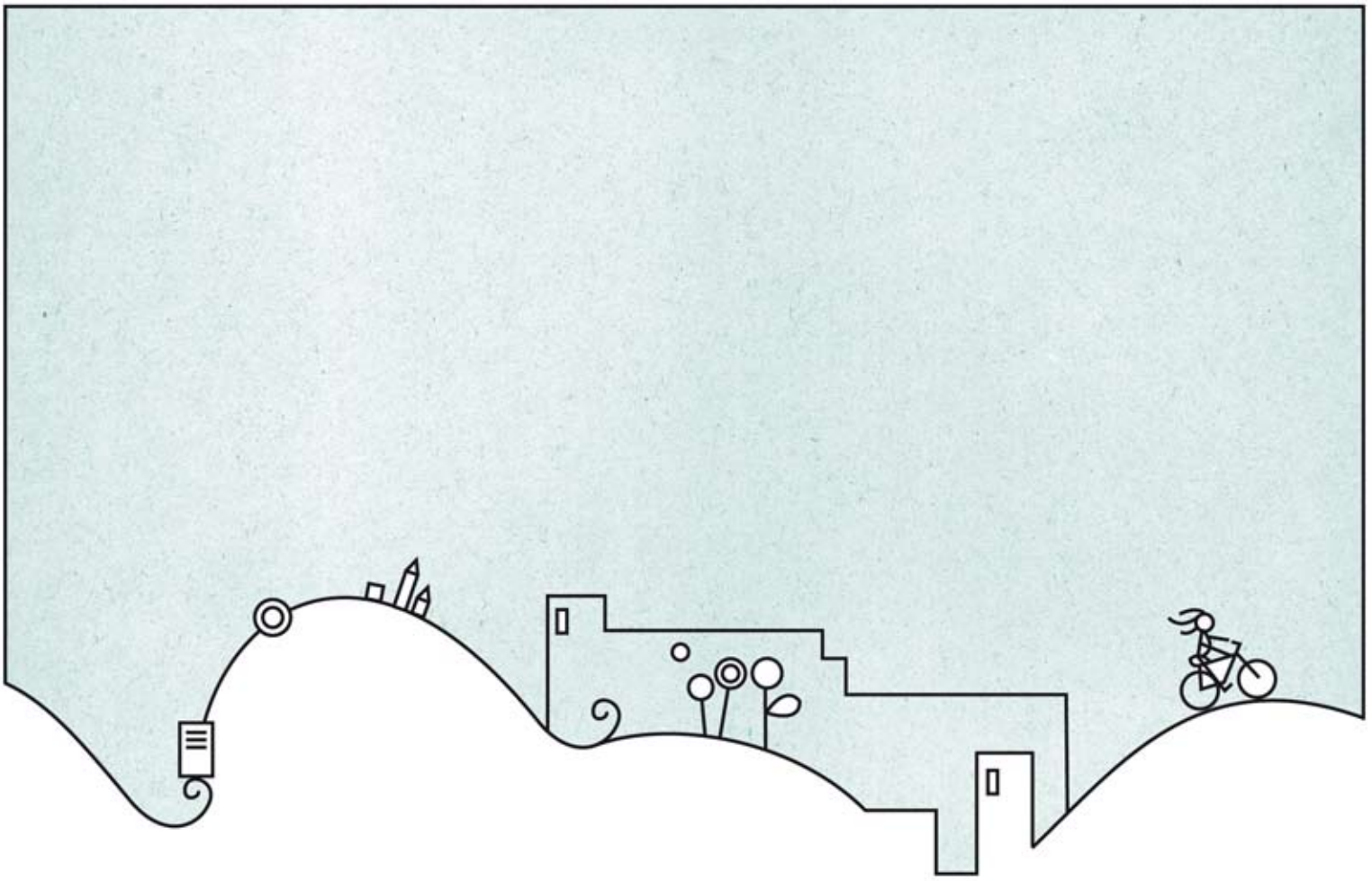


Urbanismo inclusivo
Las calles tienen género

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

ETXEBIZITZA, HERRI LAN
ETA GARRAIO SAILA

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA,
OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

conclusiones del seminario

Urbanismo inclusivo

Las calles tienen género

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

ETXEBIZITZA, HERRI LAN
ETA GARRAIO SAILA

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA,
OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2012

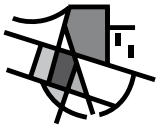
Un registro bibliográfico de esta obra puede consultarse en el catálogo de la Biblioteca General del Gobierno Vasco:
http://www.bibliotekak.euskadi.net/webOpac

Edición: 1ª junio 2012
Tirada: 1.000 ejemplares
© Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioa
Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes
Internet: www.euskadi.net
Edita: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco
Donostia-San Sebastián, 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz

Coordinadora de las jornadas "Urbanismo Inclusivo. Las calles tienen género": Alazne Mujika Munduate
Autoría del estudio Hirigenmap: Gentzane Goikuria Irigoien y Aitor Jauregi Larrañaga
Coordinadora de la publicación "Urbanismo Inclusivo. Las calles tienen género": Marije Apodaka Ostaikoetxea
Ilustraciones, diseño y maquetación: Patricia Zotes Ferrero www.laneveragrafica.com
Fotografías: 97 S&F, S.L. e Hiria Kolektiboa
Traducción: Hori Hori S.A. www.hori-hori.com
(Las ponencias de Aitor Jauregi Larrañaga y Koldo Telleria Andueza han sido traducidas al castellano; el resto al euskera.
Se han publicado los textos originales tal y como se han escrito por los y las autoras)

Imprime: SACAL S.L.
ISBN: 978-84-457-3248-9
Depósito legal: VI 458-2012

Nota: Este libro contiene un DVD con el estudio HIRIGENMAP



seminario

Urbanismo inclusivo
Las calles tienen género

Palacio de Congresos Europa VITORIA-GASTEIZ

9-11 de noviembre de 2011

Libro recopilatorio sobre el Seminario de Urbanismo Inclusivo

Como hombre, como político de izquierdas y como Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco creo, defiendo y trabajo por la igualdad de las personas, por la igualdad de oportunidades, derechos y deberes de hombres y mujeres en todos los ámbitos de la vida social.

La reivindicación de equiparación laboral, social, de condición plena de ciudadanía, de no discriminación por razón de sexo, puede parecer una obviedad en pleno siglo XXI, pero el Seminario de Urbanismo inclusivo promovido por el Departamento de Vivienda del Gobierno Vasco, reveló que todavía queda un largo camino por recorrer.

Es verdad que se han dado pasos importantes en las políticas de reconocimiento, inclusión y visibilidad de las mujeres en la sociedad actual, impulsadas fundamentalmente por los poderes públicos y las instituciones públicas. Pero debemos continuar impulsando políticas activas, medidas concretas, prácticas, grandes y pequeñas actuaciones en todos los campos: políticos, económicos, sociales, urbanísticos, culturales, públicos y privados, para hacer realidad una auténtica política de igualdad que tenga en consideración todas las necesidades y sensibilidades.

De eso, exactamente, hablamos en el Seminario: de un espacio público para ciudadanas y ciudadanos; de ciudades abiertas, inclusivas, de espacios de convivencia que recojan la pluralidad, la heterogeneidad de las personas que hoy habitan nuestros pueblos y ciudades y que permitan su desarrollo vital y social en igualdad de condiciones.

Y es en el espacio público, en el urbanismo, el planeamiento urbano y la arquitectura, donde, posiblemente, más se pueda conseguir con menos.

Hacer realidad viviendas, calles, plazas, lugares no discriminatorios, en los que las mujeres se sientan seguras, visibles, cómodas, protagonistas y partícipes de la vida diaria y del progreso de sus ciudades, no requiere de grandes inversiones, sino de conciencia y determinación para llevar a la práctica políticas urbanísticas, a veces, tan sencillas, como diseñar aceras anchas, iluminar bien las calles, diseñar espacios diáfanos, seguros y accesibles, concebir los itinerarios y los horarios de los transportes públicos –mayoritariamente usados por mujeres- en función de sus necesidades. Se trata de crear núcleos vivos y concentrados con comercios, oficinas, centros de salud, bibliotecas, escuelas, parques, etc. Ciudades, en definitiva, más humanas, que respondan a las necesidades cotidianas de la pluralidad de sus habitantes y que favorezcan la conciliación familiar y laboral.

Propiciar un urbanismo inclusivo es propiciar un espacio público en el que las mujeres aporten su visión y participen activamente para conjugar así en positivo las necesidades del conjunto heterogéneo de personas, de diferentes sexos, edades, culturas, estatus socioeconómicos, que compartimos las ciudades hoy en el mundo.

Conseguiremos de este modo incrementar el sentimiento de pertenencia de cada ciudadana y ciudadano a su entorno urbano; su identificación y corresponsabilidad con la gestión cotidiana de su ciudad.

Todas y todos hacemos ciudad y la sentiremos, disfrutaremos, cuidaremos y haremos prosperar y progresar si, realmente, nos sentimos a gusto en ella; la sentimos nuestra.

En este Seminario hemos podido comprobar que son muchas las personas que, con ánimo y tesón, trabajan por mejorar nuestras ciudades. Por ello, confío en que este congreso y este libro sirvan para continuar en esa línea. Reflexionemos, tomemos conciencia y, lo más importante, pongámonos manos a la obra. Actuemos para hacer posible que nuestros pueblos y ciudades sean espacios de convivencia, respeto y solidaridad entre diferentes.

Iñaki Arriola
Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco

Seminario de Urbanismo Inclusivo

Fueron tres días intensos, en los que hubo oportunidad de conocer y profundizar en las buenas prácticas del Urbanismo, desde una perspectiva tan sugerente como la que reflejaba el título del seminario: ***"Urbanismo inclusivo"***.

Las ponencias escuchadas y los talleres realizados, han servido para intercambiar experiencias, aprender, debatir cuestiones y sobre todo hacer una reflexión acerca del urbanismo de diseño universal y de la responsabilidad adquirida de quienes lo proyectan.

Las personas responsables del diseño urbano, sean técnicas o políticas, cuya capacidad de decisión va a condicionar el modelo de ciudad, adquieren un enorme compromiso con la sociedad. Un gran número de familias utilizará el producto de su planificación. El diseño urbano jugará un relevante papel condicionando el confort, la calidad de vida, el bienestar social, la distribución y consumo de tiempos e incluso la economía de sus moradores y moradoras.

Hoy en día podemos hablar de la existencia de una ciudad planificada en contraposición con lo que podíamos llamar la antigua ciudad espontánea, de haber pasado de la ciudad anónima, a la ciudad de autor/a.

Aunque profesionalmente pertenezco al colectivo de urbanistas, ahora se da la circunstancia, de que debo mirar el urbanismo desde la responsabilidad política, desde el lado de la administración y gestión de ese uso urbanístico, a veces diseñado desde una valoración -que ahora me parece excesiva-, de aspectos meramente formales. El análisis y la gestión desde el otro lado de la barrera, origina con frecuencia, valoraciones diferentes de una misma solución.

He de confesar, que me satisfizo escuchar a ponentes de este seminario, decir que en Euskadi se percibe una mayor sensibilidad ante lo que hemos venido en llamar el diseño universal y que asisten encantadas a jornadas de este tipo porque sienten que "su semilla no cae en saco roto". Pero sinceramente, pienso que todavía queda mucho por hacer, también en Euskadi, dentro del urbanismo inclusivo. INCLUSIVO con mayúsculas, no solo referente al llamado "de género".

Sin querer generalizar, pues no sería justo, encontramos aún en nuestras villas y ciudades, ámbitos con espacios inseguros, con diseños poco sostenibles o inadecuados a las costumbres y forma de vivir de nuestra sociedad, calles-barrera fuera de escala con enormes amplitudes, zonas prácticamente inaccesibles... Hay veces que estas circunstancias tienen su causa en topografías imposibles o se corresponden con ciudades antiguas de desarrollo espontáneo, aunque estos

casos suelen ser ámbitos pequeños y controlados, objeto de futuras intervenciones para adecuarlos a la demanda actual.

Lo realmente preocupante es cuando estos problemas se vislumbran, ya desde el papel, en ámbitos de nuevo desarrollo y que valorando más aspectos de otro tipo que las respuestas funcionales, no solo se aprueban sino que además son espléndidamente vendidos. Creo que es importante llegar a un equilibrio entre la forma y la función, entre el diseño y las necesidades reales, entre la estética y la sostenibilidad.

Todos estamos de acuerdo en que en nuestras ciudades puedan vivir y disfrutar de igual forma niños, niñas o ancianos/as, personas con algún tipo de discapacidad, hombres o mujeres, fuertes o débiles. Pero luego la realidad no es así. Y no es así porque la ciudad se comporta diferente, no con las personas, sino con las funciones a las que sirve.

Aparece el sentimiento de la discriminación de "género" en el momento que se relaciona a la mujer con las funciones que tradicionalmente tiene asignadas. Cuando es la mujer quien empuja el carrito o acompaña a la persona anciana, cuando la mujer es la que tiene salir del trabajo para llevar al niño al médico, cuando es ella quien va al supermercado y tiene que volver cargada y no cuenta con ascensor para subir al cuarto piso, cuando tiene que desplazarse al centro con una persona mayor y no tiene transporte público adecuado…. No es problema tener muchos años, el problema es que alguien tenga que superar una barrera arquitectónica cuando una discapacidad se lo impide. Es decir, si algo va ligado a la función es el diseño urbano.

Aun así, hay que reconocer que, se ha evolucionado mucho en este sentido. Y una contribución a la causa nada desdeñable, ha sido la constante lucha de las mujeres durante muchos años, cuyos esfuerzos no han sido en balde.

Con su incorporación al trabajo, las funciones tradicionalmente vinculadas a la mujer van dejando de ser patrimonio único de ellas. Poco a poco, el hombre ha ido asumiendo papeles hasta hace poco "impensables" y en consecuencia, abriendo los ojos a situaciones nuevas por desconocidas, siendo consciente de los obstáculos que sus compañeras han ido encontrando a lo largo de las distintas etapas de la vida. En la medida en que la sociedad –hombres y mujeres – sea el sujeto que sufre los problemas, tratarán de solucionarlos.

Creo sinceramente, que los primeros pasos ya se han dado. Las diferencias generacionales están ahí. La realidad actual es muy diferente a la de hace cuarenta años en cuanto al reparto de responsabilidades familiares. Ellos van cambiado, pero también ellas. Y eso me hace ser optimista. Se puede. Es cuestión de tiempo.

La lucha de tantas mujeres para conseguir la igualdad en la ciudad, lleva tiempo dando frutos. Dentro de poco la mayoría de las personas responsables del diseño urbano, serán mujeres. De momento ya lo son en la universidad. Ahora las mujeres tendrán el conocimiento y la formación deseada durante tanto tiempo. Solo queda que encuentren su espacio de decisión. Tenemos esperanzas en este fenómeno de inversión y no nos puede defraudar.

Y prueba de que la sociedad de hoy es muy diferente a la de hace 30 años es, que un título tan evidente como el de este seminario, ha despertado el interés de una nutrida representación masculina, tanto de asistentes, como de ponentes, empezando por su organizador (Rafael Farias, Director de Suelo y Urbanismo). Por lo tanto, creo que ya es momento de ir abandonando tópicos y trabajando todos y todas sin distinción, en un urbanismo responsable y sostenible.

Para terminar, deseo expresar mi más sincero agradecimiento a todas las personas participantes y asistentes, y en particular a aquellas que han aportado sus ponencias y contribuido a que los talleres celebrados fueran un éxito.

A:

- **Isabela Velázquez** quien hizo una magnífica exposición en su ponencia marco, sobre la "Historia del uso del espacio público", continuando su trabajo junto a Josefina Olza en el taller 1, sobre la incorporación de la perspectiva de género en el planeamiento y diseño urbano.

- **César San Juan** que presentó los "Mapas de Criminalidad y la percepción de la inseguridad" mostrando estudios sobre Donostia-San Sebastián o Bilbao, realizados desde el IVAC.

- **Ana Oregi** y **Zuriñe Elordi** que expusieron el "Diagnóstico de seguridad de Vitoria-Gasteiz", mostrando diferentes propuestas de actuación.

- **Ane Alonso** que incidió en la importancia de la incorporación a la planificación urbana de mujeres, complementando su ponencia con el taller 3, que junto a Ohiane Ruiz y Amaia Albeniz,

fue dedicado a los mapas de la ciudad prohibida (con ejemplos realizados sobre Basauri, Hernani, Uribekosta, Tolosa, Sestao, Eibar, etc.)

- **Gema Varona**, que ha dirigido el taller 2 bajo el titulo de "Auditorías locales de seguridad", proporcionando una visión de la seguridad desde el punto de vista de la criminología, lo que constituye una herramienta fundamental en el diseño de políticas locales de prevención.

- **Aitor Jauregi** que hizo un recorrido por la situación actual del planeamiento urbanístico en los municipios de Euskadi desde un punto de vista del género (estudio encargado por el Departamento de Vivienda para tener un diagnóstico de la situación ante el próximo programa de ayudas a ayuntamientos).

- **Koldo Telleria** amplió esta visión municipalista en su ponencia "Decisiones a pequeña escala, grandes cambios – El quehacer de los Ayuntamientos" en defensa del diseño a escala de la ciudadanía.

- También **María Luisa Aguirreche** contribuyó a aproximar a la esfera municipal la realidad de la aplicación de la "Ley 4/2005, de Igualdad de Mujeres y Hombres", en las Administraciones Públicas de la CAPV.

- **Begoña Pecharromán** quien aportó un enfoque diferencial basado en los distintos factores que inciden en la movilidad femenina.

- **Almudena Ruiz de Angulo** añadió su conocimiento del mundo del transporte ferroviario, desde la perspectiva de género.

- **Marta Zamacona** y **Iera Azkarate** que nos desgranaron los pasos a seguir en la evaluación previa de impacto en función del género y en su configuración como una herramienta clave para las administraciones públicas.

- **Sebastián Bayo** con el planeamiento urbano en el medio rural, en torno al Valle de Arana en la Montaña Alavesa.

- **Javier Peña** y **Amaia Elorza**, que mostraron el proyecto "Aquí ahora jugamos todos" como espacio para el fomento de las oportunidades urbanas en los campos de fútbol.

- **Cristina Cordeiro** y **Amaia Herrero** aportaron su conocimiento a través de las lecciones extraídas desde la experiencia local.

- **Reina Ruiz**, que hizo un resumen sobre las tendencias de futuro.

- **Oier Guilla** e **Iñigo Ortega**, poeta y actor respectivamente, aportaron una nota amable con una representación sobre ciertas exigencias tradicionales.

Y a mis colaboradores más directos:

- **Rafael Farias**, Director de Suelo y Urbanismo, que presentó el nuevo programa de subvenciones para ayuntamientos.

- **Mario Yoldi**, Director de Planificación y Programas Operativos que explicó los procesos de participación desarrollados durante la legislatura.

También quiero agradecer expresamente el trabajo realizado a todas las personas que desde la Viceconsejería de Vivienda y en particular desde la Dirección de Suelo y Urbanismo, han hecho posible la celebración de este evento, sobre todo a su director **Rafael Farias** y a **Alazne Mujika**, (arquitecta de la misma dirección), así como a **Marije Apodaka**, quien ha invertido tiempo, paciencia e ilusión en hacer posible la publicación de este libro.

Mª Paz Larrumbide
Viceconsejera de Vivienda

índice

19 1 Introducción al planeamiento urbanístico con perspectiva de género

21 1.1. Historia del uso del espacio público. Género y Urbanismo en la actualidad
Isabela Velázquez

31 2 Seguridad

33 2.1. Estudio sobre "Mapas de la criminalidad y percepción de la inseguridad"
César San Juan

· *Experiencias locales*

41 2.2. Diagnóstico de seguridad de Vitoria-Gasteiz
Ana Oregi y **Zuriñe Elordi**

51 2.3. Mapas de la ciudad prohibida
Ane Alonso

61 3 Urbanismo inclusivo en la CAPV

63 3.1. Aplicación de la Ley de Igualdad en las Administraciones Públicas de la CAPV
Maria Luisa Aguirreche

· *Experiencias locales*

75 3.2 Informe sobre el grado de desarrollo de las políticas de igualdad de género en el planeamiento urbanístico municipal de la CAPV
Aitor Jauregi

89 3.3. Decisiones a pequeña escala, grandes cambios – El quehacer de los Ayuntamientos
Koldo Telleria Andueza

95 4 Transporte y movilidad

97 4.1. Movilidad sostenible y género
Begoña Pecharromán

· *Experiencias locales*

107 4.2. Integración urbana del transporte ferroviario desde la perspectiva de género
Almudena Ruiz de Angulo

117 5 Líneas clave para el futuro del urbanismo inclusivo

119 5.1. Tendencias de futuro
Reina Ruiz

131 5.2. Evaluación previa de impacto en función del género
Marta Zamacona e **Iera Azkarate**

141 5.3. Participación ciudadana
Mario Yoldi

· *Experiencias locales*

149 5.4. El urbanismo en clave de género: una experiencia transversal
Sebastián Bayo

157 5.5. Proyecto "Aquí ahora jugamos tod@s"
Javier Peña y **Amaia Elorza**

165 5.6. Lecciones desde la experiencia local
Cristina Cordeiro y **Amaia Herrero**

173 6 Talleres simultáneos: Metodología y buenas prácticas

175 Taller 1
Incorporación de la perspectiva de género en el planeamiento y diseño urbanístico
Josefina Olza e **Isabela Velázquez**

183 Taller 2
Auditorías locales de seguridad: Urbanismo inclusivo y victimología: la consideración de los resultados de las investigaciones criminológicas en las auditorías locales de seguridad para las mujeres
Gema Varona

195 Taller 3
Mapas de la ciudad prohibida y procesos participativos, ampliando horizontes para un urbanismo inclusivo
Oihane Ruiz y **Amaia Albeniz**

201 Hombre, Macho, Raro.

Oier Guilla

1

Introducción al planeamiento urbanístico con perspectiva de género

1.1.
Historia del uso del espacio público. Género y Urbanismo en la actualidad

Isabela Velázquez, arquitecta urbanista
Red de consultores Gea 21. Vitoria

'Si no estás sentado a la mesa seguramente eres parte del menú'

(Frase hecha habitual en los ambientes empresariales)

La idea que anima a esta intervención es la urgente necesidad de cambiar los criterios del urbanismo actual para responder a una sociedad y a una situación global cada vez más compleja en todos los aspectos. En las décadas anteriores en que el urbanismo ha derivado excesivamente hacia su papel de herramienta al servicio de la dinámica inmobiliaria y de la rentabilidad financiera, este proceso ha ido afianzando conceptos inerciales, útiles para la creación de negocio, pero profundamente inadecuados para abordar las necesidades espaciales y territoriales de una sociedad que avanza a gran velocidad en los aspectos sociales y democráticos. Es por tanto, muy pertinente hibridar el amplio campo de conocimiento que conocemos como urbanismo con los retos que plantea la inclusión o la igualdad de oportunidades que da coherencia a una sociedad democrática.

Partiendo de esta hipótesis, uno de los temas que exige un replanteamiento en profundidad es el modo en que se aborda el concepto, diseño y gestión de la ciudad en todo lo relacionado con el género, las relaciones y estereotipos de hombres y mujeres. Estas relaciones y los modos de vida asociados a ellas han sufrido una completa transformación en las últimas décadas. El urbanismo inercial que aún permanece enraizado profundamente en nuestro concepto de ciudad proviene de tiempos en que las estructuras patriarcales dividían el poder, el trabajo, las responsabilidades y la función social claramente en función del sexo de cada persona. Esta era la situación en el momento de la revolución industrial, momento en que se hace necesaria una regulación del proceso urbanizador, a la luz de los excesos que llevaban a la sociedad a una situación inviable en muchos aspectos: de salubridad, ambientales, de falta de calidad de vida. El urbanismo como campo de conocimiento nace en este contexto, como una respuesta racionalizadora a estos problemas de la injusta ciudad de la primera revolución industrial. El Movimiento Moderno, a través del proceso de consenso que se concretó en la Carta de Atenas, intenta responder a los retos de esta sociedad que no consigue ordenar sus espacios de modo racional para garantizar su sostenibilidad.

Este urbanismo de la Carta de Atenas, pensado a finales del XIX y consolidado a principios del XX responde a problemas y prioridades de una sociedad muy diferente de la actual. Una sociedad jerarquizada y patriarcal donde la mitad de la población se ocupaba en exclusiva de todo lo relacionado con cuidados, crianza, mantenimiento de la casa o limpieza, entre otros. Y una estructura económica donde la producción material era la clave única de la prosperidad económica. Las soluciones del Movimiento Moderno están ancladas en este concepto caduco de sociedad y de economía. Y recoge además algunos reconocidos errores de los que aún no nos hemos distanciado. Por ejemplo, la confianza en que el coche podía ser el elemento protagonista de la movilidad urbana; o la opción por la simplificadora separación de funciones frente a la rica diversidad de los tejidos clásicos. Vías sin salida asociadas al modelo económico de producción-consumo de masas que actualmente quiebra en muchos aspectos.

Los objetivos del urbanismo varían o deberían cambiar al tiempo que lo hacen las prioridades sociales. Y el momento en que nació esta disciplina, para controlar los aspectos que el mercado inmobiliario no había conseguido

solucionar, es el tiempo de la segunda revolución industrial contemporáneo de la implantación de las estructuras patriarcales más intensas en nuestra sociedad. Se definen los principios del urbanismo en torno a la prioridad de la producción, de la logística y del consumo en una sociedad que ya no necesita que mujeres y niños trabajen en las fábricas, y que esta en pleno proceso de definición del modelo de familia nuclear en que la mujer queda en casa y se ocupa del consumo diario, mientras que el marido provee y se ocupa del trabajo así como de la representación y relación social y política de toda la familia. Los tiempos del ama de casa y el cabeza de familia, con todos los daños colaterales asociados a este modelo de vida. El urbanismo que hemos heredado, plagado de buenas intenciones, define sus objetivos en torno a ese tiempo y sus problemas. Podemos repasar la obra de dos grandes analistas, Françoise Choay y Saskia Sassen para comprender hasta que punto el concepto de lo urbano ha cambiado también en este planeta global. Otros pensadores como Jeremy Rifkin nos avisan de que un cambio de modelo de comunicación y un cambio en el modelo energético, son la base de un cambio de civilización. François Ascher, en el campo del urbanismo, propone la idea de la tercera revolución de las ciudades: una renovación necesaria del modelo urbano tras la primera revolución urbana de la ciudad clásica que nace en el Renacimiento y la segunda que da lugar a la ciudad industrial.

En este momento en que la economía secundaria, sin perder un ápice de su relevancia, no es en exclusiva el motor de la economía, y la economía de la mayoría de las ciudades europeas se debate entre economías terciarias y cuaternarias, es necesario un replanteamiento de instrumentos y criterios. En un momento, que algunos autores califican de cambio civilizatorio, no podemos seguir basándonos en ideas que resolvían problemas de hace dos siglos. La renovación del urbanismo debe incorporar las necesidades de la nueva sociedad de la información y el marco global, sí, pero también las condiciones de vida de una sociedad más igualitaria e inclusiva, y la respuesta a los restos ambientales que amenazan nuestro futuro.

En la creación de un urbanismo adecuado para la nueva sociedad es importante definir quienes son los actores de estos nuevos espacios urbanos y que papel juegan. Hombres y mujeres están de hecho equiparados en derechos y tienden a llevar vidas cada vez más semejantes, combinando trabajo fuera de la casa y responsabilidad doméstica y familiar en el terreno de los cuidados y de la responsabilidad social y personal. Los niños y niñas se consideran asimismo como parte de la sociedad con derecho a la ciudad. Los mayores y muy mayores, que antes tampoco encontraban su lugar en unas ciudades cada vez más rápidas y agresivas, actualmente están en vías de ser un grupo numerosísimo e influyente que demanda insistentemente servicios, autonomía y facilidad para vivir dignamente su vejez. Sin entrar en la cuantificación de unos grupos que antes eran anecdóticos cuantitativamente hablando y ahora suman una cantidad considerable de población.

Por tanto, nuestras ciudades no están ya exclusivamente al servicio de la producción, con grandes vías de distribución rápida de mercancías. Tampoco deberíamos diseñar espacios en los que tres cuartas partes de su población no encuentran su lugar. Como anécdota que ilustra este modo de ver las cosas, podemos acordarnos de como hemos estado llamando a los barrios residenciales de la periferia: 'ciudades dormitorio', cuando en realidad, en estos barrios los únicos que marchaban por la mañana y volvían a la hora de dormir eran los varones trabajadores, los padres de familia

sustentadores, mientras que mujeres dedicadas a la casa, niños y mayores que vivían con ellos, en muchos casos permanecían todo el día en las 'ciudades dormitorio'.

Un momento de emergencia en lo ambiental

Completando el nuevo marco, es evidente que nos encontramos en un momento de emergencia en aspectos ambientales. La necesidad de reducir sustancialmente nuestra huella sobre el planeta también se traduce en un importante cambio en nuestros patrones urbanísticos y territoriales. La integración de unos objetivos ambientales estrictos tanto en aspectos como la producción de energía, el ciclo de vida del agua, o los materiales, cambiará en los próximos años la forma de hacer en nuestras ciudades si queremos evitar el anunciado colapso. La situación ambiental, tras muchos avisos, comienza a entrar en la fase de emergencia que se deriva de un modelo de producción y consumo que no sólo es injusto, como ya sabíamos, sino que es muy imprudente en sus consecuencias sobre el medio ambiente, la base de nuestra existencia. Estamos en una situación de emergencia: Richard Rogers nos habla de un planeta pequeño, aunque sería más preciso hablar de un planeta abarrotado y gastado. Un planeta usado en demasía, sin respeto ni sentido común.

¿Qué va a significar para esta sociedad urbana del siglo XXI, con el barril de petróleo en tres dígitos, sin carbón, con incompatibilidad entre las nucleares y el cambio climático y con escasez en muchos de los recursos fundamentales? Muchos de los espacios urbanos que hemos creado en las últimas décadas pueden ser inviables en un escenario a medio plazo de crisis energética y económica. La ciudad compacta y continua heredera de la historia urbana europea ofrece un espacio para la solidaridad y el replanteamiento de actividad. Pero ¿qué haremos con la postciudad, su dispersión, su fragmentación y su dependencia del automóvil?

Por tanto, son dos los factores, la nueva sociedad y la situación del medio ambiente, que exigen un cambio radical en los principios y métodos de ordenar y gestionar la ciudad y el territorio. Es un tema asumido por profesionales y académicos, pero que no termina de incorporarse más allá de los proyectos piloto. Y en ese cambio, aquellos grupos olvidados por el urbanismo tradicional deberían ser el motor de arranque del proceso, porque se trata de incorporar a los criterios en los que se basa la intervención en la ciudad todos aquellos temas que, considerados del ámbito de las mujeres, eran considerados socialmente secundarios o invisibles. Temas como la crianza de los hijos, el cuidado de los débiles o vulnerables, la salud, la convivencia, las emociones o el disfrute. También todo el universo de 'puertas adentro', el reino de lo doméstico, la alimentación, la limpieza,... Y de dar prioridad a los servicios, al empleo de proximidad, a los modos de desplazarse colectivamente o al caminar. Todos estos temas que la ciudad clásica sí ha conseguido resolver, mediante principios como la diversidad, la complejidad, la mezcla de usos y los nuevos desarrollos no incorporan porque se basan en errores conceptuales de partida.

La investigación de los últimos años nos explica como la aplicación de los nuevos criterios sociales, desarrollados por ejemplo, por el urbanismo de género o de generación, y las decisiones que nos invita a tomar la lucha contra el Cambio Climático, se encuentran en una clara sinergia. Existen soluciones comunes para ambos problemas, a condición de introducir claros cambios en los modos de hacer empleados hasta el momento.

Herramientas para el cambio

Parafraseando a la profesora Teresa del Valle, comentaré que contamos con andamios para replantear esta nueva ciudad que reclamamos. Habría que incorporar criterios sociales y criterios ambientales en profundidad en los modelos a desarrollar en el futuro próximo. Y seguramente contar con las herramientas que la revolución de las telecomunicaciones nos ofrece en cuanto a organización, planificación, control y transparencia.

¿Cómo podemos integrar estos nuevos criterios y herramientas? Lo más evidente sería racionalizar los temas que han sido olvidados o menospreciados en el urbanismo inercial y ver cual es el modo de concretarlos. Algo tan sencillo como lo que pueden plantear las siguientes preguntas: ¿Es fácil ser niño libre en este barrio? ¿Es fácil envejecer en esta ciudad? O bien, la configuración urbana y las prioridades del diseño complican la vida de tal manera que la falta de autonomía de muy mayores y pequeños, secuestra el tiempo de las personas que se hacen cargo de ellos, actualmente en una clara mayoría, las mujeres que recogen una tradición secular.

Para responder positivamente, lo lógico sería incorporar a los criterios de diseño o de gestión urbana todos los temas relacionados con los cuidados, con la crianza, con la comunicación, con la salud, con la seguridad o con el empleo con convicción a los proyectos urbanos. Temas todos ellos que forman parte de la vida cotidiana de casi todo el mundo y, según las encuestas, preocupan enormemente a la ciudadanía. De este modo se diseñaría la red de equipamientos y espacios públicos con objetivos mucho más ambiciosos que dar continuidad a la red viaria, espacio para aparcamiento y fluidez al tráfico de coches. La ciudad paseable y ciclable es absolutamente necesaria a determinadas edades, la naturaleza próxima es un bien irrenunciable en este planeta congestionado, la inserción de espacios de empleo y dinamismo económico en todos los barrios confiere ventajas importantes para garantizar el dinamismo económico de las ciudades en competición en una economía difícil. La actividad física que recomiendan los médicos tiene que contar con espacios agradables para que sea un placer realizarla.

