad en los espacios exteriores como calles, plazas, parques.

Recojo de mi diario de campo una anotación fugaz a comienzos de setiembre de 2003 en Granada. «Son las nueve de la noche y estoy en una terraza en una avenida importante. Hace calor y algo de brisa. Están casi todas las mesas llenas y hay gente variada: familias, parejas mayores y parejas jóvenes. El ambiente típico de un verano donde se ve a la gente hablando y disfrutando. Me siento a gusto, segura, integrada. ¿A qué se debe? El lugar está muy bien iluminado, hay gente alrededor de todas las edades. La gente está en la calle con seguridad, pertenecen a ese espacio por lo menos de forma momentánea. Creo que lo más importante en este caso son las luces, ya que hay una iluminación extraordinaria y los jardines que quedan al otro lado de la calle también están iluminados y por ello integrados en su conjunto».

Cinco años antes también había recogido la sensación de seguridad que había experimentado en la ciudad de Gotemburgo a mediados de junio de 1998.

«Me ha gustado mucho la ciudad: amplia, limpia, bien construida y con muchas zonas verdes. Se ven árboles potentes en las calles, las avenidas. Lo mismo puede decirse de parques pequeños, donde se ve a la gente sentada en la hierba.

Me ha sorprendido mucho el juego de luz en esta época del año. Ver el sol grande, rojo, cuando a las 10 de la noche, tras recorrer varias veces la avenida principal, he llegado al puerto. Allí mismo, al lado del edificio moderno de la ópera, he tenido esa sensación poderosa de ver el sol más cercano de lo que lo vemos en el sur de Europa. Más tarde, he experimentado el crepúsculo continuo que hace que se evada la experiencia de la noche cerrada. Ello ha favorecido que pudiera recorrer la ciudad libremente sin ese miedo que a veces tengo de hacerlo sola de noche. Aquí estaba presente de continuo la sensación continua de la luz. Este recorrido lo he vuelto a repetir el viernes.»

Al releer mis notas, veo las dos razones por las que me sentí segura en las dos circunstancias. Por un lado, la presencia de gente en las calles. Este factor dominante lo asocio con sensaciones de tranquilidad, visibilidad y luminosidad. La luminosidad rescata del anonimato a las personas y disminuye las sensaciones anticipatorias del imaginario. Pero un conocimiento previo puede actuar también de manera positiva en el imaginario. Así lo descubro en otra de mis anotaciones sobre mi experiencia en la ciudad sueca: «Hay un orden amable. Me sentí segura, en

⁸ FrauenWerkStadtL_Engl UD.doc

⁹ Sicherheit_Engl UD.doc

parte por la luz y también por creer que la población sueca es respetuosa y que las mujeres aquí han conseguido un respeto a través de años de avances sociales». El imaginario anticipatorio nos puede incrustar el miedo, pero también puede darnos seguridad. De ahí que la valoración que hacen las mujeres respecto a expectativas que tienen de ciertos lugares, lo mismo que cuando expresan temores, miedos sobre posibles violencias, responden a un compendio de experiencias, expectativas, saberes que deben considerarse referencias básicas.

Conclusiones

Quiero señalar a modo de conclusiones la importancia que tiene el paso del conocimiento del derecho a «la movilidad libre y segura», al ejercicio del derecho sentido y de aquellos elementos que favorecen la movilidad libre y segura. En ambas dimensiones la socialización y educación tienen una incidencia clara.

El viajar aparece como ejercicio de autonomía y potencia el derecho sentido y vivido. Y en ello considero que el peso de los modelos, aun cuando estén tomados del pasado, ayuda a definir deseos, crear imaginarios amplios de movilidad y también de resistencia ante las dificultades. Y más aún cuando llevan al ejercicio de la movilidad y con ello de la visibilidad. Es muy interesante la retroalimentación existente entre experiencias del derecho sentido, socialización y grados de autoestima. También se evidencia que en muchos casos aparecen continuidades en las maneras en que las mujeres interpretan las consecuencias de una movilidad libre y segura, y ello por encima de tiempos y condiciones sociales, como ha podido verse en las experiencias de viajes. Asimismo, aparecen aquellos modelos a los que accedemos principalmente en el conocimiento de la cotidianidad y también de los relatos, y que nos presentan otras formas de medir la intrepidez, la audacia y que nos introducen en maneras de afrontar la inseguridad a partir de las necesidades perentorias de la movilidad, como son las experiencias de la movilidad forzada. Las experiencias de movilidad forzada precisan de un acercamiento a una realidad que tiene un punto de partida distinto de la que hemos señalado en las mujeres que viajaron solas. Sin embargo, el elemento de aventura y de intrepidez está presente. Y también que, a pesar de la experiencia traumática que conlleva muchas veces la movilidad forzada, las mujeres han adquirido conocimientos y prácticas que han sabido capitalizar. Se trata de algo a seguir en la vida cotidiana al estudiar los procesos de adaptación al nuevo lugar que desarrollan dichas mujeres, entre las que estaría el desarrollo de redes sociales unas veces, la inserción otras, y su capitalización, no sólo en su lugar de llegada sino con personas de sus lugares de origen.

Es evidente que, frente a la idea y práctica dominante de nuestro tiempo de que la movilidad debe estar sometida a la seguridad y de que esto debe aplicarse a personas, colectivos por encima de las necesidades que promuevan sus desplazamientos, la movilidad que reivindicamos las mujeres tiene que ver con el derecho a vidas autónomas y al ejercicio del poder decisorio. Es por ello por lo que se debe afinar mucho más para que la seguridad que reivindicamos la alcancemos a través de la socialización paritaria y la reivindicación de sociedades fluidas que en vez de escindir la vida social la articulen. Así, las políticas públicas, el diseño de planes para mejorar la fluidez del tránsito de las mujeres por las urbes, debe tener como punto de partida la implicación directa de las mujeres, de manera que

se recojan sus percepciones, se expliciten sus necesidades. Todo ello irá dirigido a conocer las percepciones que tienen de la inseguridad-seguridad.

Como se ha apuntado a lo largo del texto, en la experiencia narrada de seguridad controlada emergen como aspectos positivos la sensación de seguridad que produce la vivencia del espacio compartido cuando se elige libremente el espacio y cuando tampoco se irrumpe en los límites del espacio físico que consideramos apropiado para sentirnos personas autónomas. Se valora positivamente la experiencia compartida con otras personas en los espacios públicos. También el control visual del espacio relacionado a su vez con las formas construidas que lo posibilitan: la cantidad de espacio que una persona controla cuando está en un parque, en una calle. La claridad juega un papel importante, tanto la de la luz natural como aquella creada artificialmente para reproducir la luz diurna que permiten el ver y ser vistos, y que actúa como elemento reforzador de la seguridad. Y esto por la explicitud que hacen las mujeres y a través de la observación de comportamientos pausados, alegres, despreocupados en los lugares donde ello ocurre. Por el contrario, el contemplar la rapidez en el andar con que las mujeres pasan por un lugar oscuro, por un pasadizo estrecho en el que no se ve el fin o al adentrarse en un lugar que proporciona la inseguridad del lugar oscuro y desconocido, es un dato irrefutable. Otros elementos que se valoran positivamente son la transparencia en paredes que den paso a la visibilidad del exterior al interior, por ejemplo, en un centro comercial, y la cercanía de tiendas y comercios en calles estrechas que despiertan sensaciones de acogimiento.

De algunas de las reflexiones anteriores se llega a valorar aquellas iniciativas que recogen el concepto y práctica de seguridad a que se aspira, las formas de ejercerla y de irla cambiando de manera que no se convierta en una seguridad que en vez de potenciar inmovilice. Todo ello está relacionado con la implicación de las mujeres en los diseños de áreas privadas y públicas: viviendas, lugares de ocio, lugares de trabajo, por mencionar algunos.

A pesar de que la socialización en la autonomía y en la libertad proporciona experiencias democráticas, se trata de procesos lentos y de responsabilidades compartidas que abarcan ámbitos diversos: medio familiar, medio educativo, medio social, medio político. Y es precisamente cuando hay que recurrir a conceptos y experiencias de ciudadanía, sociedad civil, participación ciudadana, movimientos sociales. El abanico de actuaciones acerca de la seguridad precisa de la participación directa de las mujeres en el tipo de seguridad, así como en el control de la seguridad y en el protagonismo de la movilidad. Es el gran reto: articular la movilidad que es libertad con la seguridad, y para que ambas puedan vivirse en articulación es preciso el estudio a pie de calle, así como la recogida de datos que incluyan el descubrimiento de valores y modelos positivos. El prestar atención a las sugerencias y expresiones de las mujeres para poder incrementar las cuotas de libertad y de seguridad debe situarse en el mismo nivel de importancia que cuando una mujer dice sentir miedo en el contexto de la experiencia de la violencia de género.

Bibliografía

- AINLEY, R. (ed.). *New Frontiers of Space, Bodies and Gender*. Londres y Nueva York: Routledge, 1998.
- AUGÉ, M. *Los «no lugares». Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa, 1995.
- AMARA, F. amb la col·laboració de S. ZAPPI. *Ni putas ni insumisas*. Madrid: Càtedra, 2004.
- BALLARÍN DOMINGO, P.; MARTÍNEZ LÓPEZ, C. «Introducción». A: *Del patio a la plaza. Las mujeres en las sociedades mediterráneas*. Granada: Universidad de Granada, 1995. (Colección Feminae, pp. 7-13).
- BOOTH C.; DARKE J.; YEANDLE S. (coordinadora). *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad, un espacio para el cambio*. Madrid: Narcea, 1998.
- CLAVO POYATO, C. «La exclusión de las mujeres del ámbito público». A: BALLARÍN DOMINGO, P.; MARTÍNEZ LÓPEZ, C. (eds.) *Del patio a la plaza. Las mujeres en las sociedades mediterráneas*. Granada: Universidad de Granada, 1995. (Colección Feminae, pp. 267-277).
- DE DIEGO, Rosa. «Las ciudades del sentido». En: *Escala: La ciudad* [Bilbao], n.º 4 (1999), pp. 176-185. Bilboko Udala/Ayuntamiento de Bilbao, Kultura eta Turismo Saila/Área de Cultura y Turismo.
- DUNCAN, N. (ed.). *Bodyspace. Destabilizing Geographies of Gender and Sexuality*. Londres y Nueva York: Routledge, 1996.
- DURÁN, A. «Puntos negros en Bilbao para las mujeres». *Deia* (9 de mayo de 2004), pp. 2-3.
- DURÁN, A. «Bilboko auzo guztietan daude puntu beltzak». *Deia* (9 de mayo de 2004), p. 3.
- MCDOWELL, L. *Género, identidad y lugar*. Madrid: Càtedra, 1999.
- IULA. «IULA Worldwide Declaration. Women in Urban Governance». 2000.
- DEL VALLE, T. Andamios para una nueva ciudad. *Lecturas desde la Antropología*. Madrid: Càtedra, 1997.
- DEL VALLE (2000) «Procesos de la memoria: cronotopos genéricos». En: DEL VALLE, T. (ed.). *Perspectivas feministas desde la Antropología Social*. Barcelona: Ariel, 2000, pp. 243-265.
- KAPUSCINSKI, R. *El mundo de hoy*. Barcelona: Anagrama, 2004.
- MASSEY, D. «Blurring the Binaries? High tech in Cambridge». A: AINLEY, R. (ed.). *New Frontiers of Space, Bodies and Gender*. Londres y Nueva York: Routledge, 2002, pp. 157-175.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, C. (1995). «Las mujeres y la ciudad en las sociedades mediterráneas clásicas». En: BALLARÍN DOMINGO, P.; MARTÍNEZ LÓPEZ, C. (eds.) *Del patio a la plaza. Las mujeres en las sociedades mediterráneas*. Granada: Universidad de Granada, 1995. (Colección Feminae, pp. 18-30).
- MEMBRADO, M. «La asistencia a personas mayores dependientes: Invisibilidad de las mujeres y ocultamiento de la vejez». En: BALLARÍN DOMINGO, P.; MARTÍNEZ LÓPEZ, C. (eds.) *Del patio a la plaza. Las mujeres en las sociedades mediterráneas*. Granada: Universidad de Granada, 1995. (Colección Feminae, pp. 221-227).
- MORATO, C. *Viajeras, intrépidas y aventureras*. Barcelona: Plaza & Janés, 2001.
- NIÑO MURCIA, S.; ROZO MONTEJO, C.; VEGA, L.; LUGO TORRES, N. «Territorios del miedo en Santa Fe de Bogotá: Imaginarios de sus ciudadanos». www.colciencias.gov.co/seiaal/congreso/Ponen13/NINO_OTROS.HTM
- PEÑALBA, J. «Condenado a seis años el escolta que fue juzgado por violar a una joven en Donosita». *Diario Vasco* (2004), 15-6: 8.
- PERISTANY, J.G. *El concepto del honor en la sociedad mediterránea*. Barcelona: Labor, 1968.
- (www.unchs.org/unchs/english/whd2000/iula.html)
- (www-etsav.upc.es/personal/monclus/cursos/CartaAtenas)
- (www.FrauenWerkStadt1_engUD.doc)
- (www.Sicherheit_engUD.doc)

WAGENSBERG, Jorge. «Viajar, viajar...». *El País* (2005), pp. 19-3: Babelia 3.

