

ZONIFICACION Y DIFERENCIAS DE GENERO

Constanza Tobío

El urbanismo moderno basado en el principio de la zonificación implica también una división del espacio según el género. El espacio del trabajo es masculino y el espacio de habitar femenino. La coherencia de dicho modelo tradicionalista, aplicado hasta hoy, está en cuestión cuando los nuevos modelos económicos familiares están basados en la doble ocupación e ingresos.

El espacio y el tiempo se nos presentan como categorías básicas de configuración de la realidad; quizá por eso sea tan difícil asumir que su organización —igual que la de la economía, las instituciones sociales o los valores y las creencias— también es una construcción social¹. La gran aportación de la sociología urbana de los años sesenta fue concebir el espacio de la ciudad como resultante de las contradicciones de clase, escenario de conflictos sociales con su propia especificidad y no simplemente reflejo de los del mundo de la producción². Ello suponía situar claramente lo urbano en el ámbito de lo social (por tanto transformable), frente a la perspectiva anterior de la Ecología Humana de la Escuela de Chicago que concibe los procesos urbanos en analogía con los mecanismos darwinistas del mundo natural³.

Sin embargo, la planificación urbanística sigue fuertemente impregnada del espíritu del urbanismo moderno y racionalista de los años veinte y treinta, cuyos principios básicos se contienen en la Carta de Atenas⁴. La ciudad zonificada y racional se opone a la ciudad abigarrada e insalubre que caracteriza la industrialización del XIX, cuando en los ya densos espacios urbanos se localizan fábricas y talleres junto a viviendas obreras crecientemente hacinadas. Frente a eso, el urbanismo moderno propugna la segregación en espacios diferentes de fábricas y viviendas, así como niveles mínimos de soleamiento y ventilación para todos los espacios habitables. Pero había otros aspectos de la ciudad premoderna que también habían sido objeto de preocupación, como el temor a la posible insurrección de las «clases peligrosas», la promiscuidad ligada al hacinamiento, y la prostitución⁵, que quizá,

61

como señala Elizabeth Wilson, era en realidad un rechazo a la presencia de las mujeres en las calles, representada como una metáfora del horror de las masas descontroladas, como una ruptura del orden⁶.

Para el urbanismo moderno, el usuario de la ciudad se concibe como un *homo urbanisticus* racionalmente determinado en sus funciones principales –habitar, trabajar y circular–, que son extrapolables a cualquier contexto espacial o temporal⁷. Pero subyacen implícitamente algunos supuestos, como que la actividad económica principal es la industria o que el modelo familiar es el basado en la división de roles de género. Así, el principio de zonificación, según el cual a cada función y a cada individuo⁸ debe corresponder un espacio diferenciado, implica también una división del espacio según el género: el espacio del trabajo es masculino y el espacio del habitar es femenino. Ahora bien, la dicotomía trabajar-habitar refleja el punto de vista del hombre, para quien al trabajo (esfuerzo y desgaste) se opone la casa (descanso y reposición). Desde el punto de vista de las mujeres el habitar no es meramente un espacio etiquetado de residencial, sino una actividad cotidiana que es la que le confiere el carácter de habitable; el espacio del habitar es para las mujeres el espacio del trabajo. Aunque hay que reconocer que el modelo femenino de Le Corbusier, tal como lo expone en *La ciudad radiante*⁹, no es el de la trabajadora doméstica, sino que concibe toda una serie de elementos de simplificación y racionalización de las tareas del hogar para que la mujer pueda dedicarse intensamente a la vida familiar, en el sentido más elevado del concepto, pero no para trabajar como los

hombres¹⁰. El modelo implícito parece ser el de la mujer burguesa que, a través de la organización racional de la sociedad y el espacio, puede dejar de ser exclusivo de las clases altas y extenderse a toda la población. Utopía masculina que, según una investigación realizada recientemente en España, sólo comparten las mujeres que trabajan en los niveles más bajos de cualificación. Las fantasías femeninas fluctúan entre el deseo de ser en el mundo del trabajo como los hombres –es decir, alcanzar poder y responsabilidad–, sin abandonar el papel central tradicional de la mujer en el hogar, y el discurso igualitario: trabajo y familia deberían ser igualmente compatibles para hombres y mujeres¹¹.

Cabe plantear asimismo que en realidad el sujeto del urbanismo moderno no es un individuo, sino una familia, la familia nuclear y patriarcal¹² elevada a la categoría de dato inmutable, una unidad social mínima diferenciable en funciones complementarias realizadas por individuos con diferentes roles que no son más que partes de un conjunto. Se trata de una concepción coherente con la hegemonía del pensamiento funcionalista en los años que se configuran los principios del urbanismo.

En efecto, la lógica de funcionamiento de la ciudad zonificada y segregada exige un modelo de familia en el que una estricta división funcional separa hombres y mujeres. A la función habitar corresponde un espacio en el entorno de la vivienda, de radio limitado a los trayectos de corto alcance, generalmente andando, y en el que se localizan los equipamientos de uso cotidiano (escuela, comercio, parque...). A la función trabajar corresponden

desplazamientos a un único destino, el trabajo, que pueden llegar a ser muy largos y requieren, generalmente, transporte motorizado. Para que el habitar sea tal alguien, la mujer, asume la responsabilidad de ese espacio, desarrollando una actividad que es funcionalmente distinta y prácticamente no compatible con el trabajo y el largo desplazamiento que éste exige.

Hay, por tanto, una intención en el urbanismo moderno de separar los espacios de los hombres y los espacios de las mujeres, probablemente muy vinculada a los discursos decimonónicos acerca de los males de la ciudad, entre los que ocupa lugar destacado la imagen de las mujeres ocupando espacios que no son los suyos, las fábricas y las calles. El modelo burgués de repliegue de las mujeres al espacio privado del hogar, cada vez más diferenciado del espacio público, se va extendiendo progresivamente, al menos en el plano del deber ser, a las restantes clases sociales.

Daphne Spain¹³ ha estudiado en diferentes sociedades y diferentes momentos históricos la relación entre la segregación espacial entre sexos y la posición social de las mujeres, llegando a la conclusión de que las sociedades en que se establece una separación más estricta entre los espacios de las mujeres y los espacios de los hombres son aquellas en las que el *status*, el poder y la capacidad económica de las mujeres es menor. Por el contrario, el proceso de incorporación de las mujeres a la sociedad como miembros de pleno derecho está ligado a la desaparición de espacios diferenciados para uno y otro sexo, que generalmente consisten más bien en la prohibición

del acceso de las mujeres a ciertos tipos de espacios, en especial a aquellos en los que se produce la transmisión de conocimientos técnicos o simbólicos, así como en los que se prepara a los individuos para desempeñar tareas en el ámbito de lo público, aspectos todos ellos que constituyen la base del prestigio y el reconocimiento social.

