

Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna

Constanza Tobío

Universidad Carlos III de Madrid

Conferencia en la Escuela de Verano Jaime Vera, Galapagar (Madrid). Junio 1995

Introducción

El cuánto, cómo y adónde se desplazan los individuos en el espacio urbano constituye una peculiar fotografía de la estructura social. Si, además, consideramos la variable género, vemos que mujeres y hombres se desplazan en la ciudad de forma diferente, hacia lugares distintos, utilizando modos y medios de transporte diferentes en base a recorridos de duraciones diversas. También difiere según el género el ámbito espacial de los desplazamientos en el espacio urbano, es decir, el espacio de la vida cotidiana, más reducido generalmente para las mujeres que para los hombres.

Básicamente, la movilidad es un reflejo de la estructura social. Ahora bien, las formas de utilización del espacio, las formas de desplazarse en el espacio, así como la mayor o menor movilidad de unos y otras puede reforzar las tendencias al mantenimiento de las desigualdades de género o, por el contrario, puede ser un elemento que aminore esas desigualdades, un elemento importante en el camino hacia la igualdad.

El espacio no es un mero reflejo pasivo de diferencias que se sitúan en otros ámbitos -aunque en gran parte refleja diferencias establecidas en relación al trabajo o al poder- sino que al mismo tiempo aporta algo específico en la búsqueda de relaciones más iguales entre hombres y mujeres.

Aunque esta conferencia se centra en las formas de movilidad urbana según el género, se abordarán también algunos aspectos acerca de la estructura de localizaciones espaciales de la ciudad, es decir, dónde se localizan las viviendas, los equipamientos, los empleos, los espacios de circulación, etc, y cuál es la lógica subyacente del modelo urbanístico. Ello se justifica por el hecho de que la estructura de localizaciones espaciales en gran parte determina las formas de movilidad.

Los supuestos implícitos del urbanismo moderno

Los principios en los que se basa la planificación de la ciudad actual son todavía los del urbanismo moderno de los años 20 recogidos en ese documento fundacional que es la **Carta de Atenas**, redactado con ocasión de uno de los *Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM)* y básicamente escrito por el arquitecto y urbanista Le Corbusier. En la **Carta de Atenas** se plantea una oposición entre la ciudad tradicional, caracterizada por la mezcla e indiferenciación de usos urbanos, y la ciudad moderna, racional y funcional que se rige por un principio fundamental: *la zonificación*. El concepto de zonificación es el concepto central del urbanismo moderno y todavía sigue siendo la idea clave de la planificación

urbana actual. Frente a la mezcla de usos de la ciudad tradicional, con todos los problemas de salubridad, higiene, densificación etc. que plantea el desarrollo, la división del trabajo a escala general en el proceso de industrialización, cuando fábricas y viviendas comparten el mismo espacio, el urbanismo moderno plantea que hay que construir ciudades en que los diferentes usos, las diferentes funciones urbanas, estén separadas en espacios distintos. Le Corbusier afirma que a cada función urbana diferente debe corresponder un espacio distinto. En ello consiste la ciudad zonificada, la ciudad segregada según los usos y las funciones urbanas.

Para el urbanismo moderno hay cuatro funciones urbanas: en primer lugar, el habitar, la función residencial; en segundo lugar, el trabajar; en tercer lugar, la función recreativa y de esparcimiento; y en cuarto lugar, la función circular que tiene como finalidad conectar las otras tres funciones entre sí. Ahora bien, las funciones principales son la función habitar -la vivienda y los espacios residenciales- y la función trabajar -el empleo, las actividades económicas-. La ciudad moderna se caracteriza por una estricta separación entre función habitar y función trabajar. Los espacios residenciales deben estar separados de los espacios del empleo y las actividades económicas, eso sí deben estar conectados a través de la función circular.

