

El tiempo de las cerezas. Reflexiones sobre la ciudad desde el feminismo

Isabel Velázquez Valoria[1]

Colectivo de Mujeres Urbanistas

Madrid (España), julio de 2000

La ciudad constituye el medio en el que vivimos una mayoría creciente de personas. De manera sutil y continuada su diseño y forma de funcionar afecta, más de lo que normalmente se percibe a simple vista, a nuestra actividad y percepción cotidiana. El espacio tiene esa peculiaridad de ser envolvente e inevitable, lo que lo hace a veces invisible a nuestros ojos. Cuántas veces discutiendo de estos temas, no aparece la extrañeza en nuestros interlocutores al plantear que la construcción del espacio en general no nos encamina, ni ha reflejado nunca algo más que la estructura de poder que atenaza nuestra sociedad. Y en el interior de esa red, la posición de las mujeres es coherente con lo poco avanzado en la igualdad real. Bajo el camuflaje de la neutralidad, el espacio urbano esconde unas reglas que corresponden exactamente a la estructura de poderes y relaciones que rigen nuestra sociedad.

Comentamos que, aparentemente, la imagen del entorno urbano se disfraza de una opaca neutralidad. En contados casos existen prohibiciones de acceso a determinadas partes de la ciudad. Las barreras invisibles, el control real de la ciudad es tan fuerte que no necesita de barreras materiales. Los espacios que la mujer usa efectivamente están bien delimitados en el mapa mental de casi todas las ciudadanas, con especificidad de lugares y de tiempos. Si hiciéramos un balance del espacio/tiempo útil, en oposición al construido, de las zonas urbanas disponibles para aquellos que no recurren a la violencia como modo de relación con sus semejantes (en general las mujeres, los ancianos, niños o varones con algún handicap), saldría a la luz la superposición de mapas diferentes que definen el territorio de la ciudad. Cada mujer aprende desde la infancia cuales son los lugares y los tiempos en que no puede hacer uso de la ciudad. Algunos jueces se encargan de tiempo en tiempo, en caso de duda, de puntualizar estos espacios prohibidos en las sentencias inauditas que suelen brotar extemporáneamente, en medio de la limada corrección política de nuestro lenguaje.

Las ciudades son el símbolo de la acción humana sobre el planeta: en muchos casos testimonio de los mayores logros en cuanto a creación de espacios, en otros muchos también el testimonio en piedra de las diferencias, de la desigualdad, de las interrelaciones que tejen nuestras vidas cotidianas. La ciudad es una amalgama de espacios creados mediante alquimia política, económica y social de sus habitantes, sobre la base de proyectos y planes elaborados por técnicos y contados elementos en los que delegamos el poder de decisión. El economista J.K. Galbraith describe nuestra sociedad como una «tecnestructura», una suerte de burocracia en la que el control de la toma de decisiones pertenece a una casta de «técnicos especializados».

En las últimas décadas, y sólo en ese tiempo, las mujeres hemos conseguido nominalmente la posibilidad de ir y venir, más o menos a nuestra voluntad por la ciudad. En tiempos anteriores, la situación era peor: no existía legitimación social para el uso de la calle por parte de mujeres, que no fueran «las mujeres de la calle». La mujer estaba confinada en el espacio privado, del que detentaba la responsabilidad pero no el control, al tiempo que el espacio público le estaba vedado. El sitio de la mujer es el hogar... El sitio del hombre puede estar en el espacio público y en el privado: puede moverse libremente entre uno y otro y su presencia en ambos espacios es pertinente. Incluso puede elegir qué dedicación quiere destinar a su vida familiar o pública sin que ninguna de las opciones sea catalogada como inadecuada o poco edificante. La autonomía del hombre es subsidiaria del trabajo oculto de quien se ocupa del espacio doméstico.

También hemos ido escalando las carreras que dan acceso al fáctotum técnico con capacidad de decisión: ingenieras, urbanistas, arquitectas. En las escuelas técnicas, la proporción de mujeres estudiantes se acerca o incluso sobrepasa el 50%. En el mundo laboral, esta proporción equilibrada desaparece de las cabeceras de los estudios técnicos, en los premios de arquitectura o en los puestos de responsabilidad donde se toman las decisiones. Algunos autores achacan esta súbita desaparición al hecho de que las mujeres, al emparejarse o casarse, pierden una parte importante de su productividad, que se transfiere al varón, debido a la desigual participación en la gestión de lo doméstico y de los hijos. Las compañías de seguros avalan en sus valoraciones esta afirmación.