En resumen, hay una coherencia, no sólo ideológica sino también funcional, entre el modelo de la ciudad zonificada y la familia basada en la diferenciación de roles de género. En este sentido, la configuración del espacio no sólo refleja sino que refuerza las desigualdades de género.

Cómo usan las mujeres la ciudad

El gran problema de la ciudad moderna es la función «circular», es decir, cómo asegurar que los espacios de habitación y trabajo estén comunicados. Desde el punto de vista del usuario individual, el medio más flexible para asegurar el desplazamiento cotidiano casa-trabajo es el automóvil privado, pero se basa en potentes inversiones públicas de infraestructura. El transporte basado en el automóvil hace posible la zonificación, y las diversas mejoras tecnológicas que ha ido incorporando han permitido un aumento creciente de la escala de la ciudad zonificada. El transporte público generalmente llega más tarde, sólo cuando el espacio urbano está ya claramente consolidado, y no alcanza nunca a tener la capacidad de penetración intersticial del automóvil. En Europa Occidental hoy el 80% de los desplazamientos de pasajeros en transporte mecanizado se realiza en automóvil, al

tiempo que la movilidad de las personas, en términos de distancia recorrida, se ha multiplicado por dos entre 1960 y 1990¹⁴. El automóvil es el principal protagonista de la ciudad moderna, y a su lógica de funcionamiento se somete el conjunto del espacio urbano. Las otras formas de usar la ciudad son residuales, se adaptan a lo que queda una vez que el automóvil ha definido y ocupado su espacio. Sin embargo, sólo representa un grupo minoritario de usuarios de la ciudad: son los hombres que trabajan quienes utilizan mayoritariamente el automóvil privado¹⁵.

Las mujeres usan la ciudad de forma diferente, como han puesto de manifiesto numerosos estudios realizados en los últimos años¹⁶. Las mujeres se desplazan a pie mucho más que los hombres, aunque también para ellos éste es el modo principal de desplazamiento (según datos para Madrid, el 59% de los recorridos urbanos de las mujeres se realizan andando, frente a un 42% de los de los hombres). En cambio, utilizan mucho menos el automóvil (11,5% de los desplazamientos de las mujeres, frente al 27% de los desplazamientos de los hombres¹⁷). Ello es coherente con la función femenina del modelo de familia tradicional, cuya pauta de uso del espacio se caracteriza por un radio reducido en torno a la vivienda.

Sucede, sin embargo, que las mujeres que trabajan reproducen la misma pauta de menor utilización del automóvil y ámbito espacial más reducido. Siguiendo con el caso de Madrid, para las mujeres que trabajan, el transporte público es el modo más utilizado para ir al trabajo (51,5% de los desplazamientos), el cual se reduce en el caso de los hombres a sólo

un 32%¹⁸. Otras investigaciones en Europa y en Estados Unidos han puesto de relieve diferencias de género similares en la movilidad y el acceso a los medios de transporte¹⁹. Según datos de la Encuesta Metropolitana de Barcelona de 1986, el 35% de las mujeres ocupadas trabajaban en el mismo barrio en el que residían, cifra que se reducía al 20% en el caso de los hombres²⁰. Cuatro años después se amplía para todos la escala espacial del empleo, pero se mantienen las diferencias según el sexo: el 32% de las mujeres ocupadas trabajaban en el barrio de residencia, frente a un 18,5% en el caso de los hombres²¹.

Hanson y Pratt en una investigación sobre la relación entre género, empleo y espacio se preguntan acerca de las razones por las que el tiempo de desplazamiento de las mujeres norteamericanas al trabajo ha sido tradicionalmente, y sigue siendo, menor que el de los hombres, lo cual tiene como consecuencia que su capacidad para elegir un empleo es más limitada, siendo más dependientes que los hombres del mercado de trabajo local próximo a la vivienda. Las variables más explicativas en términos de aproximar las pautas de desplazamiento casa-trabajo de hombres y mujeres eran el nivel ocupacional y los ingresos individuales del trabajo. Es decir, las mujeres de altos niveles de ocupación y altos ingresos tienen desplazamientos largos al trabajo, similares a los de los hombres en término medio. En cambio, variables como el estado civil o el número de hijos eran escasamente relevantes. La cuestión que se plantea, a partir de ahí, es si las mujeres tienen una mayor tendencia a trabajar cerca de la casa

porque generalmente tienen empleos de baja cualificación y remuneración y, por tanto, sólo compensa un empleo próximo a la vivienda, o si lo que sucede es que la localización próxima a la vivienda es una condición previa para muchas mujeres por sus responsabilidades familiares que restringe sus posibilidades de acceso al empleo. Es decir, si el más reducido ámbito espacial del mercado laboral de las mujeres es un efecto o una causa de sus bajos niveles ocupacionales o salariales²².

Hay un dato interesante que puede resultar de interés para responder a la pregunta anterior. En términos globales, la movilidad de los hombres en Madrid 1988 es algo más elevada que la de las mujeres: 2,38 desplazamientos diarios para las mujeres y 2,49 para los hombres. Sin embargo, las mujeres que trabajan tienen una movilidad más alta que los hombres que trabajan: 2,81 frente a 2,67 desplazamientos urbanos diarios²³. Ello no es más que el reflejo de la superposición que se da en las mujeres ocupadas entre actividad laboral y actividad doméstica, que seguramente explica, en buena parte, la proximidad al hogar como condición para el empleo.

Hay otros aspectos en los que la relación de las mujeres con la ciudad es también diferente. Por ejemplo, la inseguridad o el miedo que ciertas situaciones, muy relacionadas con el diseño urbano, provocan cotidianamente en muchas mujeres. Espacios como aparcamientos, túneles, pasadizos o callejones, especialmente si la visibilidad o la iluminación es escasa, constituyen una fuente de inquietud habitual, mayor para las mujeres que para los hombres, por el temor añadido a la agresión

sexual. Por otro lado, en ciertas ciudades o en ciertos barrios especialmente afectados por la violencia, el temor interiorizado actúa como un poderoso inhibidor de la presencia de las mujeres en los espacios públicos. En Canadá, una encuesta de ámbito nacional sobre este tema ha mostrado que, a pesar de que la mayor parte de los casos de violencia contra las mujeres se producen en el espacio doméstico, muchas mujeres temen por su seguridad personal en los lugares públicos, y ese miedo está en muchos casos ligado a características urbanísticas y arquitectónicas del entorno construido. A partir de las conclusiones de este estudio se puso en marcha en Canadá un proyecto a escala federal y local para hacer las ciudades más seguras, en especial para las mujeres, que son quienes más afectadas están por el temor y la realidad de la violencia. Incluye, entre otros aspectos, la incorporación de objetivos de seguridad urbana en la planificación urbanística con recomendaciones específicas sobre visibilidad, iluminación, tratamiento de las zonas aisladas, etc.²⁴.