Pero la lógica de la ciudad moderna de los años 20, que tiene una racionalidad en su contexto histórico, se basa en un supuesto implícito. Cada una de esas dos funciones urbanas principales corresponde a cada uno de los dos géneros, es decir, la función habitar se asocia a las mujeres y la función trabajar se asocia a los hombres. Ello es, además, un indicador de la concepción claramente androcéntrica del urbanismo moderno que opone la función habitar a la función trabajar, pero la función habitar cuyo contenido es la reposición de la fuerza de trabajo, el descanso diario, del dormir, del comer, etc, adquiere ese sentido plenamente para los hombres, no para las mujeres. El espacio del habitar es también un producto del trabajo, del de las mujeres que ni siquiera recibe tal consideración. Para ellas el habitar es trabajo, pero en la percepción social dominante la reconstrucción cotidiana del espacio del habitar es lo opuesto a la función trabajar porque el punto de vista que se impone como general es el de los hombres, para quienes, efectivamente, trabajo y hogar son términos antitéticos.

Sin embargo, dado ese supuesto implícito de que los espacios residenciales y habitacionales son los espacios de las mujeres, mientras que los espacios del empleo son los espacios de los hombres, hay una racionalidad en el modelo urbanístico de la ciudad moderna basada en la existencia de dos formas de uso del espacio, dos formas de movilidad, respectivamente características de la función habitar y de la función trabajar.

Los desplazamientos al trabajo de los hombres son lineales, a un único destino, de larga distancia y se realizan en transporte motorizado. Es la pauta característica del uso masculino del espacio, aunque hoy en España, por ejemplo, los hombres que trabajan son aproximadamente la mitad de la población masculina total. Los desplazamientos al trabajo aparecen como el principal problema de la ciudad moderna, incrementado por la escala creciente y la distancia cada vez mayor entre los espacios residenciales y laborales. El problema es cómo hacer accesible desde cualquier vivienda cualquier empleo, cómo lograr la máxima accesibilidad teniendo en cuenta que las distancias crecen exponencialmente.

Hay otra forma de desplazamiento que corresponde a la función habitar y constituye la pauta típicamente femenina de uso de la ciudad. Se basa en el corto alcance, el radio reducido en torno a la vivienda, la diversificación de los destinos (compras, escuela, gestiones, etc) y el desplazamiento a pie. Según los principios del urbanismo moderno a la función habitar debe corresponder un espacio segregado y

autocontenido, cuya escala no debe superar el radio máximo que permite el desplazamiento a pie en su interior.

La lógica de este modelo se quiebra cuando empieza a dejar de ser verdad que cada una de esas funciones corresponde a uno de los dos géneros, cuando un mismo individuo tiene que superponer a lo largo del día, uno y otro tipo de desplazamiento. El modelo del urbanismo moderno tiene una racionalidad cuando unos efectúan los desplazamientos monofuncionales de largo alcance y otras realizan los desplazamientos diversificados de corto alcance. El problema aparece cuando hay que superponer las dos formas de movilidad, situación que hoy corresponde fundamentalmente a las mujeres que trabajan que tienen que añadir a esta función, en el sentido masculino del término, la función del habitar, en el sentido femenino del término.

La incorporación de las mujeres a la actividad laboral

Todos los indicadores económicos y sociológicos de los últimos veinte años en España, en los países occidentales e incluso en los países menos desarrollados muestran un elevadísimo incremento de la actividad femenina, hasta el punto de que en algunos países la actividad laboral de las mujeres es prácticamente idéntica a la de los hombres, y en el conjunto de los países de la Unión Europea entre 25 y 49, es decir, en las edades centrales de la vida, hay más de dos tercios de mujeres activas. En algunos países como Dinamarca o Suecia las tasas de actividad de hombres y mujeres son prácticamente iguales y, además, todo indica que la actividad femenina para el conjunto de Europa va a seguir aumentando al incrementarse en los países en los que es más baja, entre ellos España.

La actividad laboral de las mujeres españolas es baja porque hay un corte generacional entre las mujeres de más de cuarenta y cinco años, que mayoritariamente no trabajan, y las mujeres más jóvenes con una actividad laboral considerablemente elevada que se ha incrementado de manera destacable en los últimos veinte años y, lo que es más importante, que mantienen a lo largo de la vida, rompiendo la pauta tradicional de la actividad laboral femenina basada en el abandono del mercado de trabajo al tener hijos. Es decir, se está produciendo un cambio basado en que las generaciones de mujeres jóvenes están introduciendo nuevas pautas de actividad mucho más parecidas a lo que constituye la generalidad de la actividad femenina en los países europeos.