WALKOWITZ, J.R. *La ciudad de las pasiones terribles* (*Narraciones sobre peligro sexual en el Londres victoriano*). Madrid: Alianza, 1992.

SEGURIDAD Y CONVIVENCIA: UN FLUJO CON ENFOQUE DE GÉNERO EN EL ESPACIO URBANO

Anne Michaud Experta en temas de seguridad. Coordinadora del programa Mujeres y Ciudad de Montreal (Canadá)

293

En las últimas presentaciones, hemos hablado mucho sobre el concepto de tiempo y ahora hablaremos de la sincronización, porque muchos de los asuntos que hemos tratado son nociones que están conectadas. Isabela me ha pedido que presente ejemplos concretos de iniciativas de seguridad; pero estos ejemplos concretos que me gustaría compartir con ustedes pueden considerarse lecciones para el desarrollo de políticas locales, puesto que uno de los resultados que se esperan de este congreso es que ustedes (que están en Barcelona y en la región) presenten recomendaciones políticas concretas para avanzar.

En la presentación de Daphne Spain hemos analizado la segregación de espacios según el género (la separación tradicional según la cual las mujeres permanecen en el ámbito privado y los hombres en el público ha cambiado drásticamente en los últimos decenios). Nosotros, en Quebec, nos inspiramos en nuestras hermanas estadounidenses que empezaron a recorrer las calles en los años 70 para reivindicar su derecho al espacio público organizando manifestaciones callejeras nocturnas llamadas *Women take back the night* (Las mujeres recuperan la noche). En Quebec, las rebautizamos como *La rue, la nuit, femmes sans peur* (La calle, la noche, mujeres sin miedo). Ya estábamos hablando de la calle (espacio), de la noche (tiempo) y de mujeres que no tienen miedo. Así que nos cuestionábamos las funciones de género, las relaciones entre mujeres y hombres, y la aspiración de las mujeres de circular libremente por las calles de nuestras ciudades sin miedo, tanto de día como de noche. Hace treinta años, Susan Brownmiller escribió un libro sobre las violaciones y demostró que éstas poseen un efecto de control social muy fuerte en todas las chicas y mujeres. A menudo establecemos correlaciones entre las estadísticas y los niveles de miedo. Con frecuencia se piensa que si una mujer es violada en una calle donde viven cien mujeres, el porcentaje de mujeres asustadas debería ser del 1%, pero sabemos que no es así. Si las cien mujeres que viven en esa calle saben que una ha sido violada, vamos a tener un porcentaje del 100% de mujeres asustadas en esa calle. Así que, como mujeres, sabemos que ésta es una posibilidad y que tiene una repercusión diaria en nuestras elecciones, incluso aunque no siempre seamos conscientes de ello.

El movimiento de las mujeres comenzó a plantear este asunto de vivir libremente sin miedo en nuestras ciudades. En Quebec, coincidió con la creación de casas de acogida para mujeres maltratadas, centros para víctimas de violaciones y centros de mujeres. Entonces las mujeres empezaron a salir de su aislamiento y a trabajar juntas en la creación de espacios colectivos para reforzar su autoestima y a actuar con un planteamiento feminista y de capacitación. Más de quince años después, nos volvimos a inspirar en otras hermanas del METRAC y del Plan de Mujeres de Toronto, que habían estado desarrollando herramientas y metodologías para realizar un análisis crítico del entorno urbano desde una perspectiva femenina centrándose en la seguridad de las mujeres. En Montreal, a finales de los años 80, la ciudad tenía un nuevo gobierno, presidido por el alcalde Jean Doré, quien decidió crear un espacio para la participación pública en el ámbito municipal. Y esto es un ingrediente fundamental: la voluntad política seguida de una acción concreta. Un grupo de mujeres se benefició de este espacio democrático y participó en las audiencias públicas que se celebraron para crear un primer plan urbano. Este grupo se autodenominó como el colectivo Mujeres y Ciudades y solicitó a este nuevo gobierno que tuviera en consideración

las necesidades concretas de las mujeres, especialmente la seguridad, pues ésta es la piedra angular de la igualdad de género.

La ciudad de Montreal respondió a estas solicitudes mediante la creación del programa Mujeres y Ciudades. Otro elemento clave fue la creación de recursos administrativos permanentes en las ciudades para implantar políticas y estrategias de igualdad de género. Y, como hemos dicho, el compromiso político es fundamental para establecer dichos recursos. Así pues, la seguridad de las mujeres se convirtió en una prioridad del programa. Voy a hablarles desde mi experiencia como coordinadora del programa Mujeres y Ciudades, entre 1992 y 2003, y también a partir de los intercambios internacionales que hemos llevado a cabo a través de Mujeres y Ciudades Internacional, una red dedicada a la participación de las mujeres en la gobernanza local. Así pues, desde este punto de vista personal, voy a darles algunos puntos clave sobre las lecciones aprendidas de iniciativas concretas. En 1992, se organizó un congreso como éste y los organizadores se aseguraron de que todas las instituciones públicas locales (la ciudad, la policía, el sistema de transportes, etc.) allí presentes se comprometieran públicamente al final del congreso ante los medios de comunicación. Los grupos de mujeres utilizaron estos compromisos públicos durante años para asegurarse de que los recursos se obtendrían a corto plazo. Al comienzo de estas jornadas escuché compromisos muy sólidos del representante de su Gobierno, así que estoy segura de que, teniendo unas autoridades públicas tan abiertas y con tan buena voluntad, ustedes podrán contar con un seguimiento y recursos durante muchos años.

Otra clave para el éxito de las iniciativas de Montreal ha sido la asociación con centros de mujeres ubicados en distintos vecindarios. Se trata de centros con múltiples equipos a los que las mujeres acuden para compartir, comentar, actuar y organizar distintos asuntos locales. Mujeres y Ciudades trabajó desde el principio en colaboración con los centros de mujeres y adaptamos la herramienta de control de la seguridad del METRAC para realizar evaluaciones de seguridad en los vecindarios, que se han utilizado desde hace más de doce años para mejorar la seguridad del entorno urbano gracias a la visión y la participación de las mujeres. Se realizaron cientos de controles de seguridad en las calles de los vecindarios, en las instalaciones públicas, en los parques y en distintos espacios de ocio. En 2003, el sindicato de enfermeras y trabajadoras sanitarias de Quebec adaptó la *Guía de encuestas* de Montreal y creó su propia herramienta de control de la seguridad para mejorar la situación de las trabajadoras sanitarias desde el punto de vista de la seguridad en los hospitales, centros comunitarios, servicios de atención a domicilio, etc.

Básicamente, se trata de un concepto muy sencillo; no es complicado mejorar e integrar estos criterios de seguridad desde la perspectiva de las mujeres en el diseño de los espacios públicos. Se basó, como pueden ver, en varios principios muy sencillos.¹ Se acude al vecindario con el cuestionario de seguridad y se estudian en detalle los distintos elementos relacionados con uno de estos temas. Una vez integrado, una vez que tienes presentes los distintos elementos, se convierte en algo adquirido y al salir a la calle percibes automáticamente cosas que podrían hacerse y se genera una consciencia colectiva de los elementos que podrían mejorar el entorno urbano desde una perspectiva de seguridad.

Lo que ha sido realmente interesante en este proceso es que no estamos hablando de seguridad en el sentido de «¡Oh! Las pobres mujeres están asusta-

¹ Estos principios de seguridad sugieren que para sentirte y estar seguro debes:

- Saber dónde estás y a dónde vas
- Ver y ser visto
- Oír y ser oído
- Escapar y conseguir ayuda
- Vivir en un entorno limpio y acogedor
- Actuar colectivamente

das, las pobres mujeres son víctimas y las autoridades locales o la policía van a protegerlas, van a impedir que estén asustadas». No se trata de un planteamiento de clientela y aquí hay una paradoja interesante. Por supuesto, el miedo puede ser un impedimento, pero al ser las mujeres quienes más experimentan la sensación de inseguridad, este impedimento se convierte en una herramienta; esta sensibilidad puede servir como experiencia y convertirse en algo que podemos utilizar para mejorar la calidad del entorno urbano. Es un punto de vista femenino, lo que quiere decir que es el punto de vista de la mayoría de la población. Me sigue sorprendiendo que, cada vez que hablamos sobre cuestiones de mujeres o de género, se considera asunto de una minoría cuando las mujeres constituyen la mayoría de los ciudadanos de todas las ciudades del mundo. Así que si consideramos un punto de vista femenino, estamos aportando soluciones que son buenas para la mayoría de nosotros. Y si son soluciones buenas para las mujeres, porque son las que más sufren la inseguridad, son soluciones buenas para todo el mundo. Por eso decimos que una ciudad segura para las mujeres y por las mujeres es una ciudad segura para todos. Este reconocimiento ha sido extremadamente útil en Montreal para crecer, compartir experiencias y construir esta asociación con los profesionales y los encargados de la toma de decisiones que se percataron de que la integración de los criterios de seguridad de las mujeres en las bocas de metro aportó más calidad a esta obra pública y fue muy bien valorada por los usuarios, tanto hombres como mujeres.

Con respecto a estos criterios, les mostraré un ejemplo del cuestionario que se utiliza para realizar los controles de seguridad. «Ver y ser visto» es uno de los primeros criterios. Sabemos que la iluminación es muy importante en materia de seguridad y, más concretamente, es importante valorar la calidad y el alcance de la luz. No se trata simplemente de si hay luz o no.

El control de seguridad es un planteamiento correctivo porque se puede ir a un vecindario y hacer recomendaciones o proponer mejoras. Pero también creamos los criterios para funcionar de un modo preventivo. Trabajamos en la elaboración de pautas para los profesionales: arquitectos, paisajistas e ingenieros urbanos. Se realizó un proyecto piloto para aplicar estos principios a la construcción de aparcamientos y viviendas y en el transporte. Y funcionó.

Al mismo tiempo, se fundaron asociaciones locales sobre la seguridad de las mujeres y se desarrollaron iniciativas con grupos de mujeres en el ámbito municipal. Éste es otro punto clave: tener asociaciones sostenibles resulta de gran ayuda cuando se va a llevar a cabo una acción importante en el ámbito local. Otro elemento estratégico consiste en utilizar las oportunidades que se plantean y opinar sobre los proyectos de infraestructuras públicas, donde está el dinero. Un día escuché en la radio que el Gobierno anunciaba una inversión de sesenta millones de dólares para la renovación de las bocas de metro que los centros de mujeres habían identificado como lugares donde éstas no se sentían seguras. Así que nos reunimos con los responsables del sistema de transporte público del ámbito regional (porque teníamos un organismo que colaboraba con nosotras allí) y del ámbito municipal y les dijimos: «¿No podríamos simplemente tratar de aplicar estos principios de seguridad a la renovación de las bocas de metro?». Y decidieron hacerlo. Se realizó un gran esfuerzo para involucrar a la comunidad y a las mujeres, los futuros usuarios de esas instalaciones, como parte del proceso. Los resultados fueron fantásticos. También fue un proceso asombroso porque

evolució desde un concepto que habíamos creado hasta unas soluciones extremadamente concretas. Y, como pueden ver, actualmente todas las bocas de metro de Montreal nuevas están fabricadas con muros totalmente cristalinos como éste para garantizar, especialmente por la noche, que se puede «ver y ser visto» tanto dentro como fuera del edificio. Hay teléfonos por todas partes y mapas para «saber dónde estás y a dónde vas»; todos los criterios se tradujeron en expresiones concretas, y se apreció.

Fue lo que llamamos una situación con la que todos ganan; ganan las mujeres, que participan en esas iniciativas y tienen una influencia real sobre los resultados, y ganan los profesionales, los sistemas de transporte y todos los técnicos, cuando ven que los resultados son tan positivos. Mucha gente comentaba: «Oye, ¡esto está mucho mejor que antes!». Lo veían como un elemento de calidad y mejora, así que no consideraron la aportación y participación de las mujeres como «¡Oh no, otra vez las mujeres están pidiendo algo!», sino como algo que contribuía a su propio éxito como profesionales. Esto constituye otro factor decisivo. Se trata de un cambio de paradigma, no es un «Por favor, consúltennos porque se lo hemos pedido» sino un «Deberían consultarnos porque harían un trabajo mucho mejor y sería bueno para ustedes, los técnicos, y también para ustedes, los políticos, porque serán reelegidos gracias a estos logros ya que los ciudadanos estarán contentos». Sí, las elecciones son muy importantes.