El problema estriba en que no es fácil incorporar nuevas ideas y sobre todo verificar que se consiguen los deseados cambios. El urbanismo, pese a ser una materia clara de planificación, hasta el momento no ha incorporado con claridad mecanismos de control y evaluación de sus resultados. Los planes tienen unos objetivos generalmente poco concretos, no existen indicadores en la mayoría de los casos y los buenos propósitos se diluyen en procesos en que parece que la mera realización es lo importante.

A través de la investigación que fomentan los proyectos europeos, en los últimos años se ha avanzado en establecer métodos más racionales de verificar la consistencia de los nuevos planteamientos urbanísticos. Una primera conclusión es que los objetivos ambientales y sociales, en el sentido que aquí proponemos coinciden en la mayoría de sus criterios y resultados evaluables positivamente.

Lo cual no quiere decir que podamos olvidar una de las premisas, porque con el cumplimiento de la otra, garantizamos unos buenos resultados. Todo lo contrario, el refuerzo de ambos enfoques es clave para garantizar la excelencia de los nuevos planteamientos.

Dentro de la investigación sobre la 'Ciudad del Mañana' del 7º PM de I+D europeo tuvimos la oportunidad de desarrollar

una experiencia en paralelo en 6 ciudades de entornos muy distintos de como planificar un ecobarrio.

Además de los conocidos objetivos de reducción de consumo de energía o agua, criterios de metabolismo urbano normalmente asociados al concepto de ecociudad, es este caso se integraron criterios sociales, con objetivos como la convivencialidad, la ciudad de las cortas distancias (urbanismo no cronófago) o la diversidad de personas y actividades como magma de un buen tejido urbano. Todas estas ideas se asociaron a indicadores, avanzando incluso en la definición de los valores en los que un indicador debiera moverse.

Considerar que es fundamental que todas las viviendas cuenten con infraestructuras que apoyen a la vida cotidiana, espacios de ocio y relajo de proximidad, un diseño que permita la mayor autonomía posible de pequeños y mayores parece obvio, pero no lo es en absoluto. Incorporar la seguridad natural o la vitalidad en los espacios públicos tendría que ser un objetivo universal, pero estamos cansados de ver como los nuevos espacios que estamos construyendo se caracterizan por su desolación o su inseguridad.

La ciudad como creación colectiva

Otro de los temas importantes a integrar es el proceso que lleva a definir el modelo de ciudad: si es la tecnocracia político-técnica la única que tiene voz en la definición de los problemas y de las soluciones, seguramente poco se cambiará. Si se incorporan métodos para incorporar la voz y las necesidades de otros actores olvidados anteriormente, será más fácil conseguir que la agenda del nuevo urbanismo cambie e incorpore a los nuevos temas.

La participación está reconocida como uno de los elementos clave en la definición de un nuevo urbanismo. Es imprescindible contar con los ciudadanos a la hora de proyectar los modelos de ciudad para una sociedad en pleno proceso de transformación. Si no se consideran las necesidades diferentes de los ciudadanos y ciudadanas, si no se incorpora la voz y el punto de vista de grupos con distintos intereses en la construcción de la ciudad, se impone una visión parcial y sesgada que hace más difícil la vida a todos los que no han sido tenidos en cuenta, normalmente los grupos sociales menos reconocidos en las jerarquías sociales o más vulnerables, que, en realidad constituyen la mayoría de la sociedad: mujeres, niños, personas mayores, enfermos, minorías culturales o nacionales; personas con menos recursos económicos, culturales o políticos. Esto es particularmente importante en una sociedad en la que el contrato social de género, la nueva longevidad de buena parte de la población, o las nuevas relaciones económicas y demográficas ligadas a la globalización o la cultura y los modos de producción vinculados a la sociedad del conocimiento están transformando absolutamente el entorno en el que nos movemos.

La participación se convierte así en un elemento de gran importancia para asegurar una ciudad más justa y más equilibrada. El cambio que debe generarse en nuestra sociedad para asegurar una buena vida es importante. Tenemos que cambiar, y lo estamos haciendo, la forma de movernos, de vivir, de trabajar, de disfrutar, de estudiar o de convivir. Y no podemos permitir que esta transformación se haga a costa de colectivos menospreciados que asuman peores condiciones de vida que los demás.

La ciudad no resuelve los problemas sociales ni ambientales, pero en este planeta urbano, plantear la sostenibilidad de las ciudades es un elemento clave de la supervivencia del planeta y de sus habitantes. El urbanismo no resuelve los

problemas sociales y económicos o ambientales, pero puede contribuir mucho a su agravamiento o, por el contrario, facilitar unas mejores condiciones de vida. Cuando los niños, las mujeres, los mayores o las personas con poco apoyo económico encuentran un espacio público, una vivienda, unos equipamientos y en general un modelo urbano más adaptado a ellos, la conciliación entre la vida familiar y laboral, entre las necesidades de las personas y del sistema productivo se hace posible y se facilita, la vida sin mucho dinero o sin apoyo familiar se facilita. Y de hecho, se mejoran las condiciones de vida para la inmensa mayoría de la población.

En el urbanismo actual hay una sobre-adecuación a los condicionantes económicos y de rentabilidad de un proceso productivo que es determinante en la economía española. Y un vacío de muchos temas relacionados con la vida cotidiana, con la salud, con el medio ambiente o con la vida personal y comunitaria. La participación es una vía de apoyar los cambios necesarios, partiendo del conocimiento de todos los intereses y las necesidades de los grupos que componen la ciudadanía, específicamente de aquellos que, en la jerarquía social, no tienen acceso a otros canales habituales de influencia, 'lobby' o directamente exposición de ideas y argumentos de cara a favorecer unos intereses económicos o culturales personales o colectivos.

Por otra parte, la experiencia de participación en profundidad es escasa en nuestro entorno. Durante años la forma de tomar parte en procesos urbanísticos ha estado más relacionada con la presión y la confrontación que con el diálogo y la búsqueda de consenso. No es así en otros países donde existen diversas tradiciones de trabajo en común y de profunda articulación social tanto en temas de urbanismo, como en otros aspectos de la vida pública. La tradición anglosajona cuenta con experiencias ya con mucho arraigo (community architecture o community planning) muy caras a la sociedad civil y ha desarrollado abundante metodología extendida a otros países como Alemania o Italia en las décadas precedentes. La tradición cooperativa de los países nórdicos, unida a la sensibilidad ecológica más extendida también ha dado sus frutos en experiencias de control del modelo de ciudad que nos producen envidia. Desde Japón, Canadá, Taipei o Australia llegan retazos de interesantes desarrollos de colaboración no sólo entre el mercado y las instituciones y cuerpos técnicos, sino con una participación profunda de la sociedad en todos sus matices.

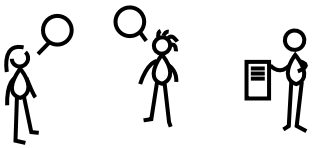
Aquí, el proceso está empezando, con algunos municipios en los que se han desarrollado procesos muy interesantes, por ejemplo en las capitales y algunos municipios de Euskadi, o de Cataluña donde ya es obligatorio asociar los proyectos urbanísticos con procesos participativos. La participación se presenta como algo necesario, avalado por la legislación e integrado en cualquier documento público que entre a analizar la lógica del urbanismo y de las políticas de ciudad más innovadores. Pero se presentan reticencias a su puesta en marcha efectiva.

Procesos bien planificados y realizados de participación son una de las vías más idóneas de asegurar el control de la sociedad a través de su estructura técnica y política sobre el devenir de ciudades y territorios.

En definitiva, es una nueva forma de concebir el papel técnico, político y ciudadano en la toma de decisiones.

Conclusiones

La alternativa es recuperar la ciudad como lo que es y ha sido siempre, una construcción colectiva en la que hay que



equilibrar con planificación, con participación, con inteligencia colectiva, con equidad, con solidaridad con los tiempos presentes y futuros, las legítimas y lógicas apetencias de un mercado voraz que siempre piensa primero en sus intereses propios, frente a los de la comunidad. Esta es la única vía para conseguir una realidad más sostenible, más eficiente, más equitativa y justa, o creo simplemente viable y sensata en estos tiempos difíciles.

El primer paso es comprender el marco, las transformaciones que está sufriendo la sociedad, las ciudades, la sociedad... El segundo es diseñar políticas, criterios, instrumentos para poder intervenir de otra manera en la ciudad.

Las encrucijadas siempre son difíciles, hay que cambiar de rumbo, hay que desechar inercias y re-pensar todo de nuevo. Pero son tiempos de esperanza, de lucidez, de replanteamiento.

Pero por otra arte, la herencia de este tiempo de urbanismo desbocado y construcción compulsiva, de este tsunami inmobiliario es costosa de mantener, los costes en suelo y redes de urbanización básica, en agua y en energía son enormes. Así como los costes sociales: tiempo de transporte, segregación social, destierro para la población no activa o desocupada, débil integración ciudadana, psicopatologías múltiples (miedos, anomia, individualismo, etc.). La ciudad hereda el resultado de unos procesos de urbanización perversos que a su vez tienden a convertirla incluso en su centralidad compacta en un conjunto de enclaves, centros de negocios, zonas turísticas, barrios especializados, áreas marginales, etc.

Tras estos años de urbanismo desbocado, de cambio de protagonismo en los procesos de planificación urbana, de cambio de concepto en la vivienda (de lugar para vivir a inversión especulativa supuestamente segura). Tras un tiempo de construcción compulsiva de extensiones de la ciudad, hemos llegado a un momento en que la reflexión viene impuesta por la tozuda realidad. El sector de la construcción se marchita, tenemos viviendas construidas para cubrir la demanda de nuestras ciudades (si quienes las necesitan pudieran acceder a ellas) y más suelo clasificado del que podríamos desarrollar en décadas si la maquinaria tuviera posibilidades de ponerse en marcha.

Las tareas que se nos presentan son de mejora y transformación de un patrimonio construido, según los nuevos criterios que la sociedad nos demanda. Los proyectos que se presentan en este Seminario son experiencias muy interesantes de como se pueden integrar los temas olvidados de la ciudad en el urbanismo más innovador.

El urbanismo de género y de generación, la coherencia ambiental profunda en los procesos de planificación coinciden en ser los elementos más claros para replantear este campo de conocimiento que debe someterse a un cambio en profundidad.

Al igual que en otros momentos de crisis económica, este tiempo con menor presión inmobiliaria es un tiempo de oportunidad para domesticar y mejorar estas ciudades y pueblos que deben ser el marco de una buena vida. El momento exige sensatez para este urbanismo de tiempos difíciles, pero también puede ser la oportunidad de 'domesticar' el urbanismo de los últimos años, en el que no nos acabamos de reconocer.

Bibliografía y referencias en la Web:

ASCHER, François (2004) ***Los nuevos principios del Urbanismo***. Alianza Ed.

CHOAY, Françoise (1965) ***Urbanisme, Utopies et réalité*** (Paris, Le Seuil).

DURÁN, M. A. (1990) ***El uso del espacio urbano en la vida cotidiana. Espacio urbano y relaciones personales***. VVAA, Universidad de Valencia.

(1986) ***La jornada interminable***, Barcelona. Icária.

(1988) ***De Puertas Adentro.***

FERNANDEZ DURÁN, Ramón (2006). ***El Tsunami urbanizador español y mundial.*** Editorial Virus.

GIRARDET, Herbert (1992) ***Ciudades: alternativas para una vida urbana sostenible***, Celeste Ediciones, 1992.

HALL, Peter (1988, 1996) ***Ciudades del mañana. Historia del Urbanismo en el siglo XX***, Ediciones del Serbal, Barcelona.

JACOBS, Jane (1967) ***Muerte y vida de las grandes ciudades***. Península, Barcelona, 1973 en castellano (reeditado en 2011) con prólogo de Zaida Muxí.

HERNÁNDEZ AJA, Agustín, VELÁZQUEZ VALORIA, Isabela; VERDAGUER, Carlos (2009) ***Ecobarrios para ciudades mejores, Ciudad y Territorio nº 161-162, otoño-invierno 2009***, Ministerio de Vivienda.

ROMÁN, Marta y VELÁZQUEZ, Isabela (2008) ***Guía de Urbanismo con perspectiva de género***. Instituto de la Mujer. C.A. de Murcia.

SASSEN, Saskia ***La ciudad global.***

SPAIN, Daphne. (1992) ***"Gendered Spaces"***, North Carolina, The University of North Carolina Press, 1992.

(2001) ***"How women saved the City"***, University of Minnesota Press.

URBAN TASK FORCE (1999): ***Towards an Urban Renaissance***, Department of the Environment, Transport and the Regions, London.

VALLE, Teresa del (1997) ***Andamios para una nueva ciudad***. Cátedra Ediciones.

VELÁZQUEZ, Isabela (2000b) ***El tiempo de las cerezas. Reflexiones sobre la ciudad desde el feminismo***, Boletín CF+S, 19: ***(EN)CLAVES INSOSTENIBLES: tráfico, género, gestión y toma de decisiones*** [http://habitat.aq.upm.es/boletin/n19/aivel.html] 2000

VELÁZQUEZ, Isabela (2003): ***Criterios de sostenibilidad aplicables al planeamiento urbano***, Ingurumen Jarduketarako Sozietate Publikoa, S.A (IHOBE), Gobierno Vasco [disponible en http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-6172/es/contenidos/manual/guia_planeamiento_1/es_doc/indice.html].

VERDAGUER, Carlos/ VELÁZQUEZ, Isabela (coordinadores de la versión española) (2008a) ***Proyecto ECOCITY Manual***

para el diseño de ecociudades en Europa. Libro I: La ecociudad: un lugar mejor para vivir.

VERDAGUER, Carlos / VELÁZQUEZ, Isabela (coordinadores de la versión española) (2008b) ***Proyecto ECOCITY Manual para el diseño de ecociudades. Libro II: La ecociudad: cómo hacerla realidad***, Gea 21, SEPES, Bakeaz, 2008.

V.V.A.A. ***Urbanisme i Génere: Una visió necessària per a tothom***. Actas de la conferencia internacional organizada por la Diputaciò de Barcelona en 2005.

VELÁZQUEZ, Isabela (2006) ***Estrategias prácticas a favor del clima***. Red de Ciudades por el Clima, MMA y FEMP.

2

Seguridad

2.1.
Estudio sobre "Mapas de la criminalidad y percepción de la inseguridad"

César San Juan, Profesor de Psicología Social
UPV-EHU

Relevancia social del estudio científico del miedo al delito

El miedo al delito –como la percepción de inseguridad en general – hace referencia a percepciones y emociones subjetivas de la ciudadanía, y por tanto, no siempre se corresponde con índices objetivos de seguridad y delito. Es más, frecuentemente se ha observado que la inseguridad ciudadana objetiva y la percibida son divergentes, y que en un contexto objetivo de delitos en decremento, crece, por distintas razones, la percepción de inseguridad. Por ejemplo, Schweitzer, Kim y Mackin (1999) ejemplifican esta situación con el sostenimiento del miedo al delito en los EEUU en la década de los 90, mientras las tasas de delincuencia disminuían.

En la actualidad, y en nuestro contexto, puede observarse un fenómeno similar. En la última encuesta europea de delito y seguridad (EU ICS 2005), se observa que en varios países el miedo al delito es alto, aunque el riesgo objetivo de victimación sea bajo, en relación al resto de Estados considerados. Así, España, que ocupa el último lugar en cuanto a prevalencia de victimación, se sitúa en el sexto puesto en temor al delito, entre 19 Estados (Van Dijk et al., 2005). En nuestro contexto geográfico más inmediato, el País Vasco, se constata que las tasas de delincuencia son estables desde hace diez años; los debates y noticias sobre una "creciente inseguridad", sin embargo, son continuos. Gráficamente, de la combinación ortogonal de la situación objetiva de la delincuencia y del miedo al delito, pueden resultar cuatro realidades distintas, que en un contexto espacio-temporal concreto, pueden dar lugar a políticas de intervención distintas (figura 1).

Una tasa de delitos alta es sin duda preocupante, ya que la integridad física y psíquica de los ciudadanos, así como sus propiedades, pueden verse comprometidas. Sin embargo, una tasa de seguridad objetiva razonablemente baja combinada con miedo al delito alto, también debe ser motivo de preocupación de las autoridades y requeriría su correspondiente intervención política,- social y comunitaria,- ya que las consecuencias -individuales y colectivas- del miedo al delito suponen una merma significativa en la calidad de vida urbana. Hale (1996), resume algunas de las consecuencias principales del miedo al delito, apuntadas por la investigación, en las siguientes: fractura del sentido de comunidad, abandono de los espacios públicos, actitudes favorables a políticas penales más punitivas, efectos psicológicos negativos a nivel individual y cambio de hábitos (adoptar medidas de seguridad, evitar transitar por ciertas zonas…).

Por tanto, la experiencia emocional negativa de temer a los delitos, puede llevar a limitar la movilidad, aislarse de la comunidad, abandonar los espacios públicos… en definitiva, consecuencias que constituirían un obstáculo para la democratización del espacio público urbano (San Juan & Vozmediano, 2007).

Asimismo, la reducción del miedo al delito y la promoción de la seguridad urbana pueden interpretarse en términos de sostenibilidad. Como argumenta Cozens (2002), el Departamento de Medio Ambiente, Transporte y Regiones de Reino Unido, definiendo el desarrollo sostenible como una mejor calidad de vida, tanto para el presente como para las generaciones futuras, ya ha señalado que el delito y el miedo al delito son indicadores importantes, puesto que todas las personas tienen derecho a vivir en una comunidad segura. Por tanto el diseño urbano, según este autor, debe emplearse para prevenir tanto el delito, como el miedo al deli-

to, puesto que la consideración de los elementos subjetivos fortalecerá el desarrollo sostenible de las ciudades.

Figura 1. Situaciones resultantes de la combinación de distintos niveles de delito objetivo y miedo al delito. Fuente: Vozmediano, San Juan y Vergara (2008).

El estudio prospectivo asistido con Sistemas de Información Geográfica

Los resultados que aquí se presentan están respaldados por un estudio realizado a una muestra compuesta por 1700 residentes en la ciudad de Bilbao, mayores de edad. Se realizó un muestreo probabilístico y estratificado por distrito, género y edad. Respecto a la estratificación por distrito de residencia (asumiendo los ocho distritos administrativos en los que se divide la ciudad), el número de personas entrevistadas en cada distrito fue proporcional a su población. En lo que refiere al género, se estableció una distribución equitativa, y finalmente respecto a la edad, se fijaron cuotas para asegurar la adecuada representación de todos los segmentos de edad en la muestra. Siendo la población objeto de estudio el total de ciudadanos/as residentes en Bilbao, con una muestra de 1700 entrevistados/as, y establecido el nivel de confianza al 95%, el error muestral queda limitado al ±2,4%. Además algunos de los datos obtenidos fueron geo-referenciados para una mejor comprensión de la realidad que se pretende describir.

Distrito de residencia y conductas motivadas por el miedo a ser víctima de un delito

Si nos interesamos por las conductas motivadas por el miedo al delito, el análisis desde la perspectiva de la ubicación de la residencia, resulta muy interesante. Para las conductas más extremas, adoptadas por un número mínimo de las personas entrevistadas, y que tendrían más impacto en su vida (cambio de hábitos y reducción del ocio), no hay diferencias en función del distrito de residencia. Es decir, las personas que realizan estas conductas se reparten de modo homogéneo por la ciudad.

En cambio, para las respuestas más habituales frente al miedo (evitar ciertas calles, tomar medidas de seguridad adicionales para la vivienda), sí existen importantes diferencias entre distritos. En el primer caso, la evitación de ciertas calles, se da en mayor medida en residentes de Ibaiondo (67% lo hacen). Lo realiza un porcentaje menor de residentes de Uribarri, Recalde, Deusto y Abando (entre el 45% y el 50%). Y finalmente el porcentaje de residentes de Begoña,

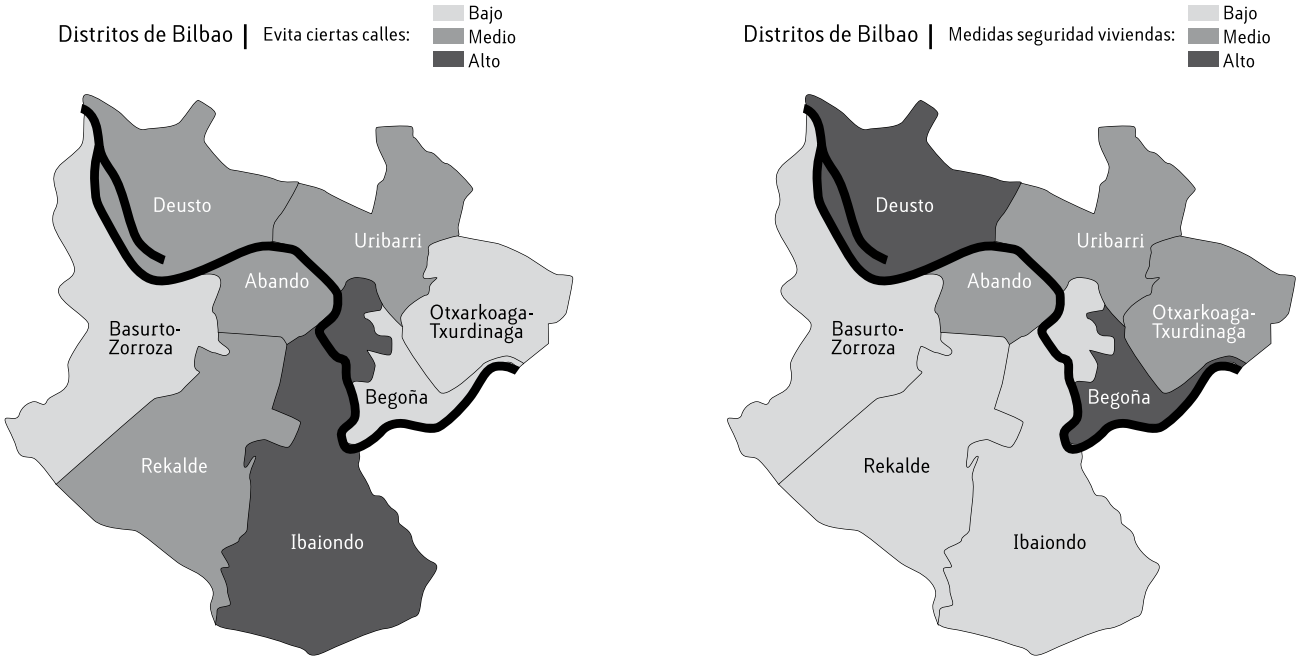


Figura 2. Evitación de ciertas calles vs. toma de medidas de seguridad adicionales para la vivienda, en función del distrito

Otxarkoaga-Txurdinaga y Basurto que manifiesta tener este comportamiento es más bajo (36-40%).

La adopción de medidas de seguridad para la vivienda, en cambio, es realizada por un porcentaje muy alto de residentes en Deusto y Begoña (70-78%); residentes de Abando, Uribarri y Otxarkoaga-Txurdinaga lo realizan en menor medida (55-60%) y finalmente es bajo el porcentaje de las personas que adoptan estas precauciones en Recalde, Basurto y Abando (37-48%).

Las diferencias en estas dos conductas motivadas por el miedo a delitos, se muestra en la figura 2.

Escenarios de seguridad e inseguridad

El objetivo de este apartado es presentar los resultados de la sección del estudio, centrada en localizar y caracterizar los lugares más seguros e inseguros de la ciudad, según el criterio de sus habitantes. Para conocer la opinión sobre la identificación de escenarios seguros e inseguros, se pidió a las personas entrevistadas, que nombraran libremente la calle o zona más segura de la ciudad, y la calle o zona más insegura. A continuación, en ambos casos, indicaron si esta opinión era fruto de:

- Experiencias personales

- Comentarios de amistades, vecinos/as, familiares
- Información de medios de comunicación

Las personas entrevistadas podían indicar una o varias de estas fuentes para justificar la opinión sobre la calle/zona citada.

Calle o zona más segura

Cerca de la mitad de las personas entrevistadas, el 47,6%, ofrecieron una respuesta geo-referenciable, que se emplearía para construir el mapa de zonas seguras de Bilbao. Son destacables las respuestas que atribuyen un mismo nivel de seguridad a toda la ciudad, bien sea porque toda se considera homogéneamente segura, o insegura. A juicio de un 10,3% de las personas entrevistadas, no cabe hacer diferencias en este sentido entre las distintas zonas de la ciudad. Un 20% estima que el “centro” es la zona más segura. Esto no se ha considerado una referencia geográfica lo bastante clara como para ser representada y estudiada a través de mapas, ya que lo que cada persona entiende por “centro de la ciudad”, puede variar. En cualquier caso, en las respuestas que se han podido representar en el mapa de lugares percibidos como seguros, la tendencia a señalar emplazamientos del centro de la ciudad es muy clara. Hasta tal punto, que en una parte de la muestra, se pone de manifiesto una asociación entre centro-seguridad, y periferia-inseguridad.

El mapa de los lugares percibidos como seguros por la ciudadanía de Bilbao, recogen todos los lugares que han sido citados espontáneamente, y en primer lugar, por las personas entrevistadas. Se ha establecido una diferencia de color, para los lugares citados por hasta 50 sujetos, y los citados por más de 50. Tal como se puede observar en el mapa de la figura 3, la unidad de criterios respecto a la seguridad que ofrece, por ejemplo, la Gran Vía, llega al punto de ser citada espontáneamente por 234 como el lugar más seguro de la ciudad. En la figura se presentan tanto las calles calificadas como la más segura, como las zonas.

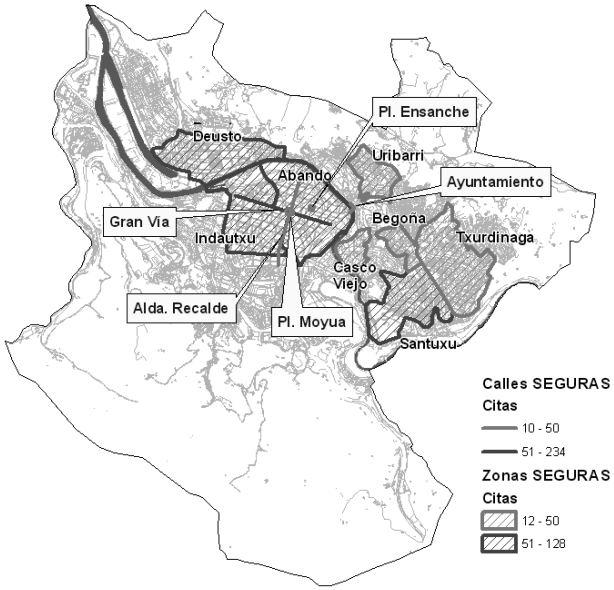


Figura 3. Lugares calificados como “más seguro de la ciudad” y número de personas que los citan.

El mapa de los lugares muestra, como se ha dicho, que la seguridad correlaciona con la cercanía al centro de la ciudad, a la zona comercial y de perfil socioecomómico alto; esto se pone de manifiesto con la alta frecuencia de referencias a los barrios de Abando e Indautxu, y a calles que se sitúan en estos dos barrios. Las otras zonas percibidas como seguras por un número importante de personas entrevistadas son Deusto y Santutxu; el Casco Viejo, Begona, Uribarri y Txurdinaga también aparecen como lugares seguros, pero citados

por un menor número de personas.

"Lo más seguro es el lugar donde vivo": ¿centralidad del hogar en la percepción de seguridad?

Un aspecto llamativo de los lugares seguros citados por las personas entrevistadas, es que un 4,6% han dicho que la calle más segura es aquella en la que residen. Se ha analizado la ubicación de los lugares de residencia, para determinar si esta respuesta era propia de los/as habitantes en una zona concreta de la ciudad, o esta percepción de que la zona de residencia es segura, se encuentra geográficamente dispersa.

El resultado se muestra en la tabla 1. Las 79 personas entrevistadas que consideran que su zona es la más segura, residen por toda la ciudad. Por tanto, en algunos casos residen en lugares que han sido citados como seguros por otros/as ciudadanos/as, pero en otros, como residentes en Ibaiondo que dan esta respuesta, la opinión del resto de la ciudadanía es que su zona es insegura, como veremos en el mapa de la percepción de inseguridad.

distrito de residencia	frecuencia	% válido
Deusto	10	12,7
Uribarri	35	44,3
Otxarkoaga-Txurdinaga	4	5,1
Begoña	4	5,1
Ibaiondo	10	12,7
Abando	4	5,1
Recalde	3	3,8
Basurto/Zorroza	9	11,4
TOTAL	79	100

Tabla 1. Distrito donde residen quienes responden que su zona es la más segura.

En cualquier caso, llama la atención el distrito de Uribarri. Ya aparecía este barrio como un lugar percibido, en general, como seguro; la percepción de los/as residentes en este caso, refuerza la opinión del resto de la ciudadanía. A la hora de analizar las respuestas sobre los lugares calificados como inseguros, se examinará si la categoría "donde vivo", aparece también, y cuáles son los lugares de residencia de quienes la emplean.

En lo que se refiere a las percepciones de seguridad de las personas que respondieron de este modo, algunas nos ofrecieron las razones para citar su propia zona: "Lo que más conozco, donde vivo", o "donde yo vivo, supongo que la mayoría de sitios también será seguro". Estas respuestas señalan a la familiaridad con el espacio en el que se reside, la experiencia en ese espacio, como fuente de los juicios de seguridad. Profundizaremos en ello al presentar las razones de las personas para justificar sus respuestas.

Calle o zona más insegura

Respecto a los escenarios que las personas califican como "el más inseguro de la ciudad", el primer dato que llama la atención, es que el porcentaje de respuestas que podemos ubicar en el mapa, lo que hemos denominado "georeferenciables", es superior que en el caso de las zonas percibidas como seguras (79,2%).

También resulta llamativo que la categoría "Donde vivo", prácticamente desaparece. Sólo una persona identifica su lugar de residencia con una característica tan negativa como la calificación de "lugar más inseguro de la ciudad". Esto sugiere que la centralidad del hogar al realizar juicios sobre las características de los escenarios de la ciudad, pudiera circunscribirse a características positivas.

La categoría “periferia”, si bien menos común que el empleo de la categoría “centro” para describir los lugares seguros, pone de manifiesto que existe una asociación entre centro de la ciudad-seguridad, y periferia-inseguridad, como ya se había señalado. Esto es observable en el mapa de la percepción de inseguridad, que se muestra en la figura 4.

En ningún caso se citan zonas de los barrios del “centro”, como zonas inseguras. La única excepción sería la Plaza Zabalburu, ubicada en la frontera sur del barrio de Abando. En este caso lo que parece ser determinante para su percepción como insegura, es que está conectada con la calle San Francisco, que da nombre al barrio que es considerado como el lugar más inseguro. Un total de 793 personas citan espontáneamente este lugar como el más peligroso de la ciudad, seguido por la calle Las Cortes, que se ubica dentro de este mismo barrio.

Bilbao La Vieja, el barrio contiguo a San Francisco, es citado también por un número importante de personas (140). Las zonas de Otxarkoaga y Deusto, son mencionadas también como inseguras pero con menor grado de acuerdo. Menos de 50 personas las mencionan como el lugar más inseguro. En la figura 4, se pueden observar en más detalle las zonas inseguras, con la intensidad de color indicando el número de personas que las citan.

La no aparición de la categoría “donde vivo”

En el caso de las zonas percibidas como inseguras, sólo una persona ha considerado que la zona más peligrosa es aquella en la que reside. Por tanto, no podemos identificar un grupo de personas que establece su zona de residencia como máximo exponente de la categoría “lugar inseguro”. Contrastando este hallazgo con lo encontrado en las zonas seguras.

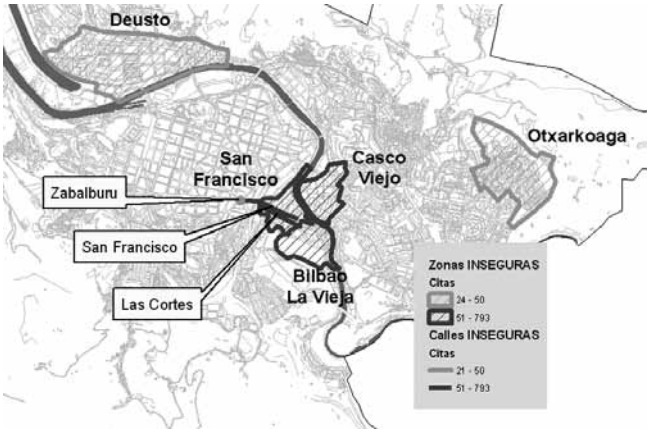


Figura 4. Vista detallada de los lugares “más inseguros de la ciudad”.

Esto sugiere que las percepciones de seguridad y las inseguridad, podrían construirse atendiendo a distintos parámetros; la familiaridad podría favorecer la percepción de seguridad en los escenarios urbanos, mientras que la de inseguridad, podría depender de otras cuestiones. Al preguntar a las personas por las razones para el juicio emitido en relación a zonas seguras e inseguras, ofrecieron algunos datos que pueden ayudar a clarificar este punto, y que se tratarán en el apartado correspondiente, tras la caracterización de los lugares inseguros, de que nos ocupamos a continuación.