La primera generación de mujeres modernas españolas corresponde a las nacidas entre 1950 y el 1954, porque es la primera generación que mayoritariamente está en el mercado de trabajo a lo largo de toda su vida. En torno al 55% de las mujeres que hoy tienen entre 40 y 44 años están en el mercado de trabajo, siendo las primeras que no han disminuido prácticamente la actividad en los años de más mayor fecundidad, sin dejar de trabajar o de buscar activamente empleo en los años de tener los hijos, a diferencia de todas las generaciones anteriores que en los años de tener los hijos abandonaban en gran parte el mercado de trabajo.

La siguiente generación más joven, las nacidas entre 1955 y 1959, tienen hoy una actividad en torno al 65% que previsiblemente van a mantener a lo largo de toda su vida. Ello quiere decir que la mayor parte de las mujeres no se van a limitar ya a la función habitar, sino que son mujeres que van a tener que superponer las dos funciones, la doméstica y la laboral, y van a tener que superponer las dos formas de desplazamiento en la ciudad, las formas de movilidad. También lo tendrán que ir superponiendo los

hombres, pero se resisten a abandonar su tradicional monofuncionalidad laboral.

En el horizonte lo que hay es una situación en la que la mayor parte de las mujeres van a tener que superponer ambas formas de movilidad, y esto se refleja ya en datos empíricos, por ejemplo, en el hecho de que a pesar de que la movilidad general de las mujeres es menor que la de los hombres, medida en número de desplazamientos diarios urbanos, las mujeres que trabajan se desplazan más que los hombres. Según datos de la *Encuesta Origen-Destino de Madrid 1988* el número medio de desplazamientos es de 2,38 para las mujeres y de 2,49 para los hombres. Sin embargo, las mujeres que trabajan realizan 2,81 viajes por día, mientras que los hombres que trabajan realizan 2,67 viajes por día, lo cual no es más que el reflejo en el espacio de la doble jornada.

La lógica del modelo de la ciudad moderna se basa en una forma tradicional de división del trabajo según el género; se produce, por tanto, una contradicción entre ciudad moderna y familia tradicional. Ello crea toda una serie de problemas en otros ámbitos diferentes, no sólo en relación con las desigualdades de género. Por ejemplo, uno de los efectos que produce la ciudad funcionalmente segregada es que los espacios residenciales están vacantes durante largas horas del día, son espacios solitarios, y éste es uno de los problemas que se está planteando en España y, de forma más aguda, en ciudades americanas o francesas.

En las ciudades dormitorio de las periferias aquellos que tiene una actividad laboral, entre los que se cuenta una mayoría de las mujeres, abandonan a lo largo del día los espacios residenciales, donde sólo permanecen aquellas personas que no tienen una actividad laboral. Nunca a lo largo de la historia ha habido zonas enteras de la ciudad que permanecieran solitarias tantas horas al día, y ello es una de las consecuencias de la ciudad zonificada. Las formas en que se manifiesta esto son diferentes según el la composición social de los barrios residenciales.

En los barrios periféricos obreros se traduce en problemas de marginalidad, conflictividad y exclusión, aunque no es ésta la única causa de tales situaciones. En los barrios residenciales de clase media y alta, lo que se produce es un reforzamiento de la seguridad, fundamentalmente de la seguridad privada, y así vemos numerosas urbanizaciones convertidas en fortalezas aisladas de su entorno urbano que ocupan zonas crecientes de las ciudades.

En conclusión, la zonificación como separación entre zonas residenciales y de empleo constituye una forma de organización del espacio escasamente congruente o racional con el nuevo modelo de doble ocupación familiar, emergente y muy pronto mayoritario en nuestro país, como lo es ya en otros muchos países. En definitiva, un modelo urbano que no favorece, sino que dificulta la solución a un problema que se plantea de forma cada vez más aguda: cómo hacer compatible en términos prácticos, operativos y concretos, el mundo laboral y el mundo familiar.