Un pequeño paréntesis. Hablando de elecciones, hay otra cosa realmente importante que quiero compartir con ustedes. El programa Mujeres y Ciudades perduró en un gran número de gobiernos municipales porque durante el período electoral municipal, y gracias a los vínculos establecidos con organizaciones de mujeres, éstas se dirigieron a los candidatos y les dijeron «Queremos que permanezca el programa, queremos que permanezcan las iniciativas de seguridad para las mujeres». Y ésta fue la principal razón por la que continuó, porque lo que suele ocurrir es que al nuevo gobierno no le gustan las iniciativas del anterior. Por eso es tan importante tener vínculos con organizaciones de base y de mujeres, porque son quienes pueden obtener compromisos de los candidatos, que pueden tomar estas importantes decisiones políticas cuando son elegidos.

Otro elemento esencial es la formación, las herramientas de formación para todos los socios públicos y comunitarios que trabajan en ese campo. En 2002, la nueva ciudad de Montreal publicó una guía de planificación de la seguridad y, junto a nuestros socios, el Comité de Acción Mujeres y Seguridad Urbana, organizamos una jornada formativa para arquitectos, ingenieros y paisajistas, así como para la gente de la ciudad encargada de dirigir proyectos y la comunidad en general. En esta jornada formativa, por la mañana se presentan todos los criterios de seguridad que se incluyen en el concepto y normalmente intentamos dedicar la tarde a analizar algún proyecto concreto que se esté llevando a cabo. Los profesionales traen sus planos y la comunidad realiza sus aportaciones y sugerencias, sobre la base de criterios de seguridad y de su propio conocimiento del sector. Así la comunidad aprende a leer un plano y tiene lugar un intercambio de conocimientos real. Los profesionales aprenden a relajarse, porque los ciudadanos o las organizaciones de la comunidad no les dirán qué deben hacer, sino que contribuirán al desarrollo del proyecto de manera constructiva, a partir de sus necesidades y puntos de vista, como usuarios.

Una vez más, lo que es importante que tengamos en cuenta es, por supuesto, que todo el trabajo se realizó con organizaciones comunitarias y múltiples grupos interesados tanto en el ámbito del vecindario como en el ámbito regional. Y ambos son importantes porque en el ámbito regional creamos los materiales formativos que pueden ayudar a distintos municipios. Es una pérdida de tiempo reinventar la rueda en todas las distintas pequeñas comunidades. Así pues, las funciones de los organismos regionales y locales son realmente importantes y complementarias.

Para esta presentación, decidí centrarme en la planificación urbana y de la seguridad porque éste es el tema del congreso; pero es importante tener presente que la planificación y el diseño de la seguridad no es la única solución. Puedes tener las mejores y más seguras instalaciones, pero si no cambias las relaciones y las funciones de género y la realidad de la violencia contra las mujeres, no servirán de nada para mejorar la seguridad de las mujeres. El trabajo de planificación y diseño tiene que integrarse en una serie completa de estrategias y actividades que deben llevarse a cabo de manera simultánea.² Pero en todos los tipos de actividades, deberíamos centrarnos en el hecho de que las mujeres deben estar en el centro de la acción. La experiencia de las mujeres es siempre el referente y la única forma de saber si una acción es buena es obtener el *feedback* de las mujeres al respecto. Esta información no se puede conseguir a través de las estadísticas si se considera, por ejemplo, que sólo el 10% de los delitos sexuales contra las mujeres se pone en conocimiento de la policía. Ésta también fue la opinión generalizada de los distintos miembros de comités de seguridad para las mujeres; la única forma de medir el progreso fue mediante la experiencia de las mujeres.

Otro elemento que era extremadamente importante condujo al desarrollo de otra herramienta formativa. Cuando iniciamos las asociaciones nos reunimos, por ejemplo, con la policía. Todo el mundo quiere hacerlo bien, todo el mundo quiere mejorar la seguridad, pero nos dimos cuenta de que no estábamos trabajando en la misma dirección, en absoluto. También comprendimos que la policía estaba entrenada para trabajar en una visión de la seguridad que consistía en «Para estar seguro, pon cerraduras en tu puerta, puedes quedarte dentro, no salgas por la noche, no lles una bolsa contigo, quédate en casa, estarás a salvo». Sí, estarás a salvo ¡pero en una cárcel! Nos dimos cuenta de que las recomendaciones que estaban dando a las mujeres se basaban en cómo conseguir protección del exterior para sentirse a salvo; y esto, por supuesto, no concordaba con el planteamiento feminista y de capacitación basado en la promoción de la autonomía y en una visión de la seguridad vivida en libertad. ¡Queremos estar a salvo y queremos sentirnos libres! No queremos estar bajo la protección de alguien o algo para sentirnos seguras. Algunos consejeros de seguridad decían: «Pide a un amigo que grabe un mensaje en tu contestador. Pon unas botas de hombre cerca de tu puerta principal». Era como decir «invéntate a un hombre virtual y estarás a salvo, estarás bien protegida» [*Risas del público*]. Así que organizamos otra jornada formativa. Teníamos un juego pedagógico que se llamaba... Ha cambiado, al principio lo llamamos «Dependencia o autonomía»; y cuando hicimos la formación nos dimos cuenta de que no es un «o», sino un proceso complejo, no algo estático. Así que ahora lo llamamos «De la dependencia a la autonomía». Un día puedes sentirte suficientemente segura para salir de casa sola por la noche, y al día siguiente estás inmersa

2 El modelo de intervención general incluye:

- Actividades con/para mujeres
- Actividades con/para hombres
- Actividades con/para grupos mixtos
- Movilización de la comunidad
- Planificación y diseño de la seguridad
- Investigación y política
- Compartir buenas prácticas (locales, nacionales, internacionales)

en una noria de emociones y no te sientes con fuerza ni seguridad suficientes para hacerlo. La idea es más concienciar sobre hasta qué punto acepto limitar mi libertad para sentirme segura y ser siempre consciente de estas elecciones y posibilidades. Pero no siempre hay una respuesta acertada o equivocada para todo. Todos los días, como mujeres, tenemos que volver a plantearnos esta conciliación entre la necesidad de seguridad y la necesidad de libertad.

Respecto a las distintas estrategias complementarias, por ejemplo, hay una gran cantidad de campañas públicas sobre las funciones de los hombres. ¿Qué pueden hacer los hombres para terminar con la violencia contra las mujeres y reconocer que éstas tienen buenos motivos para estar asustadas? Otra paradoja es cuando los medios de comunicación y los políticos afirman que nuestra ciudad es segura, por lo que las mujeres no tienen motivos para estar asustadas; pero, al mismo tiempo, les dan una larga lista de cosas que pueden y no pueden hacer, para que no las acosen. Es un poco «si lo haces, malo, y si no, también». Si estás asustada, está en tu cabeza, y si no sigues la lista de las recomendaciones y te pasa algo, es culpa tuya. Aún se alimenta este sentimiento de culpabilidad tan perjudicial para la autoestima de las mujeres.

También hemos hablado sobre movilidad, y una de las ventajas de poseer estructuras de asociación permanentes es que las necesidades de las mujeres se plantean a los encargados de la toma de decisiones. Fueron los centros de mujeres los que dijeron que las mujeres no se sentían seguras al coger el autobús por la noche, y pidieron a la empresa del transporte público un servicio permanente como el que había en Toronto (otro ejemplo de cómo podemos inspirarnos unos a otros cuando compartimos experiencias), para que las mujeres y las jóvenes pudieran bajarse del autobús por la noche más cerca de su destino. Se implantó este nuevo servicio, aunque los conductores dijeron que lo hacían de todas formas si las mujeres pedían bajarse del autobús. Los distintos grupos de mujeres dijeron que querían que el sistema de transporte y la ciudad reconocieran formalmente que la inseguridad para las mujeres y las jóvenes es un problema social y que hacerle frente es una responsabilidad colectiva. Fue otro logro con el que todos salieron ganando y otras ciudades de Quebec adoptaron este servicio después de Montreal.

Otro factor que es muy importante incorporar en los grupos de trabajo es el sector de la investigación. Los ayuntamientos pueden contratar a estudiantes jóvenes para hacer prácticas y ayudarles a desarrollar habilidades de trabajo y experiencia en estos nuevos campos de conocimiento. En Montreal llevamos a cabo una investigación piloto sobre las políticas locales de prevención. Hicimos muchos proyectos piloto, porque es una buena forma de medir el progreso y valorar si vamos en la dirección adecuada. Realizamos este interesante proyecto piloto sobre la seguridad de las enfermeras y las trabajadoras de atención a domicilio; todas las mujeres entrevistadas dijeron: «¡Oh! Yo soy una excepción. Una vez me acosó un hombre al que le prestaba atención a domicilio. Pero soy una excepción». Todas estas mujeres creían que eran una excepción y nuestra investigación demostró que se trataba de un problema colectivo y común. Después los propios servicios sociales regionales adecuaron y utilizaron el modelo de investigación para muchas otras áreas de la ciudad.

Implicar a la comunidad, no nos cansaremos de decirlo, es otro elemento fundamental de este modelo general. Se organizaron actividades vecinales con

este concepto de responsabilidad colectiva. La seguridad de las mujeres y de la gente en general no es responsabilidad única de la policía, es una responsabilidad de todos. Es la cohesión y la solidaridad social lo que genera una seguridad mayor. Así que realizamos numerosas campañas como «Aquí la seguridad de las mujeres nos importa», en la que las tiendas tenían una pegatina en la puerta que decía «Mujeres, aquí podéis recibir ayuda si os encontráis en peligro». En otro vecindario también se llevó a cabo una campaña en los bares, porque hubo un problema con una droga que ponían en las bebidas de las mujeres jóvenes para violarlas. También se distribuyeron folletos de puerta en puerta para explicar a los residentes cómo podían contribuir a mejorar la seguridad, simplemente iluminando sus porches o limpiando los alrededores para demostrar que la zona no estaba abandonada.

Otro elemento clave es la promoción de buenas prácticas. Es muy importante explicar cómo hay que documentar las prácticas. Isabela nos ha ofrecido un buen ejemplo de lo importante que es la documentación, establecer el *matrimoine*, la *protección del matrimoine*. A menudo realizamos todas estas acciones pero no las documentamos, y entonces otra persona a tu lado hace exactamente lo mismo con una falta de recursos. Así que ésta es otra lección: la importancia de construir conocimientos, reconocer qué hemos hecho y difundir los conocimientos en el ámbito local e internacional.

Por todo este fructífero trabajo, nos han invitado a muchos países para hablar de lo que ha ocurrido en Montreal, así que decidimos invitar a nuestros socios a Montreal, en 2002, al Primer Seminario Internacional sobre la Seguridad de las Mujeres, «Tejiendo Lazos». Fue un momento maravilloso que nos permitió compartir experiencias entre hombres y mujeres procedentes de ciudades del norte y del sur, de distintos ámbitos, y entre autoridades locales y de la comunidad. También nos demostró a todos cuánta interdependencia hay entre la violencia, la violencia doméstica y la seguridad de las mujeres en el espacio público. Es una secuencia donde los ámbitos privados y públicos deben considerarse interrelacionados. El seminario concluyó con la Declaración de Montreal sobre la Seguridad de las Mujeres (disponible en francés, inglés y español en el sitio web femmesetvilles.org), como una llamada a la acción para muchos socios distintos, pero concretamente para ciudades y municipios de todo el mundo.

Cuando organizamos el primer seminario, no sabíamos si habría un segundo; y finalmente el segundo se celebró en Bogotá el pasado mes de noviembre con una gran participación de colegas latinoamericanos que se inspiraron en las herramientas existentes y adaptaron nuestra campaña «Una ciudad segura para las mujeres es una ciudad segura para todas y todos» a sus propias situaciones.

Tras el seminario, cuando vimos lo importante que fue inspirarnos mutuamente con nuestras experiencias, Mujeres y Ciudades Internacional lanzó el Premio de Seguridad de las Mujeres, organizado este año y que recibió una respuesta magnífica. Hicimos un resumen de todas las distintas prácticas seleccionadas y enviamos y publicamos las versiones inglesa y francesa de este informe. Esperamos publicar la versión española en los próximos meses; estamos buscando socios financieros para realizar la producción física de este documento para hacerlo accesible a las personas y organizaciones hispanohablantes de todo el mundo.