Razones para la percepción de seguridad e inseguridad en los escenarios citados

Como se ha detallado anteriormente, tras indicar el espacio más seguro y el más inseguro de la ciudad, las personas indicaron en qué basaban estos juicios, pudiendo indicar una o varias de estas alternativas como fuente de información: (1) experiencias personales, (2) comentarios de amistades, vecinos/as, familiares, y (3) información de medios de comu-

Sabe cuál es la zona más SEGURA de la ciudad por...	% de sujetos que SI emplea esta fuente de información	Sabe cuál es la zona más INSEGURA de la ciudad por...	% de sujetos que SI emplea esta fuente de información
experiencia personal	79	experiencia personal	35
comentarios de amistades, vecinos/as, familiares	22	comentarios de amistades, vecinos/as, familiares	60
información de medios de comunicación	8	información de medios de comunicación	27

Tabla 2. Razones para emitir los juicios sobre la zona más segura vs. zona más insegura

nicación. En la tabla 2, se puede observar las razones en las que justifican los entrevistados su percepción, en el caso de lugares seguros e inseguros.

La manera en que las personas justifican sus juicios, en uno y otro caso, difieren, dando a entender que la percepción de seguridad y de la inseguridad de los escenarios urbanos, se construyen de modo diferente. Dicho de otro modo, la inseguridad no es exactamente lo contrario de la seguridad, o no podemos considerarlas dos caras de una misma moneda, por el modo en que estas imágenes de seguridad e inseguridad surgen y se consolidan. La seguridad, en un abrumador porcentaje de personas, se basa en la experiencia directa y personal; la inseguridad, en cambio, tiene su fuente más relevante, al menos a nivel local, en los comentarios de amistades y personas conocidas.

Estas afirmaciones de las personas entrevistadas concuerdan con el resto de sus respuestas; a la hora de ubicar la seguridad en la geografía de Bilbao, se escogen lugares céntricos, con actividad comercial, frecuentados por la mayoría de la ciudadanía, lugares que la mayoría utiliza a menudo y en los que se ha sentido seguro. Una parte, además, escogen su lugar de residencia, donde se sienten seguras cada día.

A la hora de ubicar la inseguridad en la geografía urbana, por otro lado, se emplean los comentarios (y en menor medida los medios) como fuente de información. Así, se señala fácilmente la zona más estigmatizada, donde comentarios de la ciudadanía y noticias de los medios, indican que se producen delitos. Este juicio está mucho más lejano de la experiencia personal de las personas entrevistadas.

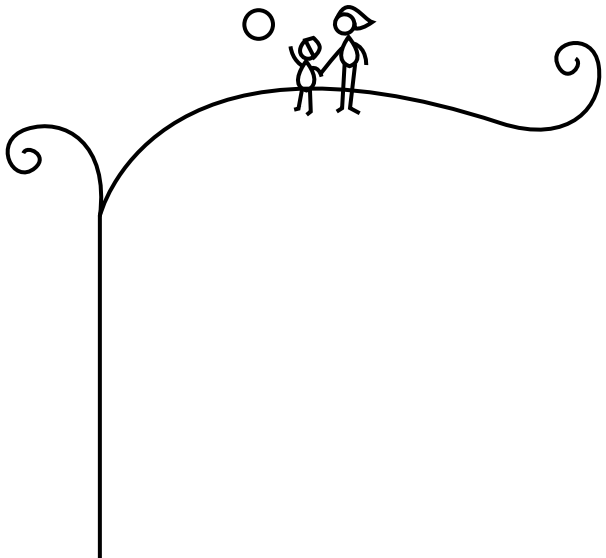
Estos hallazgos pueden tener implicaciones prácticas importantes ya que los resultados sugieren que para fomentar la percepción de seguridad de ciertos espacios será útil procurar oportunidades de experiencias directas; para reducir la percepción de inseguridad en otros, el elemento clave sería la imagen que el emplazamiento tiene entre la ciudadanía, y la rumorología urbana.

Miedo a que los hijos o las hijas sufran un delito

Por otra parte, y para finalizar, los análisis del denominado miedo al delito altruista han mostrado que el porcentaje de padres y madres que teme por sus hijos e hijas con una frecuencia muy alta (cada semana o cada día) alcanza el 20%. Si la frecuencia de miedo por ser víctima personalmente de un delito no ha resultado preocupante, los resultados de miedo por los hijos e hijas sí constituyen un toque de aten-

ción. El temor a que los/as hijos/as sufran un delito no ha sido estudiado con la misma profundidad que el temor por uno mismo, pero la mayor parte de autores sugiere que su prevalencia puede ser alta, y sus consecuencias, quizá incluso más intensas que el miedo por uno mismo. Desde una perspectiva de género, cabe subrayar que aquellos padres y madres que tenían solo hijas (una o más) mostraban significativamente más miedo que el resto de padres y madres a que sus hijas fueran víctimas de un delito de robo, acoso, secuestro o agresión sexual.

En términos de calidad de vida urbana, en fin, el temor por los hijos e hijas puede afectar a las decisiones de la vida diaria, y condicionar decisiones tan relevantes como la elección de domicilio. Y, por otra parte, estos resultados parecen indicar que los “mapas de la ciudades prohibidas para las mujeres” se van interiorizando desde la infancia.



2.2.
Experiencias locales
Diagnóstico de seguridad de Vitoria-Gasteiz

Ana Oregi, arquitecta del Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística y **Zuriñe Elordi**, jefa del Servicio de Igualdad, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

INTRODUCCIÓN

A lo largo de los últimos años, la seguridad ciudadana en general y la de las mujeres vitorianas, en particular, se han convertido en una cuestión de interés creciente para la población y el movimiento asociativo de Vitoria-Gasteiz. Prueba de ello han sido las distintas iniciativas y debates públicos que se han sucedido en este campo, tales como la elaboración de un inicial mapa de la ciudad prohibida para las Mujeres de Vitoria-Gasteiz, por parte por la Plataforma 25 de Noviembre, las notas sobre la sensación de seguridad e inseguridad en los barrios, desarrolladas por la prensa escrita, o las contribuciones realizadas a través del Consejo Social Municipal y los Consejos Territoriales.

Como consecuencia de este interés creciente, el 18 de diciembre de 2009 el Pleno Municipal aprobó una moción en la que se acordaba: ***"El Pleno del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz insta al equipo de gobierno municipal a la puesta en marcha de un grupo de trabajo compuesto por técnicos municipales, cuyo objetivo sea aportar soluciones concretas para evitar zonas inseguras en la ciudad y las consiguientes situaciones de riesgo".***

Las personas responsables de los departamentos implicados en la ejecución de dicha acción, concretamente Policía Local, Relaciones Ciudadanas y Urbanismo, consideraron necesario y estratégico ampliar el ámbito de estudio y realizar un abordaje del tema de la seguridad en el espacio urbano mediante un análisis cuantitativo y cualitativo de la seguridad en la ciudad con perspectiva de género, con el objetivo de obtener un diagnóstico en ambas dimensiones ,y la elaboración de un decálogo de recomendaciones urbanísticas para la construcción de una ciudad más segura.

En ese marco se encuadra el Diagnóstico Local de Seguridad, cuyo resumen, que se presenta a continuación, se estructura en cuatro capítulos:

- Análisis cuantitativo de datos. Incluye un análisis basado en los resultados de la recogida de datos existente sobre delincuencia en Vitoria-Gasteiz, incluyendo delitos, faltas, agresiones a las personas y actos incívicos, así como una reflexión acerca de los datos cuantitativos sobre percepción de inseguridad. En concreto, en relación con el análisis de datos sobre victimización, conocidos por la policía (inseguridad objetiva), se analizan tres tipos de delitos centinela: delitos contra el patrimonio, delitos contra la libertad sexual y delitos contra las personas.

- Evaluación de la percepción de inseguridad y de las demandas de seguridad. Se analizan las inseguridades sufridas, observadas o relatadas; percepción de inseguridad; valoración de las respuestas a la inseguridad; actos, sitios y momentos generadores de inseguridad; y necesidades y esperanzas de la población.

- Valoración del grado de coincidencia entre seguridad objetiva documentada y seguridad percibida.

- Recomendaciones ordenadas por ejes de actuación.

1. DIAGNÓSTICO CUANTITATIVO

OBJETIVOS Y METODOLOGIA: EL ALCANCE DEL DIAGNÓSTICO CUANTITATIVO

La seguridad es un derecho fundamental, que guarda estrecha relación con la libertad (de expresión, de decisión y de movimiento) y con el derecho de las personas a no sufrir violencia. Las experiencias y percepciones de las mujeres en la vida urbana invitan a superar la ecuación tradicional que reducía la seguridad ciudadana a la ausencia "objetiva" de "criminalidad callejera" documentada por las cifras policiales. La incorporación del enfoque de género en el diagnóstico cuantitativo implica ampliar el campo de estudio y enfocar, además de los delitos documentados por las instancias policiales, otros tres elementos clave:

- Los delitos producidos y no documentados por la policía. Las violencias que afectan a las mujeres en mayor medida que a los hombres a menudo se producen en el espacio privado o semi-privado, y sólo un pequeño porcentaje se denuncia.

- Los comportamientos no delictivos pero ofensivos, que impactan en el sentimiento de vulnerabilidad ante las agresiones (miradas, gestos obscenos, comentarios, y una batería de micro agresiones machistas, que impactan en la libertad de las mujeres a usar el espacio público).

- El sentimiento de inseguridad, el miedo. Las experiencias de inseguridad de las mujeres nos conducen a reconocer la importancia del componente subjetivo (el sentimiento, la percepción) de la seguridad, que guarda mayor relación con la socialización de género, más que con experiencias victimizantes concretas.

Se considera que un diagnóstico de seguridad urbana, para ser completo desde el enfoque de género, debería abordar:

- delitos ofensas documentadas

- delitos y ofensas no documentadas

- percepciones y miedos

En este apartado se analizan los datos disponibles de determinados delitos que afectan a la seguridad de las personas y se trata de extraer conclusiones sobre:

- El impacto diferenciado de comportamientos violentos en hombres y mujeres.

- La desigual percepción de la seguridad de hombres y mujeres.

- Las principales lagunas de información y debilidades en la recogida sistemática de datos en la ciudad de Vitoria-Gasteiz para este tipo de diagnóstico.

Y se ofrecen recomendaciones para mejorar la calidad del diagnóstico municipal de seguridad con enfoque de género. Siguiendo los consejos de la ***Guía para la incorporación de la seguridad con enfoque de género*** (1) de la Generalitat de Cataluña, este diagnóstico ha pretendido recabar datos para dar respuesta a las siguientes cuestiones:

Seguridad objetiva en el espacio público y en el privado. Incidencia y prevalencia de comportamientos delictivos y ofensivos:

- Delitos sufridos y denunciados, según tipología delictiva

- Delitos sufridos y no denunciados por la víctima pero reportados (denuncias de terceras personas, atestados)

- Delitos sufridos y no conocidos por las instancias policial/judicial

Percepción de inseguridad (2):

- Miedo a transitar por el barrio, de día y de noche.

- Miedo a caminar sola/o

- Consecuencias del miedo: estrategias de autoprotección

- Percepciones sobre los problemas más relevantes de seguridad

Como resultado global a pesar de la existencia de algunas lagunas en la información específica sobre percepción y victimización no denunciada en Vitoria-Gasteiz, el diagnóstico ha permitido confirmar las diferencias entre mujeres y hombres en términos de experiencias victimizantes (franjas de riesgo) y de percepción y estrategias de autoprotección. Al incorporar para algunos delitos, además, la información sobre el factor "edad" se han logrado definir algunos perfiles de riesgo, lo cual podrá ayudar a elaborar estrategias de seguridad más adecuadas a las necesidades reales de una ciudadanía diversa. Además de esta conclusión general, a continuación se presentan otras conclusiones específicas:

DELITOS DOCUMENTADOS POR LA POLICÍA

En la mayoría de los delitos contra el patrimonio las cifras muestran una mayoría de víctimas masculinas, salvo en el delito de robo con violencia e intimidación, en el que, según datos de la Ertzaintza, existe una ligera sobre-representación de las mujeres.

Respecto a la edad, cabe afirmar que el grueso de las víctimas de robo con violencia o intimidación en Vitoria-Gasteiz son personas menores de 35 años. Y que este delito afecta más a hombres jóvenes que a mujeres jóvenes. Sin embargo, conforme avanza la edad de las víctimas, las mujeres aparecen más representadas: son el 57% de las víctimas en población de más de 46 años, el 63,4% en la franja de más de 66 años y el 64,6% entre las personas de más de 75 años.

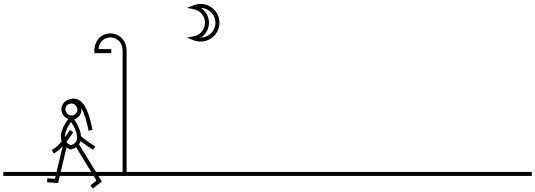
A partir de los datos sobre delitos desagregados por calles, cabe afirmar que en general la incidencia de la delincuencia no tiene un impacto directo en la sensación de inseguridad. Buena parte de los delitos de robo y hurto son cometidos en calles que no figuran entre las que principalmente identifica la ciudadanía como entornos inseguros.

Los delitos contra la libertad sexual se cometen mayoritariamente contra mujeres, y según las cifras los escasos casos de víctimas masculinas son generalmente contra víctimas menores de edad.

La información tanto sobre entorno urbano en el que se comete este tipo de delito, como sobre responsables de los mismos, apunta a una mayoría de delitos producidos en espacios públicos y por parte de personas no pertenecientes

(1) Guía para la elaboración de diagnósticos sobre seguridad con enfoque de género tanto en el ámbito rural como urbano, María Naredo Molero y Praxágora S. Coop. Mad. Generalitat de Catalunya, 2010.

(2) La información que aquí se recoge y analiza pretende ser complementaria respecto a la recabada a partir de los talleres y entrevistas.



al entorno familiar de la víctima. Esta falta de coherencia puede reflejar un subregistro precisamente de los delitos de violencia sexual más difíciles de denunciar, los que se cometen en la intimidad entre personas con vínculo familiar.

En los delitos contra las personas, los hombres aparecen sobre representados entre las víctimas de homicidio. Sin embargo, tomando la cifra total de delitos de lesiones y malos tratos, las mujeres representan más del doble de las víctimas. Las mujeres reciben la violencia en el entorno familiar, mientras los hombres son mayoría entre las víctimas de lesiones fuera de dicho ámbito.

VICTIMIZACIÓN DECLARADA EN ENCUESTAS

La encuesta de opinión sobre seguridad ciudadana ofrece datos de victimización objetiva que evidencian un menor impacto de la delincuencia en Vitoria-Gasteiz con relación a Bilbao y a Donostia. Según esta fuente, el porcentaje de población que ha sufrido acciones delictivas en el último año, es del 3,6% en Vitoria-Gasteiz. Tanto en Bilbao como en Donostia esta cifra supone el doble (7,8% y 7,1% respectivamente).

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD EN EL PROPIO BARRIO

Más del 60% de la población de Vitoria-Gasteiz afirma sentirse bastante o muy segura andando solo/a por la calle de su zona de residencia en horario nocturno. Sin embargo, es destacable que más el 16% de la población afirme no sentirse "nada segura", un porcentaje 2 puntos y medio por encima de Bilbao y 4 puntos y medio superior a Donostia.

Más del doble de hombres que de mujeres afirma sentirse muy seguro, y una quinta parte de las mujeres, 20%, afirma no sentirse nada seguras. Sólo un 3,80% de los hombres realiza tal afirmación.

El porcentaje de personas que declaran no salir solo/a por la noche, es más del doble entre las mujeres que entre los hombres. Y también resultan mayoría las mujeres en la utilización de la estrategia de evitar caminar por determinadas zonas.

2. DIAGNÓSTICO CUALITATIVO: LA INSEGURIDAD PERCIBIDA

OBJETIVOS Y METODOLOGIA: EL ALCANCE DEL DIAGNÓSTICO CUALITATIVO

De acuerdo a las necesidades planteadas por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, se ha realizado un análisis en profundidad dirigido a identificar qué elementos generan en Vitoria generan mayor inseguridad percibida y en qué puntos se encuentran y detectar qué demandas plantea la ciudadanía, mediante dinámicas de trabajo con el movimiento asociativo. El objetivo último es buscar ideas, de diagnóstico y de acción, dirigidas a fomentar un espacio ciudadano en el que las personas estén y se sientan seguras.

Estos objetivos se han planteado teniendo como punto de partida y referente de trabajo los siguientes principios de actuación:

- Vocación participativa: Atender a las demandas y necesidades que en Vitoria –Gasteiz ya se habían planteado en la materia y buscar nuevas demandas realizadas desde el movimiento asociativo.

- Desde la perspectiva de género: Realizar el análisis teniendo en cuenta que la percepción de seguridad e inseguridad es diferente para hombres y mujeres y re-

flejando específicamente la percepción femenina, tradicionalmente invisibilizada.

- Perspectiva transversal y multidisciplinar: Mediante un planteamiento del objeto de estudio que abarque diversos enfoques y recoja posibles medidas dirigidas a todos los departamentos y servicios potencialmente implicados, para lo cual se ha trabajado con una Comisión Técnica Interdepartamental que ha formado parte del proyecto tanto en el inicio como durante el proyecto.

Teniendo en cuenta la vocación participativa del proyecto, la metodología desarrollada ha sido lo más amplia y flexible posible, partiendo del uso de diversas técnicas de tipo cualitativo: talleres de trabajo, focus group, mini grupos, entrevistas en profundidad, presenciales y telefónicos, y cuestionarios abiertos. El proceso de desarrollo del trabajo de campo se ha planteado en cuatro fases:

Revisión documental

La primera fase ha estado compuesta por una revisión documental de materiales de interés en torno a la seguridad y la percepción de seguridad en Vitoria-Gasteiz. Se han trabajado dos tipos de documentos.

- El primero ha sido una búsqueda bibliográfica sobre cuestiones relacionadas con el objetivo del estudio:

- El segundo se ha basado en una búsqueda en las hemerotecas de dos de los principales periódicos alaveses: El Correo y El Diario de Álava. En ambos se ha realizado un análisis de las principales noticias sobre seguridad, correspondiente al último año, al que se han añadido las noticias concretas sobre antecedentes de mapas y diagnósticos sobre seguridad local. En concreto se han analizado 45 noticias relacionadas con seguridad ciudadana, y la percepción de seguridad, sin contabilizar las relativas a delitos concretos. Se han utilizado conocer de forma previa a la elaboración de las entrevistas las opiniones que algunas de las personas a entrevistar habían transmitido a la prensa, con el fin de facilitar el acercamiento al objetivo del estudio.

Talleres de trabajo

El objetivo de esta fase era realizar una presentación del proyecto al movimiento asociativo y provocar una reflexión en torno a la sensación de seguridad e inseguridad en Vitoria-Gasteiz. A tal efecto se realizó una convocatoria, el día 28 de Febrero de 2011, a 40 entidades de diversa índole: asociaciones vecinales, AMPAS, asociaciones ecologistas, asociaciones para la promoción de personas inmigrantes y asociaciones de comerciantes. Acudieron 16 personas, a las que se les dio una pequeña introducción. Posteriormente se dividieron en dos grupos para que trabajaran simultáneamente en una serie de objetivos. Finalmente, se pusieron en común los resultados y se sacaron conclusiones comunes.

Resultado: 12 entidades y 16 personas (12 mujeres y 4 hombres)

Recogida individualizada de las percepciones de los diferentes movimientos asociativos

Con el fin de completar las reflexiones realizadas en los talleres y obtener una visión diferenciada de los diferentes grupos sociales, se procedió a contactar con entidades representativas de los distintos perfiles de ciudadanos y ciudadanas, sobre la base de la hipótesis de que la percepción de seguridad e inseguridad y los factores que la generan, están afectados

por variables como la edad, el sexo, el lugar de procedencia, el nivel socioeconómico, las características particulares del barrio en que se resida etc. Por ese motivo, se contactaron con organizaciones representantes de distintos colectivos:

- Asociaciones de Jóvenes y Jóvenes no asociados/as
- Asociaciones de Mayores
- Asociaciones para la integración de personas inmigrantes
- Asociaciones ecologistas
- Asociaciones de comerciantes
- Asociaciones vecinales
- Ampas

Con el fin de incorporar la perspectiva de género, en todos los contactos se procuró que hubiera una presencia equilibrada de mujeres y hombres y además se buscó específicamente, la participación de mujeres arquitectas y/o aparejadoras, a través de los colegios profesionales de Álava.

Para facilitar la concurrencia de los colectivos especificados, se dio a todas las entidades distintas opciones:

- Realizar una entrevista en profundidad presencial
- Realizar una entrevista vía telefónica.
- Realizar mini grupos o grupos de discusión.
- Recoger las aportaciones por escrito.

Cinco entidades, optaron además por realizar reuniones o asambleas en las que tratar las cuestiones especificadas, antes de que la persona representante plasmara sus contribuciones, con el fin de que recogieran adecuadamente todas las sensibilidades del colectivo.

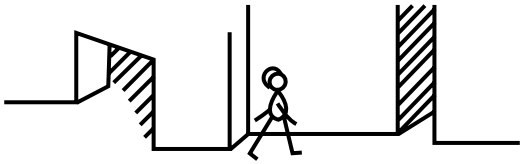
Resultado: 27 entidades y 59 personas (Al menos 29 mujeres y 24 hombres-6 aportaciones anónimas)

Talleres de trabajo y recogida de aportaciones del equipo técnico del Ayuntamiento de Vitoria Gasteiz

El trabajo de la Comisión técnica ha sido transversal a todo el proceso. Comenzó con una reunión inicial en la que se presentó el proyecto y se incorporaron aportaciones con respecto a la metodología y los objetivos de trabajo. Al finalizar la fase cuantitativa, se realizó una presentación de resultados y se realizó un taller para establecer posibles medidas para subsanar los principales puntos de mejora. Igualmente, una vez acabada la fase de diagnóstico cualitativo, se presentó el resultado y se estableció un plazo para la realización de aportaciones, que fueron incorporadas al resultado final.

El resultado global del proceso participativo ha sido, por tanto, de 37 entidades y 73 personas representantes de la ciudadanía, y representantes de 12 ámbitos de trabajo del Ayuntamiento.

Como resultado global a todo este proceso, se observa que Vitoria Gasteiz se valora como una ciudad segura, en consonancia con los datos del diagnóstico cuantitativo sobre seguridad percibida. No obstante es una apreciación que varía en función de distintas variables sociodemográficas y que además está en descenso, por lo que conviene que se vea



sujeta a revisión periódica. Se han podido detectar algunas de las principales consecuencias de las diferentes vivencias de la seguridad percibidas entre hombres y mujeres, especialmente en términos de estrategias de autoprotección, y se han definido los principales factores, tanto urbanísticos como relativos a dinámicas sociales, que generan sensación de inseguridad, recogiendo en último término, ejemplos aportados agrupados por barrios. Todo ello supone un punto de partida, a partir del cual es posible plantear un plan de acción municipal transversal dirigido a mejorar la percepción de seguridad o al menos el proceso para priorizar una serie de acciones a nivel interdepartamental y multidisciplinar, así como el material base para consensuar con la ciudadanía y especialmente las mujeres vitorianas, un mapa de los principales puntos que generan sensación de inseguridad. Además de esta conclusión general, otras conclusiones específicas son:

VALORACIÓN DE SEGURIDAD EN VITORIA-GASTEIZ

El miedo a sufrir un delito en primera persona es muy escaso. La mayor parte de las personas afirman no tener miedo. No obstante, algunas excepciones se encuentran principalmente dentro del colectivo de comerciantes, en menor medida las personas mayores, especialmente las mujeres y las chicas jóvenes. En ese sentido sería interesante que en caso de que se decidirá hacen una encuesta sobre percepción y victimización se realizaran análisis en función de perfiles como el sexo, la edad y la actividad principal, entre otras, ya que parecen acoger importantes diferencias.

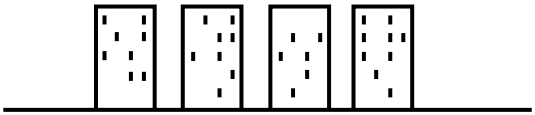
Con respecto a la valoración de la probabilidad de sufrir un delito, es decir la percepción sobre el grado de seguridad del entorno, nuevamente la valoración global es que Vitoria-Gasteiz sigue siendo una ciudad tranquila, pero en la que el nivel de seguridad está descendiendo. Se destaca la amplificación que los medios de información pueden involuntariamente generar a partir de los delitos cometidos con relación a la cultura del miedo, paralizante y negativa para la comunidad.

Existe sin embargo un cierto nivel de preocupación con respecto a su evolución futura, especialmente entre las asociaciones vecinales y de comerciantes.

CONSECUENCIAS DE LA INSEGURIDAD DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

Pese a que, salvo personas con trayectoria en la reflexión desde el movimiento feminista o el trabajo con mujeres, la mayor parte de la población no es consciente, ni explícita como tal, las implicaciones del género en las causas y las consecuencias de la inseguridad percibida, se han detectado importantes diferencias implícitas a través de la descripción de ejemplos y en las prácticas cotidianas.

Así, la socialización de las niñas y las mujeres jóvenes sigue estando claramente dirigida a no asumir riesgos, buscar la protección del entorno, y considerar el espacio público como la principal fuente de amenaza. Como consecuencia, las mujeres, especialmente las chicas jóvenes, experimentan (y así lo describen las personas participantes) gran parte de las consecuencias detectadas en la revisión bibliográfica: miedo de circular libremente a cualquier hora, restricción de la movilidad, obstáculos a la participación en la vida social, dependencia de la protección de otra persona, falta de confianza en sí, falta de autonomía, limitaciones de su libre albedrío, percepción del mundo más desconfiada, restricción en cuanto a sus desplazamientos y actividades de desarrollo personal y social, desarrollo de estrategias para protegerse



que llevan, si no a un mayor aislamiento sí a una menor libertad de movimientos... cuestiones todas ellas que en última instancia suponen, tal y como afirma el grupo Femmes et Villes, un obstáculo a la realización de todo potencial como persona y como miembro de la colectividad.

FACTORES QUE GENERAN INSEGURIDAD

Con respecto a los factores urbanísticos:

- Los elementos que parecen generar más inseguridad, son el resultado del urbanismo reciente, con resultado de barrios y sectores de un único uso –normalmente sólo con viviendas o sólo con actividad económica-, con espacios amplios poco caracterizados, pocos servicios y poco comercio, sin itinerarios claros para peatones y bicicletas y grandes avenidas de tráfico sobredimensionadas. El problema de la falta de densidad se considera que es una parte del problema del diseño urbano, pero el factor fundamental es la creación de barrios dormitorio con falta de uso diurno, falta de servicios, comercios y de presencia de vida social. Se agrava en el caso de los nuevos barrios, a causa de la existencia de fases o sectores urbanizados pero no construidos y de edificios o viviendas deshabitadas. Otros temas a resolver son la escala intermedia, la división entre espacio comunitario vecinal y el espacio público, que se resuelve a menudo con proliferación de vallados y espacios urbanos mal resueltos.

- Pese a la calidad general de esta ciudad, algunos barrios periféricos residenciales cuentan con un espacio público de escasa funcionalidad. Con proliferación de soportales, pasajes y desniveles que sí merecerían un replanteamiento incluyendo temas de accesibilidad y de seguridad. Serían muy útiles planes de reurbanización de los barrios en los que el espacio público tiene menor calidad en ese sentido.

- La iluminación es un elemento que se menciona con frecuencia como elemento generador de inseguridad. en general no se considera que Vitoria sea una ciudad mal iluminada pero sí que es necesario cuidar la ubicación y el mantenimiento de la iluminación existente. Se valora negativamente que se hiciera un estudio sobre iluminación y no se comunicaran o reflejaran los cambios producidos.

- Los parques son uno de los elementos centrales de la identidad de Vitoria, asociada al concepto de ciudad verde con gran calidad de vida. La mayor parte de las personas entrevistadas están orgullosas de los parques, pero generan, especialmente de noche, sensación de inseguridad. Se consideran que deben ser elementos especialmente cuidados, iluminados y vigilados para poder facilitar su uso y disfrute. Se reivindica la recuperación del parque de Arriaga, uno de los que más sensación de inseguridad genera, como espacio para el disfrute ciudadano.

- Por último otros elementos que se mencionan son los soportales, puentes, pasadizos subterráneos, garajes y parkings y los portales de las casas que no son diáfanos, porque suelen ser lugares de paso obligado en los que no se dispone de control visual del entorno y las zonas descuidadas o deterioradas.

Con respecto a los factores relacionados con las dinámicas sociales las más mencionadas son:

- La ausencia de vitalidad urbana, dinámica social y comercial. Se considera que es el factor más influyente,

y se asocia a los factores urbanísticos. En ese sentido se demanda una mayor dinamización del pequeño comercio, la introducción de actividad económica en las zonas residenciales y un desarrollo más amplio de estrategias de uso social del espacio. Una preocupación compartida es la relativa a las deficiencias de seguridad que presentan los nuevos barrios de cuidado urbanismo, pero con actividad exclusivamente residencial, que no consiguen comercio o actividad económica suficiente para que las calles tengan una vitalidad similar a las calles de las áreas centrales. Son barrios que adolecen de falta de dinamismo en las calles y que a determinadas horas quedan desiertos.

- Actuaciones incívicas asociadas a las concentraciones de personas-especialmente jóvenes- bebiendo alcohol. El botellón es otro factor que se menciona de forma habitual como elemento insecurizante en algunas aportaciones, si bien, más que la concentración de personas jóvenes son las conductas incívicas asociadas (orines, llamadas a los interfonos,...) las que preocupan. En general, las incivilidades (gritos, peleas, uso de parques o zonas de juegos infantiles para otros usos, como el consumo de alcohol o drogas, y la falta de cuidado con los perros), son elementos que generan malestar vecinal o sensación de inseguridad, en sentido amplio.

2.3.
Experiencias locales
Mapas de la ciudad prohibida

Ane Alonso, arquitecta y miembro de Hiria Kolektiboa

Hiria Kolektiboa es un equipo de arquitectas que trabajan el urbanismo desde una dimensión social, cultural y medioambiental. Planteamos el análisis de la realidad urbana analizando aspectos relacionados con la movilidad, la seguridad, las facilidades para el cuidado en el espacio público, la red espacios colectivos, la autonomía infantil que repercuten en la vida cotidiana de mujeres y hombres y en el modelo de convivencia.

Proponemos generar estrategias que contribuyan a repensar un urbanismo a escala de las personas y de una ciudadanía cada vez más diversa y compleja. Para ello es fundamental pensar la ciudad como un todo, en el que tener en cuenta no solo lo construido, sino en las personas que lo habitan. Y no pensar solo en un ciudadano tipo (varón sano, motorizado, sin responsabilidades familiares) sino en una ciudadanía cada vez más plural y compleja, formada por diversos colectivos con diferentes realidades, necesidades y deseos, en el uso diario y cotidiano del espacio público.

Si entendemos las ciudades y los pueblos como escenarios de la vida de las personas que las habitan, pondremos el acento en la vida cotidiana y la pondremos en valor frente a la sobrevaloración del trabajo productivo de las últimas décadas. Igualmente entenderemos la importancia del espacio publico como nexo de las vidas de las/os habitantes de un lugar, como espacio para el encuentro y la negociación permanente. Y asumiremos el reto de diseñar las ciudades para todas las etapas de la vida. Porque empezamos siendo niñas/os con limitaciones en recorridos y autonomía; seremos jóvenes y buscaremos los rincones oscuros donde reunirnos con la cuadrilla; seremos personas adultas y necesitaremos que las comunicaciones entre nuestro lugar de trabajo y nuestra residencia estén bien resueltas, y si adquirimos responsabilidades familiares y nos veremos obligados a realizar un montón de tareas a lo largo del día y sufriremos las disfunciones de las ciudades actuales. Y finalmente llegaremos a la vejez y viviremos cada vez más años (la esperanza de vida en la CAV es 85,5 para las mujeres y 78,7 años para los hombres y se prevé un aumento cercano al 20% del grupo de mayores de 64 años en la próxima década según el ultimo estudio del Eustat) y empezaremos a tener problemas de movilidad y valoraremos enormemente tener una pequeña placita cerca de nuestra casa donde poder bajar a tomar el aire sin necesidad de desplazarnos a parques o plazas más grandes pero alejados.

Trabajar con esta intención, se traduce en aplicar la perspectiva de género en el urbanismo. Si entendemos que las mujeres, además de expertas usuarias en el uso del espacio público por las múltiples tareas que desarrollamos a lo largo del día, no hablamos solo de nosotras, sino que somos portavoces de los colectivos dependientes (niñas y niños, personas mayores y personas dependientes, que aun a día de hoy están mayoritariamente a nuestro cargo); entenderemos que aplicar la perspectiva de género favorece a la mayoría de la población, no solo a las mujeres. Y estaremos hablando de un urbanismo inclusivo que tiene en cuenta a todas las personas.

Podemos diferenciar cuatro ejes claros de trabajo dentro del urbanismo inclusivo: la movilidad y la dependencia, la red de equipamientos públicos que faciliten las labores de cuidado, la inseguridad y la percepción de seguridad y la representación simbólica de las mujeres en el entorno urbano.

