

## La reconstrucción del espacio cotidiano

MARTA ROMÁN RIVAS

Santander (España), junio de 1995.<sup>1</sup>

Reconstruir significa «rehacer, volver a formar algo que se ha deshecho o cuyas piezas se han separado; como una máquina o una vasija rota en pedazos» (Diccionario de María Moliner).

La ciudad donde vivo parece una vasija desecha donde sus piezas se han desperdigado, cada vez todo está más lejos, desconectado, cada vez cuesta más llegar. La metrópoli actual se va expandiendo en el espacio circundante: los grandes centros de servicios y equipamientos son como piezas desperdigadas donde cada vez es más necesario para acceder a las mismas los modos de transporte motorizado. Las urbanizaciones, los barrios periféricos, toda la ciudad se va esparciendo. Este modelo urbano que no se pone límites ni al crecimiento en el espacio circundante ni a la dependencia de transporte motorizado, funciona como una bomba expansiva y las piezas de este recipiente se van alejando más y más.

El interior de las ciudades también se va resquebrajando: se permite la terciarización del centro, la desestructuración de los barrios, el dominio del automóvil frente al ciudadano. La calle se vuelve un lugar desagradable por los ruidos y humos, un lugar donde sólo se puede transitar deprisa.

Así, el proceso de destrucción, de ruptura, de dispersión se retroalimenta porque la población es expulsada del interior de la ciudad por diversos motivos —precios muy altos de vivienda, degradación y baja calidad ambiental— y se van a vivir a la periferia y vienen sólo a trabajar al interior de la ciudad y se acrecienta la necesidad de transporte y se va acrecentando la degradación de la calle que tiene que acoger los coches de esta población que se fue a vivir lejos. Y, además, la ciudad se va deshumanizando por la pérdida de vida vecinal y la calle se vuelve peligrosa.

La necesidad de reconstruir el espacio cotidiano surge porque este modelo urbano, esta ciudad a trozos, este espacio desperdigado no funciona, es como una máquina rota. Una máquina ineficaz en la que se invierte cada vez más tiempo y energía y no resuelve o facilita las necesidades básicas de sus habitantes. Necesidades de accesibilidad, sociabilidad y, en definitiva, lo que se puede considerar calidad de vida.

Y es que la ciudad si funciona mal para todos, funciona peor para las mujeres. Es una ciudad creada según las necesidades percibidas por los hombres, donde las mujeres han participado poco en la construcción de este espacio común y se ha conseguido una ciudad pensada para moverse y para trabajar, no para vivir. Se han olvidado o relegado a un segundo plano las necesidades de todos aquellos que no realizan actividades consideradas como *productivas*.

---

<sup>1</sup>Este artículo surge de una charla que fue dada en junio de 1995, en la Universidad Menéndez Pelayo de Santander dentro de un seminario titulado “Tiempo y espacio en la vida de las mujeres”. Posteriormente, la revista *Mujeres*, publicación del Instituto de la Mujer, recogió en un artículo parte de esta ponencia en su número 19 (1995).

Para la mujer las grietas de esta ciudad son más insalvables. A algunas se les ha ido resquebrajado su entorno y van quedando aisladas en su pieza, en su vivienda, en un espacio que se va reduciendo, cada vez con más dificultades para poder satisfacer en un radio próximo sus necesidades, cada vez con mayores problemas para moverse. En esta situación se encuentra la mayor parte de las amas de casa, un colectivo considerado dentro del grupo de los *no activos*, cuyo trabajo está socialmente minusvalorado y por lo tanto, cuyas necesidades espaciales ni se consideran.