Resultó interesante ver que en el Premio de Seguridad de las Mujeres, ámbito internacional, la planificación y el diseño de la seguridad en los lugares

públicos era una de las categorías que, una vez más, sin llegar a constituir la solución no dejaba de ser una de las distintas prácticas seleccionadas. El planteamiento del Premio de Seguridad de las Mujeres también se centró en mejorar las políticas locales: cómo pueden las políticas locales y urbanas adoptadas por las ciudades y municipios apoyar y formar parte de este tipo de iniciativas.

El nuevo proyecto que Mujeres y Ciudades Internacional lanza este año (y les estoy haciendo una invitación) consistirá en reunirse para construir un organismo de conocimientos en todo el mundo sobre cuáles son los elementos clave de las asociaciones sostenibles entre grupos de mujeres y autoridades locales, cuáles son los elementos necesarios que hay que poner en práctica y desarrollar en las comunidades para crear asociaciones sostenibles de seguridad, salud, movilidad, transporte, acceso a servicios, reducción de la pobreza, etc. Disponemos de fondos para un proyecto canadiense y estamos buscando socios internacionales, organizaciones y ciudades interesados en participar en estas iniciativas. Esperamos organizar sesiones de trabajo sobre este asunto para el próximo Foro Urbano Mundial, que se celebrará en junio de 2006 en Vancouver, para compartir estas prácticas y seguir desarrollando nuestro quehacer solidario en el ámbito internacional. Así pues, tener acceso a recursos financieros para respaldar todas estas iniciativas, local o globalmente, es por supuesto «el nervio de la guerra».

También es fundamental implantar políticas de seguridad local, planificaciones y prácticas que integren una perspectiva de género. No se trata únicamente de iniciativas concretas de seguridad para las mujeres, sino de integrar la perspectiva de género en todas las iniciativas de prevención de delitos llevadas a cabo por los gobiernos locales.

Idealmente, estas políticas deben integrarse en una política de igualdad de género adoptada formalmente por un ayuntamiento, en la que la seguridad sea un asunto igual que la pobreza, el transporte, la movilidad, etc. El programa Mujeres y Ciudades de Montreal y la Federación de Municipios Canadienses ha creado (y tengo el CD-ROM aquí por si les interesa) una publicación llamada *Una ciudad a la medida de las mujeres* (disponible en francés, inglés y español), que presenta un modelo de lo que sería una «ciudad igualitaria ideal», con las estructuras y mecanismos necesarios para asegurar la implantación de una política de igualdad de género, que incluiría políticas de seguridad desde una perspectiva de género.

Antes hablamos de la sincronidad, y me gustaría volver a los debates que hemos realizado estos dos días sobre el tiempo y el espacio y el hecho de tener un cuerpo con un género, en el espacio. Nuevamente, cuando hablamos de sentirnos seguras en nuestro entorno, no nos referimos a algo estático, con una solución sencilla, con una receta. Se trata de una preocupación continua y se teje en la trama de nuestra vida cotidiana. Nuestra relación con la seguridad está en correlación con un gran número de elementos que tenemos que considerar en nuestras vidas. Estamos en la Tierra con el cuerpo que se nos ha otorgado, y es distinto si somos un hombre o una mujer. Estamos en la Tierra, en un entorno determinado, y el tipo de espacio físico en el que vivimos también marca una diferencia, y eso debe tenerse en cuenta. Si es de día y hay mucha luz, mi sentido de la seguridad es muy distinto a si es de noche y está muy oscuro. Y la etapa de la vida también marca una diferencia en mi relación con la seguridad, porque mi condición de niña, adulta, adolescente o mujer mayor, repercutirá de distinta forma en mi sentido de la seguridad y en mi movilidad.

Si consideramos estas correlaciones entre el espacio, el tiempo y el género, también veremos cómo nuestros cuerpos con género se mueven y circulan de manera distinta en los espacios públicos y privados; como mujeres, nuestro sentido de la seguridad también está relacionado con el tipo de relaciones que tenemos con otra gente, nuestra familia, nuestros amigos, nuestra comunidad, y concuerda con los valores y funciones dominantes establecidos en una sociedad determinada. Especialmente en lo relativo a las funciones de género. ¿Cuál es el estatus de las mujeres y los hombres en mi sociedad? ¿Cuál es el estatus legal? Incluso aunque existan leyes que establezcan la igualdad entre hombres y mujeres, ¿cuál es el estatus real de las mujeres en comparación con el de los hombres? ¿Cómo consiguen las mujeres, en toda su diversidad, especialmente las marginadas, su porción de derechos colectivos y recursos de la colectividad?

Como hemos visto, las ciudades y los gobiernos locales pueden hacer mucho a la hora de regular y tener en cuenta todos estos elementos para asegurar un uso y una distribución correctos de los recursos para todos los ciudadanos, mujeres y hombres. Y estoy segura de que en este congreso, más tarde, hablaremos de las distintas propuestas que pueden conducir a acciones concretas en sus ciudades. Para finalizar, sólo puedo hacer hincapié en la importancia de establecer presupuestos municipales para la igualdad de género, recursos permanentes para respaldar las iniciativas de las mujeres en un nivel básico y recursos administrativos permanentes en el gobierno local. Todo esto es clave para el avance de la igualdad de género. Como hemos dicho, la voluntad política es, por supuesto, fundamental para obtener estos recursos, y la implicación de las mujeres en las políticas locales, como ciudadanas y consejeras, es sin duda otra forma de avanzar en este asunto que es crucial para el futuro de nuestras ciudades, para el futuro de nuestra vida en este planeta.

POR LA CIUDAD IGUALITARIA, CONTRA LA CIUDAD INDIFERENTE

Carlos Hernández-Pezzi Presidente del Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España

303

La ciudad es hoy, más que nunca en la historia, un ámbito de libertad en el que todos tenemos que ser aprendices de los caminos de la emancipación de ideas y prejuicios del pasado, y de tecnologías que cambiarán nuestro futuro si asumimos el riesgo del conocimiento, que implica siempre la soledad del explorador y la satisfacción del reencuentro de identidades cruzadas.

La ciudad del siglo XXI es el encuentro de todo lo malo y lo bueno del siglo XX. El desarraigo de la naturaleza, la violencia, la pobreza y la guerra han tenido su marco en las ciudades, y es aquí donde se libran las batallas por la humanidad, la tolerancia, la vida y la cultura. La ciudad genérica o indiferente es la ciudad de los milagros. La real existe, mal que bien, por encima de ella. Y es una mezcla de estratos públicos y privados, de capas activas, de derechos y deberes; es un conjunto caótico de igualdad y desigualdad, de riqueza y pobreza. Es una ciudad que tiende a homogeneizar su perfil ofreciendo un rasero de indiferencia a sus habitantes. Llamamos ciudad diferente a la que representa las señas de pertenencia e identidad frente al modelo de la ciudad «genérica», indiferenciada o anónima, donde toda la ciudadanía se engloba en un sujeto colectivo indiferenciado y en un espacio sin atributos. Ciudad diferente es la ciudad con atributos de calidad urbana y social.

En esta ciudad de la identidad y la diferencia, ya no basta la perspectiva de género, sino que se precisa una estrategia de valores y no tanto de las ofertas de mercado en las que nos hemos sumido con tanta complacencia y corrección política. Las «ofertas de ciudades», el «city marketing» y la competencia desafiada entre ciudades han tenido su ciclo y ahora se precisan otras cosas, otras ideas, otros modos de pensar la ciudad.

Identidades variables de nuevas geometrías

La economía y la sociedad, que cambian a identidades variables de nuevas geometrías, necesitan nuevos espacios de oportunidad y nuevos tiempos vitales. El lugar cuenta todavía, pero cuenta en función de movibilidades nuevas y de posiciones que cambian, de ritmos y tiempos que se miden de otra manera. Berlín o Madrid emergen de una constante redistribución de espacios y tiempos; de un reparto constantemente desequilibrado por las tensiones del mercado a un reparto basado en la cohesión social y la justicia. El lugar es un espacio de mezcla en el que asociamos identidades y diferencias en lo colectivo, y mantenemos nuestros espacios de individualidad y soledad. El espacio público es la forma de compartir por excelencia y la ciudad es el espacio de la red pública de intercambios en la que nos ponemos en común con otros seres humanos. El espacio público físico y virtual (en las redes) de las ciudades es el escenario de las batallas emancipadoras de los seres humanos, donde se mide la igualdad de oportunidades para disfrutar del tiempo y del espacio. Pero la ciudad no sólo es espacio público, es un espacio de transferencia entre lo privado y lo público, entre ecosistemas naturales y medio ambiente urbano, entre identidad propia y anonimato colectivo.

Según Jordi Borja –*La ciudad conquistada*, Alianza Ensayo, Madrid 2003–, «la ciudadanía es una conquista cotidiana», pero la ciudad es un espacio colectivo más que un territorio de conquista. Los derechos no sólo se alcanzan, sino que se establecen en la ciudad, mediante un equilibrio entre la memoria del presente y la memoria del futuro. La ciudad es un espacio de democracia en el que se com-

parten derechos y deberes que se promueven y reparten mediante acuerdos sociales, cultura y valores de justicia, igualdad y libertad.

Compartir la riqueza generada entre todos para aumentar el conocimiento y convertirlo en calidad de vida comunitaria es la primera prioridad de la nueva sociedad y, por tanto, de sus ciudades y capitales de mayor importancia. Ciudades solidarias, ciudades hermanas, territorios urbanos del conocimiento y la tolerancia son los objetivos alcanzables de la emancipación humana y son el territorio frágil de la preservación del planeta en el que tenemos que plantear las políticas de igualdad. Las ofertas de oportunidades son ofertas de riesgos y no programas de subvenciones. Riesgos para quienes las promueven y riesgos para quienes acceden a ellas, pues todo conocimiento expone al ser humano al riesgo de ser libre y con ello al de enfrentarse al mundo con plena conciencia de su «yo» y de las limitaciones de la libertad de su «yo» en lo social.

El «yo» personalizado frente a la masa genérica es una alternativa frente a la ciudad genérica, que no diferencia ni identifica a ciudadanas y ciudadanos, y trata a todos como sujetos objetivados e universales en vez de como individuos subjetivos y específicos con derechos y deberes comunitarios.

Los sujetos protagonistas ya no son los mismos: su indiferenciación constituye un atentado contra sus derechos de igualdad. Y sus derechos a la igualdad vienen protegidos y limitados por el respeto a los de mucha gente que depende de ellos en otras ciudades y partes del mundo, tan lejanas y diversas como se quiera. En ese sentido, la perspectiva de género es un anticipo de políticas transversales, estructurales, y el paso de los derechos simples a los derechos complejos es un paso hacia la sencilla evidencia de que el derecho sencillo es más universal e igualitario que ninguno, por muy compleja que sea su materialización. La ciudad patriarcal mantiene un espacio de conflicto con la ciudad biodiversa, en la que los derechos complejos son una alternativa a la posición dominante de sectores privilegiados históricamente.

Hoy es más sencillo entender el valor de la ciudadanía como un microcosmos diverso en el que las preferencias y perfiles definen a individuos diferentes, que reclaman soluciones distintas, a pretender unificar por clases, segmentos, edades, barrios, tipologías de mezclas jerarquizadas según la visión totémica de lo patriarcal consolidada.

Vasos comunicantes de la ciudadanía

Compartir la ciudad es disponer de accesos iguales, igual movilidad, beneficios de renta equilibrados y las mismas facilidades de formación, empleo, salud, alojamiento y cuidado. La ciudad crece en todos estos recintos de igualdad y en otros tantos de bloqueo, desequilibrio e intolerancia. La forma de conseguir que la ciudad se construya de forma duradera por una ciudadanía responsable es abrir sus vasos comunicantes y establecer flujos de doble dirección entre todos sus grupos en lo referente a habitar, vivir y pensar, para que todos puedan conocer, fluir y gozar del patrimonio que la historia ha otorgado al espacio de emancipación de la humanidad que son las urbes contemporáneas.

Las ciudades son mucho más jóvenes, dinámicas y transformadoras de lo que nos pueda parecer. Y no sólo las más publicitadas como Seattle o Miami, sino también otras como Santiago de Compostela o Girona, Sevilla o Valencia. Hay ciudades que no excluyen, sino que comparten territorios de la sociedad de

flujos y el complejo de redes que enmarca el nuevo territorio de países y regiones, y polariza nodos mediáticos. Y lo hacen responsablemente.

En el espacio virtual y en ciudades y sistemas de ciudades, muchas de ellas están posicionadas en torno a valores de innovación y aportan indicadores de modernidad. De una modernidad basada en nuevos supuestos, nuevos valores, nuevos sujetos y nuevos modelos. Por eso, los ciudadanos no podemos descuidarnos o confundirnos con los discursos arcaizantes, el pesimismo o el énfasis en lo local, sin arriesgarnos a ser superados por otras realidades que conviven junto a lo viejo, aunque se vean menos. Ni tampoco en discursos equidistantes, bienintencionados y universales que acaben por homogeneizar e indiferenciar los problemas y las soluciones. Muchas alternativas son saludables en unos sitios y nocivas en otros. La ciudad indiferente o genérica engulle todo con recetas clónicas y separadas de cada ciudadanía específica.