Centrándonos en el tema de la seguridad y la percepción de inseguridad, ya en la Carta Europea de la Mujer en la Ciudad

del año 1996, dentro de los cinco temas prioritarios que se desarrollaron, se incluía el tema de la seguridad:

> ***El diseño y la organización de la ciudad están directamente relacionadas con la violencia que existe en las calles. Las mujeres no deberían ser consideradas por más tiempo como las únicas responsables de su propia seguridad personal. Para conseguir esta meta, lo esencial es que la seguridad en la ciudad debería llegar a ser la expresión de una sociedad de respeto mutuo.***

La inseguridad es un obstáculo para que las mujeres sean La inseguridad es un obstáculo para que las mujeres sean ciudadanas totalmente activas, ya que impide que participen de la vida pública cuando el lugar y la hora no son las "convenientes". El derecho al uso completo de la ciudad es un derecho irrenunciable. Trabajar por lugares seguros, que garanticen un acceso y uso igualitario del espacio público, es trabajar por una sociedad más igualitaria.

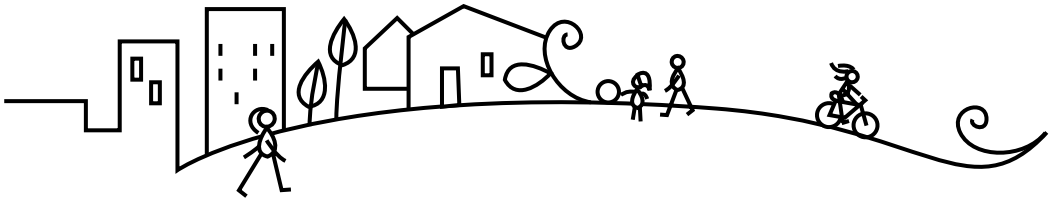
En este mismo documento se plasma la necesidad de paridad de representación en los centros de decisión y se anima a la participación como estrategia para conseguir la igualdad. Seguridad, empoderamiento de las mujeres y participación son los tres ejes claves que se trabajan en los llamados Mapas Ciudad Prohibida, proyectos sobre los que se centra esta exposición.

La violencia contra las mujeres está directamente relacionada con la desigualdad. La capacidad de emancipación de las mujeres, la autonomía personal y su seguridad son temas relacionados con el espacio público, el real y el simbólico. Por ello, la seguridad de las mujeres debe dejar de ser un asunto privado de las mujeres para pasar a ser una cuestión pública y social.

Los orígenes de esta violencia tienen vínculos directos con el modelo de relaciones de poder entre hombres y mujeres. La sociedad patriarcal acepta el uso de la violencia para mantener la dominación masculina y funciona como un sistema claro de control social de la mujer. Por ello, la cuestión de la violencia contra las mujeres es una cuestión social a abordar desde la responsabilidad colectiva.

La violencia directa sobre las mujeres tiene como escenario en la mayoría de los casos, el ámbito privado, especialmente el hogar, y es ejercida mayoritariamente por familiares cercanos. Pero este sistema de control promovido por el patriarcado también tiene su reflejo en la esfera pública. La ciudad es el escenario de la vida y en este contexto es importante reconocer que el espacio no es neutro. A través del miedo se condiciona la vida de las mujeres en el espacio público. En función de diversos factores, entre ellos el rol de género que tengamos asignado, variaran las dificultades o facilidades que tengamos en el uso de ese espacio público. La configuración y el diseño de los espacios es el motivo por el cual muchas mujeres limitan su libertad de movimiento, auto-limitan sus salidas de noche, modifican sus recorridos en base a sensaciones de riesgo y, por lo tanto, restringen su uso de la ciudad.

Los diferentes lugares generan sensaciones diversas, y estas sensaciones y experiencias influyen directamente en el uso que se hace de ellos. La relación entre miedo y "no uso" de un espacio es una pescadilla que se muerde la cola, ya que espacios no vividos se perciben como desconocidos y hostiles. En la medida que un espacio se siente como ajeno deja de utilizarse para el desarrollo de las actividades de la vida cotidiana, en definitiva para la socializa-



ción y la convivencia. Sería deseable que el diseño de este espacio colectivo facilitara la socialización, la conciliación y la co-responsabilidad, favoreciera la autonomía infantil, el encuentro entre generaciones y culturas, la observación y disfrute de la naturaleza..., en definitiva promoviera su uso como lugar de estancia y no solo de paso.

Pero ¿cómo definimos un espacio seguro? Un espacio seguro es un lugar donde no sentimos miedo, donde estamos tranquilas. Y si bien el miedo tiene su origen en una construcción social garante de la desigualdad y promovido por el sistema patriarcal y su asignación de funciones según el sexo, este miedo se produce en un escenario, la ciudad, que contribuye a enfatizarlo o deconstruirlo. La ordenación y el diseño urbano pueden reducir o incrementar las oportunidades de sufrir una agresión y por tanto incidir en la sensación de seguridad. Del trabajo realizado en Montreal (Canadá) entre 1996 y 1999 dentro del proyecto "Entre dos paradas" extraemos algunos de los factores que contribuyen a que un lugar sea percibido como seguro: el control visual del espacio, "ver y ser vistas", "oír y ser oídas", la iluminación, la limpieza y el cuidado del entorno, tener siempre la visión de una salida o un lugar donde pedir ayuda, a los que podemos añadir otros conceptos como el sentimiento de pertenencia a la comunidad, la mezcla de usos y el continuo urbano.

Del análisis de todos estos parámetros podemos concluir que el diseño de un espacio puede agravar o mejorar la percepción de (in)seguridad. Introducir la premisa de la seguridad en nuestra actividad profesional, contribuye a garantizar una movilidad libre y segura y a evitar que muchas personas (mujeres, niñas/os, personas mayores) restrinjan sus movimientos, no salgan a la calle o eviten determinados desplazamientos.

Por todo esto, desde Hiria Kolektiboa entendemos que analizar la ciudad y sus diferentes elementos desde una perspectiva crítica de género, partiendo de la vida y experiencia de la ciudadanía es crucial para mejorar el espacio público en clave de seguridad.

La ciudad segura es la ciudad compartida y viva, la calle llena, con actividad y gente. Desde el urbanismo se puede trabajar en la creación de ciudades vivas y seguras apostando por la mezcla de usos, desechando espacios monofuncionales que quedan desiertos a ciertas horas y a las que se accede principalmente en vehiculo privado. Una ciudad que responde a las necesidades de la vida cotidiana donde la mezcla de usos permite que en un radio cercano al hogar o al trabajo las necesidades básicas queden cubiertas y sean accesibles. Una ciudad que invita a ocupar la calle, convirtiéndola en un lugar lleno de personas de todas las edades, realizando diversidad de actividades. Una ciudad amable y segura, agradable para vivir.

Otro aspecto a tener en cuenta y sobre el que incidir es como la violencia simbólica se ve reforzada a través de la ausencia de referencias a mujeres dentro de la ciudad: nombres de calles, plazas, parques, edificios representativos o equipamientos públicos, así como la ausencia de iconos en la vía pública. Un espacio se convierte en lugar cuando se humaniza y lo primero para ello es darle un nombre. Los nombres suponen una cuota de reconocimiento, de justo reflejo de la aportación de las mujeres a la historia del pueblo. Se debe potenciar la presencia simbólica de las mujeres en la ciudad a través de la nomenclatura de los diferentes elementos urbanos como mecanismo que favorezca el empoderamiento de las mujeres, encontrando referencias en las que reconocerse en el espacio público.

MAPA DE LA CIUDAD PROHIBIDA PARA LAS MUJERES

Dentro de este encuadre y de la búsqueda de estrategias para implementar la perspectiva de género en el urbanismo, se enmarcan los proyectos de Mapa de la Ciudad Prohibida para las Mujeres. Se trata de una herramienta de participación y debate sobre la sensación de (in)seguridad en el espacio público, a la vez que una forma de empoderar a las mujeres y un cauce de comunicación entre la ciudadanía y la administración.

La base de este proyecto es el cruce de información trabajada desde tres ámbitos clave diferentes. Por un lado está el conocimiento y la experiencia de la ciudadanía y especialmente de las mujeres como usuarias expertas de la ciudad y portavoces de otros colectivos. Por otro, la experiencia y conocimientos del personal técnico municipal desde su actividad diaria en los ayuntamientos. Y por ultimo el trabajo de los responsables políticos, con competencia para valorar e impulsar los compromisos de mejora en los puntos identificados como conflictivos.

En estos proyectos, a través de talleres participativos, se debate y reflexiona sobre la seguridad y la percepción de inseguridad en un municipio o área concreta. De la experiencia en el uso del espacio público de las participantes, se identifican espacios conflictivos, los denominados “puntos negros”, lugares que las mujeres tratan de evitar, especialmente cuando van solas y es de noche.

La primera experiencia fue desarrollada por la Plataforma de Mujeres Plazandreok en Donostia en 1994 y a partir de entonces se ha implementado en diferentes municipios, con diferentes formatos y repercusiones.

Los proyectos del Mapa de la Ciudad Prohibida desarrollados por Hiria Kolektiboa proponen una nueva metodología para analizar y evaluar la calidad del espacio público existente de manera conjunta entre hombres y mujeres, entre profesionales y ciudadanía. Este proyecto es un proceso que permite interactuar a todos los actores implicados en la vida pública desde la perspectiva del urbanismo. Es una propuesta para sentar las bases de una ciudad más amable y segura para toda la ciudadanía.

A lo largo de los diez últimos años, Hiria Kolektiboa ha trabajado esta herramienta en numerosos municipios del País Vasco como: Basauri, Ermua, Ondarroa, Hernani, Uribe Kosta, Getxo, Sestao, Eibar, Abadiño, Urretxu... adaptándola a la realidad y los recursos disponibles en cada caso.

A continuación se describe el proyecto en sus cuatro cuestiones fundamentales: las bases conceptuales, los objetivos generales, la importancia del proyecto participado y la metodología de elaboración.

Las bases conceptuales del proyecto. El análisis del entorno urbano desde la perspectiva de género y la seguridad parte de los siguientes premisas que ya se han ido comentando y que podrian resumirse en:

- El espacio no es neutro.
- El diseño de un espacio puede agravar o mejorar la percepción de seguridad y tienen un impacto importante en la sensación de inseguridad y en la limitación de la movilidad de mujeres de noche en la ciudad.
- Las mujeres experimentan una mayor inseguridad en el espacio público por el miedo a sufrir una agresión sexual.

- La sensibilización de las mujeres hacia estos factores puede ser utilizada como aportación de conocimiento para identificar las mejoras que pueden ser implementadas en el entorno urbano.

- La seguridad es un tema que afecta transversalmente a mujeres, niños/as, gente mayor, gente joven... Una ciudad más segura analizada desde la perspectiva de género, con el trabajo participativo de las mujeres, es una ciudad más segura para toda la ciudadanía.

- Las mujeres tienden a auto limitar sus recorridos nocturnos por miedo. Esto hace que haya menos mujeres a la noche en la calle y los datos sobre agresiones en la vía pública en horario nocturno pueden hacer pensar que los hombres sufren más agresiones, obviando la no presencia de muchas personas en la calle a estas horas (mujeres, niñas/os, personas mayores)

- Hay mitos que contribuyen a la ficción de indefensión de la mujer de noche en la ciudad. La sociedad actual no nos educa en defendernos, sino que tiende a protegernos recluyéndonos en casa.

- La mayoría de los actos de violencia contra las mujeres se ejerce en el ámbito privado y familiar.

Los objetivos generales del proyecto. Se describen a continuación los objetivos generales que buscan promover los proyectos:

- Reconocer a las mujeres como expertas usuarias del espacio público.

- Asumir el reto de trabajar con la ciudadanía, creando espacios de participación efectivos, que no sean meramente consultivos y que favorezcan una democracia más participativa.

- Obtener información directamente de los y las usuarias sobre el desarrollo de la vida cotidiana en el espacio público como base indispensable para acometer cualquier intervención.

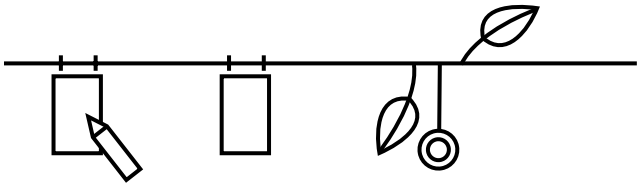
- Formar a la ciudadanía en cuestiones de urbanismo, herramientas y límites de la actuación pública.

- De-construir el falso modelo varón-ciudadano universal dentro del imaginario de los profesionales del urbanismo. Visibilizar diversos perfiles de ciudadanía con sus necesidades y deseos, y sobre todo poner en valor las labores de cuidado y facilitar su desarrollo en el espacio público.

- Crear un canal de comunicación entre la ciudadanía y el personal técnico de las áreas de urbanismo y obras de los ayuntamientos que innove en la forma de entender el enfoque de los proyectos urbanos.

La importancia del proyecto participativo. Los nuevos debates y planteamientos en urbanismo están relacionados con la necesidad de renovar y redefinir el sistema de toma de decisiones en el diseño, gestión y concepción del espacio público.

En paralelo, los movimientos feministas y el proceso de empoderamiento de las mujeres, trabajan para redefinir todos los aspectos de la vida para equilibrar las relaciones de poder, donde las mujeres han tenido, hasta ahora, posiciones subordinadas. Estas revisiones deberían de tener también su reflejo en los entornos urbanos.



Todas estas demandas surgen de sociedades cada vez más complejas, que no hallan cobijo en unos espacios públicos con pocos vínculos con la vida cotidiana, con poca capacidad para favorecer la vida colectiva y cada vez mas, diseñados y gestionados por agentes externos a la realidad del lugar. Demasiado a menudo los grandes proyectos urbanos y las necesidades reales de la ciudadanía no van de la mano. No se asumen los grandes retos sociales contemporáneos como: la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, el envejecimiento de la población, el respeto por el medio ambiente, el uso de las nuevas tecnologías o las realidades multi-culturales de nuestros municipios. No existe un ciudadano tipo para el que diseñar el espacio público sino una ciudadanía plural y compleja a la que consultar y con la que consensuar el diseño del espacio colectivo.

Si cuando nos hacen el encargo de una vivienda, lo primero que hacemos es quedar con las personas que la van a habitar para preguntarles cuales son sus necesidades y como les gustaría que fuera; cuando nos encargan el diseño de un espacio público, también deberíamos preguntar estas cuestiones a las/os futuro usuarios/as.

Los procesos de transformación urbana nos afectan a todos y a todas porque la ciudad es el escenario de nuestras vidas. Los cambios que se introducen en su diseño, pero también en su gestión, inciden directamente en el modelo de convivencia de cada pueblo y/o ciudad. Por ello, la ciudadanía tiene que ser una voz importante, con peso específico, que sea capaz de entrar en el debate urbano para proponer y reclamar un modelo de convivencia que favorezca la tolerancia y la integración.

Por todo esto, es urgente y necesario promover procesos participativos que favorezcan la construcción colectiva de nuestros municipios, entre hombres y mujeres, ciudadanía y profesionales en equidad, generando una mayor sensación de pertenencia al lugar y a la comunidad y reforzando los vínculos entre la administración y la ciudadanía.

Los procesos participativos promovidos, directa o indirectamente, desde la administración son oportunidades de contacto y diálogo entre profesionales y las/os usuarias/os del espacio público. Por ello es fundamental incorporar dinámicas que permitan trasladar información en ambas direcciones. El primer paso de este proceso es formar en materia urbanística a la ciudadanía con el fin de dotarla de criterios para poder tomar sus propias decisiones y aportar sus propias propuestas.

La propuesta de trabajar en talleres con diferentes sectores de la población (estudiantes, ciudadanía en general, representantes de asociaciones, personal técnico y político municipal) que plantean los proyectos de Mapa de la Ciudad Prohibida, permite incorporar a la ciudadanía en toda su complejidad, con su diversidad de intereses y necesidades a la hora de analizar, debatir y proponer mejoras en el espacio público entendido como un bien colectivo.

Un proceso de participación genera en la ciudadanía una mayor responsabilidad ante el uso y cuidado del espacio público y ayuda a generar conciencia colectiva. Por ello desde Hiria Kolektiboa creemos que puede ser la clave del éxito de cualquier intervención a nivel urbano.

Metodología de elaboración de Mapas de la Ciudad Prohibida. Los proyectos de Mapa de la Ciudad Prohibida son una formula para trabajar la cuestión del género de forma trasversal. Se plantean como una herramienta para acercar la ciudadanía al urbanismo y viceversa, y construir un debate

rico y sosegado sobre que está pasando en nuestras calles donde cada vez tanto hombres como mujeres nos sentimos más incomodas e inseguras y realizamos menos actividades.

La metodología para su elaboración se basa en la participación ciudadana a través de talleres y la traslación de la información recogida a los técnicos municipales, con los que se plantea un trabajo conjunto de sensibilización, análisis y elaboración de propuestas de mejora.

En los talleres se trabaja directamente con mujeres o en talleres mixtos, con personas de perfiles diversos (edad, ocupación, responsabilidades familiares, origen, capacidad económica, etc...), que realizan un análisis de su realidad cotidiana en el espacio público. Estos talleres sirven para conocer de primera mano el uso que hacen del espacio público y obtener pistas sobre el porqué del éxito de algunos lugares y el fracaso de otros.

Una vez realizados los talleres y analizado el espacio colectivo, además de identificar los puntos sensibles o conflictivos; podremos hacer un borrador del diagnóstico participado del municipio desde la perspectiva de género. De este análisis general se obtendrán también propuesta o reflexiones a escala municipal, identificando espacios de oportunidad, alternativas para la mejora de la vida cotidiana y de la seguridad de toda la ciudadanía.

Posteriormente en una reunión con al personal técnico municipal de las áreas de urbanismo y obras, se traslada la información obtenida y las reflexiones elaboradas en los talleres Se elabora un listado de cuestiones y lugares que se han identificado como puntos que generan inseguridad y se debate con dicho personal las posibles soluciones. Es fundamental la puesta en común con el personal técnico municipal para buscar las posibles soluciones a cada uno de los puntos identificados. Se trata de realizar mejoras en los lugares señalados, establecer los plazos y determinar en que grado se va a transformar cada espacio teniendo en cuenta las posibles limitaciones tanto del lugar, como técnicas o presupuestarias.

En este sentido las arquitectas urbanistas de Hiria Kolektiboa hacemos un trabajo de puente y mediación entre la ciudadanía y los responsables de las áreas técnicas municipales, con los que se debate, de profesional a profesional, las necesidades y deseos de las/os usuarios/as de un lugar recogidos en los talleres participativos y las propuestas de mejora elaboradas a partir de esa información. En una sociedad con poca cultura de participación, es fundamental crear puentes de interlocución y mediación entre las diferentes partes implicadas.

Los Mapas de la Ciudad Prohibida como todo proceso participativo, esta estructurado en cuatro fases claves: información, formación, participación y devolución/socialización.

La fase de información engloba la publicidad del desarrollo del proceso para que llegue al máximo de población posible y se anime a participar; la convocatoria al proceso dirigida a los diferentes colectivos de interés identificados (jóvenes, mujeres, representantes de asociaciones.) y una reunión informativa con el personal técnico de las áreas de urbanismo y obras buscando su colaboración, clave para el éxito del proyecto.

Esta fase de formación es fundamental para empoderar a la ciudadanía en temas de urbanismo, que hasta la fecha han sido siempre foros mayoritariamente técnicos y masculinizados. Y de la misma manera es fundamental sensibilizar a técnicos que en muchas ocasiones no han reflexionado y debatido sobre el urbanismo desde esta óptica.

La fase de participación se articula mediante talleres participativos con grupos de ciudadanía de cada municipio. Es importante buscar la heterogeneidad de participantes y que estén representados todos los sectores de la ciudadanía, para que la información que aporten sea lo más rica y variada posible.

En los talleres participativos se aúnan las fases de formación y participación. Se inician dando una formación básica sobre la evolución urbanística del municipio a lo largo de la historia para entender el origen de muchas de las problemáticas actuales. Se trabajan conceptos urbanísticos como calle, espacio público, equipamiento, parque o vías de comunicación, poniendo ejemplos de elementos que funcionan bien y elementos que no. Mediante dinámicas diferentes se trata de visualizar los múltiples perfiles de la ciudadanía y el diferente uso que hace cada persona del espacio colectivo. También se introducen cuestiones básicas sobre la teoría de géneros y las diferentes formas de violencia sobre las mujeres que se siguen ejerciendo a día de hoy. Tras la primera sesión, se pide a las/os participantes que identifiquen y fotografíen espacios conflictivos o que presenten problemas en alguno de los campos analizados: la (in)seguridad, la movilidad, los equipamientos y la presencia simbólica de las mujeres. En una segunda sesión del taller, se trabaja con el material fotográfico aportado, debatiendo y reflexionando sobre las problemáticas identificadas. De esta segunda sesión sale la información de la percepción general que tiene la ciudadanía de su municipio así como la identificación de puntos negros. Con toda esta información y con mucho trabajo de campo para comprobar las problemáticas que se han comentado, las técnicas de Hiria Kolektiboa elaboramos posteriormente un documento de propuestas de mejora que se debatirá y consensuara con el personal técnico municipal.

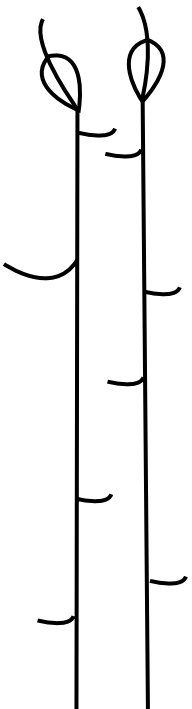
Todo proceso de participación exige un compromiso de respuesta hacia la ciudadanía que en él ha participado y la visibilización del trabajo desarrollado; es lo que se denomina devolución. Existen múltiples maneras de formalizarlo: publicación de un mapa de puntos negros, organización de una jornada explicativa de todo el proceso, edición de un informe de conclusiones,. Igualmente es fundamental el trabajo en común con el personal técnico municipal para buscar posibles soluciones a las problemáticas detectadas así como buscar compromisos políticos para que se desarrolle un urbanismo inclusivo en próximas intervenciones en el municipio.

Pero, es importante no solo dar una respuesta a la ciudadanía que ha participado en el proceso, sino ampliar el público al que llegar. Es lo que denominamos la socialización del proceso. Se trata de una campaña de sensibilización y concienciación sobre el tema trabajado en el proceso participativo y que puede tener también múltiples formatos: una exposición de los paneles resultantes de los talleres, una conferencia, talleres en centros de enseñanza, unas jornadas explicativas o lo que nosotras denominamos una Acción Urbana Creativa. En definitiva se trata de visibilizar el trabajo desarrollado, el análisis desde la perspectiva de género realizado por la ciudadanía, personal técnico y responsables políticos, para sacar a debate en el municipio el tema de la seguridad y la igualdad de acceso al espacio público.

En el año 2010 se público el “Manual para la realización de mapas de análisis urbanísticos desde la perspectiva de genero y vida cotidiana de la ciudadanía. Mapas de la Ciudad Prohibida en municipios de la CAPV” editado por Gobierno Vasco. En él se describe detalladamente el proceso para el desarrollo de estos proyectos y la elaboración de estos mapas. De esta manera se quería poner al alcance del personal

técnico de los diferentes municipios y del resto de profesionales del urbanismo, una herramienta que a través de la participación ciudadana, promueva mejoras en los municipios, para proyectar de manera conjunta entre hombres y mujeres, entre profesionales y ciudadanía; una herramienta que permite interactuar a todos los actores implicados, sentando las bases de un diseño y una gestión del espacio colectivo más seguro y democrático.

Y a la vez es una propuesta abierta a la experimentación, a la implementación de diversas formas, a la transformación en función de las realidades y necesidades de cada municipio. Es un paso más en el camino de la construcción colectiva de las ciudades a la que Hiria Kolektiboa quiere contribuir.



3

Urbanismo inclusivo en la CAPV

3.1.
Aplicación de la Ley de Igualdad en las Administraciones Públicas de la CAPV

Maria Luisa Aguirreche, asesora responsable del Área de Igualdad, Ararteko

Incidencia de la legislación sobre igualdad de mujeres y hombres en la ordenación territorial y urbanística del País Vasco

I. Aproximación a la perspectiva legal del urbanismo inclusivo: la igualdad de mujeres y hombres como límite y horizonte legal de la ordenación territorial y urbanística

La constatación de que la ordenación y el diseño del espacio urbano es expresión y convierte a la ciudad en escenario principal de un determinado modelo de organización social, de un sistema de relaciones humanas deudor de una cosmovisión basada en la división sexual del trabajo productivo y reproductivo, tiene su origen en esa nueva mirada (1) de género que algunas mujeres han sido capaces de ofrecer, y que ha significado un punto de inflexión para el desarrollo de un nuevo concepto del urbanismo. La revolución industrial, la intensificación de la producción y la correlativa incorporación masiva de las mujeres al mercado de trabajo ha cuestionado la tradicional división sexual del trabajo en productivo y reproductivo y ha resultado ser un factor crucial de transformación social, a partir del cual se ha erigido un nuevo escenario de relaciones sociales y económicas.

En ese contexto, un urbanismo inclusivo es el que tiene en cuenta en el diseño de la ciudad una visión que incorpore al espacio público las demandas que surgen de la cotidianeidad de las personas, que asegure la participación de toda la ciudadanía en el diseño de la ciudad (lo que significa, en particular, impulsar la participación de las mujeres en la toma de decisiones), que cree un flujo entre espacio público y privado para facilitar la vida cotidiana, para fomentar la autonomía de todas las personas y dar respuesta a las necesidades sociales, muchas veces silenciadas, de los sectores de población más vulnerables (infancia, mayores, dependientes..). Hacer urbanismo inclusivo significa articular una ordenación del espacio que ponga el acento y el centro de su enfoque en la resolución de los problemas que en nuestro tiempo afectan a las personas: transportes públicos suficientes y adecuados, cobertura de las necesidades de vivienda, espacios que faciliten la conciliación de la vida personal, laboral y familiar, adecuación de los espacios a los tiempos que marcan nuestra cotidianeidad para lograr una equilibrada relación entre el ocio y el trabajo, potenciación de la corresponsabilidad en las tareas de cuidado, provisión de servicios básicos para todas las personas, accesibilidad universal a espacios y servicios, seguridad para las mujeres..., en suma, se trata de crear ciudades habitables, en el sentido pleno del término, para todos y todas.

Resulta de justicia agradecer a todas aquellas personas, particularmente mujeres, conocidas y anónimas (2), que han contribuido con su compromiso personal a perfilar cómo puede ser esa nueva mirada sobre el urbanismo, una mirada que hoy

(1) Son muchas las mujeres y algunos los hombres quienes, especialmente desde la década de los 70 del siglo XX y sobre todo a partir de las aportaciones del pensamiento feminista y también ecologista, han ido desarrollando esa nueva mirada sobre el espacio urbano. Resulta especialmente significativo en nuestro entorno el trabajo realizado por ANA BOFILL, ROSA MARÍA DUMENJÓ, ISABEL SEGURA, MÓNICA CEVEDIO y otras, o más recientemente por MARTA ROMÁN E ISABELA VELÁZQUEZ, quienes nos ofrecen con su obra una referencia necesaria para trabajar sobre nuevas premisas conceptuales en el ámbito urbanístico. En la obra de estas últimas, denominada Guía de urbanismo con perspectiva de género (Ed.Consejería de Política Social, Mujer e Inmigración de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, 2008,) aportan una bibliografía básica, que resulta de inestimable interés para aproximarse a esta cuestión. Son ellas quienes se refieren a esta perspectiva como "nueva mirada" y desarrollan con asombrosa lucidez y enorme acierto las pautas claves que permiten entender lo que significa el urbanismo con perspectiva de género.

nos permite avanzar hacia nuevos planteamientos de lo que puede llegar a ser la ciudad que integra las necesidades de todas las personas, y sentar así las bases para nuevas formas de relaciones y nuevos modos de vivir más humanos.

El papel del Derecho resulta clave para consolidar un nuevo concepto de urbanismo en el sentido expresado, pues son las normas jurídicas las que inevitablemente –más allá del loable voluntarismo de algunas personas o instituciones– darán forma a los procedimientos formales y límites materiales conforme a los cuales ha de producirse el quehacer urbanístico, es decir, el diseño y ordenación de los espacios, primero, y la adecuada ejecución y materialización de lo proyectado, después. Trataremos de dilucidar aquí en qué medida se han incorporado a nuestro ordenamiento jurídico estas nuevas premisas conceptuales de un urbanismo con perspectiva de género. Para ello es preciso examinar qué incidencia tiene en el Derecho urbanístico la legislación, de promulgación más reciente, sobre igualdad de mujeres y hombres.

Nuestro ordenamiento jurídico ha evolucionado, sin duda, como reflejo de las transformaciones sociales antes comentadas, y ha incorporado, impulsado también por el ordenamiento comunitario europeo (3), nuevos parámetros legales en desarrollo del principio de igualdad y no discriminación por razón de sexo, consagrado constitucionalmente en el artículo 14 de la norma fundamental. Actualmente son dos las leyes sobre igualdad, de aplicación en el País Vasco: la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y la Ley del Parlamento Vasco 4/2005, de 18 de febrero, de Igualdad de Mujeres y Hombres. La primera desarrolla el mencionado artículo 14 de la norma constitucional en aquellos aspectos que son de naturaleza orgánica, incorporando así mismo modificaciones de calado en importantes leyes estatales, como resultan ser, entre otras, la Ley del Estatuto de los Trabajadores o La Ley del Estatuto Básico del Empleado Público. No obstante, las obligaciones concretas orientadas a incidir en el concreto quehacer administrativo se refieren a la Administración General del Estado. La ley vasca de igualdad, en cambio, sí contiene –por ser de competencia legislativa autonómica- concretas obligaciones destinadas a las administraciones públicas vascas, razón por la que esta ley será especial objeto de nuestro examen, en tanto en cuanto, como veremos, las administraciones vascas están particularmente concernidas por el tema que aquí nos ocupa, el urbanismo como competencia autonómica.

La mencionada legislación sobre igualdad de mujeres y hombres establece límites a las actuaciones de los poderes públicos, a quienes con carácter general se proscribe cualquier actuación que pueda constituir discriminación por razón de sexo. Pero dicha legislación se propone al mismo tiempo materializar el principio de igualdad, en el sentido expresado por el artículo 9.2 de la Constitución, comprometiendo para ello a todos los poderes públicos en el objetivo de una igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres. Ello supone que la igualdad como parámetro de legalidad

(2) La proliferación de redes de mujeres que se ocupan de esta cuestión pone de manifiesto el alcance internacional de esta distinta aproximación al modo en que se han de diseñar y ordenar los espacios urbanos. Resultan especialmente notorias, entre otras, la red creada en torno a la llamada "Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad" http://habitat.aq.upm.es/boletin/n7/acarta.html o la "Red Internacional de Mujeres y Ciudades" http://www.femmesetvilles.org/

(3) Concretamente, con objeto de transponer dos directivas comunitarias: la Directiva 2002/73/CE, de reforma de la Directiva 76/207/CEE, relativa a la aplicación del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres en lo que se refiere al acceso al empleo, la formación y a la promoción profesional, y a las condiciones de trabajo; y la Directiva 2004/113/CE, sobre aplicación del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres en el acceso a bienes y servicios y su suministro.

esencial opera en el doble sentido de restringir o limitar determinadas actuaciones administrativas que cuestionen la igualdad de trato para las personas, y también en el sentido de sentar un horizonte legal hacia el que inexorablemente deben encaminarse todas las actividades de la Administración Pública. La igualdad como horizonte legal comporta así la obligación de promover, si concurre una justificación objetiva y razonable, las llamadas acciones positivas (entendidas como medidas transitorias que, en situaciones de preterición social acreditada, aun creando un trato diferenciado, persigan avanzar en el objetivo de la igualdad, favoreciendo, por ejemplo, al grupo socialmente preterido), o la obligación de incorporar la perspectiva de género a todas las actuaciones, entre otras.

¿Qué incidencia tienen estas medidas en el urbanismo y en la ordenación del territorio? Comprobaremos seguidamente cómo tanto la legislación del suelo como la legislación sobre ordenación del territorio silencian absolutamente la cuestión de la igualdad de mujeres y hombres. La total ausencia de perspectiva de género en la referida legislación no es más que un signo inequívoco de la pretendida neutralidad de este sector del ordenamiento jurídico, como expresión o reflejo de la también pretendida neutralidad ideológica del urbanismo (4), concebido y construido como disciplina científica. Veremos también cómo esa nueva mirada al espacio urbano tendrá su expresión en el plano jurídico gracias al carácter transversal de la legislación sobre igualdad, que impone la obligación de aplicar las técnicas y principios legales encaminados a lograr el objetivo de la igualdad a todos los ámbitos materiales, y de modo más intenso a aquellos en los que los poderes públicos tengan una capacidad de actuación concreta, como resultan ser, en tanto que funciones públicas constitucionalmente reconocidas (5), tanto el urbanismo como la ordenación del territorio.