Movilidad urbana de trabajadoras, trabajadores y amas de casa

La estructura de localizaciones espaciales de los usos urbanos determina en parte, pero sólo en parte, la movilidad. Se podría afirmar que la estructura de localizaciones espaciales es una condición necesaria pero no suficiente de la racionalidad del modelo urbano. Podría, por ejemplo, ocurrir que hubiera una ciudad perfectamente equilibrada desde el punto de vista de la estructura de la localización de usos, que en cada barrio hubiera empleos suficientes para toda la población residente, pero cuyo funcionamiento fuera

escasamente funcional al no ocupar los residentes de cada barrio los empleos existentes en él, desplazándose cotidianamente a otras zonas de la ciudad con destino a su puesto de trabajo. Ello es en gran parte lo que ocurre, ya que las lógicas del mercado de trabajo y del mercado inmobiliario tienen su propia especificidad, frecuentemente contradictoria o simplemente ajena a la de la estructura urbana.

La movilidad está fuertemente vinculada a la actividad de los individuos y las formas principales de actividad son principalmente dos, la actividad laboral y la actividad doméstica. Se pueden, así, distinguir dos grupos sociales diferentes en relación a la actividad que tienen también pautas diferentes en relación a la movilidad: ocupados y amas de casa. Los primeros pueden ser hombres o mujeres, las segundas son, excepto situaciones anecdóticas, mujeres. Pero se pueden distinguir otras situaciones en relación a la actividad, como los que quieren trabajar y están disponibles para hacerlo -los parados-, los que tuvieron antes una actividad y ya no la tienen por razones de edad -los jubilados-, y los que se preparan para su actividad futura, los estudiantes.

Analizar el género femenino es, en general, más complejo que analizar el género masculino. Las pautas masculinas en relación a la actividad y a la movilidad son mucho más lineales y, en ese sentido, más fáciles de analizar. Sin embargo, paradójicamente, se toma el modelo masculino como caso general y referencia para el estudio de los comportamientos del género femenino. Tal perspectiva analítica no sólo contribuye a la percepción de lo femenino como excepción o residuo en relación a lo masculino, sino que, además, constituye un obstáculo epistemológico para entender la lógica global de los comportamientos de las mujeres. La movilidad urbana masculina depende fuertemente de la edad porque ésta determina la actividad, la cual, a su vez, explica fundamentalmente las formas de desplazamiento cotidiano de los hombres. Entre 25 y 65 años la inmensa mayoría de los hombres están en el mercado de trabajo, formando parte de la población activa, como ocupados, la mayoría, y otros como parados. Los hombres ocupados, y en menor medida los parados, tienen unas pautas de desplazamientos nítidamente diferenciadas de las de otros grupos sociales; por tanto, si la edad determina la actividad y la actividad la movilidad, podemos afirmar que la movilidad masculina, es función de la edad. El caso de las mujeres es más complejo porque en las edades centrales de la vida hay dos formas de actividad diferentes: la actividad laboral y la actividad doméstica y a cada una de esas formas de actividad corresponden formas de movilidad distintas.

Veamos los datos correspondientes a las formas características de movilidad de ocupados hombres, ocupadas mujeres y amas de casa, según el destino de los desplazamientos y el modo o medio de transporte, es decir, a dónde van y cómo van. En cuanto al destino, los hombres que trabajan tienen una pauta de desplazamiento muy lineal. Sus desplazamientos en un día corriente de lunes a viernes son, fundamentalmente, desplazamientos al trabajo. En Madrid, por ejemplo, en 1988 el 83% de los desplazamientos de hombres ocupados en un día normal, son desplazamientos al trabajo. En cuanto al medio de transporte la pauta predominante es el transporte motorizado privado en automóvil: el 51% de los desplazamientos de los hombres ocupados en un día normal se realiza en automóvil privado. Es un dato importante ya que éste es el único grupo de actividad y sexo que utiliza mayoritariamente el automóvil.

Las pautas de las mujeres que trabajan son bastante diferentes. Sus desplazamientos tienen un destino más diversificado. Siguiendo con los datos de Madrid, tres de cada cuatro desplazamientos en un día normal son con destino al trabajo, pero hay uno de cada cuatro que se dedica a otras finalidades como llevar los niños al colegio, gestiones y compras. Por ejemplo, el 8% de los desplazamientos de las mujeres que tienen un empleo son con destino a compras, porcentaje que se reduce a sólo un 2% en el caso de los hombres. El modo de transporte de las mujeres que trabajan revela diferencias todavía más acusadas en

comparación con los hombres. Las mujeres ocupadas se desplazan fundamentalmente en transporte público, el 46% de los recorridos de mujeres ocupadas se realizan en transporte motorizado público. Hay un 27% que se desplaza en automóvil privado, la mitad que los hombres, y a ello se añade un 25% de los desplazamientos de las ocupadas que se realizan a pie.