La estrategia de modernidad consiste en concebir las ciudades como una parte del espacio de flujos, que necesita también de una cierta fluidez que no le ofrece ya la antigua visión del urbanismo. El urbanismo no es hoy ni la solución ni el problema, sino la manera vieja de ver las cosas, el territorio de lo construido, más que el territorio de lo que está por innovar, que es el territorio de lo social.

Muchas veces, los conflictos vienen de decidir cómo crecer para convivir de una forma sostenible con un proyecto de ciudad que es a la vez una agenda de programas y plazos, de compromisos y pactos, de innovación y tradición. Una ciudad física, pero también virtual, donde no sólo han de ofrecerse calles, plazas y equipamientos, sino esperanzas, ilusiones y utopías de riqueza moral, cohesión social, igualdad en la formación del capital organizativo, humano y tecnológico en torno a un modelo territorial y ambiental sostenible. Es decir, en un proceso de ósmosis de los entornos humanos y ambientales con las formas de cohesión, participación y gobernabilidad sociales avanzadas.

El cambio producido con la aparición de los nuevos sujetos sociales que articulan el proyecto de ciudad tiene que ver con las nuevas dimensiones que se engloban en el bagaje de esos nuevos sujetos. Bajo la nueva perspectiva, los valores de las mayorías y los valores de las minorías han de equilibrarse. Los valores específicos de una modernidad avanzada e incluyente necesitan del respaldo de los grupos, colectivos o tribus urbanas que tienen necesidades específicas y sensibilidades especiales. Lo excluyente es la generalización que aparta a sujetos del proceso de cambio urbano.

Dentro de un escenario cambiante

La solución, las soluciones en plural, están en el empeño por hacer ciudades bajo nuevas miradas dentro de un escenario cambiante de nuevos retos urbanos y ambientales, dentro del pacto por el desarrollo equilibrado y repartido. Ese pacto social que apuesta sobre todo por la cultura y la calidad de la convivencia está alentado por la igualdad de oportunidades que defienden de forma diferente las ciudades más avanzadas y por la innovación en las formas de acceso al conocimiento. Igualdad hoy es capacidad de acceso, como ha definido nuestra era Jeremy Rifkin, pero los accesos son distintos –aunque los derechos sean iguales– en función de las condiciones de partida.

Lejos del viejo desarrollismo de los ámbitos segregados y los usos sin mezclar, del boom inmobiliario y del espejismo turístico, las aglomeraciones urbanas,

para poder desarrollar la pléyade de nuevas oportunidades, además de planes económicos, estratégicos y sociales, necesitan estatus y corazones políticos de áreas metropolitanas reales, con poderes encabezados por el liderazgo de las ciudades cabecera –espacios colectivos de democracia– para hacer frente a sueños colectivos de futuro como la igualdad, la educación, la urbanidad, la convivencia en paz y la cultura. Una nueva ciudad de la vida.

Necesitan los espacios metropolitanos concentrar su ciudad compacta y a la vez difundir su espacio de flujos a un territorio por conquistar, de modo que esparzan sus valores ambientales, sus recursos humanos y vitales, y rescaten el patrimonio histórico y natural que aún se tiene en el baúl de los recuerdos, para ponerlo al frente de una nueva identidad.

Por eso, no hay que confundir la red con el todo y los nodos con las partes, como aparentan algunos analistas que desprecian lo real en menoscabo de lo virtual y lo tecnológico. Más allá de lo que afirma Manuel Castells, conviviremos dualmente con categorías físicas y espaciales de las dos categorías, tangibles e intangibles.

La ciudad indiferente es una construcción teórica y una teoría virtual, predominante en formas de pensamiento que tienen ya los días contados.

La ciudad identitaria se basa en la destrucción del modelo patriarcal y en la incorporación del modelo de biodiversidad humana y urbana que surge de la visibilización de los nuevos actores sociales, protagonistas de un mundo sin complejos, abierto a todas las orientaciones de derechos y deberes, libertad y seguridad personal.

Defender la identidad e identidades europeas

Esto es así en España y en Europa; en la economía global, no es otra cosa que cosmopolitismo frente a localismo, identidad universal frente a agravio, competitividad global y riesgo frente a subvención y clientelismo. La Carta Europea de Salvaguarda de los Derechos Humanos en la Ciudad es una muestra de la superación de conflictos locales en una visión integrada de los problemas, pero mediante la concreción e identidad de las soluciones para cada sitio.

La identidad está mucho más cerca de los valores e innovación de las redes tecnológicas, de la formación de capital humano y de la nueva empresa. Está más ligada de lo que muchos creen a los valores medioambientales y ecológicos modernos, a la red de nuevos flujos de transporte de información y comunicaciones; se rige mucho más que antes por la puesta al día de símbolos culturales de tolerancia y de variables comunitarias de calidad de vida.

Por eso, la vida en la innovación social, cultural y económica es el objetivo mítico más sugestivo que se puede ofrecer hoy a los ciudadanos y ciudadanas, aunque eso no coincida con la opinión de gentes sin discurso. La ciudad de la era digital ha de contener servicios igual de avanzados que los servicios virtualmente ofrecidos por la red. Esto quiere decir accesibilidad, movilidad, igualdad, vinculación, reciclaje, información activa y democratización de todos los servicios a todos los puntos de cualquier red de las ciudades españolas y europeas.

Y esto vale para mujeres y hombres, para emigrantes y locales, para jóvenes y parados: el retrato de la pobreza tiene un nuevo rostro, que es el de la mujer emigrada, poco formada, madre y desempleada. Más democracia, más Europa, más transferencia de las redes a los modos de hacer cotidianos en transporte,

habitación, cultura o empleo han de cambiar esta situación y hacer plural lo que ahora es singular en el discurso monocorde de minorías/mayorías, tercamente obsoleto.

El objetivo de imbricar los cables, las redes, las fibras, los flujos, los sistemas compartidos, la información, el capital emprendedor, la economía social, el reto tecnológico y sus correlatos culturales y ambientales son lo que reclaman las ciudadanías en todas partes. Nos sentimos más vertebrados y cohesionados en la sociedad de la información que en la mediatización de las inversiones compensatorias. Y nos sentimos más vertebrados en las ciudadanías diversas que en aquellas que parecen indiferenciadas.

Vertebrar la identidad con la diferencia, esa parece ser la ventaja de la ciudad con perfil propio frente al modelo único, genérico y clónico.

Oportunismo y oportunidad

Los proyectos políticamente correctos de igualar las ciudades de forma mecánica, de sumar equipamientos bajo los raseros de mínimos admisibles, deben dar paso a mapas activos de un territorio sin límite (que se salga de lo ciudadano hacia la ciudad-región, que se salga de lo metropolitano hacia la ciudad-red, que se salga del ámbito subregional hacia lo europeo) desde el que abarcar los espacios de oportunidad. Mapas que no se crean sagrados, planes que no se crean salvadores y urbanismos que no estén viciados por la promesa aislada de reconstrucción del espacio físico están llamados a convocar a todas las fuerzas que levantan el nuevo espacio social corresponsable y comprometido con el individuo a través del respeto a la comunidad.

Ese universo es un conjunto de planos tridimensionales (quizá tan multidimensionales como el volumen de la nueva geometría de flujos) sobre las dos dimensiones principales de la ciudad contemporánea, espacio y tiempo. Activar los recursos espaciales y temporales, y ponerles umbrales de crecimiento y de tamaño, de forma que el vuelo de una acción local no hipoteque la solución global y, al contrario, lo global permita la vida local de las minorías, los discapacitados, los inmigrantes, los individuos, en fin, uno a uno, tomados de uno a uno. Tal ha de ser el objetivo de las nuevas políticas urbanas: una arquitectura de lo social que confluya hacia espacios accesibles desde el punto de vista político, económico y cultural, y los haga permeables al individuo y al grupo. Que los active como sujetos sociales.

Un plano activo en el que se inserten mallas superpuestas, retículas emergentes, hitos fijos y móviles, corrientes, turbulencias y estructuras creadoras de energía, y en el que todas ellas estén formadas por personas, grupos de interés y nuevos actores sociales. En la que se detallen los cursos de los recursos renovables, de los espacios transformables, de los tejidos regenerables, de los intereses conciliables, pero recursos humanos, espacios humanos, tejidos humanos, legítimos intereses humanos. Un plano activo de las tensiones y los conflictos, de las sinergias y empatías, de las variables que se relacionan hacia dentro de la ciudad y hacia su entorno exterior, de lo que se influyen las periferias y el centro en los movimientos socio-económicos de las ciudadanías emergentes.

Un plano de territorios con y sin proyecto. Un plano activo en el que la ciudadanía lance destellos de luz sobre los lugares en sombra, donde se destaquen las voluntades y estrategias que han de conectarse a las corrientes de innovación.

Un plano que distinga entre lo que debe enmarcar y focalizar la iniciativa pública y lo que debe ser hecho por la iniciativa privada. Un plano activo de realidades que contenga valores, actitudes y defienda derechos, obligue a deberes y señale fehacientemente un horizonte de nueva urbanidad. La educación democrática de la ciudad que iguale a los ciudadanos ante la ley en el espacio físico, en el tiempo, en la vida comunitaria, en la felicidad de disfrutar una ciudad saludable.

Un plano activo de planes y estrategias superpuestas a una agenda de tiempos-espacios-accesos, a una malla de proyectos, a una red de sujetos y colectivos emprendedores, a un horizonte de individuos prendidos en el respeto a la comunidad. Así es el mapa de necesidades que demandamos a las nuevas estrategias territoriales. El mapa no es el territorio, el plan general no es el único recurso, la ciudad no es un único programa. El territorio es un proyecto colectivo de ciudades activadas por planos inteligentes para la construcción de futuros plurales. Universos en los que las tres dimensiones están contenidas en los planos de justicia e igualdad, y se multiplican en variables multidimensionales. Ése es el reto del desarrollo sostenible en las ciudades. El territorio indiferente es el territorio de la resignación.

Calidad urbana y ciudad diferente: la innovación

Ciudad diferente será aquella que consiga no sólo asignar usos e intensidades, clasificar suelos o señalar áreas y criterios de desarrollo, sino activar también planos de conocimiento del entorno para favorecer procesos de mejora del entorno humano y natural, aumentar la calidad urbana y aplicar las nuevas tecnologías dirigidas al territorio físico, innovando sobre todo en aquellas que no separen el concepto de tecnología de las necesidades sociales de cohesión y de vida, que faciliten movilidad igualitaria, calidad urbana, mejora de la formación y el empleo, alojamiento y protección de la salud.

España y Europa tienen en la tecnología del conocimiento, en la mejora de su patrimonio vital y en el desafío del medio ambiente las tres propuestas que más pueden proyectar un liderazgo comunitario y vertebrador. Innovar en los tres campos significa innovar en los valores y aplicar tecnologías avanzadas en la creación de nuevos espacios de oportunidad y calidad de vida para sujetos con nombres y apellidos.

Esto es, quizá, lo opuesto a atribuir a la tecnología la condición de una nueva maquinaria, porque significa utilizar un lenguaje esencial del nuevo conocimiento. Usar la tecnología como una codificación de nuevas facilidades instrumentales en la vida cotidiana para el acceso a la igualdad. Todo lo contrario a las propuestas cerradas revestidas de falsa modernidad tecnológica.

Impulsando políticas de futuro

Un liderazgo ciudadano y una gobernabilidad transversal muy lejos del localismo y muy cerca de lo global. No se trata de un transversalismo de metáforas genéricas, sino de unas políticas activas de género contra la indiferencia y la indiferenciación. Un territorio ordenado según nuevas pautas de calidad, que la propia comunidad selecciona y controla para transferir conocimiento entre unos y otros. Una serie de acciones concertadas contra la ciudad genérica asumida con resignación, de modo que establezcan corrientes de intercambio que empapen las mallas de desarrollos en igualdad de condiciones y oportunidades. Unas acciones que asignen recursos permeables al capital físico, humano y social para dar cobertura a nuevos proyectos emancipadores que ordenen un nuevo territorio urbano y metropolitano. Que

unan y organicen a los grupos con mayor capacidad emancipadora, innovadora. De esos grupos no se puede hablar en general, indiferenciadamente.