65

La ciudad es un espacio real y es, también, un espacio simbólico que refleja la organización social y el sistema de posiciones de los grupos sociales. El estudio de la percepción de la ciudad se inició con los trabajos de Lynch sobre el significado de la forma urbana para sus habitantes²⁵ y se desarrolló más ampliamente por Rapaport como reflexión acerca de la interacción entre espacio y sociedad desde el punto de vista de las representaciones mentales²⁶. María Angeles Durán²⁷ ha señalado que los nombres de la ciudad constituyen sus lugares, al singularizar los espacios diferenciados,

al tiempo que el lugar se funde con el nombre dándole sus propias características. Lo que se percibe de la ciudad no son sólo elementos materiales como torres, plazas o elementos singulares; también los nombres de sus calles forman parte de la estructura e identidad de la ciudad. La toponimia se puede estudiar a través de lo que está presente y, también, a través de lo excluido, la «ectoponimia», los lugares sin nombre y los nombres sin lugares. En la ciudad de Madrid, aproximadamente, un tercio de los nombres de las calles corresponden a personajes humanos dimorfizados, y de ellos la proporción es de seis a uno para hombres y mujeres. Además, la mayor parte de los nombres femeninos de calles corresponden a advocaciones de la Virgen, santas, reinas o aristócratas, órdenes religiosas o nombres femeninos anónimos. En cambio, los nombres masculinos recuerdan a políticos, escritores, artistas, militares, reyes o científicos²⁸. La ciudad transmite una memoria que es la del orden masculino.

El punto de vista de las mujeres en la planificación urbanística

A partir de la constatación de que el uso y la percepción de la ciudad es para las mujeres diferente, y de que esa especificidad es escasamente considerada en la planificación urbanística, se plantea la reivindicación del punto de vista de las mujeres en el diseño del espacio urbano. Este es el enfoque de la *Carta Europea de la Mujer en la Ciudad*, propuesta de investigación-acción planteada en el marco del Programa para la Igualdad de Oportunidades de las Mujeres de la Unión Europea y apoyada por un amplio número de grupos de

trabajo y centros de investigación²⁹. Se propone incorporar a la planificación de los espacios urbanos la experiencia que las mujeres tienen de la ciudad, que es diferente porque su vida y sus necesidades cotidianas en cuanto a la movilidad, la relación con el barrio o la seguridad son también diferentes de las de los hombres. Se plantea, además, que reivindicar la diferencia en el uso de la ciudad por las mujeres abre la consideración a otras formas de uso de la ciudad también diferentes, como las de los niños o los minusválidos. Señala, asimismo, la *Carta* el hecho de que la planificación urbana sigue considerando la familia nuclear con el hombre trabajando fuera y la mujer en el hogar como modelo de referencia, cuando éste ya no es el mayoritario y hay otras formas familiares distintas con necesidades específicas. También se constata la escasa presencia de las mujeres en las instancias relacionadas con el ordenamiento del territorio, el espacio urbano, la vivienda, el transporte y el medio ambiente, tanto a nivel de decisiones como de realización técnica. La ciudadanía incluye una participación activa en los mecanismos de creación y gestión de las ciudades, en los que la presencia de las mujeres es escasa. En diversos puntos de la Carta se abordan estas cuestiones, proponiéndose que la democracia paritaria se extienda a los campos del ordenamiento territorial, la planificación de la ciudad y el entorno de vida, así como medidas conducentes a favorecer la igualdad de oportunidades en el acceso a las profesiones que intervienen en la producción de lo urbano.

Otras iniciativas similares se han realizado últimamente, como, por ejemplo, la conferencia organizada por la OCDE sobre «Les femmes et

la ville. Logements, services et environnement urbain»³⁰ en París en 1994, que ha tenido el gran interés de recoger información de una multiplicidad de casos y experiencias urbanas planteadas desde la perspectiva de las necesidades específicas de las mujeres³¹, así como de plantear nuevos temas como el papel positivo de último reducto de «normalidad» que desempeñan las mujeres en barrios afectados por procesos de exclusión social, paralelo, en cierto sentido, al papel de las mujeres en los países del Tercer Mundo más afectados por el subdesarrollo. Las conclusiones principales son, en gran parte, coincidentes con la *Carta Europea de la Mujer en la Ciudad*, reivindicándose una mayor presencia de las mujeres en la planificación urbana, así como una mayor consideración de sus necesidades específicas y las de otros grupos excluidos como los niños, los minusválidos o los ancianos. Se reclama, también, una mayor atención a las situaciones y casos más desfavorecidos como las mujeres solas con hijos a cargo o los barrios en declive. En la Conferencia Mundial Hábitat II sobre los Asentamientos Humanos, uno de los temas destacados es también el de la mujer en la ciudad, especialmente en lo que se refiere al derecho de acceso de las mujeres a la vivienda.

Los objetos tienen múltiples formas de uso, más allá de las concebidas por sus creadores; y la ciudad es, también, un objeto. Las diversas iniciativas de investigación y acción desarrolladas recientemente sobre las mujeres y el espacio urbano ponen en cuestión que el hombre sea la medida de la ciudad; hay otras medidas de la ciudad que exigen ser consideradas. Sin embargo, una vez explicitada y rei-

vindicada una perspectiva hasta ahora oculta surgen algunos interrogantes. Esa diferencia constatada, ¿aumenta o disminuye?, ¿debe ser reivindicada? ¿cuál es su origen? No se trata de una cuestión nueva; es, por ejemplo, lo que subyace a los planteamientos de aquellas arquitectas norteamericanas feministas radicales de los años treinta que proyectaban casas sin cocina para que las mujeres no tuvieran que cocinar³². En efecto, las mujeres tienen necesidades propias en relación al espacio urbano que se derivan, fundamentalmente, de su dedicación a las tareas de mantenimiento del hogar, del cuidado de niños, incapacitados o ancianos, o de la doble jornada laboral y doméstica. Ahora bien, esas diferencias han sido socialmente construidas, son roles de género, no diferencias de sexo; por tanto son modificables, de hecho se están transformando rápidamente por la voluntad de las mujeres, que es coincidente con una lógica de transformación estructural. Contemplar la cuestión desde el punto de vista del cambio de la posición social de las mujeres (y de los hombres) introduce una mayor complejidad, ya que no se trata de reivindicar una adaptación de la ciudad a roles estáticos sino una planificación urbana flexible y coherente con nuevos modelos sociales y familiares.