Veamos ahora las pautas de movilidad de las amas de casa. Los desplazamientos en el espacio urbano en un día corriente de las amas de casa, son fundamentalmente con destino compras, el 58%, al que se añade un 35% de "Otros destinos" que incluye llevar los niños al colegio, médicos, gestiones, etc. La gran mayoría de los viajes se realizan a pie, el 69%, y muy pocos en automóvil, solamente el 10%.

Los datos anteriores ponen de relieve diversos aspectos de interés. En primer lugar, los desplazamientos en el espacio urbano están fundamentalmente relacionados con la división del trabajo doméstico y extradoméstico, que se corresponde con la división tradicional de género. Pero al mismo tiempo, entre trabajadores mujeres y hombres hay diferencias importantes en la movilidad que están relacionadas tanto con el destino como con el modo o medio de transporte, y estas diferencias reflejan, fundamentalmente, la superposición de la actividad laboral y la actividad doméstica en el caso de las mujeres.

Un segundo aspecto de interés que muestran los datos anteriores tiene que ver con el ámbito espacial en el que se desenvuelve la actividad de las mujeres que trabajan, más reducido que el de los hombres. Las mujeres que no trabajan desenvuelven su vida cotidiana en un espacio pequeño en el entorno de la vivienda, cuyo radio máximo viene definido en la mayor parte de los casos por la distancia que se puede recorrer a pie. Ahora bien, no son sólo las amas de casa las que se circunscriben a espacios más reducidos que los de los hombres sino que también las mujeres que trabajan tienen un espacio de vida cotidiana más reducido que los hombres que trabajan. Hay datos empíricos de la Encuesta Metropolitana de Barcelona de 1993 que confirman esta diferencia en el uso del espacio según el género. El 32% de las ocupadas en Barcelona trabajaban en el propio barrio de residencia, lo cual se reduce en el caso de los hombres al 18%, aunque ambos tienden a ampliar su ámbito espacial laboral.

El tercer aspecto a comentar es la menor motorización, el menor uso del automóvil privado, por parte de las mujeres, que ha sido puesto de manifiesto por diversas fuentes de información. Por ejemplo, cuando hay un sólo automóvil en la unidad familiar es en la inmensa mayoría de los casos el hombre quien lo utiliza, según datos de Barcelona de la última *Encuesta Origen-Destino*. Según esta misma fuente de información, el 50% de los hombres tiene vehículo propio y lo conduce, frente a sólo un 18% en el caso de las mujeres.

La relación de las mujeres con el automóvil es una cuestión que tiene una cierta complejidad y un carácter en cierta medida contradictorio. Por un lado, los espacios a los que sólo se puede acceder en automóvil privado se pueden calificar de espacios discriminantes según el género, ya que su accesibilidad no es igual para hombres y mujeres dada la menor motorización de estas últimas. En ese sentido, hay que defender desde el punto de vista de las mujeres el transporte público como una forma de movilidad que aumenta la accesibilidad global de las mujeres a los diferentes espacios y, muy especialmente, a los laborales. Pero, por otro lado, también es verdad que la mujer concreta, individual, que accede al automóvil privado incrementa enormemente su accesibilidad espacial y por tanto su accesibilidad social, es decir, está rompiendo una barrera, está eliminando ese obstáculo que es para las mujeres su menor movilidad. Por tanto, desde el punto de vista de las mujeres hay posiciones que defienden claramente el transporte público, y para ello hay múltiples razones, pero a la vez hay, también, razones para argumentar a favor del incremento de la motorización de las mujeres. Se trata de una contradicción que, por otra parte, no se

plantea solamente desde el punto de vista de las mujeres sino también en términos generales.

La movilidad de los estudiantes, parados y jubilados

Las diferencias de género se estructuran, fundamentalmente, en torno al eje trabajo doméstico-trabajo laboral. Ello explica por qué las posiciones sociales más alejadas de esas dos formas básicas de actividad tienen diferencias menos acusadas en cuanto a la movilidad urbana. Éste es el caso de los estudiantes, los parados y los jubilados.