Esa estrategia no es tanto un proceso de conquista como de firme convencimiento y persuasión hacia una ciudadanía de valores, que defienda la diferencia frente a la homogeneidad, que articule las identidades desde lo sencillo; dice Jaime Lerner, actual presidente de la Unión Internacional de Arquitectos, que existen demasiados «vendedores de complejidad». Lo «complejo», así entendido como «mercancía», es una fórmula para evitar la sencilla realidad de que la ciudad es un espacio colectivo de democracia y eso significa deberes y derechos compartidos, en mayor proporción que mercado y competitividad a secas.

Además, «indiferente» significa «no determinado por sí a una cosa más que a otra» o «que no importa que se haga de una o de otra forma», y también quiere decir, según las acepciones del diccionario de la RAE «que no despierta interés o afecto». Las ciudades indiferentes son aquellas que por su estructura no determinan una cosa más que otra, en las que no importa que una cosa se haga de una manera u otra, y que no despiertan interés o afecto hacia y desde sus ciudadanos, o entre y por sus gobiernos locales. Ninguna de estas indiferencias facilita la igualdad, pues el ser humano necesita de las tres para sentirse parte de un sitio, de un barrio, de una urbe, del planeta. Pero tampoco las formas de «venderse» las ciudades ayudan a tender nuevos horizontes de convivencia diversa dentro de una ciudad y de ciudades entre sí.

Aunque interese a todos y a todas, sin lugar a dudas, las mujeres, en sus ilimitadas individualidades emancipadoras, por sus formas de determinar lo importante y por su capacidad para hacer las cosas de determinadas maneras (sobre todo en relación con el urbanismo y el medio ambiente) y demostrar sensibilidad, interés y afecto por la humanidad y los problemas de la preservación de la vida, son las más interesadas en compartir las nuevas ciudades del siglo XXI, mediante una comprensión mucho más consciente de los umbrales de tamaño, infraestructuras y valores que precisamos desde la ciudadanía responsable con la paz, la humanidad y la naturaleza. En la lucha contra el despilfarro hay una pulsión de vida, que contradice esa pulsión fanática de la muerte, que ha descrito Jeremy Rifkin como característica del sueño de Europa.

Contra la indiferencia de las ciudades, las mujeres son quienes más se oponen mediante la identidad de género a la ciudad genérica. Pero no sólo las mujeres, sino también los homosexuales y lesbianas, los grupos específicos diferentes, las minorías que tienden a la individualización, a la singularidad, que pugnan por su plena visibilización y protagonismo en el escenario del futuro. La democracia urbana es una garantía frente a la ciudad indiferente.

Contra la indiferencia de las ciudades, los colectivos singulares también hacen más por la biodiversidad y la aceptación de la identidad de cada uno, así como por la igualdad en la diferencia entre todos. Ulrich Beck ha sentenciado recientemente el final de «los otros». El fin de la otredad es hoy la crónica de una muerte anunciada, pues «el otro» sólo es quien convive dentro de uno mismo en una identidad múltiple que incluye todo el ser. Los otros yo es que son nuestro ser, son quienes más consecuentemente se oponen –mediante la identidad propia– a la pretensión antimoderna de seguir construyendo obstinadamente la ciudad genérica del patriarcado burgués. Esa ciudad no puede madurar en el siglo XXI mediante un urbanismo excluyente y una ordenación del territorio vertebrada por las barreras en lugar de un espacio abierto y democrático a los accesos.

TALLERES

CONCLUSIONES DEL TALLER DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE CATALUÑA

Coordinación del taller: Dominique Tomasov, Pascuala Campos, Margarita Artal y M. Glòria Aragó

312

CONCLUSIONES DE LAS MESAS

La participación del COAC en las jornadas sobre urbanismo y género nos dio una oportunidad de crear espacios de debate y reflexión para tratar un tema que está pendiente en nuestro colectivo y que todavía parece ser un poco tabú.

A lo largo de estas jornadas hemos aprendido que en el discurso de género reconocemos dos aspectos diferenciados y, a la vez, relacionados entre sí:

- La visión de género en el diseño de la ciudad, con la aportación del *know how* de las mujeres
- La realidad diferenciada de las mujeres arquitectas dentro de la profesión.

Fue este último aspecto el que desarrollamos en tres mesas redondas dedicadas a la universidad, la práctica y las acciones futuras.

A través de nuestro Servicio de Itinerarios preparamos dos rutas por barrios significativos de Barcelona: Gràcia y Ciutat Vella, aplicando una visión de género y dando paso a las mujeres «hoy invisibles» en la historia de la ciudad.

A fin de poner en evidencia la desvalorización de la mujer en la publicidad, se recopilaron anuncios publicados en revistas europeas especializadas en nuestro sector, así como las de instituciones profesionales, en una presentación de siete minutos de duración.

En el proceso de preparación de las mesas, la mayor parte de las personas a quienes queríamos invitar inicialmente respondían diciendo: «No hay ningún problema en este tema». Pero tras un primer proceso de reflexión, se llega a la conclusión de que hay patrones culturales discriminatorios y que es necesario crear nuevos modelos para avanzar hacia la igualdad.

Las conclusiones de las diferentes mesas fueron las siguientes:

Sexismo en la enseñanza de la arquitectura

Moderadora: Margarita Artal i Serrat

1. Hay discriminación en la formación, y todavía más cuanto más subjetivas son las materias.
2. Es necesaria una revisión de la historia de la arquitectura para poder incorporar la figura femenina en la formación, de modo que se busquen nuevos referentes y modelos, porque todos los actuales son masculinos.
3. Hay un currículum oculto que se debe revisar, porque discrimina a la mujer en su formación como arquitecta, y en el desarrollo de su tarea educadora como catedrática y profesora.
4. Es necesario educar a los jóvenes en las nuevas habilidades y capacidades profesionales, de forma diferente de las que se muestran actualmente y que perpetúan modelos de poder.
5. Es necesario buscar un estilo profesional para las arquitectas mujeres. El modelo actual es masculino, blindado y corporativista.
6. Conviene formar a las mujeres y los hombres en la visión de la arquitectura desde el punto de vista de la diversidad de género.
7. Es necesario sensibilizar a los hombres especialmente, pero también a las mujeres. Son muchas las mujeres que no perciben estas diferencias y que repiten los modelos masculinos y andrógenos, y esto no sólo se aplica a la universidad.

Pascuala Campos, catedrática de proyectos de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de La Coruña, moderó la mesa sobre la **Práctica profesional**.

A fin de conseguir una visibilidad más grande en el diseño y la gestión de la ciudad es necesario:

- 1 Impulsar una nueva visión del planeamiento desde una óptica de género con resultados vinculantes.
- 2 Reconocer que la visión de género es beneficiosa para la cohesión social.
- 3 Fomentar la participación de las mujeres en los debates de la ciudad y en sus órganos de gobierno.
- 4 Generar nuevas experiencias de habitación desde los ámbitos de decisión y gestión dónde se mezclan los usos público y privado.
- 5 Realizar una encuesta de género que ponga de manifiesto la situación de las mujeres arquitectas en su práctica profesional y la compatibilidad con su vida personal.
- 6 Revisar las normativas de planeamiento y vivienda desde la visión de género. Esto dará respuesta, entre otros, a la necesidad de vivir en ciudades habitables y bellas.

En la mesa sobre **Acciones futuras**, moderada por la arquitecta Maria Glòria Aragó i Pont, se llegó a las siguientes conclusiones:

- 1 La carencia de identificación y visibilidad femenina en nuestro colectivo es preocupante.
- 2 Es necesaria una agenda específica para avanzar hacia la igualdad de oportunidades profesionales.
- 3 Es necesario el desarrollo de herramientas concretas para promover la participación de las mujeres dentro y fuera del ámbito profesional.
- 4 Se deben impulsar iniciativas y acciones de apoyo para conseguir la igualdad laboral, de oportunidades, de beneficios, de reconocimiento y de visibilidad.
- 5 Pedimos un compromiso firme por parte de nuestras instituciones profesionales con vistas a recoger, apoyar, promover y difundir las diferentes propuestas e iniciativas con «visión de género» que propugnan miembros del colectivo, que serán en beneficio de toda la sociedad.

Como colofón, compartimos la idea de que Ann de Graft-Johnson (Universidad de West England, Bristol) aportó con gran claridad a una de las mesas:

Es importante que haya más mujeres en arquitectura, porque si la arquitectura no se diversifica ni las representa debidamente, tendremos una profesión ignorante. Y una profesión así no permitirá un debate que refleje diferentes experiencias y prioridades, necesario para poder generar una respuesta apropiada a la diversidad de necesidades y de formas de usar el espacio. Si la profesión no refleja la complejidad de la sociedad, no puede representarla.

CONCLUSIONES

DEL TALLER DE LA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE BARCELONA

Coordinación del taller: Zaida Muxí y Anna Puigjaner

314

LA CASA SIN GÉNERO

Personas que han participado: Anna Bofill, Lidewij Tummers, Hanna de Graft, Anna Puigjaner Barberà, Marta Fonseca, Adriana Ciocchetto, Laura López Fuentes, Gemma Serra Vila, Francisca Fonseca Prieto, Jordi Rius Bonjorn, Roser Casanovas, Muntsa Niso, Julia González Bou, Silvana Guzmán Bejarano, María Dolores Gerez Valls, Zaida Muxí Martínez, Ana Gallego Palacios, Guillermo López Ibañez.

La casa sin género es la casa del género, será aquella que tenga en cuenta la diversidad de usuari@s, actividades, sensaciones y necesidades. Nuevas preguntas nos darán nuevas respuestas. Deconstruir la concepción heredada del espacio.

Un espacio para habitar donde se puedan atender las dualidades de la vida: intimidad/reunión, fijo/móvil, estandarizado/personalizado, dentro/fuera, unifuncional/poli-funcional, personal/colectivo, privado/público, silencio/ruido, compatible/incompatible, visible/invisible, luz/oscuridad, mucho/poco, grande/pequeño, perenne/caduco, trabajo/ocio, junto/separado, amor/odio, nacer/morir, todo/nada, etc.

Un espacio para habitar que sea capaz de responder a las preguntas que estas dualidades plantean:

¿Dónde...

- coincido con los vecinos?
- me aílo?, me reúno?, descanso?
- comparto el tiempo libre?
- puedo crear?, juegan los niños?, escucho música?
- trabajo?
- guardo la bicicleta y las mantas de invierno y la aspiradora?, guardo mis cosas?
- puedo lavar, extender, coser, planchar y reparar la bicicleta?

¿Cómo...

- estudio o trabajo al mismo tiempo que otros duermen o se reúnen?
- cocino y comparto?
- acoger diferentes culturas del habitar?
- acoger una única forma de vivir?

¿Cuándo...

- amo?, duermo?
- me cuido?, me cuidan?
- toco la flauta?, juego con los hijos?
- tengo relaciones sexuales?

¿Qué necesito...

- para dormir, jugar o lavarme?
- cuando tengo un hijo?
- cuando somos dos y cuando somos tres, y cuatro? y cuando estoy sola?

¿Por qué...

- no empezamos a vivir y dejamos de invertir?
- un edificio es un aparcamiento de viviendas?
- cocinar cerrados?
- hay un dormitorio más grande, con baño «principal»?
- la ducha, el váter y el lavabo deben estar juntos?
- un pasillo y un vestíbulo son sólo esto?
- he de acoplarme a la casa y no al revés?

Una casa sin género está:

Dotada con atributos que proponen, que son adaptables, que pueden ser alterados por el devenir de las personas, que pueden acoger relaciones entre formas de vida culturalmente diferentes.

Una casa sin género es:

Un lugar dónde relacionarse con uno mismo y con los otros, democrático, sin jerarquías, donde cada cual es uno mismo.

Un espacio que dialoga con el lugar que ocupa, es decir, con las condiciones medioambientales, culturales, sociales, materiales, etc., capaz de acoger las necesidades y deseos particulares de sus habitantes y de vincular vecinos, calle, barrio y ciudad.

Los ejemplos analizados son propuestas actuales del mercado de la vivienda libre, en el que el habitar queda reducido a comer, dormir y descansar. No se reconoce el trabajo que la casa supone —trabajo reproductivo— ni dan la posibilidad de realizar un trabajo productivo, ni posibilitan las elecciones personales, ni las diferentes etapas de la vida.

La casa con género

- 1 La cocina impide la modificación del espacio
- 2 Duplica la función de comida (cocina y sala de estar)
- 3 Exceso de baños
- 4 Jerarquización del espacio
- 5 Espacio escaso de almacenamiento

La casa sin género

- 1 Espacio para la intimidad
- 2 Uso no predeterminado
- 3 Visibilidad, cocina vinculada a otros espacios
- 4 División de las funciones del baño
- 5 Aumento de las zonas de almacenamiento

La casa con género

- 1 Fragmentación y jerarquización
- 2 Cocina desvinculada de la zona de comer
- 3 Exceso de baños
- 4 Desperdicio del espacio exterior

La casa sin género

- 1 Espacios igualitarios, sin jerarquías
- 2 Espacios intermedios
- 3 Visibilidad, cocina vinculada a otros espacios
- 4 Espacio propio

CONCLUSIONES

DEL ESPAI FRANCESCA BONNEMAISON

Coordinación del taller: Anna Bofill

316

EXPERIENCIAS LOCALES

Esta mesa estuvo organizada por el Servicio de Promoción de Políticas de Igualdad Mujer-Hombre de la Diputación de Barcelona y coordinada por la arquitecta Anna Bofill.