Nuevos modelos familiares, viejos modelos urbanos

Hasta los años setenta la actividad laboral de las mujeres estaba fuertemente asociada a coyunturas económicas o bélicas que determinaban salidas al mercado de trabajo y repliegues posteriores al hogar. La fuerza de trabajo

femenina tenía el carácter de reserva para el mercado de trabajo. Sin embargo, durante los últimos veinte años se produce en todos los países desarrollados, y en algunos menos desarrollados, un crecimiento sostenido de la actividad laboral femenina tanto en coyunturas de crisis como de recuperación. En la Unión Europea de doce países había en 1994 dos mujeres activas por cada tres hombres, proporción que en Dinamarca o en Suecia se eleva a más de cuatro mujeres activas³³ por cada cinco hombres. Quizá más significativo sea el hecho de que los países con tasas de actividad femenina más bajas, como España, están experimentando un fuerte aumento en los últimos años al incrementarse la actividad laboral de las mujeres más jóvenes. Por ejemplo, el grupo de edad de 25-29 años aumentó su actividad entre 1975 y 1995 de un 34% a un 67,5%, y el grupo de 30-34 de un 27% a un 63%³⁴. El incremento de la actividad laboral produce al tiempo un aumento de los hogares de dos ocupados, que constituye ya en Europa Occidental el modelo familiar mayoritario.

La familia basada en una pareja conyugal en la que ambos miembros tienen una actividad laboral (o perciben unos ingresos derivados de una actividad laboral anterior) se origina no sólo por la fuerte orientación de las mujeres al trabajo, asociado a un deseo de autonomía e independencia económica, así como a la inversión educativa realizada, sino también porque las estrategias familiares encaminadas a mantener o adquirir el nivel estándar de consumo así lo exigen³⁵. Diversas investigaciones muestran, especialmente en el caso español, que la situación económica más favorable, en

términos de ingresos per cápita, corresponde al caso de las familias con dos ocupados³⁶.

La lógica del urbanismo moderno de los años veinte, básicamente vigente en la planificación urbana actual, se basa implícitamente en un modelo familiar en el que la división del trabajo atribuye al hombre el trabajo remunerado y a la mujer el cuidado del hogar. Esta lógica se quiebra cuando se generaliza la doble ocupación familiar. La diferenciación en dos formas de uso del espacio, una basada en los trayectos diversificados de corto alcance en torno a la vivienda y otra en los desplazamientos de largo alcance al trabajo, se convierte ahora en superposición; el mismo individuo, que hoy es generalmente femenino, realiza funciones laborales extradomésticas y funciones de mantenimiento del hogar, desplazándose cotidianamente en el espacio según ambos tipos de funciones. La incorporación de las mujeres a la actividad laboral como nuevo modelo de normalidad —no como situación extraordinaria para mujeres o situaciones excepcionales, ni siquiera como modelo alternativo— afecta al conjunto de la organización social, uno de cuyos aspectos es la organización del espacio. Sin embargo, sigue plenamente vigente el concepto de zonificación como elemento central de la planificación urbanística, tanto en la conceptualización como en su realización práctica. Las ciudades y los barrios se siguen planificando como si la familia tradicional siguiera siendo el modelo dominante, quizá por la fuerte inercia del espacio construido. A partir de ahí, se plantea la reflexión acerca de los efectos de los nuevos modelos familiares sobre el uso del espa-

cio y acerca de la congruencia entre modelos urbanos y familiares.

Entre otros, se pueden señalar tres aspectos contradictorios entre la ciudad funcionalmente segregada y el tipo familiar emergente, basado en la doble ocupación de la pareja conyugal. En primer lugar, la secuencia diaria de vaciado-llenado de los espacios, cada vez más numerosos, en que la zonificación es más extrema: los centros terciarios de negocios, los polígonos industriales o las ciudades dormitorio. Son espacios que permanecen durante largas horas del día vacíos, con lo que ello supone de empobrecimiento de la densidad y calidad de los espacios urbanos, así como de despilfarro. Ello se manifiesta de forma diferentes según el contenido funcional de los espacios. En los centros terciarizados de las ciudades, donde predominan la oficinas y los comercios, los espacios públicos (calles, plazas, jardines) pertenecen, durante las horas de inactividad laboral, a los que no tienen otro espacio propio, como los sin techo, o a los que buscan espacios solitarios para actividades ilegales o delictivas. Se produce una polarización entre los espacios protegidos por fuerzas de seguridad, generalmente privadas, y la calle, que se abandona a la diaria secuencia de peligro. Este fenómeno, el vaciamiento diario de los espacios de la actividad económica, es una resultante de la ciudad zonificada, con independencia de los modelos familiares. En cambio, el proceso de vaciamiento diario de los espacios residenciales es una consecuencia de la generalización de la doble ocupación familiar en espacios urbanos funcionalmente segregados. Las periferias residenciales de las

clases populares se quedan vacías durante las horas de trabajo y desprovistas de un tejido social que desarrolle una función latente de integración y control social. La soledad recurrente abandona estos espacios a las tendencias de deterioro social que los procesos de crisis y reestructuración económica generan³⁷. En el caso de los barrios residenciales para clases medias y altas se produce una creciente segregación y aislamiento, a través de la cada vez más elevada inversión privada en seguridad para proteger los barrios y viviendas, vacíos la mayor parte del día.

Los modelos espaciales plurifuncionales no aseguran, sin embargo, por sí mismos, la coherencia entre la doble ocupación familiar y el uso efectivo del espacio: hay otros planos diferentes como el de los mecanismos de ocupación de viviendas y acceso a empleos o el de los medios de transporte que conectan vivienda y trabajo. Si, como ocurre en España, la estructura de usos urbanos está fuertemente segregada según los principios de la zonificación, y ésta aumenta de escala, al tiempo que los mecanismos de ocupación de las viviendas son muy rígidos por la reducida proporción del alquiler³⁸, el protagonismo en la gestión del modelo resultante se desplaza a los medios de transporte.