Por esta y otras razones, entre las cuales la barrera cultural que se ha venido a llamar el «techo de cristal» no se puede desdeñar, es una minoría de mujeres la que accede al sancta sanctorum de los que realmente toman las decisiones. Y, cuando se logra traspasar la puerta de este lugar sagrado, es al precio de despojarse de la propia identidad como mujeres y sobre todo de renunciar a la palabra, a la queja, de abdicar del feminismo como instrumento de reivindicación.

Existe también, no lo vamos a negar, un cierto rechazo de los puestos de responsabilidad que implican en nuestra sociedad un fuerte empleo de tiempo, muchas veces de manera harto ineficaz. Las mujeres copan los puestos más bajos del escalafón, se igualan en las escalas medias para jóvenes sobre todo en las escalas técnicas y desaparecen o se quedan en franca minoría en las gamas altas del poder. La sociedad no ayuda a las mujeres a entrar en puestos de responsabilidad. Tan importante como la voluntad individual es el medio que realza o difumina las personalidades de los que se encuentran inmersos en él.

Por tanto, podemos afirmar que la participación de las mujeres en los puestos de responsabilidad respecto del diseño de la ciudad es mínima, léase inexistente, al igual que en otros muchos ámbitos de la vida política o empresarial. La reflexión sobre este tema no se detiene sólo en constatar esta desigualdad, sino en analizar qué implica en relación con el diseño de la ciudad y a comprender cuales son las sutiles combinaciones que permiten descifrar que la ciudad sea reflejo de valores más bien masculinos.

Por otra parte, la vida cotidiana de la mayoría de las mujeres difiere mucho de la de los varones. Ello por una razón clara, la responsabilidad de todo lo doméstico sigue recayendo en exclusiva sobre sus hombros. Los hombres lentamente se van incorporando a las tareas de conservación y mantenimiento del hogar, al cuidado de hijos y mayores, pero siempre desde una actitud subsidiaria, de ayuda a las tareas de la casa. El peso principal de este trabajo continuo, invisible y poco valorado recae mayoritariamente sobre las mujeres.

El tiempo de las mujeres está mucho más cargado de actividades que el de sus compañeros. Las mujeres que trabajan deben organizar su empleo del tiempo de forma mucho más compleja y precisa. En palabras de Ivan Illich, deben asumir el ingente «trabajo fantasma» que sostiene nuestra sociedad. La doble tarea de hacerse cargo del trabajo oculto de mantenimiento de lo doméstico y, al tiempo, tratar de abrirse paso en el mundo laboral convencional goza de escaso reconocimiento financiero, social o familiar. Los salarios femeninos siguen estando claramente por debajo de los de sus colegas masculinos, los trabajos que se «feminizan», en los que las mujeres van ocupando cuotas importantes de participación se devalúan y las crisis personales fruto de esta situación insostenible se achacan a deficiencias congénitas difícilmente explicables. El difícil papel de responsable de la familia, y de todo lo que no funciona en ella, ni siquiera está valorado socialmente como debiera. Las mujeres siguen desempeñando una gran parte de los trabajos asistenciales (cuidado de ancianos, de niños, de personas discapacitadas, etc.), comunitarios y domésticos, y de esta forma continúan colaborando (sin remuneración ninguna) al funcionamiento sin problemas de la sociedad. El equilibrio que se exige actualmente a la mujer es muy frágil y cualquier obstáculo se suma a una serie de dificultades continuas.