El objetivo de la mesa de experiencias locales era visibilizar las acciones llevadas a cabo desde las administraciones locales del Estado español para la incorporación de la perspectiva de género en el diseño de las ciudades y pueblos.

El abanico de experiencias incluía entidades locales de diversas tipologías y procedencias, desde el Concejo de San Martín del Rey Aurelio, un conjunto de pequeñas municipalidades de la cuenca minera asturiana, hasta ciudades como San Sebastián, con una larga trayectoria de acciones participativas, pasando por ciudades medianas como Lorca, en Murcia, o Vilafranca del Penedès, en Barcelona.

El intercambio de experiencias permitió constatar la importancia de la participación de las mujeres para hacer de las ciudades un espacio mejor para todos, no sólo para ellas mismas.

El Concejo de San Martín del Rey Aurelio (Asturias), es una agrupación de municipios con un total de 19.000 habitantes y con una configuración topográfica accidentada con escaso suelo urbanizable (sólo un 10% de la superficie). San Martín del Rey Aurelio es un consejo minero, expuesto a los efectos negativos de la reducción de la actividad minera. Las minas han transformado el paisaje y determinaron una urbanización de la zona muy dispersa.

En este contexto, en el año 2001, se crea la Concejalía de la Mujer y se hace el I Congreso de Mujeres de San Martín, donde se constata la no adaptación de los espacios públicos municipales a las necesidades de las mujeres.

Mediante los congresos anuales que se han ido celebrando, las mujeres han podido intervenir en el Plan General de Ordenación Urbana y se tienen en cuenta sus puntos de vista.

La experiencia y realidad del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián (País Vasco) es bastante diferente del anterior. Donostia-San Sebastián es una ciudad de 183.113 habitantes con una larga experiencia en procesos participativos.

En el año 1998 se constituye un foro formado por mujeres representantes de asociaciones vecinales, de partidos políticos, de asociaciones de mujeres y de mujeres a título individual. El objetivo era fomentar la participación de las mujeres y hacer propuestas de mejora en el planeamiento urbanístico. Como resultado de este proceso participativo, se consiguieron un seguido de hitos:

- Elaborar un reglamento de transporte urbano.
- Poder acceder al transporte público con cochecitos de bebé.
- Montar un servicio nocturno de transporte los fines de semana.
- Homogeneizar los horarios.
- Transformar espacios de aparcamiento en espacios de juego para los niños.
- Mejorar las vías públicas en función de la topografía y de los habitantes de la zona (gente mayor, espacios con fuertes pendientes, etc.).
- Mejorar la visibilidad y, por lo tanto, la seguridad en espacios subterráneos como pasos bajo vías y calles, aparcamientos, etc.
- Trabajar conjuntamente para la reformulación del Plan General de Ordenación Urbana.

Se han logrado hitos importantes como el reconocimiento y representación de las mujeres en otros foros o espacios de debate (sobre movilidad, civismo, etc.) y

se ha favorecido, de este modo, la transversalidad de género y el reconocimiento de que recoger las demandas y necesidades cotidianas de las mujeres son mejoras para la ciudad que repercuten en toda la ciudadanía.

De la provincia de Murcia nos llegaba la experiencia del Ayuntamiento de Lorca, una ciudad que vive especialmente de la agricultura y con una población de más de 70.000 habitantes.

En el año 2000, la Concejalía de la Mujer llevó a cabo un proceso participativo para que las mujeres pudieran decidir sobre el planteamiento urbanístico de su ciudad. Se crearon espacios de reflexión y debate con las mujeres para recoger sus necesidades y demandas y potenciar la cooperación con entidades diferentes, no sólo de mujeres, a fin de implicarse en un proyecto común. Un aspecto importante era la necesidad de hacer visible la historia de las mujeres en la ciudad.

Una de las conclusiones más importantes extraídas de la experiencia es que la ciudadanía se siente identificada con el proyecto y lo valoran como una propuesta positiva. En resumen, se valora más positivamente un proyecto cuando éste se ha trabajado con un método participativo.

Vilafranca del Penedès (Barcelona) es una ciudad más pequeña que Lorca, con una población de unos 37.000 habitantes, que lleva muchos años involucrada en la mejora de la ciudad gracias a la participación de las mujeres.

Desde el año 1995 Vilafranca trabaja el tema de la ciudad y las mujeres, y en aquel año ya se creó el Foro Local de la Mujer y Ciudad, se establecían reuniones mensuales y se empezaba a trabajar el tema de la movilidad.

La Fundación M. Aurèlia Capmany desempeñó un papel importante en este proceso, por el hecho de ser la institución responsable de un proyecto europeo sobre las mujeres y la ciudad, en el que el Ayuntamiento participó activamente.

Los aspectos que más ha trabajado este Ayuntamiento durante estos diez años son la movilidad dentro de la ciudad y el acceso a los polígonos industriales próximos, donde trabajan muchas mujeres de la ciudad. De las experiencias aportadas, éste es el único municipio que ha lanzado acciones participativas en relación con la vivienda.

Podemos resumir las conclusiones de la mesa redonda de la siguiente manera:

- El diseño de la ciudad desde una perspectiva de género mejora la ciudad para todos, no sólo para las mujeres, sino para todos los colectivos que también se benefician de ello: niños, personas mayores, personas con movilidad reducida, etc.
- La participación ciudadana es un elemento clave y se deben fomentar los canales participativos adecuados para hacer llegar la voz de todos los colectivos a los entes locales.
- Es importante alcanzar cargos de decisión por parte de las mujeres, para introducir la perspectiva de género en las instancias de decisión más altas.
- Muchas mujeres creen a priori que tienen poco que decir en relación con una disciplina como el urbanismo, que ven compleja y lejana. Pero cuando se trabaja con ellas con una metodología adecuada aparecen propuestas y soluciones creativas y pragmáticas para mejorar las ciudades.

CONCLUSIONES DE LAS JORNADAS

Han pasado diez años desde que un grupo de urbanistas europeos redactara la Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad, documento de referencia para empezar a repensar la ciudad, teniendo en cuenta las diferentes relaciones que, en nuestros días, mujeres y hombres tienen con la ciudad.

La Carta puso sobre la mesa una estrategia para incorporar la visión de género en el diseño y la construcción de la ciudad. Durante estos días, en Barcelona, más de 300 mujeres y hombres (responsables políticos, técnicas y técnicos, asociaciones de mujeres, etc.) han estado debatiendo sobre cómo se puede hacer realidad esta adecuación del urbanismo a una sociedad de la igualdad de oportunidades que estamos construyendo entre todos y todas.

Durante una semana se han organizado conferencias, mesas redondas, talleres, visitas a la ciudad y toda una serie de actividades para conocer soluciones aplicables a los retos que implica el nuevo papel de las mujeres en la sociedad.

Un avance de las conclusiones de estas jornadas se basa en los puntos siguientes:

- 1 Es necesario otorgar un nuevo significado al urbanismo establecido para integrar temas y necesidades que atiendan a las nuevas pautas sociales de nuestro tiempo en transición hacia una sociedad más compleja. La perspectiva de género y la participación activa de las mujeres, profesionales y ciudadanas, debe incorporarse en todos los proyectos de construcción de la ciudad, como línea estratégica de los responsables de las diversas políticas urbanas y territoriales.
- 2 Es fundamental impulsar procesos participativos con presupuestos permanentes que aporten el conocimiento real sobre la vida cotidiana de las mujeres y de otros grupos socialmente poco visibles, sus necesidades y sus conocimientos como usuarias intensivas de la ciudad. Asimismo, es necesario integrar a las mujeres y sus redes de asociación en los procesos de participación reglados, asociados a la planificación.
- 3 A pesar de constituir la mitad de la población, las mujeres permanecen en una situación social de desventaja social y económica. Las responsabilidades sociales asociadas al cuidado de personas dependientes y a la responsabilidad en la esfera del ámbito doméstico, como también el trabajo informal, recaen mayoritariamente sobre ellas. Sus preocupaciones y necesidades específicas no están debidamente consideradas en los planteamientos de los documentos urbanísticos.
- 4 Se reconoce el déficit histórico de participación de las mujeres en temas relacionados con el diseño del espacio, que ha impedido contar con las aportaciones de personas expertas en el uso intenso de la ciudad y dar su debida importancia a temas en los cuales las mujeres son expertas, por ejemplo la seguridad, el cuidado, la educación, el transporte público, la vivienda, los recorridos a pie o los equipamientos y servicios urbanos.
- 5 Un urbanismo en el que las necesidades de todos, mujeres y hombres, de todas las generaciones y procedencias, sean valoradas es la mejor vía para conseguir la mejor calidad de vida y la sostenibilidad de nuestras ciudades. Una ciudad más segura, más accesible, en la que sea más fácil combinar la vida personal y familiar con el trabajo, es una buena ciudad, no para las mujeres, sino para toda la ciudadanía.

6 Aplicar la perspectiva de género se concreta en cambios en los planteamientos del urbanismo actual al introducir en su agenda de prioridades temas importantes de la vida cotidiana como la seguridad, la proximidad, el tiempo y la organización de los servicios, así como la mezcla de usos que ayude a cubrir la diversidad de actividades que actualmente llevan a cabo en gran medida las mujeres y que en el futuro serán repartidas entre mujeres y hombres.

7 Replantear el urbanismo en toda su complejidad requiere el trabajo de equipos pluridisciplinarios que integren el saber de las ciencias sociales y de otras muchas aportaciones a los procesos de proyecto urbano y planificación urbanística en todos los ámbitos.

8 Es necesario integrar estos conceptos innovadores en la formación técnica y el reciclaje de las y los profesionales, puesto que, hasta el momento, el ámbito formativo profesional ha permanecido ajeno a estos enfoques. Una forma de trabajar coherente, con el objetivo de redefinir un urbanismo para la ciudadanía, requiere de los profesionales la capacidad de trabajar en procesos de colaboración con instituciones, con entidades, con agentes económicos y con el tejido social en general. Asimismo, es importante resaltar la necesaria incorporación de las mujeres en todos los equipos técnicos.

9 Existen medidas concretas, instrumentos ya elaborados y testados, metodologías de participación, indicadores para la evaluación, ejemplos de referencia realizados en otros lugares, que se deberían poner al servicio de los ayuntamientos, asociaciones y otras entidades para facilitar que las entidades locales puedan abordar procesos eficaces y bien tramados. Se deben asignar recursos permanentes para aplicar estos instrumentos y diseñar marcos adecuados para que las diversas experiencias puedan compartirse, y contribuir así a una mejora continua de las herramientas urbanísticas.

10 Hay que destacar el compromiso de las instituciones organizadoras a integrar estos cambios en las políticas de su responsabilidad. El Gobierno de Cataluña reiteró su compromiso con este objetivo que ya está incorporado en dos iniciativas legislativas recientes: la Ley de Mejora de Barrios y el Decreto de Movilidad. La perspectiva de género será una línea estratégica en la cooperación de la Diputación de Barcelona con los entes locales en proyectos de equipamientos, de diseño del espacio público o bien en proyectos integrados de mejora de barrios. El COAC se puso a disposición de los organizadores para trabajar de forma interinstitucional en la creación del Observatorio de Urbanismo y Género.

ANEXO



Isabela Velázquez Valoria (Madrid)

Directora de las jornadas

Arquitecta urbanista. Ha llevado a cabo trabajos de planeamiento urbano y planificación territorial en la Comunidad de Madrid y en la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Redactora y evaluadora de proyectos europeos. Miembro del Grupo de Trabajo sobre Buenas Prácticas del Comité Hábitat. Entre sus campos de trabajo preferentes se encuentran los de urbanismo sostenible, medio ambiente urbano, participación ciudadana y perspectiva de género en el diseño de la ciudad. Pertenece a la red de consultores GEA21 SL. Fundadora del Colectivo de Mujeres Urbanistas.



Daphne Spain (EE.UU)

Doctora en sociología, investigadora y profesora a cargo del Departamento de Planeamiento Urbano y Ambiental de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Virginia. Su enfoque docente combina el conocimiento profundo de las ciencias sociales con el análisis de planificación espacial. Pertenece a los comités directores de asociaciones como, por ejemplo, la Urban Affairs Association (Asociación para Temas de Urbanismo), la Society of American City and Regional Planning History (Sociedad de Historia Estadounidense del Planteamiento Urbano y Regional) y preside la Suburban Neighborhood Association (Asociación de Vecindarios Suburbanos). Es autora de las obras *Gendered Spaces* (1992) y *How Women Saved the City* (2001).