El segundo elemento de contradicción entre la ciudad zonificada y el nuevo modelo económico familiar está relacionado con el fuerte aumento de la demanda de transporte que genera. Aumentan los desplazamientos al trabajo en transporte motorizado, especialmente en automóvil privado, al tiempo que disminu-

70
yen los desplazamientos a pie y con destino compras³⁹. La generalización de la doble ocupación familiar tiene como efecto un fuerte aumento de la movilidad urbana que entra en contradicción con la zonificación como concepto central del urbanismo y con el transporte privado como respuesta principal a la demanda de desplazamientos. Ello explica, por ejemplo, por qué la movilidad de las mujeres que trabajan es mayor que la de los hombres que trabajan, a pesar de que la movilidad global de los hombres es mayor. Se añade el hecho de que las transformaciones en las formas de mantenimiento de los hogares características de la doble ocupación apuntan también a una segregación creciente en algunos aspectos como los hábitos de consumo, al generalizarse la gran compra quincenal o mensual en grandes espacios comerciales.

El tercer elemento a señalar se refiere a los obstáculos que genera la ciudad basada en la zonificación para la incorporación de las mujeres a la actividad laboral. Como señalan Pratt y Hanson⁴⁰, las mujeres dependen mucho más que los hombres de la oferta de empleo en un entorno cercano a la vivienda y generalmente el acceso a la vivienda es anterior al acceso al empleo, bien porque la localización de ésta está vinculada al empleo del marido, bien porque la localización residencial no se puede cambiar. Ello implica que el acceso a la ocupación depende fuertemente de las características del empleo existente en la zona de residencia, que son muy variables, según los modelos urbanos y la segregación ocupacional del empleo. Sólo para las mujeres de más elevados niveles ocupacionales y más eleva-

dos ingresos derivados de la ocupación la distancia espacial no es un obstáculo mayor que para los hombres. La distancia es un obstáculo para las mujeres en el acceso al trabajo asociado a sus responsabilidades familiares, en especial los hijos, pero también los mayores, enfermos o incapacitados, como revela el hecho de que las mujeres solas tienden a decidir acerca de la localización de la vivienda después de haber accedido a un empleo y tienden, también, a elegir vivir en el centro urbano, donde la cantidad y variedad de empleos es mayor.

El principal medio para superar la zonificación como obstáculo en el acceso al empleo es el automóvil privado. Como se ha visto anteriormente, es un medio de transporte utilizado más por los hombres que por las mujeres. Datos de la Encuesta Origen-Destino de Barcelona muestran que el 50% de los hombres tiene vehículo propio y lo conduce habitualmente, frente a sólo un 18% de las mujeres⁴¹. La escala espacial de los mercados de trabajo se incrementa porque la creciente movilidad de los trabajadores lo hace posible. El automóvil privado confiere la mayor movilidad con el menor coste para el conductor-trabajador en términos de tiempo-dinero. Dado que la motorización de las mujeres es considerablemente menor, se puede afirmar que los empleos (o los espacios en general) a los que sólo se puede acceder en automóvil son discriminantes según el género. Pero, al mismo tiempo, las mujeres motorizadas superan el obstáculo que las formas establecidas de movilidad suponen para la integración laboral y para el control del espacio en general.

Se produce, así, una contradicción entre una lógica social, el automóvil es discriminante desde una perspectiva de género, y una lógica individual, la mujer motorizada supera la menor movilidad característica de las mujeres en su conjunto, contradicción que no es sino una forma particular, quizá más aguda, de la contradicción general entre transporte público-transporte privado.

Conclusión

Los suburbios residenciales monofuncionales se basan en una gran cantidad de trabajo doméstico no pagado. El contrapunto está representado por los centros urbanos, en los que el incremento de profesionales y técnicos de alto nivel de cualificación viviendo en hogares unipersonales o de dos ocupados, con poco tiempo disponible para el trabajo doméstico pero elevados ingresos, permite externalizar muchos de los trabajos que antes se realizaban en el hogar. El modelo residencial suburbial se desarrolló principalmente en los años cincuenta y sesenta, constituyéndose en los países anglosajones en la opción residencial principal para las crecientes clases medias y desarrollándose de forma importante en otros países. Eran años de repliegue de las mujeres al hogar, después de la Segunda Guerra Mundial, así como de desarrollo de la sociedad de consumo, de los electrodomésticos y de la gestión del hogar según los modelos empresariales. Las amas de casa se habían profesionalizado, pero el modelo tradicional de familia seguía vigente. Había una coherencia entre el modelo familiar y el modelo urbanístico; a la división del trabajo correspondían formas

diferentes de uso del espacio que tenían un carácter complementario. Cuando la familia basada en la división de roles se transforma y se sustituye por la familia de dos ocupados y doble ingreso, el modelo suburbial entra en contradicción con los nuevos modelos económicos familiares. Sin embargo, la inercia del espacio construido es tan fuerte, que no por ello se ha modificado la idea de la zonificación como principio básico del urbanismo. El caso español, y más concretamente la ciudad de Madrid, es especialmente destacable en este sentido, ya que los suburbios residenciales para clases medias aparecen muy tardíamente, en los años ochenta, que son precisamente años de fuerte aumento de la incorporación de las mujeres a la actividad laboral, ya opción generalizada entre las de menos de cincuenta años. Los suburbios residenciales constituyen en España un modelo urbanístico tardío, contradictorio desde su nacimiento con los nuevos modelos familiares emergentes.

Como conclusión se puede plantear la conveniencia de poner en cuestión el concepto de zonificación como base para la ordenación del espacio, así como discutir otras formas de combinación de usos basadas en la diversificación, una vez que los problemas de salubridad, que principalmente están en el origen del modelo urbano basado en la zonificación, se limitan hoy en día a un reducido número de industrias que es conveniente separar de los espacios residenciales. Ello resulta menos utópico si se considera que las propias viviendas están experimentando transformaciones, a través de las múltiples conexiones que las nuevas tecnologías de

comunicación hacen posible, que pueden restituir algunas de las funciones laborales, formativas o asistenciales que el hogar perdió en el proceso de modernización, así como desarrollar nuevas funciones vinculadas a la relación social, al ocio y el esparcimiento.

NOTAS

¹ En el sentido que Berger y Luckman dan al concepto de «construcción social de la realidad», es decir, como un conjunto de procesos a través de los cuales un cuerpo de conocimientos llega a quedar establecido socialmente como realidad, *vid. La construcción social de la realidad*, Amorrortu, Buenos Aires, 1989, 13-15.