Las amas de casa, acostumbradas a ceder su tiempo también han cedido su espacio. Se han ido quedando solas en sus viviendas super-equipadas y no tienen lugares para el encuentro social. Los grandes bloques de viviendas uniformes e incluso las nuevas formas de vivienda adosada, favorecen su aislamiento. Las casas se cierran hacia dentro ya que la calle es un lugar desagradable y cada vez más peligroso, cada vez hay menos relaciones de vecindad, menos relaciones de barrio, la calle llena de ruidos, de humos, la calle antes lugar de encuentro y de relación social, espacio controlado por los vecinos, ahora es un lugar de nadie, sólo para transitar a prisa. Así la casa se blindada, se aísla de su espacio exterior y la reina del hogar queda como princesa en el torreón.

Esta transformación profunda de la relación que hay entre el espacio público y privado, esta grieta que se abre entre la casa y la calle, colabora a la degradación del espacio y de la vida cotidiana. Deja de haber un control social sobre la calle, la gente deja de estar en el espacio público porque es desagradable, la calle se vuelve un lugar peligroso, cada vez se usa menos, los vecinos ya no se sientan, ya no pasean, los niños no juegan, la calle se vacía y se vuelve un espacio donde a la gente le da miedo caminar sola, la calle se convierte en el lugar de la marginación y, así se va alimentando este círculo vicioso.

Además de esta transformación en la calle, el ama de casa se encuentra con que los espacios que antes tenía para la relación social —los mercados, las plazas e incluso la antigua fuente— han desaparecido o han sido sustituidos por equipamiento doméstico individual, por modernos autoservicios o centros comerciales que no favorecen la comunicación. Las amas de casa pueden realizar hoy en día todas sus tareas sin apenas cruzar una palabra con otro adulto, en la más absoluta soledad.

La incorporación de la mujer al mundo laboral remunerado no ha supuesto cambios profundos en la forma de concebir el trabajo y el hogar y no ha habido las transformaciones oportunas ni en la vivienda ni en la ciudad para favorecer el reparto de papeles. Por un lado, no se han creado nuevas formas de vivienda que permitan, por ejemplo, la socialización del trabajo doméstico y sigue primando la vivienda diseñada para la familia nuclear, aislada del vecindario, sin lugares comunes y donde hay un reparto de tareas por sexo.

La incorporación de la mujer al trabajo remunerado no ha supuesto una aproximación entre el mundo laboral y el doméstico y la mujer se ha partido en dos. En la escala de valores sociales el trabajo remunerado es prioritario frente a las necesidades de la familia y la mujer tiene que *ocultar* sus preocupaciones domésticas e incluso renunciar a tener hijos por el conflicto que supone compatibilizar ambos mundos.

Esta disociación ha supuesto la conocida doble jornada y también unos dobles desplazamientos: para acudir a su puesto de trabajo y para atender al núcleo familiar. En las ciudades estos dobles desplazamientos se convierten en algo muy penoso por el aumento de las distancias y por la dificultad de accesibilidad.

La idea de que se ha generalizado el uso del vehículo a toda la sociedad, que todo el mundo va en coche y que la mujer de ahora tiene más libertad, gracias al uso del automóvil, es errónea. Exceptuando un grupo social de mujeres profesionales en edad activa, la mayor parte de las mujeres mayores de dieciocho años no tiene permiso de conducir, el 68 por ciento del total. En mujeres de más de 45 años las que no conducen suponen el ochenta por ciento que se eleva hasta casi la totalidad a partir de los 65 años.

Es decir, la mayor parte de las mujeres adultas no tienen la posibilidad siquiera de hacer un uso autónomo de gran parte de los equipamientos, servicios e infraestructuras que están creando en las grandes metrópolis apoyados en el uso del automóvil. La mujer utiliza más el transporte público y también patea más la ciudad. A la mayor parte de las mujeres el coche no hace más que estorbar, dificultar su tránsito, degradar la calle con sus ruidos y humos y, además, promover el que la ciudad se vaya dispersando y alejando cada vez más.