Emmy Galama-Rommerts (Holanda)

Responsable regional de la red VAC de organizaciones de mujeres en Zelanda, la cual, desde finales de la Segunda Guerra Mundial, desarrolla una amplia labor de asesoramiento a los equipos de planeamiento y diseño urbano en temas como, por ejemplo, la vivienda, los equipamientos o los parques urbanos. Asimismo, es representante del Consejo Internacional de la Mujer (ICW en sus siglas en inglés) en los Países Bajos y en Naciones Unidas-Hábitat.



Liisa Horelli (Finlandia)

Doctora en psicología ambiental y docente en la Helsinki University of Technology (Universidad de Tecnología de Helsinki). Como investigadora del Centre for Urban and Regional Studies (Centro de Estudios Urbanos y Regionales) ha desarrollado y evaluado diversos proyectos europeos, con un interés especial por temas que abordan conjuntamente el medio ambiente, la participación, el desarrollo local y la integración social de jóvenes y mujeres. Actualmente, trabaja en un proyecto sobre planificación del tiempo y el espacio para la conciliación del hábitat, la movilidad, los servicios y el trabajo en el área metropolitana de Helsinki. Desde 1994, es fundadora de la red EUROFEM.



Monika Jaeckel y Marieke Van Geldermalsen (Alemania-Países Bajos)

Monika Jaeckel, socióloga en el Deutsches Jugendinstitut (Instituto Alemán de la Juventud) de Munich, es investigadora en temas y políticas de familia. Es una de las creadoras de la red de soporte a familias Mütterzentren, que desde Alemania se ha extendido a más de quince países. Preside la red MINE, Mother Centers International Network for Empowerment (Red Internacional de Centros para Madres para el Empoderamiento). Fundadora de la red Grassroots Women's International Academy (GWIA) (Academia Internacional de Organizaciones de Base de Mujeres) y de la Comisión Houairou.



Junto con Marieke van Geldermalsen, arquitecta urbanista, está finalizando su proyecto *La ciudad educadora: un enfoque innovador para el urbanismo*, y desarrollando un proyecto urbano de demostración en el que se aplican estas ideas de base.

**Anne Michaud** (Canadá)

Activa en campañas contra la violencia hacia las mujeres en los años setenta y ochenta, ha sido coordinadora del programa «Mujeres y ciudad» de Montreal desde 1992 hasta 2004. Ha desarrollado metodologías y proyectos para conseguir una ciudad más segura para las mujeres y ha colaborado con las autoridades locales y con las asociaciones de mujeres, que son un referente a escala mundial para todo el urbanismo con visión de género. En mayo de 2002, organizó el primer seminario internacional sobre seguridad para las mujeres en Montreal. Miembro de la Comisión Houairou en representación de Women and Cities International (Internacional Mujeres y Ciudad), de la que es cofundadora.

**Anna Bofill Levi** (Barcelona)

Combina un amplio currículum de compositora de música contemporánea con la profesión de arquitecta, que ha ejercido en proyectos de construcción y urbanismo. Desde los años ochenta, desarrolla investigaciones y trabajos de género, entre los que están el proyecto europeo «Las mujeres y la ciudad» y estudios de asesoramiento a entidades locales y regionales. En 2005 publicó el libro *Planejament urbanístic, espais urbans i espais interiors des de la perspectiva de les dones*, editado por la Generalitat de Catalunya.

**Carme Miralles-Guasch** (Barcelona)

Doctora en geografía y profesora de la Universidad Autónoma de Barcelona, especializada en temas de transporte urbano, tiene numerosas publicaciones sobre movilidad y organización del transporte en la ciudad. También ha analizado el movimiento de las mujeres en el medio urbano y ha sido diputada por el PSC en el Congreso de los Diputados (1999-2003). Directora del Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona (IERMB).



María-Ángeles Durán Heras (Madrid)

Licenciada en ciencias políticas y económicas, y doctora en ciencias políticas por la Universidad de Madrid. Catedrática de sociología, investigadora y profesora de Investigación del Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Ha publicado un centenar de estudios sobre sociología económica, el uso del tiempo y la posición social de las mujeres. Premio Nacional de Investigación en Ciencias Económicas, Sociales y Jurídicas en 2002. Entre sus libros podemos citar: *Nuevos objetivos de igualdad en el siglo XXI: las relaciones entre mujeres y hombres* (coord.) (2000); *Si Aristóteles levantara la cabeza. Quince ensayos sobre las ciencias y las letras* (2000); *The future of work in Europe* (dir.), Comisión Europea, Dirección General v (1999); *La ciudad compartida: conocimiento, afecto y uso* (1998); *Los costes invisibles de la enfermedad* (2000-2003) o *De puertas adentro* (1988). A través de sus libros y de la publicación de sus numerosas investigaciones, nos ha hecho llegar valiosas aportaciones al análisis de género que ya forman parte de nuestro patrimonio común.



Marta Román Rivas (Madrid)

Geógrafa, experta en temas de desarrollo local, con experiencia en proyectos de investigación sobre la mujer en el trabajo, el papel de los niños en la ciudad o el análisis del espacio urbano desde la perspectiva de género. Comisaria de las exposiciones «Las ciudades, de Sur a Norte» y «Clase turista» para el centro cultural La Casa Encendida, de Madrid.



Teresa del Valle (Bilbao)

Antropóloga. Catedrática de antropología social de la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea. Investigadora en temas de antropología feminista. Autora de una de las primeras publicaciones sobre género y ciudad en nuestro entorno: *Andamios para una nueva ciudad* (1997). La obra *Modelos emergentes en los sistemas y las relaciones de género* (2002) es el resultado de la dirección de una investigación en equipo (1999-2002). Actualmente, escribe sobre etnografía de la memoria

**Jeff Turner** (Reino Unido)

Consultor independiente especializado en temas de transporte y políticas sociales. Economista de formación, posee una amplia experiencia en la investigación sobre género y transporte, sobre jóvenes y transporte, así como también sobre las necesidades de transporte de comunidades con bajos ingresos tanto en el Reino Unido como en el resto del mundo. Ha realizado trabajos para el Departamento de Transporte y la Comisión de Igualdad de Oportunidades del Reino Unido, para la Comisión Europea y para el Banco Mundial. Es autor de numerosos informes sobre género y transporte.

**Margaret Grieco** (Reino Unido)

Catedrática de transporte y sociedad en el Transport Research Institute (Instituto de Investigación sobre Transporte) de la Universidad de Napier, Edimburgo, Reino Unido, y profesora visitante a tiempo completo en el Institute of African Development (Instituto de Desarrollo Africano) de la Universidad de Cornell, EE.UU. Ha trabajado en el análisis sociológico de la movilidad y el transporte durante más de 25 años y es autora de un gran número de publicaciones en torno a los temas de género y movilidad, redes sociales y transporte, envejecimiento y movilidad y nuevas tecnologías y transporte. También ha llevado a cabo trabajos en los siguientes campos: globalización y organización social; estudios urbanos y regionales; estudios sobre género, familia y etnia; estudios sobre desarrollo y África; estudios sobre políticas y planificación; estudios de organización y gestión.

**Isabel Segura Soriano** (Barcelona)

Historiadora por la Universidad de Barcelona, ha centrado sus investigaciones en la historia de las mujeres. Algunas de sus publicaciones son *Guía de Mujeres de Barcelona* y *La Habana para mujeres*. En los últimos años ha enfocado sus trabajos historiográficos hacia el tema de la participación de las mujeres en los movimientos sociales urbanos y ha implicado a las protagonistas en la recuperación de la memoria histórica. Fruto de ello han sido, entre otras, las obras *Dones de Sants-Montjuïc*, *Itineraris Històrics* y *Dones de Ciutat Vella*. También fue editora de la editorial feminista laSal y codirectora del proyecto europeo «Las mujeres y la ciudad».



Carlos Hernández-Pezzi (Madrid)

Arquitecto por la ETSA de Madrid, especialista en urbanismo. Es miembro del Comité Hábitat II desde 1995 y coordinador del Programa de Cooperación Internacional de la Junta de Andalucía en Argentina desde 1999. Arquitecto municipal en Málaga (1980-1982) y Fuengirola, arquitecto provincial (1983-1988) y director de la Oficina Provincial de Planeamiento de la Diputación de Málaga (hasta 2001). Decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Oriental (1992-1996 y 2000-2001). Es presidente del Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España en los periodos 2002-2005 y 2006-2009. Son obras suyas, entre otras, el Centro Eurolatinoamericano de la Juventud de Mollina, el Complejo Polideportivo Universitario de Teatinos, las escuelas de hostelería de Málaga y Cádiz, varios edificios del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA), los parques Bajo Vélez y del Castillo de Sohail en Fuengirola o los centros de visitantes del Parque Natural de las Sierras Tejeda-Almijara-Alhama en Sedella y del Paraje Natural Torcal de Antequera. Académico correspondiente de Bellas Artes de San Fernando, Madrid. Escritor, articulista y crítico. Ha obtenido diversos premios a lo largo de su trayectoria profesional, como el premio Madrid de Urbanismo por su publicación *La ciudad compartida* (1999) o el premio Málaga por la rehabilitación del Palacio de Valdeflores.

ÁLBUM DE FOTOS

330









COMITÉ DE HONOR

Ilmo. Sr. Jordi Labòria

Presidente delegado del Área de Infraestructuras, Urbanismo y Vivienda de la Diputación de Barcelona

Ilma. Sra. Imma Moraleda

Presidenta delegada del Área de Igualdad y Ciudadanía de la Diputación de Barcelona

Sra. Marta Selva

Presidenta del Instituto Catalán de las Mujeres

Sr. Jaume Sanmartí

Director de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona

Sr. Jesús Alonso

Decano del Colegio de Arquitectos de Cataluña

COMITÉ ORGANIZADOR

DIRECTORA

Isabela Velázquez Valoria

COORDINACIÓN

Eloi Juvillà Ballester

Mireia Valls Hausman

Diputación de Barcelona.

Oficina Técnica de Cooperación

VOCALES

Anna Cabó Cardona

Servicio de Promoción de Políticas de Igualdad Mujer-Hombre de la Diputación de Barcelona

Isabel Segura Soriano

Instituto Catalán de las Mujeres,
Generalitat de Catalunya

Dominique Tomasov Blinder

Colegio de Arquitectos de Cataluña

Anna Puigjaner Barberà

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona

INSTITUCIONES PARTICIPANTES EN LA ORGANIZACIÓN

Diputación de Barcelona

Oficina Técnica de Cooperación del Área
de Infraestructuras, Urbanismo y Vivienda
(coordinación y dirección)

Servicio de Promoción de Políticas de Igualdad
Mujer-Hombre del Área de Igualdad y Ciudadanía

Generalitat de Catalunya

Instituto Catalán de las Mujeres

Colegio de Arquitectos de Cataluña (COAC)

**Escuela Técnica Superior de Arquitectura
de Barcelona (ETSAB)**

LOGÍSTICA Y COMUNICACIÓN

Carme Camacho Perea

Miquel Vilaseca Masramon

Diputación de Barcelona. Oficina Técnica
de Cooperación

ot.cooperacio@diba.cat

Amb aquesta publicació, adreçada principalment a persones que treballen en l'urbanisme i la ciutat o en polítiques d'igualtat dona-home, volem potenciar la reflexió, el diàleg i l'intercanvi d'experiències per construir i dissenyar ciutats i espais més igualitaris i millors per a tothom.

El llibre és un recull de les ponències i les conclusions de les jornades Urbanisme i Gènere: una Visió Necessària per a Tothom, organitzades per la Diputació de Barcelona i amb la participació de la Generalitat de Catalunya, el Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya i l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, que van tenir lloc a Barcelona del 27 al 29 d'abril del 2005.

Con esta publicación, dirigida principalmente a personas que trabajan en el urbanismo y la ciudad o en políticas de igualdad mujer-hombre, queremos potenciar la reflexión, el diálogo y el intercambio de experiencias para construir y diseñar ciudades y espacios más igualitarios y mejores para todos.

El libro recoge las ponencias y conclusiones de las jornadas Urbanismo y Género: una Visión Necesaria para Todos, organizadas por la Diputación de Barcelona y con la participación de la Generalitat de Catalunya, el Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, que tuvieron lugar en Barcelona del 27 al 29 de abril de 2005.

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Oficina Tècnica de Cooperació

Àrea d'Igualtat i Ciutadania
**Servei de Promoció de Polítiques d'Igualtat
Dona-Home**