² El texto básico de esa corriente es *La cuestión urbana* de Manuel Castells, Siglo XXI, Madrid, 1976. Las investigaciones empíricas más interesantes en esa línea de investigación: Castells, M., *Sociología del espacio industrial*, Ayuso, Madrid, 1976; Castells, M., *Crisis urbana y cambio social*. Siglo XXI, Madrid, 1981; Pinçon-Charlot, M. *et al.*, *Ségrégation urbaine. Classes sociales et équipements collectifs en Région Parisienne*, Anthropos, París, 1986.

72 ³ Una interesante recopilación de algunos textos básicos de Park, Burgess, McKenzie y Wirth, así como una clarificadora introducción acerca del contexto teórico en el que se inscribe la escuela de Chicago, en Grafmeyer, Y. y Joseph, Y., *L'école de Chicago*, Aubier, París, 1990.

⁴ Le Corbusier, *Principios de urbanismo*, Ariel, Barcelona, 1979.

⁵ Hall, P., *Cities of tomorrow*, Blackwell, Oxford UK y Cambridge USA, 1988.

⁶ Wilson, E., «L'aménagement de l'espace: considérations culturelles et rôle des femmes», en OCDE, *Les femmes et la ville. Logements, services et environnement urbain*, París, 1995, 43-50.

⁷ El carácter etnocéntrico de la teoría urbanística de Le Corbusier queda palpablemente puesto de manifiesto en las dos realizaciones más fieles a sus principios, ambas, paradójicamente, muy alejadas del mundo occidental desarrollado, Chandigarh y Brasilia. En ambas la ciudad planificada ha sido sobrepasada por poblados satélite de infraviviendas desarrollados según las lógicas del crecimiento urbano en el tercer mundo. La ciudad espontánea manifiesta, en su miseria, una vitalidad de la que carecen los espacios diseñados según la ortodoxia racionalista; *vid. Sachs, I.*, «Vulnerability of Giant Cities and the Life Lottery», en Dogan, M. y Kasarda, J. D., *The Metropolis Era. A World of Giant Cities*, vol. 1, Sage Publications, California, 1988.

⁸ En la Carta de Atenas se dice que «La zonificación es la operación que se realiza sobre el plano urbano con el fin de asignar a cada función y a cada individuo su lugar adecuado»; *vid. Le Corbusier, op. cit.*, 45.

⁹ Le Corbusier, *La ville radieuse*, Vincent, Freal y Cie, París, 1963.

¹⁰ En las propuestas utópicas de Owen, Fourier o Godin se plantea la socialización de las tareas domésticas y se propone un modelo comunitario en oposición al modelo familiar, pero en el que las mujeres siguen ocupadas básicamente en actividades femeninas tradicionales. Por ejemplo, Owen proponía que las mujeres antes que nada se ocuparan del cuidado de sus hijos y de tener sus casas en orden; en segundo lugar, del cultivo de los huertos para la alimentación común; en tercer lugar, del trabajo en los sectores de la industria que se adaptan a sus características, pero no más de cuatro o cinco horas diarias; en cuarto lugar, de la preparación de la ropa para los habitantes de la comunidad, y en quinto lugar, trabajando por turno en la cocina común», *vid. Benévono, L.*, *Los orígenes del urbanismo moderno*, Blume, Madrid, 1979, 68.

¹¹ Tobío, C.; Arteta, Q. y Fernández Córdón, J.A., *Estrategias de compatibilización familia-empleo. España años noventa*, Universidad Carlos III de Madrid/Instituto de la Mujer, Madrid, 1996.

¹² La familia que Louis Roussel denomina moderna tiene tres subtipos: la familia cerrada (replegada en sí misma), la familia abierta (centrada en la promoción a través de los hijos) y la familia hospital (concebida como lugar de reposo para el hombre trabajador), *vid.* Roussel, L., *La famille incertaine*, Odile Jacob, París, 1989, 53-78, y Lawrence Stone, *Familia nuclear doméstica cerrada*, *vid.* Stone, L., *The Family, Sex and Marriage in England, 1500-1800*, Weidenfeld and Nicolson, Londres, 1977.

¹³ Spain, D. *Gendered Spaces*, The University of North Carolina Press, 1992.

¹⁴ Kunzmann, K. R. y Wegener, M., «*The Pattern of Urbanization in Western Europe*», Institut für Raumplanung, Dortmund, 1990, 9-10.

¹⁵ Según datos de la Encuesta Origen-Destino realizada en Madrid en 1988, el 51% de los hombres ocupados utilizan el automóvil en los desplazamientos al trabajo, frente al 31,5 en transporte público y el 15% andando; *vid.* Tobío, C., «Movilidad y género en el espacio urbano», en Tobío, C. y Denche, C. (eds.), *El espacio según el género, ¿un uso diferencial?*, Universidad Carlos III de Madrid/Dirección General de la Mujer de la Comunidad de Madrid, 1995, 55-72.

¹⁶ Entre otros, Altman, Y. y Churchman, A. (eds.), *Women and the environment*, Plenum Press, Nueva York, 1994; Massey, D., *Space, Place and Gender*, Polity Press, Cambridge y Oxford, 1994; Katz, C. y Monk, J. (eds.) *Full Circles: Geographies of Women Over the Life Course*, Routledge, Nueva York, 1993; Wilson, E., *The Sphinx in the City: Urban Life, the Control of Disorder and Women*, Virago, University of California Press, Londres y Berkeley, 1991. En España, Tobío, C. y Denche, C., *op. cit.*; Sabaté, A., *et al.*, *Mujeres, Espacio y Sociedad. Hacia una Geografía del Género*, Síntesis, Madrid, 1995; Federación Española de Municipios y Provincias, *Mujer y Urbanismo. Una recreación del espacio*, Instituto de la Mujer, Madrid, 1996; Bisquert, A. y Navarro, I., «*Ciudad y mujer*», *Actas del Curso de Urbanismo y Mujer. Nuevas visiones del espacio público y privado*, Málaga, 1993, y Toledo, 1994; Prats Ferret, M. *et al.*, *Las mujeres y el uso del tiempo*, Institut d'Estudis Metropolitans/Instituto de la Mujer, 1995.

¹⁷ Tobío, C., *op. cit.*, 62.

¹⁸ *Ibid.*, 67.

¹⁹ Stein, U., «Viviendas, ciudades y regiones desde el punto de vista de las mujeres. Experiencias de planificación en Alemania Occidental», en Tobío, C. y Denche, C., *op. cit.*, 87-104; Giuliano, G., «Public transportation and the travel needs of women», en *Traffic Quarterly*, 33, 1979, 607-16; Hanson, S. y Johnston, Y., «Gender differences in work-trip length: explanations and implications», en *Urban Geography*, 6, 1985, 193-219.