Si la mayor parte de las mujeres hicieran un balance de lo que les supone realmente vivir en una ciudad moderna, en una ciudad competitiva, seguramente el resultado de ese balance sería negativo. Como hemos ido viendo, para muchas se ha ido resquebrajando su espacio vital, reduciéndose, aisladas en sus viviendas, para otras su día a día supone ir salvando obstáculos, ir saltando grietas, de pieza en pieza para cumplir con todos los cometidos del mundo público y privado. Además, vamos a ver como la inadecuación de las ciudades para los grupos sociales más débiles repercute también directamente en las mujeres.

La pérdida de autonomía y movilidad de los niños, los ancianos y los discapacitados ha degenerado en un incremento de dependencia de éstos hacia las personas que les cuidan. Con ello, las mujeres se han convertido en transportistas, vigilantes permanentes, acompañantes y cuidadoras dedicando gran parte de su tiempo, que antes tenían para ellas, a esas tareas.

Si para las mujeres la ciudad se ha llenado de grietas, ya para los niños se ha desintegrado. El recorte de libertad y autonomía que actualmente los niños tienen en las ciudades, no tiene precedente en la historia. Mientras que los adultos tenemos recuerdos de nuestra infancia jugando en la calle, yendo solos al colegio, o bien reuniéndonos con los amigos. La mayor parte de los niños de las ciudades de hoy ya no pueden tener esas experiencias. En los últimos veinte años los niños han desaparecido de la escena pública.

En un estudio realizado en Inglaterra sobre la movilidad de los niños se muestra la pérdida de independencia que han sufrido los niños en los últimos veinte años, siendo aplicables estos resultados a este país con un pequeño desfase de tiempo.

A la edad de nueve años, los niños tienen capacidad para muchas cosas, pero actualmente sólo a la mitad se les permite cruzar la calle solos, sólo a un tercio se les permite salir a la calle sin un adulto y sólo a uno de cada diez se les permite coger autobuses solos. Hace veinte años, la mayor parte de los niños de nueve años podían realizar estas actividades por su cuenta. Las cosas permitidas antes a niños de siete años, en 1971, no las pueden realizar ahora hasta que tienen nueve años y medio.

La concepción de ciudad como centro de intercambio, la concepción de la calle como lugar de tránsito, la idea de progreso asociada a factores como la movilidad, la velocidad o la motorización ha atropellado a los niños. Esta concepción no es reciente, aunque claramente se ha agravado con la presión del automóvil privado. Ya en 1924 el entonces alcalde de Madrid difundió un bando sobre la circulación de peatones y vehículos y ahí se empezó a manifestar el predominio del coche sobre los habitantes.

«Hago saber: Dado el aumento del tránsito rodado que se ha observado en Madrid durante estos últimos años, como asimismo el considerable número de habitantes de nuestra capital, hoy insuficiente para contener la enorme masa de carruajes y peatones, es perentoriamente necesario regularizar la marcha de todo para, de esta forma, encauzar el tránsito con la rapidez que exige la vida moderna en las grandes urbes.»

El ordenar no significaba convivir, sino segregar a los vehículos de los peatones y recortar el uso tradicional de la calle a los viandantes que ya no podían reunirse ni formar corrillos y se les aleccionaba así: «andad pausadamente, no correr, no leer el periódico, no liar el cigarrillo, pensad en el peligro que corréis». A continuación, en este bando se hace una mención especial a los niños:

«Los padres cuidarán bajo su más estrecha responsabilidad de que sus hijos no jueguen más que en parques y jardines, que son los sitios adecuados al esparcimiento infantil; debe multarse a los padres de los niños que jueguen al *foot-ball*, a los patines, o que cometan otros actos de esta índole que puedan molestar a las personas que transitan por la vía pública. [. . .] Asimismo los niños que vayan subidos en los topes de los tranvías y en las trasera de los coches y automóviles se les detendrá, imponiendo a los padres una considerable sanción, para ver si de esta forma se consigue evitar los continuados accidentes que se suceden y el repulsivo espectáculo que ofrecen a la vista de los extranjeros que frecuentemente nos visitan.»