Las pautas de movilidad de paradas y parados no difieren demasiado, probablemente porque mayoritariamente se trata de jóvenes no emancipados, aunque hay algunas diferencias que se pueden interpretar en clave de género. Por ejemplo, según los datos de la *Encuesta Origen-Destino de Madrid* de 1988, aunque los parados hombres hacen más la compra que los hombres que trabajan, (9% de los desplazamientos de los parados son con destino a compras) su dedicación a esta actividad es considerablemente menor que la de las mujeres paradas, para las que el 21% de sus desplazamientos cotidianos tienen como destino las compras. Otra diferencia curiosa tiene que ver con los desplazamientos con destino ocio. El 22% de los desplazamientos de los parados hombres tienen como destino actividades de ocio, cifra que se reduce en el caso de las paradas al 15%. Difiere también la dedicación de parados y paradas a actividades de trabajo y estudio. Hay un 9% de parados que declaran que sus desplazamientos son con destino trabajo -es decir, parados que afirman trabajar- y un 5% que se desplazan con destino a actividades de formación, cifras que se invierten en el caso de las mujeres; las mujeres paradas invierten mucho más tiempo en formación que en trabajo, aunque tanto parados como paradas, invierten buena parte de sus desplazamientos en la búsqueda de trabajo.

Las pautas de movilidad de jubiladas y jubilados sacan a la luz diversos aspectos interesantes en cuanto a las diferencias de género. Hay una primera cuestión referida a la palabra jubilación que viene de júbilo, alegría, gozo, fiesta, la cual se adapta bastante bien a la realidad en el caso de los hombres: el 33% de los desplazamientos de los jubilados son con destino ocio (bar, café, hogar del pensionista, partidita, etc). En el caso de las mujeres que se declaran jubiladas, en cambio, sólo el 10% de los desplazamientos son con destino ocio, mientras que el destino principal de sus desplazamientos es hacer la compra. Hay que decir, sin embargo, que los jubilados hombres hacen la compra más que cualquier otro grupo de hombres, teniendo el 18% de sus viajes urbanos cotidianos este destino. Se puede afirmar que los hombres cuando se jubilan "ayudan bastante" en casa.

Cuando observamos el perfil de los desplazamientos diarios de las jubiladas aparecen pautas muy similares a las de las amas de casa. En efecto, las jubiladas dedican la mitad de sus recorridos diarios a la compra, porcentaje sólo algo más bajo que el de las amas de casa (58%).

Se plantean, a partir de ahí, varias cuestiones conceptuales: ¿es lo mismo un ama de casa que una jubilada? ¿quiénes son las jubiladas? ¿cómo se adquiere tal condición en el caso de las mujeres? ¿se jubilan las amas de casa? La categoría de jubilado no plantea problemas conceptuales en el caso de los hombres. Un jubilado es un individuo de sexo masculino que trabajó en una actividad laboral y adquirió a lo largo del tiempo el derecho a recibir una remuneración sin tener que trabajar a cambio, derecho que está relacionado con sus aportaciones anteriores para retribuir a aquellos que antes se encontraron en su situación actual. Cuando se intenta aplicar este concepto al caso de las mujeres sucede que no sirve para

explicar las diversas situaciones posibles. Las trayectorias femeninas son más complejas, porque hay, al menos, dos tipos de mujeres y dos tipos de trayectorias. Para las mujeres que trabajaron fuera del hogar a lo largo de toda su vida el acceso a la jubilación se produce de forma relativamente parecida al modelo masculino, en el que el tránsito del trabajo a la jubilación tiene un umbral nítido marcado por la edad. Pero hay otro tipo de trayectoria distinta, la de las amas de casa que a lo largo de toda su vida se dedican al trabajo doméstico sin que haya una frontera precisa entre trabajo y jubilación. Quizás las amas de casa no se jubilan nunca, como algunos datos empíricos acerca de la autopercepción de las mujeres parecen dar a entender. Por ejemplo, según datos del *Censo de Población de 1991* el 32% de las mujeres de más de 70 años se autodeclaraban amas de casa. Ello significa que las mujeres que se declaran jubiladas son las que tienen más motivos para considerarse así. Sin embargo, incluso éstas revelan, a través de la fotografía que los itinerarios espaciales constituyen, un perfil muy similar a las amas de casa. En resumen, una elevada proporción de las mujeres que ya han alcanzado la edad socialmente aceptada como máxima para el trabajo, los setenta años, siguen siendo, o diciendo que son, amas de casa. Pero, además, las mujeres que se declaran jubiladas muestran importantes similitudes con las amas de casa en cuanto a la dedicación prioritaria al hogar, medida a través de la actividad "hacer la compra", y una reducida dedicación a actividades de ocio.