La deriva del medio urbano en los últimos tiempos no contribuye a facilitar la vida cotidiana de sus ciudadanos, pero en especial contribuye a hacer más difícil esta vida especialmente compleja de las mujeres en transición. El urbanismo de los últimos años se ha basado en una serie de errores de base que, no por suficientemente reconocidos por los círculos técnicos, dejan de ser las pautas de diseño urbano en la actualidad, por mera inercia y porque se adaptan muy bien a las expectativas económicas de la máquina productiva. El primero es la división estricta de funciones que se opone a la complejidad y mezcla de usos y personas característica de la ciudad tradicional. En aras de solucionar problemas higienistas y de contaminación industrial, la Carta de Atenas y Le Corbusier, como origen del urbanismo moderno, proponen una ciudad disgregada en la que las diversas funciones: trabajar, dormir, comprar, divertirse, se realicen en zonas predeterminadas para ese uso exclusivo. Es la ciudad de los polígonos (residencial, industrial...) o de los hipermercados y centros de ocio en medio de la no-ciudad. Esta división de las funciones que cotidianamente los ciudadanos, y sobre todo las ciudadanas como hemos explicado, tienen que simultanear, implica un enorme gasto de tiempo y energía para desplazarse de una parte a otra de la ciudad. La ciudad se muestra hostil a todas las personas frágiles o sobrecargadas: a los que tienen alguna discapacidad o enfermedad, a los mayores, a los niños y a las mujeres. Es decir, a la gran mayoría de los ciudadanos.

Por otra parte, este modelo urbano se basa necesariamente en la dependencia del coche privado y en fuertes inversiones en carreteras e infraestructuras de transporte. El espacio público que era la base de valores como la convivencia, esenciales para una saludable vida urbana, se ha visto invadido por el automóvil y sus consecuencias (ruido, contaminación, ocupación de espacio físico, imagen de la ciudad...). Algunos autores consideran que el hecho de destinar básicamente el sistema de calles y plazas a la circulación rodada ha sido el error de fondo que ha dado lugar al declive actual de nuestras ciudades.

Con respecto a las tareas aún asumidas por las mujeres en nuestra sociedad (a falta de una estructura social más igualitaria en la que no perdemos la esperanza), es difícil imaginar las dificultades que entraña el arrastrar un carro de niño o de provisiones por una ciudad pensada en el fondo para el coche, sobre todo cuando además se tiene prisa o se está cansada, lo que no es una situación excepcional en una vida sobrecargada. Para quien no está implicado en estas situaciones reales, difícilmente puede considerar las múltiples dificultades que implica una concepción errónea del espacio. Que haya más mujeres en los puestos de decisión sobre los espacios urbanos no garantiza el cambio de lógica respecto de la ciudad, pero ayudará a comprender las necesidades que sus compañeras deberían transmitirles.

Este modelo de ciudad necesita una cantidad creciente de tiempo y energía para que los ciudadanos puedan realizar sus necesidades básicas. Ya hemos comentado las disfunciones que genera en el amplio sector de las mujeres. En otros sectores de la población, el efecto también se produce. Los jóvenes cada vez se encierran más en paraísos virtuales renunciando a su parte en el espacio común. Los niños son expulsados del tejido urbano, junto con sus padres, en el éxodo a la conurbación que empieza a estar indisolublemente ligado al nacimiento de un niño para las capas de la población que se lo pueden permitir.

La configuración urbana se adapta a las necesidades de un ciudadano-tipo motorizado, independiente, totalmente capacitado, con trabajo absorbente que constituye el eje de su vida. Se planifican las infraestructuras o los trazados de los nuevos barrios siempre priorizando los desplazamientos laborales sobre cualquier otro uso. Primando las necesidades del coche sobre cualquier otro modo de desplazarse. Considerando la necesidad imperiosa de contar con comercios o centros de ocio con horarios amplísimos y accesibles en vehículo privado. Es decir, un modelo de ciudad adaptado a un modelo de vida específico que se acopla difícilmente con las pautas de la vida cotidiana de la mayoría de las mujeres.

La doble jornada de una mayoría de las mujeres se traduce en dobles desplazamientos que menguan aún más el apretado tiempo vital de la cotidianidad para demasiadas mujeres urbanas. En este urbanismo de polígonos destinados a un uso único (residenciales, comerciales, de ocio...), el tiempo finito de las mujeres se acorta, al ser invertido en horas de viaje para el desarrollo de las actividades cotidianas. En conclusión, la ciudad está concebida y administrada desde un orden que podemos definir como masculino.

¿Existe un urbanismo, una arquitectura, una calidad espacial, una organización de la ciudad que sea específicamente femenina? Parece que sí: los indicios provienen de dos fuentes de investigación. La teoría desarrollada por las escasas mujeres que han intervenido en la creación del «corpus teórico» del urbanismo y lo que podemos deducir de los procesos en los que se abren los ojos y los oídos a las mujeres en la ciudad. La participación de ciudadanos y ciudadanas en la definición del modelo de ciudad en el que queremos vivir es fundamental si queremos que se produzca el cambio de valores imprescindible para cambiar las tendencias.