La reclusión forzosa de los niños ha supuesto la reclusión forzosa de las madres, sobre quienes sigue recayendo la labor de su cuidado. Ha dejado de ser una tarea de la comunidad, una tarea compartida por vecinos, abuelos, por los adultos conocidos y se ha convertido en un cometido cuya responsabilidad recae directamente sobre los padres y principalmente sobre la mujer. Ser madre en una ciudad se convierte en una tarea dura porque un entorno hostil para los niños supone una enorme sobrecarga para quienes cuidan de ellos. Ahora las madres o padres tienen que salvar las grietas que hacen el espacio inaccesible a los niños: llevarles e irles a buscar al colegio, acompañarles y vigilarles en el parque, entretenerles en casa. Son unos nuevos papeles en la relación entre padres e hijos, los niños presos, siempre bajo la mirada de un adulto y los padres como carceleros, ambos a disgusto.

El hecho de que los niños no puedan acceder y conocer por sí mismos el entorno, jugar en el espacio abierto y explorar sin estar bajo la mirada de un adulto, tiene unas enormes repercusiones en su desarrollo como personas en cuanto a su propia autoestima, su responsabilidad y

su independencia. A su vez, no se valora suficientemente las repercusiones de estas barreras espaciales en su salud física: el sedentarismo y la falta de ejercicio físico es otra lacra en el crecimiento de estos niños urbanos. Distintos estudios alertan sobre el riesgo de obesidad y los problemas de corazón de estos niños más adelante.

Se critica y se *culpabiliza* tanto a los niños como a los padres por comportamientos como la teleadicción o los juegos de ordenador, cuando éstas son algunas de las escasas salidas que los niños tienen para evadirse del encierro y que los padres utilizan para poder tener algo de tiempo propio. Algunos psicólogos consideran que la televisión proporciona un sustituto del espacio físico que aleja al individuo de su medio familiar inmediato y le da la oportunidad de entrar en otros mundos.

También las personas mayores se han visto excluidas de este modelo de ciudad. La terciarización del centro, los espacios monofuncionales alejados de la ciudad a los que se han trasladado parte de las actividades y servicios que antes les resultaban accesibles, y la degradación de la calle para su estancia y uso han confinado también a los ancianos en sus viviendas.

## Hacia la reconstrucción de la ciudad

Ante la desintegración que están sufriendo los colectivos sociales más débiles en las ciudades y ante el recorte de libertad que están sufriendo muchas mujeres por tener un espacio no adaptado a sus necesidades, es necesario reconstruir la ciudad.

El objetivo que mueve la reconstrucción del espacio cotidiano es rescatar el derecho de todos los ciudadanos, desde el más pequeño al más mayor, hombre o mujer, de disfrutar de un espacio que cubra sus necesidades de actividad y sociabilidad. Este derecho que parece tan evidente hoy en día está claramente mancillado.

Algunos criterios que guían esta tarea:

- **Accesibilidad.** Entendida ésta como una organización del espacio que favorece el fácil acceso de todos los ciudadanos a bienes, servicios o personas. Que no hay que confundir con movilidad que conlleva únicamente la facilidad de movimiento.

La movilidad de unos no puede comprometer la movilidad del resto, la prioridad que hoy en día se da a los modos motorizados debe cesar para permitir que la calle pueda ser utilizada por todos.

- **Autonomía.** Un espacio que potencie la facultad de la persona para satisfacer las necesidades de actividad y relación social sin depender de otros.

La autonomía está ligada al aspecto anterior, a la facilidad de acceso. Es la ruptura de dependencias a partir de la creación de un espacio seguro y accesible para todos.

- **Sociabilidad.** Se reconoce la importancia del espacio como escenario activo de las relaciones sociales —ya que puede favorecerlas o por el contrario, obstruirlas— y por lo tanto, la organización espacial como instrumento para facilitar la necesidad de relación del ser humano.