II. La Ley vasca 4/2005, de 18 de febrero, de Igualdad de Mujeres y Hombres (LI), y su aplicación a la actividad administrativa en general

La Ley vasca de Igualdad establece en su artículo 3 una serie de principios generales, cuya virtualidad pretende ser la de informar todas las actuaciones de los poderes públicos. Así, el principio de igualdad de trato (con la correspondiente prohibición de discriminación directa e indirecta), el principio de igualdad de oportunidades, el principio de respeto a la diversidad y a la diferencia, el principio de integración de la perspectiva de género, el principio de acción positiva, el principio de eliminación de roles y estereotipos en función del sexo, el principio de representación equilibrada y el principio de colaboración y coordinación interadministrativa. Aunque la ley se refiera a todos ellos como principios, se trata en algunos casos también de un enunciado de técnicas jurídicas, que la norma articulará después de modo más concreto para asegurar el cumplimiento por parte de las administraciones públicas vascas

(4) Véase al respecto la explicación que para dicha pretendida neutralidad del urbanismo ofrecen ROMÁN M. Y VELÁZQUEZ I., en Guía de urbanismo con perspectiva de género, op.cit, p. 9.

(5) El artículo 47 de la Constitución consagra dicho concepto del urbanismo como función pública, al establecer que "los poderes públicos promoverán las condiciones necesarias y establecerán las normas pertinentes para hacer efectivo el derecho a la vivienda, regulando la utilización del suelo de acuerdo con el interés general para impedir la especulación". Por su parte, el artículo 33 de la misma norma fundamental recoge expresamente que "la función social del derecho a la propiedad delimitará su contenido, de acuerdo con las leyes". Por lo que respecta a la distribución competencial entre Estado y CCAA, hay que estar a lo establecido en el artículo 148.1.3 de la Constitución, que declara que las CCAA podrán asumir (en sus respectivos Estatutos de Autonomía) competencias en materia de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda. Resulta esencial, para la clarificación del marco competencial en esta materia, la doctrina sentada por el Tribunal Constitucional en su sentencia 61/1997, de 20 de marzo.

de la integración del objetivo de la igualdad en todas sus actuaciones. De este modo, el predicado carácter transversal de la legislación de igualdad se materializa en los diferentes ámbitos por medio de una serie de instrumentos jurídicos que son de aplicación general.

La ley ofrece así un elenco de herramientas diversas para desarrollar el principio de igualdad por razón de sexo y promover con ello el objetivo de la igualdad en la actividad administrativa en general. Podemos mencionar las más importantes:

- la promoción y el diseño de acciones positivas
- la planificación para la igualdad
- la evaluación de impacto en función del género
- la utilización de un lenguaje no sexista
- la presencia equilibrada de mujeres y hombres en distintos órganos
- la creación de organismos y unidades administrativas de igualdad en todas las administraciones públicas y organismos y entes adscritos a ellas
- la formación en igualdad del personal al servicio de las administraciones públicas
- el enfoque de género en la selección de personal al servicio de las administraciones públicas
- la promoción de programas, recursos y servicios sociales
- la adecuación de datos y estadísticas
- el estudio y la detección de situaciones de desigualdad o discriminación
- la sensibilización en igualdad
- el establecimiento de criterios de cumplimiento de la legislación de igualdad para la concesión de subvenciones y para la contratación administrativa de bienes y servicios

Entre estas técnicas o herramientas merecerán especial atención, como medidas dirigidas a lograr la integración de la perspectiva de género en las actuaciones públicas -lo que resulta de particular relevancia para el tema que nos ocupa-, la planificación para la igualdad y la evaluación de impacto en función del género, a las que nos referiremos con mayor detalle más adelante.

Lo cierto es que todas estas herramientas operan como obligaciones de los poderes públicos vascos en función de los distintos niveles de administraciones públicas destinatarias. Así, la Ley vasca de Igualdad se refiere en su artículo 5 a las obligaciones que competen a la Administración General de la Comunidad Autónoma (Gobierno Vasco); el artículo 6 establece las obligaciones concretas que competen a las diputaciones forales y el artículo 7 las que corresponden a la administración local, ayuntamientos y mancomunidades.

Con todo, la ley no renuncia a regular una serie de áreas materiales de intervención para las que desarrolla con mayor especialidad las actuaciones que se requieren en esos ámbitos de las distintas administraciones públicas. Dichas áreas quedan recogidas en los distintos capítulos de la ley que conforman el Título III y son las siguientes:

- Participación socio-política

- Cultura y medios de comunicación
- Educación
- Trabajo
- Derechos sociales básicos (salud, inclusión social, medio ambiente y vivienda)
- Conciliación de la vida personal, familiar y laboral
- Violencia contra las mujeres

Más allá de que la regulación de algunas de estas áreas plantee una afección directa o indirecta al ámbito urbanístico –piénsese por ejemplo en lo relativo a la participación socio política de las mujeres y su incidencia en los procedimientos de elaboración de planes urbanísticos, o en la cuestión del acceso a vivienda de las mujeres víctimas de violencia de género, entre otras–, lo cierto es que lo más significativo de este enunciado de áreas de intervención es la omisión del urbanismo y la ordenación del territorio como un área específica. La ley podía haber optado por abordar esta materia como objeto de la intervención mediante técnicas de promoción de la igualdad, pero se ha limitado a mencionar la cuestión en un artículo ubicado dentro del capítulo sobre derechos sociales básicos, el artículo 46 LI cuyo examen abordamos seguidamente.

III. La materia urbanística en la Ley 4/2005, de Igualdad de Mujeres y Hombres: Significado de la mención legal del urbanismo en su artículo 46

Parece, en una primera aproximación, que el hecho de que la Ley vasca de Igualdad no considere el urbanismo como un área de intervención específica podría ser tomado como un dato significativo que denotaría, en cierto modo, una falta de conciencia respecto al alcance que puede tener la perspectiva de género para el desarrollo del concepto de urbanismo inclusivo. No obstante, resulta injusto no reconocer al legislador un considerable grado de conciencia sobre la importancia de esta cuestión, al haber sido capaz de incorporar en la ley el mencionado artículo 46, cuya literalidad puede constituir, en mi opinión, un marco legal básico para llegar a configurar un verdadero urbanismo con perspectiva de género en Euskadi. Dicho precepto se ubica en el Capítulo V del Título III de la ley, relativo a los derechos sociales básicos, y establece en su apartado primero lo siguiente:

"Los poderes públicos vascos arbitrarán los medios necesarios para garantizar que sus políticas y programas en materia de medio ambiente, vivienda, urbanismo y transporte integren la perspectiva de género, considerando, entre otras, cuestiones relativas a la seguridad de las personas, a facilitar la realización del trabajo doméstico y de cuidado de las personas y la conciliación de la vida personal, familiar y laboral, así como a fomentar una mayor participación de las mujeres en el diseño y ejecución de las citadas políticas y programas."

Del contenido de este precepto podemos derivar la existencia de una obligación legal precisa para que los poderes públicos –cada uno en su ámbito de competencias– tomen medidas que aseguran la integración de la perspectiva de género en el urbanismo. Dicha obligación legal deberá implementarse mediante las técnicas que la propia ley de igualdad ofrece para materializar el objetivo de la igualdad en todos los ámbitos; técnicas, como la planificación en igualdad o, particularmente, la evaluación de impacto de género, a las que líneas atrás hemos hecho referencia y que seguidamente pasamos a examinar con más detalle.

En todo caso, resulta oportuno destacar los temas que el mencionado precepto enuncia como cuestiones a considerar a la hora de incorporar la perspectiva de género al urbanismo (igualmente se refiere esta disposición al medio ambiente, al transporte y a la vivienda). Se trata, en concreto, de la seguridad de las personas (pensemos en los mapas de ciudad prohibida, en las experiencias de auditorías locales o de detección de puntos negros para las mujeres); la consideración de las tareas de cuidado y trabajo doméstico, así como la conciliación de la vida personal, laboral y familiar, temas todos ellos claves a la hora de abordar diseños del espacio urbano con perspectiva de género. Finalmente, el precepto también menciona la necesidad de fomentar una mayor participación de las mujeres en el diseño y ejecución de estas políticas y programas. Más allá de las dificultades técnicas que la participación de ciudadanas y ciudadanos pueda plantear a la hora de elaborar instrumentos de planeamiento urbanístico, consideramos que esta mención legal sienta las bases para establecer cauces de participación efectiva en los procedimientos de elaboración de planes urbanísticos.

IV. El silencio de la legislación del suelo y de ordenación del territorio respecto al género como esencial factor de inclusión social

El examen de la legislación de suelo y de ordenación del territorio existente en el País Vasco nos permite afirmar que estas consideraciones no se han incorporado al cuerpo jurídico que regula estas materias. En efecto, ni la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (LOT), ni la, mucho más reciente, Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco (LS), hacen mención alguna de la perspectiva de género o del urbanismo inclusivo. No obstante, sí son reseñables para nuestro tema las previsiones de esta última norma legal en torno a los límites a la edificabilidad y los estándares urbanísticos, regulados en el Capítulo III del Título III de la referida ley del suelo.

Así, los estándares urbanísticos para la reserva de terrenos destinados a dotaciones públicas recogidos en el artículo 79 LS aseguran que el planeamiento urbanístico ofrezca una calidad urbana orientada a la mejor habitabilidad de las ciudades. En cuanto a las reservas de suelo destinadas a vivienda de protección pública establecidas en los artículos 80 y 82 LS, estas pretenden asegurar un parque de vivienda para quienes no alcanzan a acceder al mercado de vivienda privada, dada su carestía, fijando para ello elevados porcentajes de reserva. Con ello se favorece, sin duda, la inclusión social de grandes capas de la población que, de otro modo, quedarían fuera del mercado de la vivienda. Así mismo, el artículo 81 LS da cobertura legal a la figura de los equipamientos dotacionales, cuyo objeto es generar nuevas formas de habitar para determinados colectivos de la población con necesidades especiales. Mediante esta fórmula legal se ofrece la oportunidad de que los municipios desarrollen experiencias de hábitat innovadoras, tanto en diseño, como en concepto. Finalmente, la Ley vasca del Suelo desarrolla en su artículo 8 el principio de participación ciudadana (6) y prevé con ese fin, en su disposición adicional undécima, un órgano de participación, el Foro de Encuentro de Urbanismo y Vivienda, que constituye una oportunidad para materializar los postulados participativos de un urbanismo inclusivo (7).

También resulta importante subrayar la relevancia de la ordenación del territorio, como ordenación previa y de carácter supramunicipal, a la hora de configurar después lo que ha de ser el espacio urbano. La integración del planeamiento urbanístico en el planeamiento territorial es un imperativo legal y tiene, además, un sentido de racionalización de la ordenación espacial a futuro. Por ello, no queremos olvidar este

ámbito cuando hablamos de urbanismo inclusivo. Los instrumentos de ordenación del territorio recogidos en la citada LOT, en particular, las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) y los Planes Territoriales Parciales (PTP), ofrecen una buena oportunidad para preparar el terreno para la inclusión, y ofrecer ab initio esa nueva perspectiva en la ordenación del espacio. En las líneas siguientes examinaremos si pueden y, en su caso, cómo deberían aplicarse también a estos instrumentos de planificación territorial las técnicas jurídicas antes mencionadas, destinadas a integrar el objetivo de la igualdad de mujeres y hombres.

V. Técnicas legales más significativas para incorporar la perspectiva de género al urbanismo y a la ordenación del territorio

Ya se ha señalado anteriormente que son dos las técnicas legales que mayor incidencia pueden tener para garantizar jurídicamente y para hacer operativo un sistema que asegure un urbanismo con perspectiva de género en Euskadi. Se trata, por un lado, de la obligación establecida por la LI, para las administraciones públicas vascas y los organismos y entes adscritos a ellas, de dotarse de un plan de igualdad. Por otro lado, la evaluación previa del impacto en función del género constituye la figura más relevante para asegurar, con carácter previo a la aprobación de un instrumento de planeamiento espacial, que sus contenidos incorporan esa otra visión que llamamos perspectiva de género y que persigue la integración universal del objetivo de la igualdad de mujeres y hombres.

Examinemos pues el alcance de ambas técnicas para el tema que nos ocupa:

1. La planificación en materia de igualdad: alcance para la ordenación territorial y urbanística

El artículo 15 LI establece la obligación de las distintas administraciones públicas vascas de elaborar planes, o en su caso programas, que recojan las líneas de intervención previstas para asegurar la igualdad de mujeres y hombres en sus respectivos ámbitos de competencia. Así, el apartado primero del referido precepto se refiere a la obligación del Gobierno Vasco de aprobar cada legislatura un plan general que recoja de forma coordinada y global las líneas de intervención y directrices que deben orientar la actividad de los poderes públicos vascos en materia de igualdad de mujeres y hombres. Por su parte, el apartado tercero del mismo artículo obliga a las diputaciones forales y a los ayuntamientos vascos (de manera individual o a través de las mancomunidades de las que formen parte) a aprobar planes o programas de igualdad, de acuerdo con las líneas de intervención previamente trazadas por el Gobierno Vasco.

(6) Artículo 8 LS. Principio de participación ciudadana.
1. La ordenación urbanística se formulará, tramitará, aprobará y ejecutará favoreciendo y facilitando la participación, en todas sus formas, de las personas físicas o jurídicas, con garantía de las expresamente previstas en esta Ley.
2. El principio de participación comportará el derecho a:
a/ Comparecer como interesado, sin necesidad de acreditar legitimación especial, en los procedimientos de tramitación del planeamiento, de ejecución y de disciplina urbanística.
b/ Acceder y obtener copia, en la forma que se determine por cada administración pública de la documentación que obre en los archivos de las administraciones públicas competentes, sin otras limitaciones que las generales establecidas en las Leyes.
Ejercer en vía administrativa y judicial, sin necesidad de legitimación especial, las acciones pertinentes para exigir de las administraciones públicas y de los sujetos privados el cumplimiento de la legislación y la ordenación urbanística.

(7) Disposición Adicional Undécima LS. Foro de Encuentro de Urbanismo y Vivienda: *"Se crea el Foro de Encuentro de Urbanismo y Vivienda de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Tanto sus funciones como su composición y régimen jurídico serán objeto de desarrollo reglamentario"*.

La planificación para la igualdad tiene necesariamente una naturaleza transversal, por cuanto que debe incidir en diferentes ámbitos, aunque sus determinaciones no puedan ser de detalle, sino que deban estar orientadas a marcar estrategias o grandes directrices de actuación. Con todo, estamos ante instrumentos que brindan una interesante oportunidad para el planeador urbanístico y territorial. Las determinaciones materiales de un plan de ordenación espacial (ya sea territorial o urbanístico) no sólo no pueden contravenir las orientaciones de un plan o programa de igualdad, sino que además deben estar también orientadas a la consecución de los mismos objetivos.

De cualquier modo, resulta importante que los planes de igualdad, particularmente los forales y municipales proyecten sus estrategias y directrices sobre la ordenación espacial. La competencia urbanística es una función central de los municipios, que determina extensamente sus poderes de intervención administrativa. Por ello, se trata de una materia que el planificador de igualdad municipal no puede perder de vista como eje necesario en torno al que implementar los distintos objetivos más concretos para implantar la igualdad de mujeres y hombres en el municipio. Lo mismo puede predicarse respecto a las competencias de ordenación territorial de las diputaciones forales y del Gobierno Vasco.

Finalmente, es preciso destacar la relevancia de los planes de igualdad como elementos de contraste necesario para el planeador urbanístico y territorial (contraste que podrá implementarse mediante la técnica de la evaluación previa de impacto de género). En todo caso, la imbricación de ambas clases de planificación es un objetivo necesario, sobre el que es conveniente reflexionar y profundizar, pues –partiendo de la premisa de que para el urbanismo inclusivo ordenar el espacio significa incidir definitivamente en los modos de organización social, y en última instancia, en la vida personal y en las relaciones sociales de quienes habitan ese espacio- la consideración, en la propia ordenación del espacio, de las líneas sentadas por la planificación sobre igualdad ofrece una oportunidad única para lograr la cohesión social necesaria que la igualdad de mujeres y hombres requiere. A la inversa, la planificación de igualdad debe considerar el elemento espacial o territorial como elemento que puede coadyuvar o incluso determinar el éxito de sus objetivos. Dicho de otro modo, imbricar ambos tipos de planificación puede favorecer considerablemente la sinergia en la consecución del objetivo de la igualdad.

2. La evaluación previa del impacto en función del género (EIG)

Se trata de una técnica dirigida a lograr la integración de la perspectiva de género en la normativa y actividad administrativa. La Ley vasca de Igualdad le dedica el capítulo IV del Título III, concretamente los artículos 18 a 22, en los que sienta las bases para la articulación de un control previo de las normas y actos administrativos, mediante el cual evaluar y someter a contraste su posterior incidencia (impacto) para la igualdad de mujeres y hombres e incorporar, en su caso, las medidas que fueran necesarias para eliminar desigualdades. Es importante señalar que el artículo 18.1 LI (8) se refiere no sólo a normas o actos administrativos, sino también expresamente a planes, programas y otros instrumentos, como objeto de la evaluación de impacto de género.

El contenido de la evaluación de impacto en función del género queda expresado en los siguientes pasos:

- La realización de una evaluación previa del impacto en función del género por parte del órgano que promueve la norma o acto administrativo (artículo 19 LI)

- La incorporación, en función de dicha evaluación, de medidas para eliminar desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres, que ha de llevar a cabo el mismo órgano (artículo 20 LI)

- La emisión, por parte de Emakunde, de un informe de verificación de la corrección de los dos trámites anteriores (artículo 21 LI)

- La elaboración, por parte del órgano promotor de la norma o acto, de una memoria explicativa de los trámites anteriores y la constancia de su realización en el documento (artículo 22 LI)

Evaluar el impacto de género supone analizar si la actuación proyectada puede tener repercusiones positivas o negativas en el objetivo global de la igualdad, aun cuando dichas repercusiones no sean intencionadas ni se expresen de manera explícita o estén siquiera previstas. Por ello se hace imprescindible un análisis con ese prisma de género, que permita desentrañar las consecuencias, a veces ocultas, de las actuaciones administrativas.

Desarrollo normativo y aplicación de la EIG en el País Vasco

Estas disposiciones legales han sido desarrolladas por el Gobierno Vasco mediante las denominadas Directrices para la realización de la evaluación previa del impacto en función del género (9).

Dichas directrices, de naturaleza jurídica ambigua, establecen en este momento las pautas e indicaciones que permiten articular un procedimiento que dé cumplimiento a la obligación legal de evaluar el impacto de género de las medidas antes mencionadas, cuando estas emanan del Gobierno vasco. Es decir, su ámbito de aplicación se limita a la Administración General de la Comunidad Autónoma, sus organismos autónomos y los entes públicos adscritos o vinculados a aquella, y según su propia expresión, "han de concebirse como un instrumento integrado (...), que tiene como fin facilitar el trabajo a quienes hayan de aplicar lo dispuesto en los referidos artículos de la ley (...)."

Sin perjuicio de la naturaleza de las directrices aprobadas por el Consejo del Gobierno Vasco (la ley remitía el desarrollo de estos preceptos legales, bien a un reglamento o bien a unas directrices, que fue la opción finalmente elegida), lo cierto es que su contenido revela cuáles son las medidas que deberán ser evaluadas en cuanto a su impac-

(8) Artículo 18 LI:
"1. Los poderes públicos vascos han de tener en cuenta de manera activa el objetivo de la igualdad de mujeres y hombres en la elaboración y aplicación de las normas, así como de los planes, programas y otros instrumentos de formulación de políticas públicas, de los programas subvencionales y de los actos administrativos."
2. Para el cumplimiento de lo dispuesto en el apartado primero de este artículo, los departamentos, organismos autónomos y entes públicos dependientes de las administraciones públicas vascas o vinculados a ellas han de ajustarse a lo establecido en los artículos 19 a 22 de esta Ley, sin perjuicio de la adecuación a las necesidades organizativas y funcionales que las instituciones forales y locales realicen en el ejercicio de sus competencias y de las especificidades formales y materiales que caracterizan a sus normas.
3. En la realización de la evaluación previa de impacto en función del género y la introducción de medidas para eliminar desigualdades y promover la igualdad que se prevén en los artículos 19 a 20 de esta Ley, se ha de tener en cuenta la influencia que, en las diferencias entre mujeres y hombres, tienen los factores señalados en el último inciso del párrafo 1 del artículo 3.
4. Los poderes públicos vascos deben hacer un uso no sexista de todo tipo de lenguaje en los documentos y soportes que produzcan directamente o a través de terceras personas o entidades"

(9) Aprobadas por acuerdo adoptado por el Consejo del Gobierno Vasco, de 13 de febrero de 2007. La Resolución 5/2007, de 14 de febrero, del Director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, dispone su publicación en el BOPV de 13 de marzo de 2007.

to de género (10), al tiempo que establece un iter o cauce procedimental, ajustado a las previsiones de la ley, que permita realizar dicha evaluación.

Teniendo en cuenta que el ámbito de aplicación de estas directrices está limitado a la Administración General de la Comunidad Autónoma, subsiste la cuestión de qué sucede con las actuaciones (normas, actos, planes, programas y otros instrumentos) que emanan de otras administraciones públicas vascas. En cualquier caso, es preciso afirmar que existe una obligación consagrada en los referidos artículos 18 a 22 de la Ley vasca de Igualdad que no se puede soslayar y que, a nuestro juicio, concierne, sin duda también, a los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico.

Las directrices gubernamentales pueden, además, servir de referente para otras administraciones públicas. No obstante, algunas administraciones vascas ya han comenzado a desarrollar sus propios instrumentos. Es el caso de la Diputación Foral de Gipuzkoa, que cuenta con un documento denominado "Directrices para la elaboración de informes de evaluación de impacto de género de las disposiciones de carácter general de los órganos forales de Gipuzkoa" (11). En el caso de Álava, se ha iniciado un proceso de capacitación del personal concernido por la elaboración de normas y actos jurídicos, que pretende, de manera escalonada, culminar en la elaboración de pautas claras para la elaboración de los informes de evaluación de impacto de género. Por su parte, también la Diputación Foral de Bizkaia ha comenzado a sentar las bases para contar con unos criterios de trabajo para realizar las evaluaciones de impacto de género.

En cualquier caso, la Ley vasca de Igualdad ha fijado un marco legal que, como ya hemos indicado, obliga a todas las administraciones vascas a incorporar la perspectiva de género a todas sus actuaciones. Esta obligación legal debe, en consecuencia, comprometer en el objetivo de la igualdad de mujeres y hombres también a los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico.

Recapitulando lo dicho hasta ahora, podemos concluir que el significado de todo esto para el sometimiento a EIG de los diferentes instrumentos de planeamiento es el siguiente:

Las Directrices de EIG elaboradas por el Gobierno Vasco dejan claro que las normas con el rango de decreto –siempre que

(10) Serán objeto de la EIG, de acuerdo con las Directrices del Gobierno Vasco: "Los proyectos de normas y actos administrativos que han de ir acompañados del Informe de Impacto en Función del Género son los siguientes:
a) Proyectos de normas jurídicas con rango de ley o de reglamento. Se exceptúan los proyectos que no afecten a los derechos e intereses legítimos de los ciudadanos o ciudadanas y los que tengan un carácter esencialmente organizativo, en particular, las disposiciones orgánicas de la Administración o de las organizaciones dependientes o adscritas a ella, salvo que se refieran a la participación de la ciudadanía en las funciones de la Administración.
b) Propuestas de actos administrativos. Se exceptúan todas las propuestas de actos administrativos, a menos que regulen:
1– Convocatorias de procesos selectivos de acceso, provisión y promoción en el empleo público, así como aquellos que, aún no regulando con carácter general tales convocatorias, determinen la composición de los tribunales de selección.
2– La composición de los jurados creados para la concesión de cualquier tipo de premio promovido o subvencionado por la Administración.
3– La composición de órganos afines habilitados para la adquisición de fondos culturales y/o artísticos.
Los proyectos de normas y actos administrativos referidos en los apartados anteriores en los que sea exigible la evaluación no deberán ser informados sobre su impacto en función del género, cuando su objeto sea modificar otras normas o actos ya vigentes, a menos que la modificación afecte a aspectos sustanciales de aquellas."

(11) Se trata de un documento de trabajo interno, elaborado en febrero de 2011 por la entonces Dirección General de Cooperación, Derechos Humanos e Igualdad de la Diputación Foral de Gipuzkoa, pero este no ha sido aprobado formalmente como resolución u orden foral (ISBN: 978-84-7907-648-1).

no se trate de normas de naturaleza organizativa o de ámbito doméstico de la Administración– deben someterse a EIG, lo que supone que tanto las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) como los Planes Territoriales Parciales (PTP) estarían concernidos por esta obligación. En el caso de estos últimos habría que estar también a la regulación que las diputaciones forales puedan llevar a cabo de la evaluación de impacto de género, habida cuenta de su papel protagonista en la elaboración de dichos planes territoriales parciales.

Por lo que respecta a los instrumentos de ordenación urbanística, en particular a los Planes Generales de Ordenación Urbana, en tanto en cuanto no existan pautas propias elaboradas por los diferentes ayuntamientos en relación con el modo de realizar la evaluación de impacto de género, entendemos que los artículos 46 LI y 18-22 LI dan cobertura legal a la exigencia de someter dichos instrumentos a algún tipo de evaluación que garantice la perspectiva de género en sus contenidos, dada la directa afección que dichos planes (de naturaleza jurídica normativa) tienen para los derechos de la ciudadanía.

Problemas que puede plantear la EIG en el ámbito de la ordenación territorial y urbanística y conveniencia de un procedimiento único e integrador para las distintas evaluaciones de impacto.

A pesar de la importancia que este instrumento puede tener para lograr la integración de la perspectiva de género en el ámbito de la ordenación urbanística y territorial, no podemos obviar las dificultades que para la elaboración de los instrumentos de planeamiento genera la suma de nuevos procedimientos administrativos que se añaden al ya complejo procedimiento de elaboración de un plan (12).

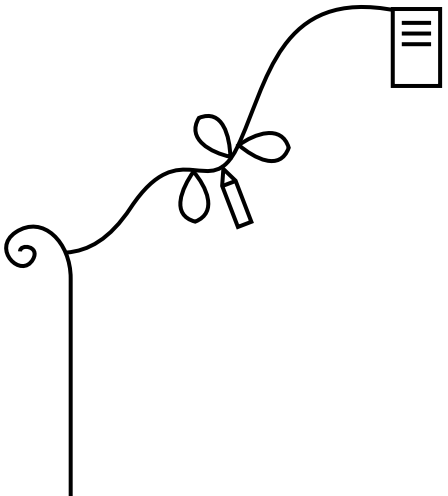
Por otro lado, hay que tener en cuenta que, muchas veces, el mero cumplimiento formal de los procedimientos no añade de ningún valor al resultado final, si no existe una voluntad cierta por parte de los operadores urbanísticos de acometer una ordenación espacial comprometida con la perspectiva de género. Las evaluaciones de impacto no pueden convertirse en una rémora burocrática, por ello es necesario tal vez repensar la subsistencia separada de una multiplicidad de procedimientos de evaluación de impacto, cuando estos concurren, para plantear la convergencia de los mismos en una suerte de evaluación integrada –sería el caso de los instrumentos de planeamiento en relación con el impacto ambiental y el de género, a los que se suman eventualmente otros que puedan ir añadiéndose procedentes de otras legislaciones sectoriales–.

VI. Conclusiones

Hemos tratado de examinar de manera somera, si la legislación vigente en el País Vasco apoya y refuerza la necesidad de esa nueva mirada sobre el espacio urbano que permita desarrollar planteamientos innovadores e inclusivos para el diseño de la ciudad. La legislación urbanística y de ordenación del territorio no aborda básicamente estas cuestiones, y es la legislación de igualdad la que ofrece cauces e instrumentos jurídicos que pueden redundar en un aseguramiento de la perspectiva de género a la hora de ordenar y diseñar los espacios en que vivimos.

(12) Pensemos en la obligada evaluación de impacto ambiental a la que, en virtud de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, deben someterse todos los instrumentos de planeamiento territorial y los planes urbanísticos, junto con nuevos procedimientos de esta clase o similares que, cada vez más, vienen impuestos desde otras legislaciones sectoriales. Todos ellos pueden contribuir no sólo a una ralentización de los procedimientos generales, sino también a una excesiva y costosa burocratización que puede no llegar a materializarse en los objetivos deseados.

El marco legal existe y resulta un fundamento esencial en el que apoyar la exigencia a los poderes públicos de su implicación en el compromiso de la igualdad a la hora de hacer ciudad y de ordenar el territorio. No obstante, es preciso profundizar en la utilidad de los instrumentos concretos existentes, que deben perfilarse aún en un modelo verdaderamente operativo que resulte eficaz y generalizable a todas las administraciones públicas concernidas por el quehacer urbanístico, para que los nuevos postulados de un urbanismo verdaderamente inclusivo y con perspectiva de género lleguen a todos los rincones de nuestro territorio. Ello llama a la reflexión de los poderes públicos y también de los operadores jurídicos, que deben comenzar a plantearse la asunción de estas nuevas premisas para el urbanismo, también desde el Derecho.



3.2.
Experiencias locales

Informe sobre el grado de desarrollo de las políticas de igualdad de género en el planeamiento urbanístico municipal de la CAPV

Aitor Jauregi, investigador

En el verano de 2011, el Departamento de Vivienda, Obras y Transporte del Gobierno Vasco nos encargó un estudio con el propósito de conocer qué trabajos se han realizado hasta la fecha en los principales municipios de la Comunidad Autónoma en el ámbito del urbanismo con perspectiva de género, así como de las intenciones de estos municipios de cara al futuro. Teniendo en cuenta que el Gobierno Vasco, advertido de la importancia del asunto, ha creado una nueva ayuda económica dirigida a los municipios, el objetivo último de este estudio era conseguir que esta ayuda tuviera el mayor grado de eficacia posible.

De algún modo, el objetivo del estudio era dibujar una radiografía de los trabajos que se han realizado en los principales municipios de la CAPV con relación a temas de urbanismo con perspectiva de género y sacar a la luz la manera más adecuada de darle un impulso efectivo. Una vez extraídas las conclusiones de este estudio, el Departamento definirá qué tipo de ayuda económica pretende conceder, con la idea de realizar una convocatoria para el año que viene.

Y es eso, precisamente, lo que hemos venido a presentar hoy aquí, la radiografía de los municipios de la CAPV que se ha dibujado como consecuencia de ese estudio, y las conclusiones que se desprenden del mismo.

Aunque el estudio se ha titulado "Estudio para conocer los trabajos realizados por los principales municipios de la Comunidad Autónoma Vasca en torno a los temas de urbanismo con perspectiva de género y las intenciones para el futuro", en la búsqueda de un acrónimo eficaz, lo hemos denominado "HIRIGENMAP" (MAPGENUR), es decir, Mapa de Urbanismo con Perspectiva de Género de la CAPV. Creemos que resume claramente la intención del estudio.

Antes de empezar el trabajo, se han definido tres aspectos fundamentales: objetivo, metodología y universo.

Objetivo: Tal y como hemos señalado al principio, el objetivo del estudio es informar al Departamento de Vivienda, Obras y Transporte del Gobierno Vasco de los trabajos que se han realizado hasta ahora en los principales municipios de la CAPV en torno al tema de urbanismo con perspectiva de género y de sus intenciones para el futuro. Este trabajo, una vez concluido, servirá al Departamento para definir las subvenciones que pretenda convocar.

Metodología: El plazo para la ejecución del trabajo ha sido limitado, lo que ha imposibilitado realizar entrevistas directas. Por tanto, la metodología base ha consistido en realizar encuestas telefónicas. Así, con los datos obtenidos en cada llamada se han creado sendas fichas, y, al mismo tiempo, se ha creado una base de datos que permitirá una gestión rápida y eficaz de los datos. Ya se ha hecho entrega al Gobierno Vasco de la base de datos, así como del estudio realizado, con la idea de que, manteniendo esta base actualizada, puede resultar útil en el futuro a la hora de recoger las modificaciones que puedan surgir en este ámbito y adoptar decisiones adecuadas a la nueva situación.

Universo: A la hora de definir el ámbito de donde se obtendrán los datos se han utilizado dos criterios. Por una parte, el estudio se ha limitado a los municipios de la CAPV de más de 3.000 habitantes, puesto que es allí donde se encuentran las realidades urbanas más estables, así como los mayores recursos para abordar el tema. Por otra parte, dado que ya sabíamos que los trabajos realizados hasta el momento en

gran medida se habían promovido desde los departamentos de igualdad de los ayuntamientos, hemos realizado dos llamadas (dos cuestionarios) por ayuntamiento, una a los responsables del departamento de igualdad de cada ayuntamiento y la otra a los responsables del departamento de urbanismo, ya que tienen competencias directas sobre el diseño urbano, y, al fin y al cabo, porque son ellos los responsables de la ordenación urbana, sean o no conocedores del tema.

En total, son 88 los municipios de la CAPV de más de 3.000 habitantes (se han utilizado los datos de 2010 del INE, porque eran los datos disponibles más actuales). Teniendo en cuenta que en total son 251 los municipios, puede parecer que el estudio se queda corto a la hora de establecer el universo de referencia, pero los siguientes datos muestran lo contrario: de los 51 municipios de Álava sólo 5 tienen más de 3.000 habitantes (9,8 %): Vitoria-Gasteiz, Llodio, Amurrio, Salvatierra y Oyón. Sin embargo, es en esos municipios donde reside el 86,6 % de toda la población alavesa.

De los 112 municipios de Vizcaya son 45 los que superan ese límite poblacional (40,2 %): Bilbao, Barakaldo, Getxo, Portugalete, Santurtzi, Basauri, Leioa, Galdakao, Sestao, Durango, Erandio, Amorebieta-Etxano, Bermeo, Mungia, Gernika-Lumo, Ermua, Sopelana, Arrigorriaga, Valle de Trápaga-Trapagaran, Abanto y Ciérvana-Abanto Zierbena, Etxebarri, Ondarroa, Ortuella, Zalla, Lekeitio, Balmaseda, Muskiz, Abadiño, Elorrio, Berango, Güeñes, Gorliz, Derio, Markina-Xemein, Berriz, Sondika, Plentzia, Orduña, Igorre, Ugao-Miraballes, Iurreta, Urduliz, Zamudio, Lemoa y Zaldibar. En estos municipios vive el 94,2% de toda la población vizcaína.