²⁰ Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, *Enquesta Metropolitana 1986. Condiçions de vida i hàbits de la població de l'area metropolitana de Barcelona. La desigualtat social de les dones*, volum 18, Barcelona, 1988.

²¹ Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, *Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona 1990. Condiçions de vida y hàbits de la població. L'espai de vida dels habitants de la Regió Metropolitana de Barcelona*, volum 8, Barcelona, 1993.

²² Hanson, S. y Pratt, G., *Gender, work and space*, Routledge, USA y Canadá, 1995, 93-119.

²³ Tobío, C., *op. cit.*, 60-61.

²⁴ Wekerle, G., «La violence contre les femmes: des villes sûres; initiatives fédérales et municipales canadiennes», comunicación a la Conferencia de la OCDE sobre *Les femmes et la ville: logement, services et environnement urbain*, París, 4-6 octubre, 1994.

²⁵ Lynch, K., *The image of the city*, MIT Press, Cambridge y Londres, 1985.

²⁶ Rapaport, A., *Aspectos humanos de la forma urbana. Hacia una confrontación de las Ciencias Sociales con el diseño de la forma urbana*, Gustavo Gili, Barcelona, 1978.

²⁷ Durán, M.A., «Los nombres de la memoria (Notas para una hermenéutica de la ciudad)», en Tobío, C. y Denche, C., *op. cit.*, 17-41.

²⁸ Grupo Municipal de Izquierda Unida, *Nombres de mujeres en las calles de Madrid*, Ayuntamiento de Madrid, 1994.

²⁹ Entre otros, City and Shelter, Eurocultures, Groupe Cadre de Vie, Praxis, European Women's Lobby.

³⁰ Publicado con el mismo título por la propia OCDE, París, 1995.

³¹ Entre otras, en Austria, la creación de oficinas municipales para recoger problemas o sugerencias desde el punto de vista de las mujeres a desarrollar en el marco de las políticas locales de orden general; en Estados Unidos, el grupo Neighbourhood Women's Renaissance gestiona proyectos de rehabilitación urbana y social a escala local como forma de luchar contra la crisis del barrio; en Australia, Women's Planning Network ofrece asesoramiento urbanístico a mujeres de base, profesionales, responsables políticos y promotores acerca de formas de planificación que incorporen las necesidades específicas de las mujeres; en el Reino Unido, el proyecto «Sésamo, ábrete» pretende mostrar los problemas de accesibilidad de los centros comerciales; en Italia, el proyecto de Ley del Tiempo pretende adaptar los horarios comerciales, administrativos y de servicios a las necesidades de las madres que trabajan.

³² Spain, D., *op. cit.*, 236.

³³ Eurostat, elaboración propia a partir de Encuestas de Fuerza de Trabajo.

³⁴ Tobío, C.; Arteta, Q. y Fernández Cordón, J.A., *op. cit.*, 32.

³⁵ *Ibid.*, 43-61.

³⁶ En España la actividad laboral femenina aumenta más rápidamente entre los sectores de más elevado nivel económico y profesional, lo cual produce una nueva segmentación a escala familiar asociado al número de ocupados; *vid.* San Segundo, M., «Los ingresos de los hogares y la estructura familiar», en *I Simposio sobre igualdad y distribución de la renta y la riqueza*, Argenteria, Madrid, 1993, vol. II; Lassabille, G., «Trabajo femenino y distribución de rentas en España», en Instituto de la Mujer, *Economía del trabajo femenino, sector mercantil y no mercantil*, Madrid, 1989, 29-37.

³⁷ Wacquant ha analizado en ciudades norteamericanas el proceso de guetización, en el que se alcanza un punto de no retorno cuando el Estado abandona la intervención pública a través de servicios e instituciones sociales, a lo que sucede la desaparición de la actividad económica privada, *vid.* Wacquant J. D., L., «De l'Amérique comme utopie à l'envers», en Bourdieu, P., *La misère du monde*, Seuil, París, 1993, 169-180. Delarue analiza en un informe sobre la situación de las periferias urbanas francesas el papel negativo, desde el punto de vista de la integración social, que la desaparición de industrias y comercios provoca, *vid.* Delarue, J.M., *Banlieus en difficultés: la relégation*, Syros, París, 1991.

74

³⁸ Sólo el 15% del parque residencial inmobiliario se basa en el alquiler (INE, *Censo de Vivienda 1991*, Madrid, 1994). La generalización de la vivienda en propiedad confiere un gran rigidez al funcionamiento del mercado inmobiliario.

³⁹ Tobío, C., *op. cit.*, 65.