- **Habitabilidad.** Entendida la habitabilidad como un conjunto de condiciones ambientales que hacen que un espacio sea saludable, seguro y agradable para el desarrollo de la vida.

La aplicación de estos criterios en el diseño y la construcción del espacio común supone dar un giro radical al rumbo que actualmente se lleva, supone frenar la dispersión, la ruptura y empezar a unir piezas, retomar la escala humana y reconstruir la ciudad a la medida del conjunto de los ciudadanos. Esta visión implica la preeminencia de los intereses sociales sobre los intereses económicos.

La construcción de un espacio igualitario supone ir contra corriente, vencer muchas resistencias; desde la falta de crítica y el menosprecio de los problemas sociales generados por este modelo urbano, la idea asumida de que el camino hacia el progreso lleva implícitos estos *costes* en el modo de vida cotidiano, hasta la propia potencia y la inercia de este modelo de desarrollo que conforme va generando un problema, va generando, no ya soluciones, sino fórmulas costosas para evadirlo.

Es necesario ir actuando simultáneamente sobre todas las fases del proceso para poder invertirlo. Partiendo de la propia esfera social desde donde debe surgir la crítica al modelo de ciudad, incidiendo en el marco legislativo y normativo para que acoja los cambios necesarios e interviniendo en la planificación urbanística y territorial en todas las escalas, desde los Planes Generales de Ordenación Urbana hasta en actuaciones puntuales en el barrio.

Una nueva forma de pensar la ciudad, de pensar sobre la calle y sobre la vivienda va a conducir a nuevas propuestas y actuaciones. El cambio en la percepción de las necesidades, la nueva jerarquía de valores y, sobre todo, el objetivo prioritario de construir un espacio a la medida de todos, conduce inexorablemente a fórmulas distintas de las que actualmente se están manejando y a plantear actuaciones novedosas tanto en la construcción del espacio público como privado.

La envergadura de esta tarea que, como se ha indicado, arranca con una forma distinta de percibir la relación de los individuos con su espacio y que abarca desde aspectos normativos hasta actuaciones urbanísticas, dificulta una formulación breve de propuestas concretas. No obstante, indicar las líneas de actuación que podrían guiar la reconstrucción de la ciudad desde la planificación urbanística:

- Poner límites a la extensión y crecimiento espacial de la ciudad.
- Favorecer la proximidad frente a la dispersión y a la lejanía.
- Primar la rehabilitación y regeneración de la ciudad frente a la creación de nuevo suelo urbano.
- Favorecer la movilidad peatonal y reducir las necesidades de transporte motorizado.
- Primar el uso de transporte público frente al uso del vehículo privado.
- Eliminar las barreras arquitectónicas para favorecer la accesibilidad a vivienda, equipamientos, servicios, etc.
- Recuperación de la calle como lugar de estancia y encuentro social. Restricciones a la movilidad motorizada.

Reconstruir significa rehacer un espacio para que éste de cabida a las actividades de todos los ciudadanos, significa acercar, unir piezas, reformar, rehabilitar, crear proximidad, significa rehacer una ciudad para que funcione, para que el espacio esté adaptado a las necesidades de sus habitantes, para que no sea un conjunto de piezas dispersas, cada vez más inaccesibles o una máquina rota que no funciona. Para que la ciudad sea un lugar para la sociabilidad, el encuentro de los ciudadanos, un espacio para la relación, el juego, el intercambio.

Sólo sobre un espacio equitativo se puede plantear una sociedad igualitaria donde no existan desequilibrios en función del sexo o la edad. Tal como está hoy en día planteada la ciudad, con la sobrevaloración de los aspectos laborales–económicos–monetarios, con la sobrevaloración de la movilidad frente a usos estanciales, la sobrevaloración de las actividades consideradas como productivas frente al resto, sobre estos presupuestos la ciudad está abocada a ser un escenario de desigualdades sociales, un lugar de discriminación.