En cambio, en Guipúzcoa tan sólo 38 de los 88 municipios superan los 3.000 habitantes (43,2 %): Donostia-San Sebastián, Irun, Errenteria, Eibar, Zarautz, Arrasate, Hernani, Tolosa, Lasarte-Oria, Hondarribia, Pasaia, Andoain, Bergara, Azpeitia, Beasain, Azkoitia, Elgoibar, Oñati, Zumarraga, Oiartzun, Ordizia, Zumaia, Legazpi, Urretxu, Aretxabaleta, Urnieta, Usurbil, Lezo, Villabona, Deba, Lazkao, Orio, Mutriku, Astigarraga, Ibarra, Eskoriatza, Soraluze-Placencia de las Armas y Zestoa. En todos estos municipios vive el 93,8 % de la población guipuzcoana.

Por tanto, puede afirmarse que tan sólo un 35,1 % de los municipios de la CAPV cuenta con una población de más de 3.000 habitantes y que los habitantes de esos municipios representan el 92,9 % de la población total de la CAPV (y concretamente el 93,32% de las mujeres). Por tanto, está claro que, aun limitando el universo del estudio a los municipios de más de 3.000 habitantes, los resultados obtenidos son muy significativos.

Por otra parte, es destacable la distribución dimensional de los 88 municipios a los que se les ha formulado el cuestionario para realizar el estudio. Y es que más de la mitad de estos 88 municipios (53,4 %) tienen una población inferior a los 10.000 habitantes. Sin embargo, tan sólo un 17 % tiene una población superior a los 25.000 habitantes. Por tanto, podríamos concluir que la mayoría de los principales municipios de la CAPV tiene un tamaño mediano-pequeño, lo que puede condicionar las conclusiones posteriores, de cara al estudio mismo.

Una vez definido el objetivo, la metodología y el universo del estudio, el siguiente paso ha sido definir los datos que se pretendían recabar. Para ello, hemos elaborado un cuestionario que servirá de guión para la entrevista telefónica y que permitirá dibujar, con los datos recabados, la radiografía del objeto del estudio.

El cuestionario se ha dividido en tres partes principales: Por una parte, los datos generales de contacto, tanto del Ayuntamiento como de los responsables de los departamentos de Igualdad y de Urbanismo. Con estos datos de contacto, se garantizará una difusión adecuada de las subvenciones que se convocarán más adelante.

La segunda parte principal está compuesta por el cuestionario que se formulará a los responsables del Departamento de Igualdad. En definitiva, se trata de una sola pregunta, que, en función de la respuesta obtenida, se desglosa en varias subpreguntas. A las personas con responsabilidades en temas de igualdad de los ayuntamientos se les ha preguntado si tienen realizado en el municipio algún estudio sobre urbanismo con perspectiva de género. A los que han contestado de forma afirmativa se les han requerido más datos: título del estudio, autor y fecha de realización, su coste, si ha habido algún proceso de participación a la hora de realizarlo, el perfil general del público participante, si ha habido alguna intervención como consecuencia del estudio, el coste que ha tenido, ejemplos... También se les pidió que nos enviaran, a ser posible, una copia digital del estudio, ya que el Departamento de Vivienda, Obras y Transporte del Gobierno Vasco consideró interesante disponer de un ejemplar de cada uno de estos estudios.

A los responsables de los departamentos de Igualdad que han respondido que no han realizado ningún estudio de este tipo se les ha preguntado si el Ayuntamiento tiene programado realizar algún estudio de este tipo, si se animarían a realizar un estudio así en caso de que se les concediera una subvención a tal efecto y si tienen una relación habitual con el Departamento de Urbanismo. A través de estas preguntas, podemos hacernos una idea, aunque sea de forma indirecta, de las estructuras con las que cuenta cada ayuntamiento para unir género y urbanismo, así como de las intenciones que pueden tener cara al futuro y de si el tema lo consideran interesante o no.

Por último, a los responsables municipales del ámbito de la Igualdad se les ha planteado una pregunta abierta para poder recabar opiniones/intenciones/comentarios diferentes en torno al objeto de estudio. Las respuestas que se han obtenido a través de esta última pregunta han contribuido en muchos casos a la realización de una radiografía adecuada.

La tercera parte principal del cuestionario consiste en el planteamiento de los datos que queríamos obtener por parte de los responsables de los departamentos de Urbanismo. Al igual que en el caso de los responsables de Igualdad, a los responsables de Urbanismo se les ha formulado la misma pregunta, es decir, si en su ayuntamiento tienen algún estudio de urbanismo con perspectiva de género. La razón de formular la misma pregunta (en las conclusiones queda clara la idoneidad de haber procedido de esta manera) es contar con un dato para el contraste. Y es que, si bien la cuestión está incluida en el quehacer diario del área de urbanismo, éramos conscientes de que la mayoría de los estudios se han promovido desde los departamentos de Igualdad, y queríamos saber si los estudios ya habían dado el "salto" interdepartamental y hasta qué punto se habían introducido dentro del Departamento de Urbanismo.

Así, a los que nos respondieron afirmativamente se les han formulado otras subpreguntas, no tanto cara al propio estudio, sino en aras de conocer las consecuencias que han derivado del mismo: si el Ayuntamiento ha realizado alguna intervención como consecuencia del estudio, cuáles han sido esas intervenciones, el coste que han supuesto, si incrementarían esas inversiones en caso de que contaran con

subvenciones para ello, en qué emplearían el dinero...

En cambio, a los que han contestado negativamente se les ha preguntado si se animarían a realizar un estudio de este tipo en caso de que contaran con una subvención para ello, y si tienen una relación habitual con el Departamento de Igualdad. Como en el caso anterior, se trata una forma indirecta de conocer el tipo de relación que existe entre ambos departamentos municipales para unir urbanismo y género.

Pero, además, a los responsables de Urbanismo de los ayuntamientos se les ha formulado otro cuestionario relacionado con los Consejos Asesores de Urbanismo. La Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo establece que por lo menos los municipios de más de 7.000 habitantes (puesto que son los que tienen la competencia para la aprobación definitiva del planeamiento urbano) deben constituir un consejo asesor para promover la participación ciudadana en torno a la ordenación urbana. Así, antes de la aprobación de los planes urbanísticos municipales, la Ley establece la obligatoriedad de dar la palabra a este consejo institucional, compuesto, además de por políticos, por movimientos ciudadanos, y de recabar su opinión.

Al fin y al cabo, teniendo en cuenta que consideramos indispensable la participación ciudadana para la promoción de un urbanismo inclusivo (y concretamente de un urbanismo con perspectiva de género), queríamos saber si estos consejos cumplen el papel que la Ley pretende asignarles y si son el foro adecuado para incluir las perspectivas de género en los planeamientos urbanísticos.

Así, se les ha preguntado si en sus ayuntamientos tienen algún consejo de este tipo, y, en caso de que la respuesta haya sido afirmativa, cuándo se ha constituido, cuántos miembros lo conforman, cuántos de esos miembros son mujeres, si hay representación de alguna asociación de mujeres del municipio y si el consejo ha tratado el tema de urbanismo con perspectiva de género. Además, en los casos en que se ha contestado que ya han estudiado el tema, se les ha preguntado si han adoptado alguna resolución al respecto.

Por último, al igual que a los responsables de los departamentos de Igualdad, a los responsables de Urbanismo también se les ha planteado un cuestionario abierto para que expresen sus intenciones/opiniones/comentarios con respecto al tema.

Si bien ha sido una ingente tarea (no ha sido fácil hablar por teléfono con dos responsables concretos de los 88 ayuntamientos en el plazo de un mes y medio), la disposición de responder al cuestionario por parte de los responsables ha sido muy elevada. Lo que ha permitido obtener respuestas de casi todos los ayuntamientos. Concretamente, hemos recibido respuestas de los departamentos de Urbanismo de los 88 ayuntamientos, y tan sólo un responsable del Departamento de Igualdad de un ayuntamiento ha rehusado responder al cuestionario.

En nuestra humilde opinión, el número de respuestas obtenidas confieren una gran fiabilidad a los resultados del estudio.

Antes de proceder a la presentación de estos resultados, quisiéramos señalar los perfiles de las personas que han respondido en los dos departamentos. Ya que cada ayuntamiento (sobre todo en función de su tamaño y de sus recursos) tiene una organización diferente. En algunos casos, los temas de igualdad se gestionan en las mancomunidades municipales; otras veces, debido a la falta de técnicos propios, este tipo de temas suelen quedar en manos de los de-

más trabajadores municipales. Algunos ayuntamientos optan por la contratación externa de estos servicios (tanto en temas de igualdad como en los de urbanismo); otros ayuntamientos, en cambio, cuentan con técnicos ocasionales.

Lo que queremos resaltar es que los perfiles de quienes tienen responsabilidades en temas de igualdad o urbanismo difieren entre sí, y consideramos importante, de cara al estudio, definir estos perfiles.

Entre los que han respondido al cuestionario dirigido a las personas con responsabilidades en temas de igualdad, el 54,03 % eran técnicos de Igualdad (tanto de los ayuntamientos como de las mancomunidades). Otro 10,34 % los hemos catalogado como responsables en temas de Igualdad (concejales, consejeros de los ayuntamientos más grandes, secretarios...). Un 31,03 % lo hemos catalogado como "Otros técnicos"; en definitiva, se trata de personas que se ocupan de este tipo de temas en ayuntamientos que no cuentan con un departamento específico de Igualdad (trabajadores sociales, responsables de temas sociales...). Por último, el 4,60 % de los que han contestado los hemos catalogado como "otros responsables". En general, esta situación la hemos encontrado en municipios pequeños, en los que no hay técnicos especiales, donde quienes han contestado al cuestionario han sido los secretarios o los administrativos, porque eran ellos quienes más conocimiento tenían del tema.

Entre los que han contestado al cuestionario dirigido a las personas con responsabilidades en temas urbanísticos el 45,45 % eran arquitectos, tanto trabajadores municipales como asesores municipales contratados en el exterior. En el 20,45 % de los casos, han sido los jefes de departamento de Urbanismo quienes han contestado (en general, los abogados que trabajan adscritos al departamento de Urbanismo de los ayuntamientos más grandes). El 21,60 % de los que han contestado han sido aparejadores municipales, y el 12,50 % aquellos que hemos catalogado como "responsables de otros departamentos de Urbanismo" (en general, en los ayuntamientos pequeños han sido los secretarios municipales o administrativos de los departamentos).

Evidentemente, entre todos estos perfiles hemos encontrado diversos grados de conocimiento del tema, pero no siempre acordes con el que se les supone para el puesto que ocupan. Es decir, en muchos casos la calidad de la respuesta a la pregunta planteada ha sido mayor en trabajadores que jerárquicamente pertenecen a una escala inferior. No obstante, consideramos que en las encuestas telefónicas se han obtenido respuestas útiles sobre urbanismo con perspectiva de género para poder dibujar una radiografía adecuada de los municipios.

Expuestos ya los asuntos previos y procedimentales del estudio, comencemos, pues, a explicar los resultados obtenidos. Para ello, en primer lugar, analizaremos si en los principales ayuntamientos de la CAPV se han realizado estudios de urbanismo con perspectiva de género.

Antes hemos mencionado que esta pregunta se ha formulado a los responsables de ambos departamentos. Esa forma proceder ha sido deliberada, porque estábamos convencidos de que nos resultaría útil como dato de contraste. Y así ha resultado: de las 87 respuestas obtenidas en los departamentos de Igualdad 38 (43,7 %) han manifestado que tienen realizado algún estudio de este tipo. En cambio, de las 88 respuestas que se han obtenido en los departamentos de Urbanismo tan sólo han coincidido 29 (32,9 %). Está claro, pues, que algunos, aun no disponiendo de un estudio de este tipo en los departamentos de Igualdad, han contestado

que sí, o que en otros ayuntamientos, si bien tienen hecho un estudio de esta índole, en los departamentos de Urbanismo no tenían conocimiento de su existencia.

Para subsanar esta contradicción, emplearemos la siguiente tabla que recoge las diferentes combinaciones de las respuestas recibidas en cada departamento:

Dptos. de igualdad	Dptos. de urbanismo	Nº de respuestas
SÍ	SÍ	25
SÍ	NO	13
NO	SÍ	3
NO	NO	46
no han contestado	SÍ	1

Con respuestas exclusivamente cuantitativas no se puede dilucidar quién dice la verdad y quién no, o quién contesta sin realmente tener conocimiento del asunto. Sin embargo, la pregunta abierta permite conocer cualitativamente la respuesta cuantitativa.

Así, gracias a los datos complementarios que se han solicitado con relación a estos estudios, podemos saber que cada una de las respuestas afirmativas recibidas por parte de los departamentos de Igualdad es cierta. Asimismo, entre los departamentos de urbanismo que han contestado que sí cuando los departamentos de igualdad han contestado que no, podemos saber que dos han contestado motivadamente. Por tanto, un total de 40 ayuntamientos tendrían realizado ya un estudio sobre urbanismo con perspectiva de género (o estarían en estos momentos en proceso de realización). La única duda, por no tener datos para contrastarla, surge en un ayuntamiento que no ha respondido desde el Departamento de Igualdad. No obstante, la podemos considerar afirmativa, ya que el departamento que nos ha contestado así lo ha manifestado.

Por tanto, podríamos afirmar que de los 88 municipios de la CAPV de más de 3.000 habitantes (46,6 %) 41 tienen realizado (o en estos momentos están realizando) algún estudio de urbanismo con perspectiva de género.

El título de estos estudios puede variar, sobre todo en función del ámbito específico objeto de estudio y de la forma del resultado, pero, en definitiva, tienen como consecuencia la realización de un estudio sobre urbanismo con perspectiva de género de cada ayuntamiento, a partir de procesos de participación ciudadana (y sobre todo de mujeres). Los títulos que adoptan los estudios son los siguientes:

- Mapas de la ciudad prohibida
- Diagnóstico urbano o análisis con perspectiva de género
- Diagnósticos de seguridad
- Estudio o mapas de la vida cotidiana
- Diagnósticos de igualdad
- Reflexiones sobre el espacio urbano.
- etc.

Si clasificamos los municipios que cuentan ya con un estudio realizado en función del número de habitantes, podemos extraer las siguientes conclusiones:

En definitiva, es un trabajo que han realizado los municipios

más grandes de la CAPV (todos los municipios de más de 25.000 habitantes tienen realizado algún estudio técnico sobre urbanismo con perspectiva de género). No obstante, también hay excepciones. El 57,1 % de los municipios con una población de entre 15.000 y 25.000 habitantes tiene realizado algún estudio de esta índole. En cambio, tan sólo un tercio de los municipios de entre 10.000 y 15.000 habitantes tiene realizado un estudio de este tipo. Curiosamente, este porcentaje aumenta en el caso de los municipios con una población de entre 5.000 y 10.000 habitantes, ya que un 42,9 % tiene realizado un estudio. Por último, en los ayuntamientos de entre 3.000 y 5.000 habitantes, casi resulta anecdótico tener un estudio de este tipo: tan sólo el 10,5 % de los ayuntamientos ha realizado un estudio de estas características, y en todos los casos ha sido resultado de algún trabajo realizado en mancomunidades. Está claro, por tanto, que en los municipios de mediano y pequeño tamaño hay todavía mucho trabajo por hacer en este ámbito.

Resulta interesante, asimismo, ver la evolución que todos estos trabajos han experimentado con el paso del tiempo. Hay que señalar que el primer trabajo que se realizó en la CAPV en torno al urbanismo con perspectiva de género es de 1997, y que se realizó en San Sebastián, promovido por la plataforma política de mujeres Plazandreok. Pero al igual que en San Sebastián, también hay otros casos en los que los ayuntamientos han realizado, por segunda vez, la revisión o actualización de estos estudios.

Por ese motivo, cuando a los ayuntamientos que han contestado que tienen realizado un estudio de esta índole se les ha preguntado por la fecha de realización, se han obtenido datos sobre la última revisión o actualización del mismo. Si los alineamos cronológicamente, podemos concluir lo siguiente: hasta el año 2008, si bien se han realizado algunos estudios de este tipo, han sido casos muy aislados (por ejemplo, en el año 2006 fueron 3 los ayuntamientos que realizaron algún estudio, y, en cambio, en los años 2004, 2005 y 2007 no se hizo ni uno solo). Es decir, este tipo de estudios no son nuevos en los municipios de la CAPV, pero sí su generalización. Podemos afirmar que desde el año 2008 este tipo de estudios ha experimentado una tendencia ascendente, es decir, que año tras año cada vez son más los ayuntamientos que realizan este tipo de trabajos. Además, en el 2009 este tipo de estudios ha experimentado un crecimiento considerable, aunque al año siguiente volvieron a la tendencia ascendente normal.

Asimismo, hay que señalar que 7 ayuntamientos de entre los que no tienen realizado ningún estudio tienen programado realizar uno para el próximo año (2012), y que ello ratifica la tendencia ascendente de los últimos años.

Los resultados y los datos presentados hasta el momento corresponden a los mismos estudios de urbanismo con perspectiva de género. No cabe duda de que en el camino para conseguir una ciudad sin género el primer paso consiste en diagnosticar las deficiencias o los ámbitos de mejora de los espacios públicos que existen dentro de la ciudad. Pero los trabajos de diagnóstico no transforman, en sí, la ciudad. Es necesario llevar a cabo esos trabajos de transformación y de mejora, e ir mejorando, a través de diferentes intervenciones, el día a día de la ciudad.

Para saber hasta qué punto se han llevado a cabo estas conclusiones prácticas de los estudios, a los ayuntamientos que tienen realizados estos diagnósticos urbanísticos se les ha preguntado si han realizado algún tipo de intervención como consecuencia de estos estudios. Así, la mitad de las respuestas recibidas de los departamentos de Igualdad han

sido afirmativas (en 19 ayuntamientos se han hecho intervenciones), y, según las respuestas recibidas de los departamentos de Urbanismo, se han efectuado 15 trabajos de mejora como consecuencia de estos estudios.

Una vez más, constatamos una contradicción entre las respuestas de ambos departamentos. Pero si adoptamos como criterio el hecho de que si uno de los dos departamentos ha contestado afirmativamente la consideraremos veraz, podemos concluir que de los 41 ayuntamientos que tienen realizado el estudio 25 han realizado intervenciones, lo que supone el 60,9 % de los ayuntamientos. Según estos datos, aunque la mayoría de los ayuntamientos han adoptado medidas de mejora una vez realizado el estudio, todavía hay un número considerable de ayuntamientos, casi el 40 %, que han realizado el estudio y se han quedado ahí.

Hemos querido conocer en qué han consistido estos trabajos de mejora, y, para ello, hemos solicitado ejemplos. Los que más se han repetido en las respuestas han sido los siguientes:

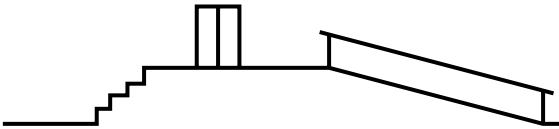
- Mejoras de iluminación
- Adecuación de recorridos
- Mejoras de accesibilidad
- Instalación de espejos
- Mejoras de equipamientos
- Instalación de cámaras
- Mejoras de señalización

Como puede apreciarse, en la mayoría de los casos consisten en intervenciones pequeñas y puntuales, pero en algunos casos suponen una mejora considerable del espacio público.

Otro dato que queríamos conocer era el coste de todos estas intervenciones, aunque desde un principio éramos conscientes de que sería difícil obtener este dato, ya que muchas veces son trabajos que se realizan dentro de unas iniciativas de mayor calado etc. Tan sólo se han obtenido dos datos, pero no resulta pertinente extraer generalidades al respecto.

Hasta ahora hemos hablado de las intervenciones que han llevado a cabo los ayuntamientos en los que se ha ejecutado alguna intervención, pero, con el fin de satisfacer otro objetivo del trabajo, preguntamos a los ayuntamientos en qué gastarían el dinero en caso de que contaran con una subvención. He aquí las respuestas más significativas:

- Integrando obligatoriamente los impactos de género en los planes de urbanismo.
- Realizando en general los trabajos derivados de los estudios.
- Realizando estudios más exhaustivos/actualizaciones del asunto.
- Redactando planes estratégicos.
- Mejorando los túneles y/o pasos subterráneos.
- Mejorando los barrios degradados.
- Adaptando los recorridos de los viandantes.



- Eliminando los elementos que obstaculizan la visibilidad en los espacios públicos.
- Adaptando las escaleras urbanas.
- Mejorando la accesibilidad.
- Mejorando la iluminación
- Adaptando los lugares de recreo infantiles
- Mejorando las inmediaciones de las vías ferroviarias
- Adquiriendo equipamientos para la casa de la mujer.

Pasemos ahora a analizar los resultados de los datos que se han recabado entre los que han contestado que no han realizado ningún estudio de urbanismo con perspectiva de género. Son dos, principalmente, los resultados que hemos obtenido con los datos recabados en estos casos, y que resultan, al mismo tiempo, muy significativos para las conclusiones que se expondrán más adelante.

En primer lugar, cuando se les ha preguntado por la voluntad de realizar un estudio sobre urbanismo con perspectiva de género si hubiera subvenciones a tal efecto, ha prevalecido absolutamente la respuesta afirmativa entre quienes han contestado a la pregunta. Concretamente, el 90 % de las respuestas recabadas en los departamentos de Igualdad y el 91,5 % de las recabadas en los departamentos de Urbanismo han sido afirmativas. Ello refleja claramente el interés de los responsables municipales por abordar este tema, que consideran interesante, si dispusieran de los recursos necesarios para ello. Pero, al mismo tiempo, también refleja una paradoja, ya que algunas de esas respuestas afirmativas corresponden a responsables de ayuntamientos que ya cuentan con un estudio de este tipo. Manifiesta, pues, su interés, pero también una falta de conocimiento de un trabajo ya realizado en sus propios ayuntamientos.

En segundo lugar, cuando se les ha preguntado si existe una dinámica habitual de trabajo en equipo entre los departamentos de Igualdad y Urbanismo, se han obtenido datos contradictorios. La intención de esta pregunta era conocer las características de las bases para el trabajo transversal dentro del ayuntamiento. A menudo, como consecuencia del trabajo interdepartamental, confluyen las perspectivas de las diversas disciplinas y suelen modificarse los enfoques para un mismo trabajo, ya que se obtienen aportaciones de un número mayor de personas. Sin embargo, los datos no son muy esperanzadores. Según los resultados obtenidos en los departamentos de Igualdad, el 64,4 % afirma no mantener una relación habitual con el departamento de Urbanismo. Asimismo, según los datos obtenidos en los departamentos de Urbanismo, el 61 % manifiesta lo mismo, es decir, que no mantienen una relación habitual con el departamento de Igualdad. Está claro que todavía queda mucho trabajo por hacer con respecto a la colaboración entre ambos departamentos.

Además, hay que destacar, al hilo de la colaboración entre ambos departamentos, que los trabajadores de los departamentos de Igualdad tienen una percepción menor del trabajo en equipo que los trabajadores de los departamentos de Urbanismo. En el caso de los primeros, han sido muchas las respuestas en las que se ha señalado que el Departamento de Urbanismo es el "más cerrado" de entre los departamentos municipales y que no ofrece demasiadas oportunidades para el trabajo en equipo. No obstante, mirando desde el

lado positivo, son muchos los ayuntamientos que en estos momentos, en aras de promover este tipo de trabajo transversal, y con la intención de incorporar la perspectiva de género en el quehacer diario de los diferentes departamentos municipales, están realizando cursos de formación. Podríamos suponer que, como consecuencia de este trabajo, a breve o medio plazo se promoverán trabajos transversales dentro de los ayuntamientos, y que ello contribuirá de manera muy favorable en temas como el del urbanismo con perspectiva de género.

No obstante, en este caso ocurre la misma paradoja señalada anteriormente. Y es que varios departamentos de Urbanismo, a través de sus respuestas, nos han manifestado que sí existe una relación habitual con el departamento de Igualdad dentro del ayuntamiento, pero que desconocen los estudios ya concluidos sobre urbanismo con perspectiva de género que se han promovido desde el departamento de Igualdad. Ello supone cuestionar el grado de la misma relación habitual.

Hasta ahora hemos analizado los trabajos que se han llevado a cabo con respecto a los estudios sobre urbanismo con perspectiva de género en los ayuntamientos a los que hemos consultado y de sus intenciones de cara al futuro, pero, tal y como hemos señalado al principio, el cuestionario también contenía preguntas sobre el Consejo Asesor de Urbanismo. A continuación, analizaremos los resultados principales que hemos obtenido al respecto.

Entre los 88 ayuntamientos de más de 3.000 habitantes de la CAPV, tan sólo 46 tienen constituido un Consejo Asesor de Urbanismo, en virtud de los dispuesto en la Ley 2/2006. Puede parecer un porcentaje pequeño (el 52,27%), pero hemos de recordar que la Ley tan sólo establece la obligatoriedad de crear un Consejo en los municipios de más de 7.000 habitantes, ya que corresponde a ellos la competencia para la aprobación definitiva del Planeamiento Urbanístico. Por tanto, teniendo en cuenta que son 33 los municipios con una población de 3.000-7.000 habitantes y que ninguno de estos municipios ha creado un consejo de esta índole, 46 de los 55 ayuntamientos restantes tienen creado ya un Consejo conforme a la ley (83,64 %).

Si bien este es un porcentaje mayor, teniendo en cuenta que la Ley entró en vigor hace 5 años, puede resultar extraño que en 9 ayuntamientos todavía no se haya constituido un consejo de este tipo. Sin embargo, la Ley establece la obligatoriedad de constituir un Consejo antes de establecer y de modificar las normas del Planeamiento Urbanístico. Estos 9 ayuntamientos no han efectuado cambios en sus normas urbanísticas, y es por ello por lo que todavía no han constituido ningún consejo asesor.

Además, en todos los municipios grandes (de más de 25.000 habitantes) tienen constituido un consejo. Entre los municipios con una población de 15.000-25.000 habitantes son dos los que tienen pendiente la constitución del consejo (14,29 %), y siete de entre los que tienen una población de 7.000-15.000 habitantes (26,92 %).

En virtud de lo establecido por la Ley 2/2006 de Suelo, estos consejos son los órganos para la promoción de la participación ciudadana en temas de urbanismo. Si bien el nombramiento de los miembros del consejo así como la definición de su reglamento interno depende de cada ayuntamiento, la Ley establece que estos consejos contarán, además de la representación política, con una representación de los movimientos sociales de cada municipio.

Para realizar este estudio, queríamos saber cuál es la composición de estos consejos, principalmente para conocer la distribución según el género de sus miembros y para saber si hay una representación de los movimientos de mujeres, considerando que de ser así podría resultar un foro adecuado para tratar el urbanismo con perspectiva de género. No ha sido fácil conocer la composición de género de los miembros del consejo, por diferentes factores: por una parte, porque sólo hemos recogido 29 respuestas de los 46 ayuntamientos que tienen constituido el consejo (63,04 %), y, por otra parte, porque en la mayoría de los casos la composición de los miembros ha variado (las representaciones de los movimientos ciudadanos no son permanentes y cada asociación envía a personas diferentes en cada ocasión). A todo ello hemos de sumar, además, los cambios de cargo derivados de las elecciones municipales que han tenido lugar hace unos pocos meses. A causa del periodo estival, muchos ayuntamientos todavía no han designado a los nuevos representantes políticos, y no es fácil concretar el número de hombres y de mujeres que constituirán estos consejos.

En algunos casos hemos tenido que modificar la pregunta, y en lugar de preguntar por la composición general, se les ha preguntado por el número de hombres y mujeres que asistieron a la última reunión del Consejo, con la intención de que sea un dato de fácil obtención con sólo mirar el acta; sin embargo, ello puede transformar, de alguna manera, el reflejo de la realidad de este dato. No obstante, tal y como se desprende de los datos obtenidos, la participación de las mujeres en los consejos tan sólo ha sido del 34,29 %. Es decir, todavía dista bastante de la paridad.

A ello hay que añadir que entre los movimientos ciudadanos representados en estos Consejos no existe representación de asociaciones de mujeres ni en la mitad de los ayuntamientos. Es decir, menos de la mitad de los ayuntamientos que tienen constituido un consejo cuentan con representación de alguna asociación local de mujeres.

Por citar un caso curioso, un municipio de Gipuzkoa señalaba en su respuesta que el reglamento interno del Consejo establece que existirá una representación de una asociación local de mujeres, si bien en el municipio no hay ninguna asociación de este tipo. Para subsanar este déficit, dicha representación se le ha asignado, con voz pero sin voto, a la técnico de Igualdad.

Por último, queríamos saber, más allá de si se ha constituido o no un Consejo Asesor de Urbanismo, qué lugar ocupa el tema de urbanismo con perspectiva de género en estas entidades o foros que, según la ley, vienen a promover la participación ciudadana en temas de urbanismo. Con respecto a este tema, se han formulado dos preguntas a los responsables de Urbanismo:

Por una parte, si en estos consejos se ha tratado el tema del urbanismo con perspectiva de género. Hemos de reconocer que las respuestas a esta pregunta han sido bastante desesperanzadoras. Y es que tan sólo en 6 ayuntamientos de los que tienen constituido el consejo se ha tratado este tema (únicamente en el 13,04 %).

Por otra parte, queríamos saber si el Consejo, una vez tratado este tema, ha adoptado alguna resolución al respecto. Si ya son pocos los Consejos Asesores de Urbanismo de los diferentes ayuntamientos que han tratado el tema, son menos aún los que han adoptado una resolución expresa al respecto: tan sólo dos (únicamente el 4,35 % de todos los consejos constituidos han adoptado alguna resolución al respecto).

De estos datos se desprenden principalmente dos conclusiones: una, que los consejos tienen mucho trabajo por hacer con relación al urbanismo con perspectiva genero; y la segunda, más grave aún, que los consejos se han creado con el único propósito de atender a las exigencias de la Ley y que su iniciativa se limita a la mera tramitación de los planeamientos urbanísticos. Por tanto, se podría cuestionar si cumplen el propósito de la Ley o no, es decir, si constituyen, con la estructura y el funcionamiento actuales, un foro adecuado para promover la participación en temas de urbanismo en general y particularmente en el tema que hoy nos ocupa.

No obstante, no podemos dejar de mencionar la decisión adoptada por el Consejo Asesor de Urbanismo de uno de los dos ayuntamientos citados más arriba. Concretamente, en este municipio vizcaíno tienen realizado ya (recientemente además) un estudio de urbanismo con perspectiva de género. Por decisión del Consejo (por supuesto, ratificado posteriormente por el Ayuntamiento), este estudio ha pasado a formar parte del Planeamiento Urbanístico del Ayuntamiento. Es decir, la figura que regula la ordenación urbana recoge los condicionantes y los diagnósticos del urbanismo con perspectiva de género del municipio. Visto que el estudio se ha convertido en normativa, podemos suponer que en los procesos que tengan lugar en adelante se tendrá en cuenta la perspectiva de género.

Y estos han sido los resultados principales del estudio que hemos llevado a cabo a petición del Departamento de Vivienda, Obras y Transporte del Gobierno Vasco. Evidentemente, el estudio recoge muchos más datos, pero aquí hemos reseñado los más significativos.

Como colofón a esta ponencia, resumiremos las últimas conclusiones que hemos extraído de los resultados obtenidos:

1. Este tema no es nuevo en la CAPV. Hay sensibilización y concienciación. Aunque todavía hay alguna respuesta de “el urbanismo no tiene género”, no es lo habitual. Al contrario. Es tiempo de los técnicos y de los recursos, tiempo de cambiar las apariencias urbanísticas, que satisfará las necesidades de los ciudadanos y que promoverá su participación.

2. No se ha ponderado si los estudios e intervenciones que se han efectuado hasta la fecha han permitido realmente utilizar la ciudad en igualdad de condiciones. La perspectiva de género no puede limitarse a subsanar los errores de un urbanismo ya construido. Hay que trabajar desde el mismo momento de la concepción de la ciudad.