Ello plantea un nuevo interrogante ¿se convierten las mujeres en amas de casa cuando se jubilan? Hay, sin embargo, una mayoría de mujeres, dos tercios aproximadamente, que a partir de los setenta años se consideran a sí mismas jubiladas, frente a un tercio que se consideran amas de casa. Podría plantearse que se trata de las mujeres que siguieron la trayectoria masculina, es decir, que tuvieron una actividad laboral remunerada y a la edad legalmente establecida se jubilaron. Sin embargo, dadas las bajas tasas de actividad femenina que tuvieron en el pasado las mujeres que hoy tienen más de sesenta años, éstas sólo pueden constituir una parte de las que se declaran jubiladas. La pregunta es, por tanto, ¿qué es lo que explica que mujeres que a lo largo de la mayor parte de su vida fueron amas de casa se consideren como tales o como jubiladas? La variable más explicativa para responder a esta pregunta es el estado civil. Según datos del *Censo de Población de 1991 para la Comunidad de Madrid*, entre mujeres de 75 a 84 años casadas, el 75% se autclasifica como amas de casa mientras que entre las mujeres de ese mismo grupo de edad viudas, el 72% afirman ser jubiladas. Incluso a partir de los 85 años el 73% de las mujeres casadas afirman ser amas de casa, frente a un 69% de las viudas que afirman ser jubiladas. En conclusión, hay evidencia empírica para afirmar que las amas de casa se jubilan cuando enviudan, lo cual no por sorprendente deja de tener una cierta lógica ya que en esta situación desaparece el objeto principal de su trabajo y pasan a percibir una remuneración relacionada con la actividad realizada en el pasado, elementos característicos de la jubilación.

Espacio, género, diferencia y desigualdad.

Hay formas diferentes de usar el espacio, incluso de percibir el espacio, asociadas a la división del trabajo tanto en el espacio urbano como también en el propio espacio doméstico. Hay una segregación del espacio según el género en la ciudad y también en el hogar. Hay formas de uso no sólo diferentes sino también desiguales. Este es el tema que centra la investigación de una socióloga norteamericana, Daphne Spain, que ha estudiado la relación entre la segregación espacial y la posición social de las mujeres. La conclusión principal a la que ha llegado analizando diversas sociedades preindustriales e industriales a lo largo de la historia, es que las sociedades en las que los espacios de hombres y demujeres están más separados, en que las formas de uso del espacio difieren más según el género, son también las sociedades en las que la posición social de las mujeres, su autonomía económica y política, así como su status es

menor. Ello se explica porque la segregación espacial de hombres y mujeres, generalmente, adquiere la forma de una negación de acceso de derecho o de hecho de las mujeres, a determinados espacios que suelen ser los espacios en los que tiene lugar la transmisión de conocimientos técnicos o simbólicos, así como aquellos en los que se prepara a los individuos para el desempeño para tareas públicas, elementos todos ellos que constituyen la base del poder y el reconocimiento social.

El espacio, por tanto, más allá de reflejar diferencias entre hombres y mujeres asociadas a los roles tradicionales de género, desempeña un papel activo reproduciendo o modificando la posición social relegada de las mujeres. Acceder a todos los espacios (formativos, laborales, políticos, simbólicos) es para las mujeres no sólo un indicador del cambio, sino también una estrategia de transformación.

Fecha de referencia: 16-6-2000

Boletín CF+S > 13 -- Antes de la batalla: TRANSPORTE / Comercio / Trópicos / Ayuda Mutua >
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n13/actob.html>

Edita: Instituto Juan de Herrera. Av. Juan de Herrera 4. 28040 MADRID. ESPAÑA. ISSN: 1578-097X