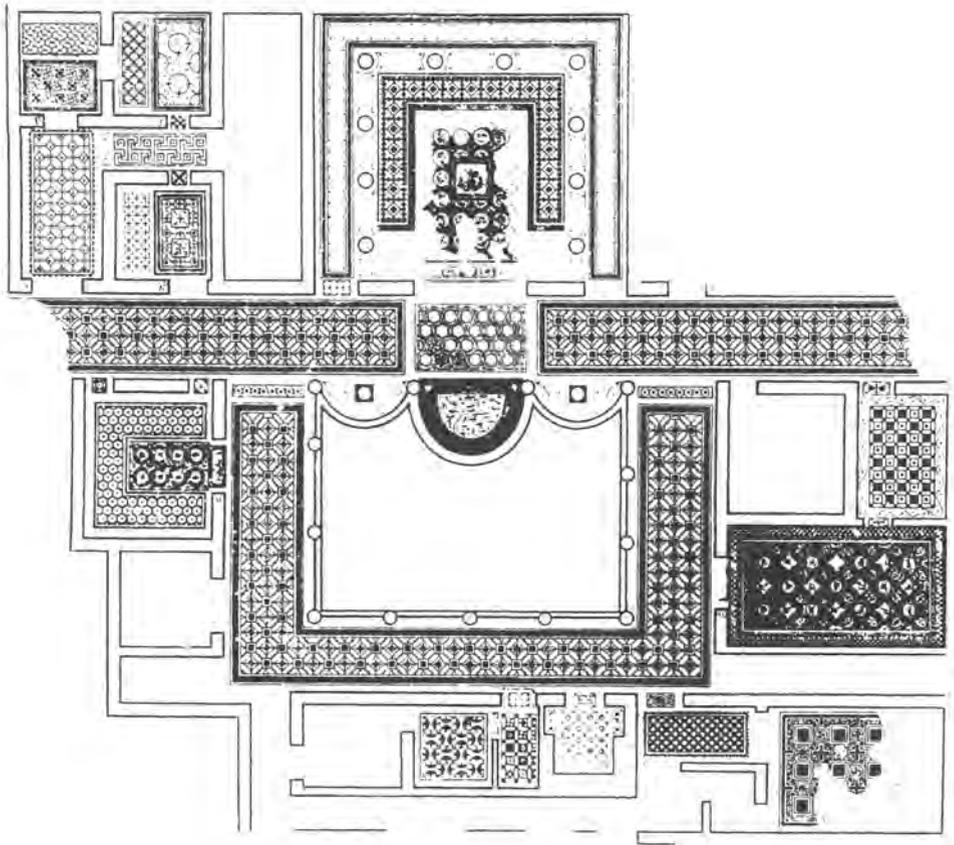
⁴⁰ Hanson, S. y Pratt, G., *op. cit.*

⁴¹ Junyent, R., «La movilidad de las mujeres en la aglomeración de Barcelona», ponencia presentada en el *Seminario Permanente sobre Espacio y Género* de la Universidad Carlos III de Madrid, 15 de junio de 1995, 5.

BIBLIOGRAFÍA

- Altman, Y. y Churchman, A. (eds.), *Women and the environment*, Plenum Press, Nueva York, 1994.
- Argenteria, *I Simposio sobre igualdad y distribución de la renta y la riqueza*, Madrid, 1993.
- Benévono, L., *Los orígenes del urbanismo moderno*, Blume, Madrid, 1979.
- Berger, P. y Luckmann, T., *La construcción social de la realidad*, Amorrortu, Buenos Aires, 1989.
- Bisquert, A. y Navarro, I., «Ciudad y Mujer», *Actas del Curso de Urbanismo y Mujer. Nuevas visiones del espacio público y privado*, Málaga, 1993, y Toledo, 1994.
- Bourdieu, P., *La misère du monde*, Seuil, París, 1993.
- Castells, M., *Sociología del espacio industrial*, Ayuso, Madrid, 1976.
- Castells, M., *La cuestión urbana*, Siglo XXI, Madrid, 1976.
- Castells, M., *Crisis urbana y cambio social*, Siglo XXI, Madrid, 1981.
- Delarue, J.M., *Banlieus en difficultés: la relégation*, Syros, París, 1991.

- Le Corbusier, *La ville radieuse*, Vincent, Freal y Cie, París, 1963.
- Le Corbusier, *Principios de urbanismo*, Ariel, Barcelona, 1979.
- Dogan, M. y Kasarda, J.D., *The Metropolis Era. A World of Giant Cities*, vol. I, Sage Publications, California, 1988.
- Federación Española de Municipios y Provincias, *Mujer y Urbanismo. Una recreación del espacio*, Instituto de la Mujer, Madrid, 1996.
- Giuliano, G., «Public transportation and the travel needs of women», en *Traffic Quarterly*, 33, 1979, 607-16.
- Grafmeyer, Y. y Joseph, Y., *L'école de Chicago*, Aubier, París, 1990.
- Grupo municipal de Izquierda Unida, *Nombres de mujeres en las calles de Madrid*, Ayuntamiento de Madrid, 1994.
- Hall, P., *Cities of tomorrow*, Blackwell, Oxford UK y Cambridge USA, 1988.
- Hanson, S. y Johnston, Y., «Gender differences in work-trip length: explanations and implications», en *Urban Geography*, 6, 1985, 193-219.
- Hanson, S. y Pratt, G., *Gender, work and space*, Routledge, USA y Canadá, 1995.
- Institut D'Estudis Metropolitans de Barcelona, *Enquesta Metropolitana 1986. Condiçions de vida i hàbits de la població de l'area metropolitana de Barcelona. La desigualtat social de les dones*, volum 18, Barcelona, 1988.
- Institut D'Estudis Metropolitans de Barcelona, *Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona 1990. Condiçions de vida i hàbits de la població. L'espai de vida dels habitants de la Regió Metropolitana de Barcelona*, volum 8, Barcelona, 1993.
- Instituto Nacional de Estadística, *Censo de la Vivienda 1991*, Madrid, 1994.
- Katz, C. y Monk, J. (eds.), *Full Circles: Geographies of Women Over the Life Course*, Routledge, Nueva York, 1993.
- Kunzmann, K.R. y Wegener, M., *The Pattern of Urbanization in Western Europe* Institut für Raumplanung, Dortmund, 1990.
- Lassabille, G., *Economía del trabajo femenino, sector mercantil y no mercantil*, Instituto de la Mujer, Madrid, 1989.
- Lynch, K., *The image of the city*, MIT Press, Cambridge USA y Londres, 1985.
- Massey, D., *Space, Place and Gender*, Polity Press, Cambridge y Oxford, 1994.
- OCDE *Les femmes et le ville. Logements, services et environnement urbain*, París, 1995.
- Pinçon-Charlot, M. et al. *Ségrégation urbaine. Classes sociales et équipements collectifs en Région Parisienne*, Anthropos, París, 1980.
- Prats Ferret, M.; García Ramón, M.D. y Cánovas Valiente, G., *Las mujeres y el uso del tiempo*, Institut d'Estudis Metropolitans/Instituto de la Mujer, Madrid, 1995.
- Roussel, L., *La famille incertaine*, Odile Jacob, París, 1989.
- Sabaté, A. et al., *Mujeres, Espacio y Sociedad. Hacia una Geografía del Género*, Síntesis, Madrid, 1995.
- Spain, D., *Gendered Spaces*, The University of North Carolina Press, 1992.
- Stone, L., *The Family, Sex and Marriage in England, 1500-1800*, Weidenfeld and Nicolson, Londres, 1977.
- Tobío, C. y Denche, C., *El espacio según el género, ¿un uso diferencial?*, Universidad Carlos III de Madrid/Dirección General de la Mujer de la Comunidad de Madrid, 1995.
- Tobío, C.; Arteta, Q. y Fernández Córdón, J.A., *Estrategias de compatibilización familia-empleo. España años noventa*, Universidad Carlos III de Madrid/Instituto de la Mujer, Madrid, 1996.
- Wilson, E., *The Sphinx in the City: Urban Life, the Control of Disorder and Women*, Virago, University of California Press, Londres y Berkeley, 1991.



Casa de Neptuno, Acholla, S. Gozlan, *Karthago* 1971-72.