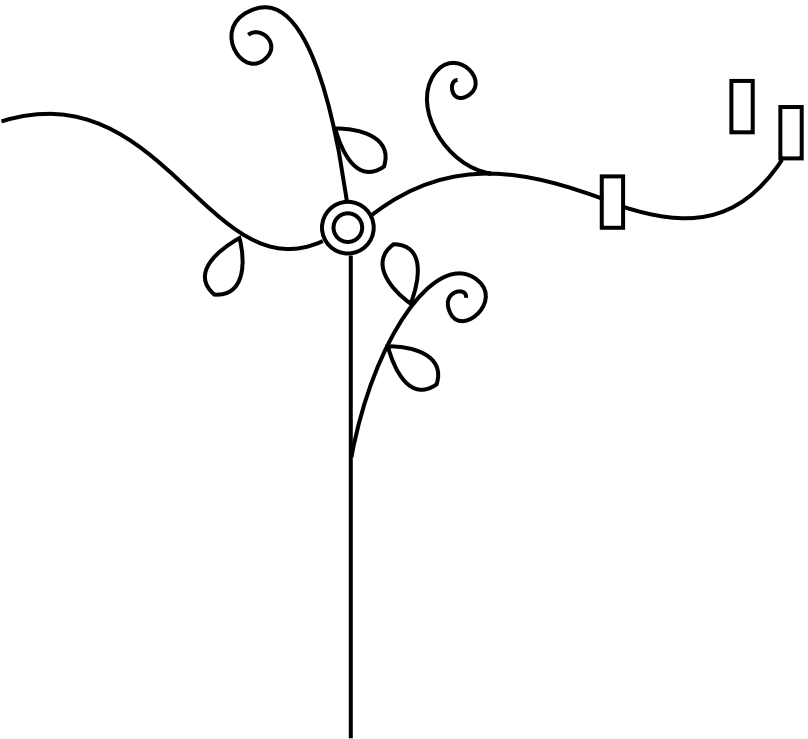
3. Los estudios realizados no deben quedarse dentro de un cajón. Eso sería menospreciar el trabajo demandado por los ciudadanos que han participado en el proceso, así como una situación que derivaría en la falta de efectividad de los propios estudios. Resulta incomprensible el bajo nivel de conocimiento que los departamentos tienen sobre los trabajos ya realizados. Hay que promover la transversalidad para evitar este tipo de situaciones.

4. Los ayuntamientos de mediano y pequeño tamaño tienen más dificultades, puesto que tienen menos recursos económicos y personales. Algunos han denunciado la falta de iniciativa de las mancomunidades en torno a este tema.

5. Los técnicos de urbanismo advierten la falta de unos criterios técnicos específicos en torno a este tema. Hay mucho trabajo formativo por hacer. No obstante, en muchos ayuntamientos están desarrollando diferentes metodologías desde los departamentos de Igualdad para formar a los técnicos municipales en el tema.

6. Se percibe demasiada rigidez en los consejos asesores de urbanismo.

7. Muchos ayuntamientos se encuentran en estos momentos en proceso de revisión de los planeamientos urbanísticos. Parece un momento adecuado para abordar el tema y para incluirlo, junto con los demás análisis, dentro de los planes urbanísticos.



3·3·
Experiencias locales
Decisiones a pequeña escala, grandes cambios – El quehacer de los Ayuntamientos

Koldo Telleria Andueza, ex arquitecto municipal y profesor de Urbanismo, UPV-EHU

Decisiones a pequeña escala, grandes cambios.

Buenos días y muchas gracias a todos los presentes. Para empezar esta ponencia, presentaré unas imágenes que explican el porqué del título y que reflejan cómo se presenta el género en las calles.

En primer lugar, hay que aclarar qué es el género. El género no radica en el sexo, no consiste en ser hombre o mujer; el género consiste en cumplir los roles que culturalmente se le han asignado a cada sexo, a saber: los roles que se le han asignado a la mujer han sido el cuidado de la familia y las tareas domésticas, y los que se le han asignado al hombre el trabajo reproductivo (no remunerado) y el trabajo productivo (el que se realiza a cambio de un salario), o el trabajo y el empleo.

En nuestra cultura, estos roles han estado asociados al sexo durante muchos años, pero en estos tiempos de igualdad ambos sexos han comenzado a compartir roles; así, los hombres cuidan de los niños o preparan la comida, y la mujeres forman parte del trabajo productivo (aunque en la mayoría de los casos las mujeres cumplen los dos roles). Por tanto, el género, en el ámbito urbanístico, tiene como objetivo la creación de unos espacios y una ordenación urbana que resulten adecuados para hacer más confortable el trabajo reproductivo, las labores de cuidado y, sobre todo, la vida cotidiana, y, por supuesto, pretende crear unos espacios más seguros y unos entornos más agradables y reconfortables para el encuentro.

El urbanismo con perspectiva de género no es un urbanismo exclusivo de las mujeres, es un urbanismo que propone un diseño y una ordenación que tiene en cuenta los roles que se le han asignado a la mujer, actualmente también desempeñados por los hombres. Esta forma de urbanismo tiene en cuenta todas las etapas de la vida del ser humano, desde la infancia a la vejez, y no piensa exclusivamente en la parte social que se encuentra en la etapa del trabajo productivo, como ocurre todavía hoy en la mayoría de los casos.

Para entender mejor este concepto, he traído unas imágenes de los trabajos de cooperación que estamos realizando con la Fundación Felix Baltistan, en Baltistan, Pakistán, concretamente en el municipio de Talis.

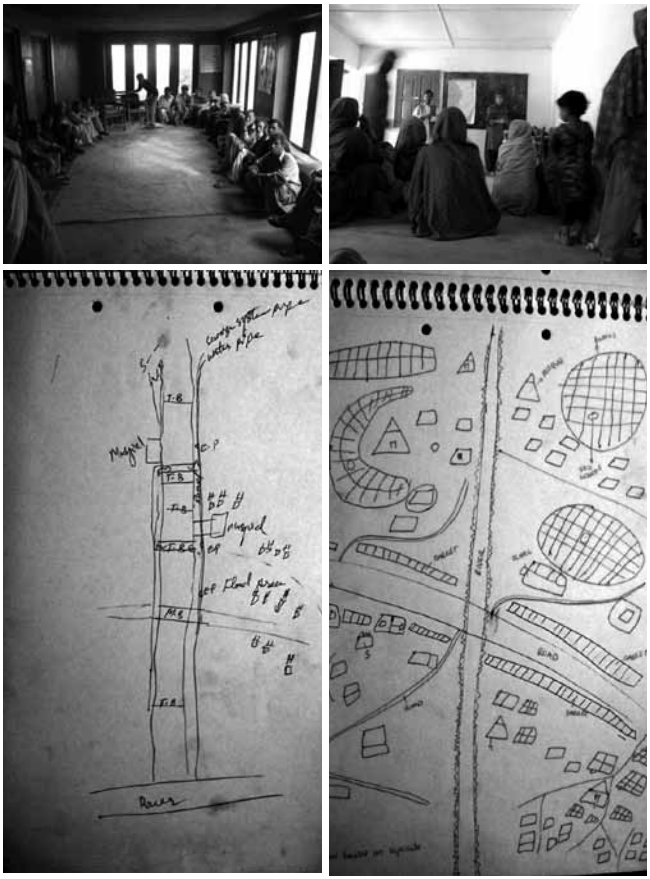
Tras las inundaciones que devastaron el pueblo de Talis, con el fin de reunirnos con los ciudadanos y proceder a los trabajos de reconstrucción, mantuvimos dos reuniones con la intención de crear unos equipos de trabajo en el pueblo. Por una parte nos reunimos con los hombres y por otra con las mujeres, ya que en su cultura y según su religión las mujeres no deben tomar la palabra en grupos mixtos, de forma que la única forma de obtener una información real era mantener reuniones por separado. En esta primera reunión, pedimos tanto al grupo de mujeres como al grupo de hombres que nos hicieran un dibujo del pueblo, a fin de recoger su visión de Talis.

Como se puede observar, en el dibujo realizado por los hombres aparecen el río, los caminos, unas pocas casas y dos mezquitas. El dibujo de las mujeres muestra una complejidad mucho mayor, ya que figuran el río, los caminos, los barrios con sus casas, la escuela, las tiendas, las huertas, el canal de riego, espacios deportivos, etc. Si comparamos los dos dibujos, podemos concluir que las mujeres hacen un uso más enriquecedor del entorno del pueblo, es decir, que realizan muchas más actividades y que son mucho más conscientes de la compleja realidad.

Los hombres, en cambio, tienen una mayor movilidad general, y, dado que son los únicos que pueden entrar a las mezquitas, las consideran como los edificios más importantes. Los hombres no dibujan ni huertas, ni barrios ni escuelas, porque no son importantes en su vida cotidiana. En este caso, pues, el sexo y el género están completamente fusionados, y los roles están asociados al sexo; así, unos y otros hacen uno uso completamente diferente del entorno del pueblo y las necesidades son también muy dispares.

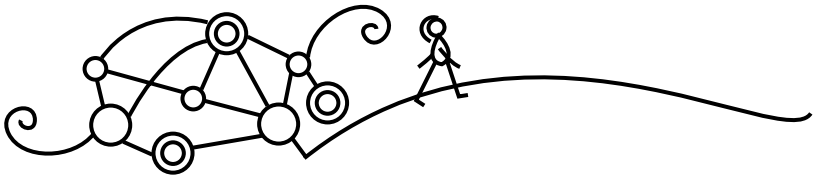
Por supuesto, esta realidad no es representativa de nuestra cultura, pero en nuestra cultura también hemos pasado por esa época, y de alguna manera venimos de ahí, de una época en la que el sexo y el género estaban completamente fusionados, como lo están actualmente en Pakistán, lo cual indica claramente que las calles sí tienen género.

Desde este punto de partida, presentaré, cara a un urbanismo inclusivo, las líneas de trabajo derivadas de la reflexión y de la experiencia recabada en los últimos diez años en este ámbito con la asociación Hiria Kolektiboa, con los alumnos de la Universidad, mediante trabajos cooperativos y como técnico. Estas reflexiones las situaré en tres ámbitos de trabajo, y presentaré algunos consejos para cada área de trabajo, con unos ejemplos lo más concretos posibles.



1. TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.

El espacio público actual es fruto de nuestra cultura y reflejo de las decisiones que durante años se han adoptado en una sola dirección y que han dado lugar a una ordenación urbana y unos espacios públicos pensados principalmente para el trabajo productivo. En este sentido, en aras de conseguir una igualdad real, es necesario repensar los espacios públicos ya edificados así como sus dotaciones, desde una perspectiva más enriquecedora, a través de la cual podamos considerarlos como lugares para el trabajo reproductivo y podamos utilizarlos de forma diversa, creando espacios que contribuirán a satisfacer las necesidades de una ciudadanía cada vez más diversa y plural.



Entorno de colectivos más vulnerables, Ciudad/Pueblo de Cercanía

Tal y como se ha señalado, y según se desprende de estas reflexiones, la ordenación urbana denota haber sido creada para una vida productiva. Esta forma de vida tan sólo se corresponde con una parte de la sociedad, ya que otra parte, mayor que la anterior, tiene otras necesidades en el espacio público que no han sido tenidas en cuenta. Las personas mayores y los niños necesitan tener, a doscientos metros de sus casas, unos espacios públicos adecuados que faciliten su independencia y la vida de las personas encargadas de su cuidado, donde puedan socializarse, sentarse y jugar, donde en verano encuentren sombra y en invierno refugio.

En los últimos años se han creado macroespacios, y las ciudades y en los pueblos se han hecho grandes inversiones para crear parques y plazas o paseos inmensos. Gran parte de la sociedad no puede disfrutar de estos macroespacios, porque les resulta imposible o difícil acceder a estos lugares por motivos de movilidad y dependencia. Aunque resultan adecuados como espacios esporádicos, no suplen el vacío de los pequeños y cercanos espacios en lo que se refiere a una vida cotidiana de calidad. Por ello, proponemos trabajar en la creación de ciudades y pueblos de cercanía, creando, además de estos macroespacios, una red de espacios públicos más pequeña y general *(por ejemplo, la pasarela de Mompás de San Sebastián)*.

Prioridad de los viandantes, Ciudad/pueblo lento

En las ciudades y pueblos de la producción prevalece la velocidad, y la primacía de los coches en un planeta de movilidad ha relegado a un segundo plano al viandante. Es imprescindible pensar en los viandantes en los entornos urbanos y que el viandante vaya ocupando poco a poco espacios que han pertenecido a los vehículos. El veinte o treinta por ciento de los entornos urbanos deberían tener espacios donde los viandantes gozaran de prioridad.

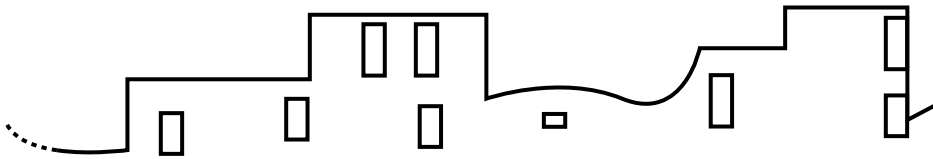
Hay que crear una red para vehículos a una escala mayor, para garantizar su movilidad general, pero en el entorno urbano deben prevalecer los viandantes; de este entorno no desaparecerán los vehículos, sobre todo porque a la noche aumentan la percepción de seguridad, pero deberán adecuarse al entorno peatonal y a su velocidad.

REDES: espacio público, dotaciones, movilidad...

Es indispensable considerar los espacios públicos como un todo, en lugar de idearlos y analizarlos individualmente, y ver la relación y la conexión que tienen estos espacios con las dotaciones. Los espacios públicos constituyen una red, y ésta, a su vez, conecta las diferentes dotaciones, con el fin de que se pueda acceder a ellas para realizar actividades en los alrededores.

Es imprescindible entender estas redes para poder conformar un espacio público continuo, útil y confortable; esta red debe ser la parada de las dotaciones. Al crear y/o reformar cualquier espacio público o ubicar las dotaciones, es necesario conocer bien qué conexiones guardan estos nuevos espacios con toda la red y qué necesidades deben satisfacer, qué lugar ocupan dentro de la red; hay que ofrecer respuestas tanto globalmente como localmente.

Evidentemente, para entender estas redes es imprescindible superponer otras redes y capas como las viviendas, el comercio, el transporte público... y, por supuesto, el carácter climático de los espacios, la presencia del sol, del viento



y de la vegetación. Sólo se crearán o transformarán unos espacios públicos adecuados a partir de un análisis complejo y de un estudio y entendimiento de las diversas capas y redes *(por ejemplo, el estudio realizado para la revisión de las normas de Urretxu)*.

Conexión entre planes: plan de movilidad, plan de accesibilidad, ciudad prohibida

Las administraciones municipales elaboran diversos planes para su trabajo diario, con la intención de mejorar la vida cotidiana de los ciudadanos. Así, realizan planes de movilidad y planes de accesibilidad así como mapas de la ciudad prohibida, pero, en general, este tipo de planes las realizan personas diferentes, participando cada uno como un ente único en la configuración de nuestras ciudades y nuestros pueblos. Algunas veces lo que uno dice cae en contradicción con lo que dice el otro, y, aunque son adecuados como herramienta, es imprescindible unificar estos planes y establecer una única y clara perspectiva y actitud a la hora de trabajar en el espacio público.

Esta compatibilidad la debería establecer el plan general, pero muchas veces, debido a su lentitud, o por falta de actualización, estos planes funcionan como elementos individuales en el trabajo diario de los ayuntamientos, por lo que es muy importante unificar todos estos planes y tener en cuenta los anteriores a la hora de realizar nuevos planes *(por ejemplo, pasos de cebra elevados en aceras rebajadas)*.

2. NUEVOS CRECIMIENTOS Y ENLACES URBANOS

Este apartado pretende sentar las bases que deberían cumplir las nuevas zonas urbanas no continuas creadas como consecuencia de estos últimos tiempos en los que la rentabilidad económica de las viviendas y edificios privados ha tenido un peso excesivo en el desarrollo y en los nuevos crecimientos urbanos.

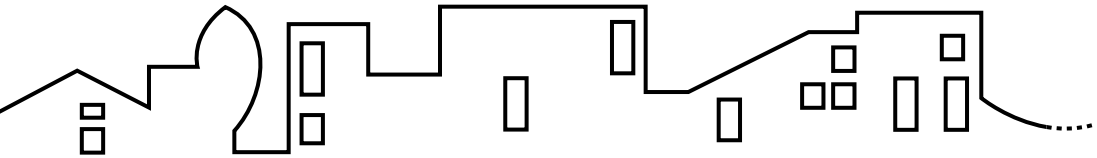
Aprendiendo de ciudades/pueblos antiguos

Tal y como hemos mencionado anteriormente, a la hora de crear nuevos espacios es necesario partir de la red pública de las ciudades y pueblos, ya que nos indicará cuál es el enlace que debe guardar ese espacio con el conjunto urbano y cuáles son las necesidades que debe satisfacer. Entender la antigua ciudad o pueblo es completamente necesario, y es lo que nos indicará la escala, el ritmo y la dotación que necesita el nuevo crecimiento, qué tipo de relación debe tener con las viviendas y el entorno natural. Este análisis nos ayudará, asimismo, a detectar los déficit de la ciudad antigua y podremos subsanar las lagunas del conjunto urbano en el nuevo entorno que se vaya a crear.

Es imprescindible entender bien la escala de la ciudad o del pueblo en el que vamos a trabajar e interiorizar el carácter del entorno público, puesto que debemos conformar una parte de un cuerpo entero y trabajar localmente.

Mezcla de usos. Ciudad/pueblo vivo

En la ordenación de nuestros pueblos y ciudades, así como en la ordenación territorial, ha prevalecido la idea de la ciudad zonificada que propuso el movimiento moderno, y ello nos ha llevado a crear partes monofuncionales en la ciudad. En lugar de aprender de la vieja ciudad, hemos creado tipos de ciudad completamente nuevos; en lugar de evolucionar, hemos provocado transformaciones profundas en nuestra ordenación colectiva.



Trabajamos en un lugar, hacemos la compra y disfrutamos de nuestro ocio en otro y tenemos las viviendas en otro sitio. Esta situación ha provocado una dependencia y una necesidad del coche, así como que algunas zonas urbanas estén completamente vacías a ciertas horas durante el día o la semana. Tenemos una gran necesidad de movilidad y puntualmente hemos creado zonas urbanas en las que no hay nadie. Si lo comparamos con la ciudad histórica, no tenemos más que observar nuestras partes viejas o nuestros primeros ensanches para entender que han desaparecido las ciudades o los pueblos que siempre han tenido usos múltiples, como consecuencia de la construcción de polígonos industriales, parques tecnológicos y zonas comerciales o deportivas aisladas y apartadas, que han sido pensadas para acceder en coche.

Una misma zona urbana puede ofrecer todos los servicios, no tenemos por qué apartar los lugares de trabajo o los comercios y las actividades económicas de las viviendas. Las ciudades permiten recoger múltiples usos. Así, obtendremos zonas urbanas vivas durante todo el día y toda la semana, se impulsará la movilidad peatonal y se podrán hacer fácilmente la compra y los demás quehaceres de la vida diaria. Por tanto, tenemos que abandonar esta idea de zonificación, creando ciudades que nos permitirán trabajar, vivir, disfrutar y hacer la compra como siempre se ha hecho.

Crecimientos basados en el espacio público, Ciudad/Pueblo continuo

El concepto de ciudad continua coincide con la consideración de la redes del espacio público a las que hemos hecho mención anteriormente. Desde que el urbanismo y la vivienda se han convertido en una importante actividad económica, en la ordenación urbana ha prevalecido la construcción de viviendas, hasta convertirse en la actividad económica más rentable. En muchas ocasiones, esta situación ha relegado a un segundo plano la creación de los espacios públicos, y las nuevas zonas urbanas han consistido en la creación de viviendas y no en viviendas ordenadas en torno a un espacio público adecuado.

Los nuevos crecimientos urbanos deben ordenarse en torno a unos espacios públicos adecuados, basados y creados en la red actual de espacios públicos. El espacio público debe ser la base del crecimiento y los edificios y los usos deben configurarse en función de estos espacios.

3. INFLUENCIA DE LAS TIPOLOGÍAS DE VIVIENDA EN LA PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

El espacio público más cercano es aquel que encontramos al entrar o salir del espacio privado. Estos espacios semipúblicos o semiprivados son inevitables, son espacios que debemos vivirlos necesariamente, como portales, escaleras, inmediaciones de las casas, viviendas o espacios entre edificios.

La mayoría de las agresiones suelen registrarse en estos espacios, como pueden ser las escaleras, los portales, los ascensores y los soportales. Por tanto, a la hora de crear y de diseñar estos espacios debemos extremar el cuidado y tener una sensibilidad especial. Por otra parte, para una vida cotidiana adecuada, estos espacios intermedios deben tener lugares de uso comunal, espacios para guardar los objetos que no se pueden guardar en casa, como bicicletas, sillas de niños etc., así como espacios comunales de uso múltiple para la vida de la comunidad y para la realización de diversas actividades.

Espacios intermedios entre lo público y lo privado

Estos espacios intermedios son espacios de cercanía, que dan servicio cerca de casa y a una pequeña comunidad del

entorno. Trasteros en la planta baja, salas de reunión, cuartos de limpieza, sociedades creadas alrededor de las cocinas que tanto se utilizan en el País Vasco, espacios o salas de juego cubiertas y protegidas. Estos espacios comunales se han llevado a cabo en varias épocas y en diversos proyectos de arquitectura y urbanismo, pero el mercado de la construcción de viviendas, basado completamente en la economía reciente, ha excluido completamente estas opciones, por lo que tenemos que recuperarlas desde una perspectiva humana, para crear más y mejores espacios para la vida cotidiana y para la relaciones interpersonales.

Los ojos y los oídos de la calle

Tal y como hemos señalado anteriormente, durante los últimos años las viviendas han cumplido un papel de producción productiva y hemos olvidado la conexión que deben guardar con las calles. Es muy recomendable que las viviendas, además de dar refugio y morada al individuo, estrechen la relación que tienen con el espacio público, puesto que las ventanas, los balcones y los miradores de las viviendas deben considerarse como los ojos y los oídos de la calle.

El viandante se siente seguro al ver gente en las ventanas, y ello contribuye, además, a aumentar las relaciones interpersonales. La presencia de gente en ventanas y balcones confiere la seguridad de ser visto y oído a quien se encuentra en el espacio público e incrementa la tranquilidad tanto en el espacio público como en el privado. Así, las tipologías de vivienda que se han diseñado en los últimos años, como las viviendas adosadas con jardines vallados o viviendas colectivas con garajes en semisótano y con la primera planta alta ajardinada y vallada, no guardan relación con las calles. Estas tipologías de vivienda miran sólo al interior y crean zonas urbanas ciegas y sordas. Se ha perdido, así, la conexión entre calles y viviendas, aumentando la sensación de soledad en el viandante *(por ejemplo, Frauen-Werk-Stadt-Viena-Austria- Franziska Ullmann)*.

Adecuación de portales, escaleras y ascensores privados

En estos espacios es donde más agresiones se registran; por tanto, hay que tener especial cuidado en su diseño. En estos espacios intermedios conviene crear unos espacios lo más transparentes y abiertos posible, para que el usuario sienta que es visto y que tiene suficiente espacio para escapar. Con relación a este tema, he traído un ejemplo del Ayuntamiento de Urretxu que muestra su miramiento a la hora de crear las ordenanzas de edificación. Estas ordenanzas establecen la obligatoriedad de diseñar portales con un cerramiento diáfano hacia la calle; asimismo, establecen que la entrada del ascensor y el principio de la escalera deben ser visibles desde la calle. Se prohíben los espacios ocultos y los portales complejos, de forma que se garantiza el ser visto, aumentando la sensación de seguridad.

Con esta exposición no hemos expresado sino el deseo de aumentar la sensibilidad hacia las decisiones que se adoptan con respecto a nuestro entorno urbano así como el deseo de crear un entorno urbano más adecuado para todos. Porque en estos estudios influyen los puntos de vista y las decisiones de todos y porque entre todos tenemos que trabajar lograr la felicidad y crear una vida cotidiana alegre y tranquila.

4

Transporte y movilidad

4.1.
Movilidad sostenible y género

Begoña Pecharromán, directora de FARAPI S.L., consultora de Antropología Social

Esta ponencia se basa en tres de los cuatro estudios realizados para la Dirección de Suelo y Transportes del Departamento de ordenación territorial de la Diputación Foral de Gipuzkoa y publicados bajo el título ***"Etnografías de la movilidad"*** (1).

Uno de los grandes desafíos a los que debe hacer frente cualquier comunidad autónoma en el siglo XXI es la movilidad. El desplazamiento cotidiano de la población está estrechamente relacionado con muchas facetas de la actividad humana. Está condicionado por la gestión del territorio, la planificación urbanística y la política medioambiental, aunque también influye en estos factores. Incide de manera directa en la producción de bienes y en la prestación de servicios, al tiempo que resulta afectado por ellas. Y, por último, repercute sobre algo mucho más cercano: la vida cotidiana de las personas, en particular, el tiempo y los medios de que disponen para realizar sus tareas diarias.

La perspectiva económica feminista

Como vemos, la movilidad es un elemento transversal, y de ahí el interés que tiene su estudio. Pero, ¿qué tipo de análisis se han venido haciendo hasta ahora? Hasta hace unas décadas, y tal como ha ocurrido en otras áreas sociales, las investigaciones se centraban en un sujeto indefinido, estandarizado, cuando no directamente en "los hombres" que se desplazan por sus necesidades en el ámbito laboral remunerado. En otras palabras, el eje central de la planificación de movilidad ha sido el trabajo productivo y remunerado y además la variable género estaba ausente en los informes. Al olvidar las necesidades de quienes asumían el trabajo doméstico como responsabilidad exclusiva, se planificaba al margen de estas personas mayoritariamente mujeres, y con ello sus desplazamientos cotidianos se consagraron como una forma más de exclusión social. Por lo tanto, se puede afirmar que un ámbito fundamental para el mantenimiento de la vida ha quedado fuera de la planificación urbanística y de movilidad.

Cualquier política o gestión de movilidad que pretenda ser sostenible (en lo social, en lo económico y en lo medioambiental) debe estudiar, reconocer y valorar la actividad doméstica y de cuidado como un trabajo fundamental para el buen desarrollo de la vida humana, la comunidad y la cohesión social. Economistas feministas (2) plantean que para esto es imprescindible que haya un cambio de paradigma para que la actividad compleja e imprescindible realizada en el hogar sea más central en nuestras vidas, porque es esta la que nos permite a las personas crecer, desarrollarse y mantenerse como tales.

A pesar de la universalidad de la dependencia y el cuidado, la gestión y la realización de este trabajo se ha invisibilizado y trasladado al ámbito de la negociación privada de los hogares, y ha supuesto que este sea asumido en las familias por una mayoría de mujeres, siendo una de las fuentes principales de desigualdades y probreza para muchas de

(1) Las conclusiones que se expondrán de forma muy breve y esquemática en esta ponencia, están detalladas y desarrolladas en varios informes inéditos y en las publicaciones siguientes: Diputación Foral de Gipuzkoa (2007). *"Mujeres en el sector transportes"* . Donostia: Departamento para la Ordenación y Promoción Territorial / Diputación Foral de Gipuzkoa (2007). *"Siniestralidad vial, velocidad y masculinidad"*. Donostia: Departamento para la Ordenación y Promoción Territorial / Diputación Foral de Gipuzkoa (2007). *"Movilidad y género"* Donostia: Departamento para la Ordenación y Promoción Territorial.

(2) C. Carrasco *"Tiempos y trabajos desde la experiencia femenina"* en la revista PAPELES de relaciones ecosociales y cambio global, Nº 108 2009, pp. 45-54

ellas. Por lo tanto, nuestras propuestas de gestión deberían de buscar la forma de organizar la movilidad de manera que facilite realizar estas tareas transcendiendo los condicionantes de la economía de mercado y centrándose en la sostenibilidad de la vida. Para ello es necesario manejar otros conceptos, como el de tiempo que superen los mercatilizados y vayan más al "tiempo vivido, donado y generado" que permita o incluya la realización de la globalidad de las tareas reproductivas (3).

Movilidad y género: un enfoque diferencial

Fue en la década de 1970 cuando la investigación sobre movilidad comenzó a fijarse en las mujeres. La conciencia, cada vez más generalizada, de que era preciso avanzar hacia la igualdad entre hombres y mujeres jugó un papel destacado. Pero también lo hicieron razones más prácticas. En efecto, el marketing volvió la vista hacia las mujeres al percatarse de que:

- Cuantitativamente, eran el principal grupo social que utilizaba el transporte público.

- Cualitativamente, las mujeres eran usuarias privilegiadas de este tipo de transporte, ya que, debido a la función de cuidadoras de la mayoría de ellas, sus necesidades de transporte reflejaban las necesidades de todos los miembros de la familia.

Como hemos señalado, el interés por estudiar la movilidad de las mujeres es reciente y, por ello, la escasez de datos estadísticos segregados por sexo es una constante. Cabe esperar, pues, que a medida que las estadísticas presten atención a la variable sexo la planificación se ajuste más a los aspectos ya señalados anteriormente.

Las investigaciones realizadas hasta la fecha en diversos países coinciden en un hecho: las pautas de movilidad de mujeres y hombres son diferentes y se pueden resumir así:

- Hombres y mujeres realizan un número similar de desplazamientos a lo largo del año.

- Los desplazamientos de las mujeres son más cortos.

- Las mujeres se desplazan menos por trabajo y más por compras y tareas asociadas al cuidado (acompañar a familiares a una consulta médica, llevar a los-as niños-as a la escuela y recogerlos-as).

- Hombres y mujeres realizan desplazamientos con varios propósitos (por ejemplo, comprar el pan al volver del trabajo) en proporciones similares, aunque la forma de combinar los viajes de unos y otras es diferente.

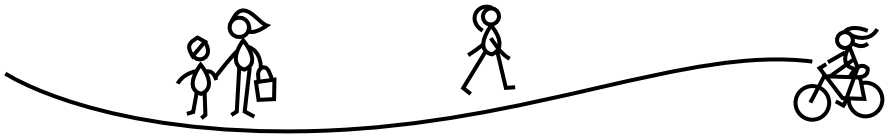
- Las mujeres tienden a vivir cerca de su lugar de trabajo. Los trayectos entre hogar y trabajo los suelen hacer a pie.

- Las mujeres tienen menor acceso a los coches que los hombres. Ellos disponen de carné de conducir en un porcentaje notablemente más alto que ellas.

- Las mujeres se desplazan más andando y como pasajeras en coche.

- Las mujeres utilizan más el transporte público.

- En sus desplazamientos, las mujeres a menudo combinan varios medios de transporte (intermodalidad), mientras que los hombres tienden a utilizar exclusivamente el coche.



- Las mujeres realizan más desplazamientos con niños-as o cargadas.

- Las mujeres viajan más fuera de los horarios punta (en parte, debido a que muchas tienen trabajos a tiempo parcial).

- Existen importantes variaciones en la forma de desplazarse de los diversos colectivos de mujeres. La edad, la maternidad, la situación laboral, el lugar de residencia (zona urbana o zona rural), padecer una discapacidad o pertenecer a una etnia minoritaria son factores que influyen en sus pautas de desplazamiento.

- Los patrones de movilidad entre mujeres y hombres se van aproximando, pero de manera muy lenta.

- En un día laborable medio, el 18% de la población no se desplaza. De ese porcentaje, el 60% son mujeres.

- Las mujeres se desplazan principalmente en vehículo privado (32'1%) y a pie (31'2%), modos de desplazamiento que presentan cifras de uso similares. Los hombres, en cambio, se desplazan en vehículo privado (60'6%) tres veces más que andando (20'2%).

- Las mujeres que utilizan el transporte público doblan a los hombres (36'3% frente a 17'8%).

- La mayor parte de las amas de casa (21%) se desplazan caminado, seguidas de las que lo hacen en transporte público (11%) y de las que utilizan el coche (7%).

Por lo que se refiere al acceso al coche que condiciona totalmente nuestras pautas de movilidad, podemos decir que:

- El 26% de las familias no dispone de coche. Si consideramos las familias que sí lo tienen, la media es de 1'4 coches por familia.

- La mayoría de las mujeres (54'2%) no tienen ningún carné o licencia de conducción. En cambio, tres de cada cuatro hombres (78'5%) disponen de algún tipo de permiso.

- Entre las mujeres con carné, sólo conduce el 60'1%; mientras que entre los hombres con carné, lo hace el 76'8%.

- Las mujeres suelen conducir sobre todo por vías urbanas (52'7%) y, de media, recorren menos kilómetros anuales que los hombres.

A partir de estas cifras, podemos deducir una característica clave de la movilidad de las mujeres residentes en el País Vasco:

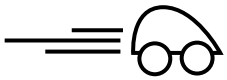
Las mujeres tienen un menor acceso al coche y, por ello, dependen del transporte público en mayor proporción que los hombres. Dado que a menudo no disponen de ninguna alternativa a aquél, pueden considerarse "usuarias cautivas" del transporte público.

La valoración del transporte público que hacen las mujeres en Gipuzkoa

En la etnografía realizada en Gipuzkoa, muchas personas usuarias, mayoritariamente mujeres resaltaron estos temas:

- La información sobre el transporte público presenta problemas de distribución y formato.

(3) Estas comprenden los cuidados, los afectos, el mantenimiento, gestión y administración doméstica, relaciones, ocio, educación, salud,...



- Las rutas, horarios, conexiones e intermodalidad: la conexión entre centro urbano y periferia es buena, pero viajar entre diferentes zonas de la periferia resulta muy difícil. Esto empeora en el caso de la movilidad interurbana en caso de Gipuzkoa. Además, las facilidades para combinar distintos medios y modos de transporte son escasas.

- La puntualidad y fiabilidad del transporte público no es suficientemente fiable.

- El precio y venta de billetes: el transporte público se considera caro y los descuentos que hay, insuficientes. Las personas mayores pueden tener problemas con la venta mecanizada de billetes.

- Los lugares de espera: las usuarias denuncian las dificultades de acceso (escaleras, mobiliario urbano), la escasez de asientos cubiertos que sean cómodos, la insuficiencia de marquesinas y la falta de protección de las marquesinas existentes frente a las inclemencias del tiempo.

- Los vehículos: el acceso a los ferrocarriles de Renfe es muy deficiente. Los autobuses con plataforma baja no han llegado a muchas líneas. En algunos urbanos hay asientos elevados y en todos los autobuses hay falta de espacio en horas punta. Los asientos reservados no se respetan. Los vehículos suelen carecer de baño.