Entre las teóricas del urbanismo que nos han marcado el camino para ver la ciudad desde un punto de vista diferente quiero destacar la aportación de Jane Jacobs que ya en 1961 abre una línea muy crítica contra la deriva que percibía en la ciudad: su libro «Muerte y vida en las grandes ciudades» comienza con el siguiente párrafo :«Este libro es un ataque contra las teorías más usuales sobre urbanización y reconstrucción de ciudades. También es, y muy principalmente, un intento de presentación de unos nuevos principios de urbanización y reconstrucción de ciudades, diferentes y aún opuestos a los que se viene enseñando en las escuelas de arquitectura...».

Desde un análisis que se basa en las percepciones de la vida cotidiana, «me referiré siempre a cosas reales, a ciudades reales y a la vida real de las ciudades...», esta pensadora da la vuelta a casi todo el cuerpo teórico asumido por el urbanismo de la época para introducir de pleno conceptos que actualmente son la base de los documentos más avanzados: la complejidad de la ciudad, las posibilidades de comunicación entre los ciudadanos, el control social no policial de la vida urbana, la regeneración de lo existente, la vitalidad de la vida urbana, la proximidad. Incorpora también a su análisis de la ciudad, basado en un trabajo de participación con los ciudadanos y en la observación de la vida real urbana, consideraciones económicas, sociales, incluso antropológicas. Es decir, anticipa el método de abordar los problemas de la ciudad que ahora definimos como enfoque integrado de los vectores ambiental, social, económico y urbanístico en el que tenemos puestas actualmente nuestras esperanzas para abordar los complejos

problemas urbanos.

Otras pensadoras nos han aportado visiones o propuestas en el mismo sentido. Dolores Hayden aparece también en la década de los 70 con una demoledora crítica al tejido de «suburbia» americano. Describe cómo se va generando un espacio residencial que se convierte en jaula de oro de las amas de casa recluidas tras la Segunda Guerra Mundial tras disfrutar de un tiempo de protagonismo social en el atípico periodo bélico. Sus críticas al modelo que invade nuestros campos actualmente se plantean también con un componente de complejidad pionero: desde consideraciones de impacto en la vida cotidiana hasta valoraciones ambientales. En los últimos años, su actividad se ha centrado en la recuperación de los espacios simbólicos de la ciudad para la mujer, con métodos de creación de redes de mujeres que participan con ella en la recuperación de lugares simbólicos de la ciudad, espacios importantes para las mujeres o para las clases no dominantes de la ciudad, etc.

Algunos ejemplos más han emprendido el trabajo de descifrar el espacio desde este punto de vista oculto de las mujeres urbanas. No muchos. Los estudios de la desigualdad centrados en el uso del tiempo parecen más abordables y tienen mucha más tradición en el campo de estudios de género.

Por otra parte, en las pocas ocasiones en que se invita a las mujeres a participar como tales en procesos de participación en el urbanismo, el discurso que emerge de su experiencia cotidiana tiene mucho que ver con las aportaciones de estas pensadoras críticas. Así cuando las mujeres tienen la oportunidad de participar manifiestan de una forma clara y contundente cual es el modelo de ciudad que prefieren.

A modo de ejemplo, quiero describir la experiencia de dos talleres de participación realizados en Pamplona con el objetivo de incorporar la visión específica de las mujeres al diseño de esta ciudad «Pamplona con mirada de mujer» y «Las Mujeres seguimos el Plan». Las mujeres quieren una ciudad segura, donde sea fácil la convivencia, igualitaria, en la que los barrios se vayan equilibrando, con dotaciones y comercios próximos a la vivienda, estaciones céntricas, buen transporte público y con el Casco Viejo revitalizado. Algunas de las propuestas concretas en transporte público se han recogido en el Plan Comarcal de Transportes, en una experiencia valorada como Mejor Práctica en el concurso de Naciones Unidas sobre Buenas Prácticas Urbanas.

Igualmente en el Proyecto Mujer y Ciudad en la Comunidad de Madrid realizado en 1995-1996 y promovido por la Coordinadora Española para el *Lobby* Europeo de Mujeres en el que participaron varias asociaciones de mujeres de diferentes núcleos y barrios de la región madrileña, con el objetivo de introducir el análisis del espacio cotidiano en dichos ámbitos para que las mujeres que día a día habitan la ciudad lo redescubran y analicen, se priorizaron los temas relacionados con la accesibilidad peatonal en las ciudades, la adecuación del transporte público, las nuevas necesidades de las viviendas o la mejora de los espacios públicos como lugar de encuentro y socialización.

Existen otras experiencias[2], pero en todas las pautas para definir el modelo de ciudad que facilite la vida de las mujeres, se sitúan en el mismo campo de acción: equilibrio, valor de lo local frente a lo global, variedad, complejidad, consideración de las necesidades diversas, seguridad...

La siguiente pregunta sería ¿una ciudad en la que la opinión, los deseos o las necesidades de las mujeres fueran tenidas en cuenta, sería más adecuada para toda la población?

Emprender un camino hacia un urbanismo de la igualdad no significa que se quiera un planeamiento para cubrir «necesidades especiales». Ello significaría que estas necesidades son desviaciones respecto a una norma que no las incluye: la ciudad hecha a medida de los hombres, de media edad, motorizados, con un nivel de renta medio-alto, de raza blanca, con plenas capacidades de movimiento... sería la ciudad natural. La ciudad a medida de las mujeres sería una excepción o una concesión. El enfoque no es considerar a las mujeres como un sector de la población especial o diferente. Cualquier ciudadano o ciudadana tiene el mismo derecho a la ciudad. Y los grupos que no están suficientemente representados en el diseño y gestión urbana constituyen la inmensa mayoría de la población.

Por ello, el planeamiento para la igualdad no es un planeamiento «anti-hombres» o que favorezca en exclusiva a las mujeres. Los beneficios de un planeamiento para la igualdad beneficiarán de forma equilibrada a todos los grupos sociales que componen la ciudadanía.

También quiero destacar que el planeamiento para la igualdad no es responsabilidad exclusiva de las mujeres, de la gente mayor, o de los y las inmigrantes. Aunque incorporar las voces y percepciones de las mujeres sea una parte fundamental en el proceso, la responsabilidad de la sensibilización y diseño de un planeamiento para la igualdad corresponde a todas y todos los técnicos y políticos, no únicamente a las mujeres o a los grupos afectados.

Por último, esta nueva forma de plantear el urbanismo supone no una cortapisa para el trabajo creativo, sino una oportunidad de renovación e innovación que dará sus frutos para todos los sectores de la ciudadanía. En estos momentos, debido a la crisis conceptual anteriormente comentada, el urbanismo y la política de ciudades está en pleno proceso de cambio de valores y reconceptualización. Muchas de las aportaciones que provienen de los «gendered studies» pueden aportar savia nueva a unas estructuras injustas y poco útiles para la mayoría de la población.

Esta es la esperanza que quiere despertar este texto, abriendo camino para que, desde la crítica, seamos capaces de centrar esfuerzos en conseguir un renacimiento urbano, un tiempo de las cerezas frente al sombrío panorama actual.

Bibliografía

Jacobs, Jane(1961)**The Death and Life of Great American Cities**. (Random House, Inc. Nueva York. Traducción española de Angel Abad. **Muerte y vida de las grandes ciudades**. 2da ed (1973). Ediciones Península)

Hayden, Dolores(1984)**Redesigning the American Dream**. (W.W. Norton and Co. Nueva York)

Hayden, Dolores(1996)**The power of Place: Urban landscapes as Public History**. (The MIT Press, Cambridge, Massachussets)

Fecha de referencia: 27-6-2001

1: Este texto ha sido publicado en la revista ZEHAR del Centro ARTELEKU de la Diputación Foral de Gipuzkoa n. 43, verano de 2000.

2: Más información sobre esta y otras experiencias en el Boletín CF+S 7 o en la página Web del Colectivo

Mujeres Urbanistas: <http://www.nodo50.org/mujeresurbanistas>

Boletín CF+S > 19 -- (EN)CLAVES INSOSTENIBLES: tráfico, género, gestión y toma de decisiones >
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n19/aivel.html>

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