- La atención a las usuarias: el trato ha mejorado, pero todavía se recogen quejas al respecto. Por otra parte, las mujeres piden que se de mayor asistencia a las personas con limitaciones de movilidad.

- La seguridad: por lo que respecta a agresiones, los vehículos son seguros, pero no siempre sucede lo mismo con los alrededores de paradas y estaciones. Por lo que se refiere a la seguridad vial, algunas paradas carecen de ella. Finalmente, las usuarias están preocupadas por la falta de prudencia en la conducción de los autobuses.

- Civismo: se detecta una falta de civismo en el transporte público.

Propuesta para una movilidad más inclusiva

Una propuesta general que destacamos de todas las que identificamos es el potencial de las usuarias para mejorar la planificación del transporte público, que no es aprovechado en muchos aspectos. En definitiva, se debe fomentar la participación ciudadana (sobre todo femenina) en la gestión del transporte público, mediante la creación de órganos consultivos específicos sobre cuestiones clave, como las rutas y los horarios. Una forma de impulsar esta participación es facilitar la presentación de quejas y sugerencias. Se pueden impulsar y mejorar los canales ya existentes (las propias concesionarias, las oficinas de consumo) o explorar nuevas fórmulas (defensor de los-as viajeros-as). Unido a este aspecto, muchas personas usuarias pedían actividades que dieran a conocer los derechos y obligaciones de los-as viajeros-as y que fomentasen el civismo en el ámbito del transporte público.

Siniestralidad vial, masculinidad y velocidad

El objetivo de este estudio fue intentar dilucidar uno de los factores socioculturales que inciden en la conducción temeraria: la relación entre masculinidad y actitudes de riesgo. En este sentido pretendemos entender las razones

que explicarían el mayor nivel de siniestralidad vial en los jóvenes varones.

El objetivo de este estudio fue intentar dilucidar uno de los factores socioculturales que inciden en la conducción temeraria: la relación entre masculinidad y actitudes de riesgo. En este sentido pretendemos entender las razones que explicarían el mayor nivel de siniestralidad vial en los jóvenes varones.

Para la realización de este estudio nos basamos en dos aspectos, fundamentalmente:

1. Los datos estadísticos, que nos indican muy claramente la mayor incidencia de accidentalidad entre los varones (especialmente entre los jóvenes).

2. Los estudios de masculinidad, que nos permiten analizar la relación entre riesgo y masculinidad.

A continuación, presentamos las conclusiones más destacables de este estudio.

- El coste de la siniestralidad vial en vidas humanas y salud así como el coste económico no es sólo desmesurado sino también injustificable.

- Este fenómeno afecta de una manera muy especial a los hombres, en particular a los jóvenes.

- A pesar de la gravedad de este fenómeno, la reacción social es muy débil. Además, en parte por esta ausencia de reacción social, tanto las instituciones como los fabricantes no reaccionan ante ello con la consistencia que una tragedia de esta magnitud merece.

- Los intereses de los fabricantes se guían por criterios que poco tienen que ver con la seguridad vial. Abordan la siniestralidad desde una óptica que no entorpece su crecimiento y que no resulta en un descenso significativo del número y gravedad de los accidentes de tráfico.

- Es necesario tener en cuenta que diferentes colectivos perciben y actúan ante el riesgo de diferente manera (como se ha visto en el caso de los varones jóvenes).

- La velocidad es un valor social, entre otras razones porque se la asocia al dinamismo, a la juventud, etc. También porque en nuestra sociedad se valora la inmediatez, la rapidez. La velocidad se ha convertido en un indicador de prestigio, especialmente para los hombres.

- Esta valoración social de la velocidad y su relación con valores masculinos hace que correr se convierta en un mandato social para muchos jóvenes varones.

- El ideal masculino está estrechamente asociado a las conductas de riesgo, por lo que muchos hombres se alejan de todo tipo de conductas que tenga relación con el cuidado de la vida.

- Las personas que conducen excesivamente despacio, son mucho más criticadas que las que conducen excesivamente rápido, si bien no representan tanto peligro. Se critica más ser un “estorbo” que ser peligroso. De hecho, se critica la conducción de las mujeres más por “molestar” en la carretera que por provocar situaciones reales de peligro.

- Los hombres tienen una idea de qué es conducir bien que va en contra de la seguridad y que fomenta el riesgo.

- Las mujeres, en su discurso, asocian más "conducir bien" a la prudencia y a la observación, y el "conducir mal" al exceso de velocidad, a la falta de prudencia y, en general, a conductas agresivas.

- A pesar de ello, lo cierto es que no hay grandes diferencias entre lo que nos dicen explícitamente las mujeres y los hombres sobre la mala conducción, especialmente en lo que concierne al exceso de velocidad.

- La crítica al estilo de conducción femenino tiene mucho que ver con la idea de que las mujeres "no están en su sitio" cuando están ante un volante. También al hecho de que la mera presencia femenina en un ámbito masculino lo devalúa.

- Lo cierto es que si consideramos que lo adecuado en la carretera es la prudencia, son los hombres y no las mujeres quienes merecerían más críticas.

- La idea de que la carretera no es un lugar para las mujeres se refleja en los intentos de alejarlas de la conducción, ya sea para protegerlas de eventuales peligros o para alejarlas de un ámbito que es fuente de prestigio para los hombres.

- Si, por un lado, se intenta proteger y alejar a las chicas de los peligros de la carretera, a los chicos, por otro, se les anima no sólo a la conducción sino también a adoptar conductas de riesgo.

- Mientras la carretera sea "masculina", nos vamos a seguir encontrando con fuertes resistencias a la hora de introducir nuevos valores que se opongan a la velocidad y el riesgo.

Una de las consecuencias, además del uso extensivo del vehículo y del aumento de las necesidades de movilidad, es la trivialización de la conducción.

- En las zonas rurales el deseo y la necesidad de tener un vehículo (especialmente un coche) están más marcados que en las zonas urbanas.

- El vehículo no se adquiere únicamente por razones de necesidad de movilidad, sino también por razones de estatus, imagen y prestigio, en especial para los hombres. Ello se debe, sin duda alguna, a que se asocia con las ideas de potencia, control, individualismo, independencia, libertad, etc.

- La relación del vehículo con el estatus social nos permite entender el apego de los hombres a sus vehículos y sus resistencias ante cualquier exigencia de limitación (de velocidad o de uso), puesto que no se trata únicamente de "poseer" cierto vehículo, sino también de hacer un uso específico de éste (por ejemplo hacer un uso intensivo de éste y adoptar estilos de conducción de riesgo).

- Muchos chicos muestran importantes resistencia a dejarse enseñar, puesto que albergan la creencia de que ya sabe sobre el tema. Esto se debe, entre otras razones, a que muchos chicos se inician muy jóvenes en el mundo del volante.

- La relación con la conducción, los estilos, se forja a menudo fuera de la formación reglada. Este aprendizaje "no formal" y entre chicos puede ser peligroso, ya que también aprenden a realizar maniobras excesivamente arriesgadas.

- Tanto desde sus iguales como desde la propia familia, los hombres jóvenes se ven empujados hacia el mundo de la carretera. También desde estos dos ámbitos se les invita a adoptar comportamientos de riesgo.

- La influencia que se ejerce entre los grupos de iguales es especialmente potente y difícil de neutralizar. Además, esta relación que se establece entre ellos tiene a menudo las características de la relación entre iniciado y cadete, siendo el primero un modelo a seguir por el segundo.

- Esta relación entre iguales y la fuerza de la influencia de los modelos que en este ambiente se transmiten explican muchas de las actitudes que los hombres jóvenes muestran tanto durante su periodo de formación como luego en la carretera.

- En el mundo del motor, donde los chicos se inician con tanta naturalidad y familiaridad, circulan un conocimiento y unos estilos que influyen tanto o más que los que se imparten en las escuelas.

- Ante la fuerza de esta influencia, la formación formal en conducción resulta siendo demasiado débil. La gente no va a las autoescuelas a aprender (sobre todo los jóvenes ya iniciados al volante) sino a pasar un examen y a poder tener el permiso en el menor tiempo posible.

- Se aprecia una apremiante necesidad de cambiar de manera radical el modelo de enseñanza en las autoescuelas. Es necesario cultivar una cultura de la educación vial desde edades tempranas, si bien se podría decir que es necesario un mayor civismo y consideración hacia el prójimo de manera general...

- Cuando los chicos jóvenes conducen en compañía de otros se potencian las actitudes de riesgo.

Tratándose de un estudio sobre las diferencias entre mujeres y hombres con respecto a su comportamiento en la carretera, quisiéramos prevenir con respecto a una posible "sobre-interpretación" de lo que en estas conclusiones se expone. Queremos insistir en que aquí analizamos un comportamiento que identifica a algunos hombres, no a todos. Ahora bien, esta identificación tiene su fundamento en un modelo dominante, generalmente aceptado y asimilado de hombre que permite que se genere este tipo de actitudes de riesgo en las carreteras y que no provoque una reacción en proporción a su gravedad, ya que, al ser considerado un comportamiento "natural" en los hombres no nos llama tanto la atención. Es este modelo el que aquí se analizó. Además, si bien no todos los varones son conductores temerarios, sí es cierto que la gran mayoría de conductores temerarios son varones, razón suficiente para llevarnos a plantearnos algunas preguntas al respecto.

La inserción laboral de las mujeres en el sector de transporte

El objetivo de este informe fue el de conocer la situación de las mujeres en el sector transporte en Gipuzkoa. No cabe duda de que el primer interés que sirvió de estímulo para realizar este estudio es una cierta preocupación por las pocas mujeres que se hallan en este sector, muy especialmente dentro de algunas categorías profesionales, precisamente aquéllas que más caracterizan al sector: las relacionadas con la conducción. Mediante este análisis tratamos de identificar las barreras que actualmente existen para la incorporación de las mujeres en este sector, en particular a la conducción de vehículos pesados y trenes.

No cabe duda de que estamos enfrentándonos a un tema de múltiples aristas y se procuró abordar el máximo posible. En este sentido nos ha parecido importante analizar diversos factores que condicionan la masculinización del sector, como pueden ser los prejuicios, la construcción de las identidades sexuales en base a modelos muy estereotipados, la importancia de la influencia del entorno (familia, pares, etc.), la orientación laboral que se da a chicas y a chicos, el papel de la educación formal, la conciliación de la vida familiar y laboral, etc.

Al tratarse del sector transporte, debemos señalar que las asociaciones simbólicas que existen entre la masculinidad y el mundo de la conducción y la carretera, son determinantes. Condiciona de manera muy importante la actitud de mujeres y hombres tienen frente a este sector, y esto ocurre a todos los niveles: desde quienes emplean, hasta los y las trabajadoras del sector, los y las eventuales postulantes, los chicos y las chicas que están en el proceso de decidir su futuro laboral, el profesorado que orienta al alumnado, y las familias que de manera más o menos evidente orientan los pasos de sus hijos e hijas ante el mundo laboral.

Desde esta perspectiva integral, se recopiló y analizó los datos sociales y estadísticos incidentes en el sector del transporte en Gipuzkoa con el fin de iniciar una primera aproximación a las razones por las que las mujeres no demandan o no se les ofrece empleo en el sector de transportes.

La descripción del sector de transportes de mercancías y personas por carretera y vía férrea supone enfrentarse a uno de los sectores más masculinizados del mercado laboral y con ello, identificar y profundizar en uno de los problemas importantes que las mujeres encuentran en su acceso al mercado laboral, ya que las opciones del colectivo femenino están reducidas a unos pocos sectores, considerados más cercanos a las actividades femeninas. Estos sectores, de forma muy generalizada, tienen exceso de demanda y como consecuencia de ello, de paro estructural y de condiciones de precariedad laboral.

Los datos cuantitativos sobre el sector nos mostraban un ámbito con un alto peso en el conjunto de la economía guipuzcoana, que en términos de empleo alcanza el 4,5%, sin embargo las mujeres tienen una presencia mínima como lo demuestran estas cifras:

Las mujeres desempleadas -el 60% de la población en paro- ni siquiera demandan empleo en ocupaciones relacionadas con la conducción. Las personas demandantes eran en un 86,66% hombres y en un 13,33% mujeres.

En la CAPV, en el año 2004, un 6,55% de los contratos realizados fueron en el sector transportes. La proporción de ese total de contratos realizados en el sector que correspondía a las mujeres fue del 32% .

La mujeres no ocupan ni los puestos de mayor responsabilidad o prestigio (dirección y gerencia) y, ni los puestos más relacionados con la propia conducción.

En 2004 los contratos para conducir taxis o furgonetas fueron firmados por mujeres en un 12,78%. Para conducir autobuses y tranvías la proporción es incluso un poco menor: las mujeres firmaron un 6% de los contratos frente al 94% de los varones. Por último, para la conducción de camiones su participación se reduce a un 2,8% frente al 97,2% de los hombres. Estos porcentajes tan bajos no se dan para los hombres en casi ningún puesto de trabajo del sector, ni siquiera en los que las mujeres son mayoría como son los de

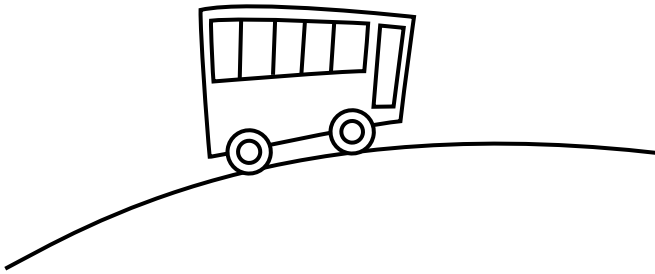
la taquilla -en este caso ellos se aproximan al 30% del total del personal-.

Los aspectos cualitativos que recogimos en la etnografía nos hablaron de que "el sector de transportes no es para mujeres". En definitiva, nos enfrentamos a un sector con una imagen muy estereotipada y llena de prejuicios que dificultan mucho la incorporación de las mujeres. Los estereotipos que se manejan en general hacen referencia básicamente a las habilidades que supuestamente son necesarias para trabajar en este sector, con las que se hace pensar que el transporte es una tarea totalmente ajena a las mujeres. Son muchas personas las que mencionan la necesidad de fuerza, la pericia en la mecánica y la conducción como habilidades inherentes a la masculinidad e incompatibles con la feminidad.

Estas expresiones han sido identificadas como una estrategia de resistencia de algunos hombres (ya sean del sector como de fuera de él) que no quieren ver "desvirtuado" su trabajo por la incorporación de mujeres.

Por otro lado, muchas mujeres se ven en la necesidad de demostrar que son capaces de enfrentarse a las exigencias físicas del oficio, que sus compañeros varones no dejarán de poner en evidencia y realzar, aun habiendo superado otras barreras de acceso al conocimiento y a las técnicas instrumentales.

Para finalizar la ponencia, quisiera señalar que la introducción de la perspectiva de género en el análisis de la movilidad, como hemos podido comprobar, es una metodología que plantea retos de cambio para toda la sociedad y que puede dar pautas de mejora para la lucha en contra de desigualdades y en favor de la justicia social.



4.2.
Experiencias locales
Integración urbana del transporte ferroviario desde la perspectiva de género

Almudena Ruiz de Angulo, Gestora de proyectos y Responsable de Igualdad de ETS (Eusko Trenbide Sarea)

El transporte ferroviario está siendo objeto de una profunda transformación en el ámbito de la Unión Europea, con el fin de conseguir el reequilibrio modal en el transporte comunitario, demasiado dependiente de la carretera en la actualidad.

La excesiva polarización de los últimos años del siglo XX de las inversiones en infraestructuras de transporte hacia el transporte por carretera ha propiciado un cierto abandono de las infraestructuras ferroviarias, de tal forma que durante bastante tiempo ha sido considerado un modo de transporte obsoleto.

La incorporación de las mujeres al mercado laboral y en consecuencia, el incremento de sus necesidades de movilidad ha evidenciado las carencias de los ferrocarriles, al tiempo que la congestión, las emisiones, la preocupación por el medio ambiente y la accidentabilidad han puesto en valor el sistema ferroviario.

Veamos un ejemplo de esto que acabamos de comentar:

> *Como todos los días, la madre de Noa va a trabajar a las 7:30. Para ello, espera en la estación de tren en compañía de un grupo de jóvenes estudiantes de ambos sexos y de una mayoría de mujeres. Algunas personas integrantes del grupo de estudiantes, especialmente los varones, pedirán un crédito con su primer sueldo cuando terminen de estudiar y abandonarán el transporte público. Quedan por tanto siempre las mujeres, usuarias mayoritarias del transporte público del que en muchas ocasiones son cautivas.*
>
> *Para llegar al tren, la madre de Noa debe cruzar todos los días un paso a nivel y salvar el desnivel del andén mediante una rampa que sería imposible de subir para cualquier persona usuaria de silla de ruedas. Finalmente, debe ascender al tren con la ayuda de otro viajero. Todas estas operaciones deben hacerse todos los días rápidamente, el tren no puede prolongar su tiempo de parada.*

No obstante, podemos comprobar que superadas estas barreras todas las personas que aparecen en la última fotografía demuestran una gran satisfacción. Probablemente es porque tienen la certeza de que una vez que han accedido al tren podrán llegar a su destino, en el centro de la ciudad, en un tiempo récord, mientras que ese mismo viaje en coche demoraría bastante tiempo, especialmente en el tránsito por la ciudad y la búsqueda de aparcamiento.

Efectivamente, el transporte por carretera nos garantiza una velocidad de circulación muy rápida entre las ciudades, pero a cambio, nos genera problemas de congestión dentro de las urbes y en consecuencia, obtenemos un tránsito urbano muy lento. Todos somos conscientes de la rapidez en llegar desde Vitoria a Bilbao o San Sebastián por la autopista, pero sabemos que los problemas comienzan al intentar acceder al centro de la ciudad para llegar a nuestro destino: congestión, accidentes y embotellamientos. Existen diferentes definiciones de velocidad, pero en el modelo urbano actual se confunde la velocidad real con la tecnológica. Esta confusión se ha utilizado para primar el transporte privado y el modelo de ciudad. Todas estas circunstancias, la excesiva dependencia del coche en la movilidad y sus consecuencias en la planificación urbana, discriminan especialmente a personas social y económicamente desfavorecidas y especialmente a las mujeres, puesto que conducen menos y son en menor proporción propietarias de un coche, tienen menos carnés de conducir y son usuarias mayoritarias del transporte público. Tienen por tanto la consideración de peatonas, como viajeras que utilizan menos un vehículo motorizado frente a los conductores hombres.

Estos problemas comentados y su relación con las mujeres, como usuarias cautivas del transporte público preocupan especialmente a ETS.

ETS, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, es un ente público de derecho privado adscrito al departamento del Gobierno Vasco competente en materia de ferrocarriles, en la actualidad el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes. Fue creado por la Ley 6/2004 y su objeto es la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias competencia de la CAPV. Las atribuciones de ETS se extienden a todas las infraestructuras ferroviarias actuales o que en el futuro se puedan construir que sean competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco y que se le encomienden. En consecuencia, la actuación del ente se puede hacer extensiva en el futuro a las otras infraestructuras que sean asumidas por el Gobierno Vasco en cumplimiento del marco constitucional y estatutario actualmente vigente.

La separación de los ámbitos de gestión en el sector ferroviario es la condición necesaria, de acuerdo con la normativa comunitaria, para que las costosas inversiones en infraestructuras, que han lastrado en los últimos decenios la salud financiera de los monopolios públicos ferroviarios, sean asumidas directamente por los poderes públicos, repercutiendo posteriormente los costes entre los diferentes operadores, de forma equitativa de acuerdo con la utilización que haga cada persona, a partir de criterios de explotación económica eficiente y en consecuencia sostenible e igualitaria.

En consecuencia, ETS como gestor de infraestructuras sería equivalente a ADIF en ferrocarriles o a AENA en transporte aéreo, mientras que si hablamos de prestación de servicios de transporte debemos comparar a Euskotren o Euskotran con Iberia o RENFE.

Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea se rige por los principios de actuación siguientes:

- El desarrollo del sistema ferroviario de Euskadi, de acuerdo con las exigencias del desarrollo sostenible del sistema vasco de transporte y la cohesión social y económica de Euskadi.

- El impulso de la interoperabilidad de las infraestructuras ferroviarias de competencia de la Comunidad Autónoma vasca

- La incorporación de las exigencias de protección medioambiental en todos los nuevos proyectos de infraestructura ferroviaria y en el mantenimiento y administración de las infraestructuras preexistentes.

- El impulso de la intermodalidad en el sistema del transporte en la Comunidad Autónoma vasca.

- La colaboración con entes de idénticos fines que actúen en el ámbito de la Unión Europea

- El impulso de la prestación de servicios ferroviarios, con respeto a los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

- La protección de los intereses de los usuarios y usuarias, especialmente en el caso de personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando su derecho al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad y en equidad.

La cohesión social, ambiental y económica, así como la protección de las personas con intereses especiales de movilidad designa claramente al grupo mayoritario de personas usuarias del transporte público: las mujeres.

Los trabajos de ETS en materia de igualdad se realizan a instancias del Gobierno Vasco, mediante los Planes de Acción Positiva que se diseñan y aprueban en cada legislatura. En la actualidad, estamos desarrollando el V Plan de Acción Positiva 2009-2013.

Este V Plan nos obliga a diseñar y desarrollar acciones en dos ámbitos bien diferenciados.

El primero sería el ámbito general del Plan que tiene 3 objetivos específicos y prioritarios:

1. El empoderamiento de las mujeres: el ferrocarril, como medio de transporte puede contribuir facilitando el acceso de la mujer al mercado laboral y a la educación, a la participación social como ciudadanas de pleno derecho.

2. La eliminación de la violencia de género: las estaciones ferroviarias, los pasos subterráneos, los entornos poco iluminados favorecen actitudes violentas e impiden a las mujeres el acceso igualitario al transporte

3. La obtención de una organización social corresponsable y el cambio de valores: ETS en cumplimiento de las Leyes de Igualdad, dispone del preceptivo Plan de Igualdad de la empresa.

El segundo ámbito es el específico para los servicios de transporte, y en este apartado debemos tomar las medidas que garanticen usos no discriminatorios del transporte público, así como adoptar medidas para eliminar barreras arquitectónicas, sensoriales y de comunicación y garantizar la equidad en el acceso.

Para definir las medidas que garanticen los usos no discri-

minatorios del transporte, se ha consultado a grupos de mujeres, fundamentalmente a través de los encuentros que promueve EMAKUNDE, Instituto Vasco de la Mujer y mediante estudios realizados por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes.

Por todo ello sabemos que las mujeres persiguen fundamentalmente dos objetivos en el uso del transporte público:

SEGURIDAD: las estaciones de ferrocarril, especialmente a algunas horas, pueden resultar lugares inseguros o lugares que transmiten sensación de inseguridad. Como bien sabemos, la sensación de inseguridad sobre determinadas zonas no coincide necesariamente con sus índices de criminalidad. No obstante, podemos estimar los factores que propician que las mujeres se sientan amenazadas. Las mujeres demandan ser vistas en todo momento, tener la sensación de estar rodeadas de gente para así sentirse mas protegidas. Una estación vandalizada, con grafitis, pintada y sucia resulta insegura puesto que evidencia que los ataques a las infraestructuras son permitidos y denota abandono y despreocupación y en consecuencia evidencia que, cualquier otro tipo de violencia que se produzca en ese lugar puede resultar impune Los pasos subterráneos, los lugares con poca visibilidad, los aparcamientos, los túneles son lugares que durante mucho tiempo no se han diseñado pensando en clientes vulnerables.

Por todo ello, ETS, consciente de la necesidad de favorecer la incorporación de las mujeres al sistema ferroviario con plenas garantías, está desarrollando un catálogo de materiales antivandálicos para sus estaciones, de forma que a la vez que se garantiza que los costes de mantenimiento sean razonables, el aspecto habitual de las infraestructuras sea el adecuado para el objetivo que se persigue. Se utiliza por ello vidrio en los accesos, para conseguir la transparencia y la interrelación con el exterior, así como un nivel de iluminación adecuado que evite las zonas en penumbra. En cuanto a los materiales antivandálicos el catálogo aconseja el acero inoxidable, el acero vitrificado y el gres porcelánico como revestimientos de paredes. Se está haciendo también un esfuerzo por eliminar poco a poco los pasos a nivel.

Por otra parte, se ha definido un sistema de información al cliente accesible, que garantice el conocimiento preciso y veraz de horarios y direcciones para viajar, propiciando que el control de la situación por parte de las viajeras sea absoluto, evitando la desorientación y la sensación de desamparo por falta de información.

ACCESIBILIDAD: en términos de gestión del territorio, entendemos la accesibilidad como la sencillez o dificultad para salvar una distancia, considerando principalmente el tiempo empleado en el desplazamiento. En este aspecto, la dificultad en el acceso a la movilidad es diferente en un entorno rural y en un entorno urbano. Mientras que en las zonas rurales, la accesibilidad se fundamenta en la falta de infraestructuras adecuadas y en la escasez de la oferta de servicios, en el medio urbano debemos hablar de las deficiencias de un diseño de infraestructuras pensadas inicialmente para un viajero masculino, joven o de mediana edad, sin problemas de movilidad, con una economía saneada y coche propio.

Por tanto, resolver la accesibilidad en el entorno urbano supone mejorar el diseño para que se garantice la equidad en el uso de las infraestructuras. En el caso del ferrocarril, el problema más específico de accesibilidad

es la interfase tren-andén, puesto que está condicionado por múltiples factores: tipo de vía, trazado, carga del tren, estado del material móvil, así como por la habilidad y edad del usuario o usuaria. También el tipo de silla de ruedas que utiliza el cliente, con ruedas de goma o de acero, puede condicionar la distancia a salvar.

Respecto al trazado, la necesidad de garantizar los mínimos que la normativa exige a la accesibilidad ferroviaria condiciona el diseño y en consecuencia, ETS define sus andenes con un radio mínimo de 500 en ferrocarril y 300 en tranvía, para que la inscripción del material móvil en estaciones sea la adecuada.

La solución de todos estos problemas de accesibilidad específicos del transporte ferroviario se tratan además en un foro de empresas ferroviarias a nivel estatal, que está resultando un punto de encuentro muy resolutivo.

Para que la igualdad sea efectiva, debe integrarse en el modelo de gestión de la empresa y del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes. Dado que ETS es un gestor ferroviario, su objetivo es definir una oferta de transporte adecuada a las demandas de movilidad, es decir, definir infraestructuras sostenibles.

Los actuales mercados de transporte y suelo están distorsionados y tienden a priorizar el uso del automóvil más allá de lo social y económicamente óptimo. Por otra parte, los costes del automóvil no se han calculado de un modo justo, puesto que se obliga a las personas que no conducen o que no tiene automóvil a subvencionar los gastos de aparcamientos o de barrios cada vez más dispersos pero conectados por vías de comunicación rápida. En este aspecto, son las mujeres las que asumen en mayor medida este coste, puesto que disponen de menos permisos de conducir y son en menor medida, usuarias y propietarias de coches.

En una oferta de transporte más eficiente, las personas deberían poder elegir infraestructuras de movilidad adecuadas y deberían pagar directa y adecuadamente por el uso del coche particular y de los aparcamientos.

Frente a esta situación, el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes se ha marcado como objetivos mejorar el acceso a la movilidad y la equidad en el acceso, mitigando de esta manera la congestión, las emisiones, las fracturas de las comunidades, los accidentes y el consumo de combustibles fósiles. Es decir, se persigue un transporte sostenible para un país sostenible, asumiendo que la sostenibilidad es el uso adecuado de los recursos que garanticen la satisfacción de las necesidades actuales, pero considerando que debemos preservar los recursos suficientes para responder de igual manera a las necesidades de las generaciones futuras.

Para responder a todos estos objetivos, ETS define un Plan Ferroviario, que responda a las demandas de transporte de la sociedad actual, definiendo infraestructuras que respondan a las necesidades de grandes masas de gente, de las cuales más de un 50% son en la actualidad mujeres. El Plan Ferroviario no puede atender las demandas puntuales de viajeros y viajeras de zonas de baja densidad, puesto que define infraestructuras de muy alto coste y deben estar justificadas por la rentabilidad que supone la captación de grandes núcleos de población. En consecuencia, se considera que es necesario trabajar de forma coordinada con la planificación urbana para conseguir una ciudad compacta y volver a definir barreras entre la ciudad y el campo, barreras que el modelo de transporte por carretera ha pretendido difuminar. El Plan ferroviario

no pretende incrementar la movilidad, sino dar respuesta a las necesidades existentes cuando la demanda justifique la inversión, persiguiendo la calidad ambiental, la eficiencia económica (adecuando oferta y demanda, optimizando los recursos patrimoniales, territoriales y económicos) y la equidad social, fomentando el transporte público para facilitar la movilidad y la accesibilidad en condiciones de igualdad. Se trata en resumen de integrar en la oferta la preocupación por el medio ambiente, la economía y la sociedad.

Para ello, ETS genera una serie de alternativas de trazado que se basan en criterios de selección multidisciplinares:

- Funcionalidad del sistema de transporte: aumentando la captación de clientes, reduciendo los tiempos de viaje y mejorando la ocupación de los trenes mediante la mejora de la inserción urbana de los trazados existentes

- Accesibilidad

- Inserción territorial: eliminando las barreras urbanísticas que en ocasiones genera el trazado ferroviario, para favorecer la recuperación del espacio público urbano para la ciudadanía

- Rentabilidad económico/social: la mejora de los trazados supone ahorros de tiempos para usuarios y usuarias, así como equidad en el acceso. Por otra parte, se analizan también la reducción de los costes externos del transporte, como por ejemplo, el impacto ambiental.

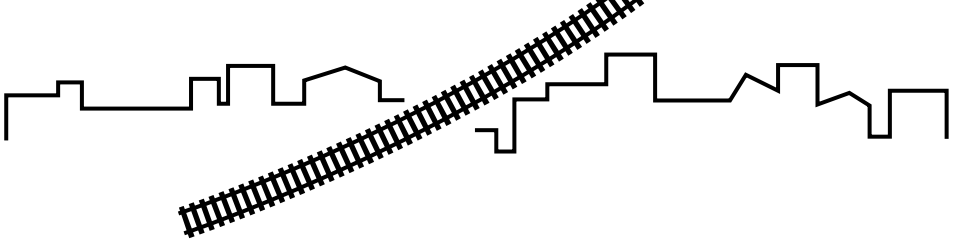
Las alternativas se recogen en proyectos que se exponen a la preceptiva información pública y se envían a los Ayuntamientos para a través de estos organismos gestionar la participación ciudadana.

Para resolver la equidad en el acceso a la movilidad, se considera que la Igualdad en el transporte puede tener tres variantes: igualdad horizontal o imparcialidad, igualdad respecto a los ingresos e igualdad respecto a la necesidad y capacidad de movimiento. En estas tres variantes, las mujeres son clientes preferentes. Si buscamos la imparcialidad en el transporte, las mujeres pueden estar perjudicadas cuando no existe una oferta adecuada de transporte público puesto que son cautivas del mismo y usuarias minoritarias del coche. En cuanto a una respuesta diferenciada según los ingresos, las últimas estadísticas reflejan que la pobreza en muchos casos tiene rostro de mujer y todavía hoy la inserción en el mercado laboral es menor en las mujeres por ser responsables de los cuidados familiares no remunerados. Finalmente, atendiendo a la necesidad y capacidad de movimiento, las mujeres son en muchas ocasiones viajeras de movilidad reducida por su condición de cuidadoras y durante los embarazos.

En consecuencia, la gestión de los proyectos de infraestructuras ferroviarias de desarrollan bajo estas líneas de actuación aunque la aplicación de estas inquietudes respecto a la igualdad es diferente según la complejidad de la trama urbana soporte del Proyecto.

En el caso de Bilbao, una ciudad de 355.000 habitantes, pero con un área metropolitana de casi un millón de personas, existen varias líneas ferroviarias renovadas recientemente (Variante Sur de ADIF-RENFE) o de reciente construcción (metro Bilbao) que responden de forma eficaz a las demandas de las personas usuarias.

No obstante, de la observación del mapa metropolitano de Bilbao con la red ferroviaria actual bajo el prisma de la Igualdad horizontal, se concluye que hay grandes áreas de



demanda que están fuera del servicio ferroviario. El área de mayor población (71.000 habitantes) es el que corresponde a los barrios del norte de la ciudad: Uribarri, Txurdinaga, Otxarkoaga y Matiko. Para atender a esta demanda, se está llevando a cabo actualmente la construcción de la Línea 3 del metro de Bilbao.

De los barrios citados, Otxarkoaga y Txurdinaga forman el distrito más joven de la villa. Otxarkoaga nació en 1961 con la construcción de 3.700 viviendas en 18 meses para atender a otras tantas familias inmigrantes que vinieron a Bilbao en busca de un futuro mejor. Txurdinaga nació una década después y se aprecia un crecimiento algo más paulatino y ordenado. A partir de los años 70 empezaron a hacerse notorias las deficiencias del barrio, falto de equipamientos y con deficiencias graves de confort y habitabilidad, entre ellas la conexión con Bilbao, que imposibilitaba la integración de una masa social activa en la que empezaron a surgir conflictos importantes. Desde el año 2000, Otxarkoaga especialmente está inmerso en un importante plan de regeneración social, impulsado por colectivos vecinales e instituciones, entre las que se cuenta el propio Ayuntamiento, para paliar la situación de marginalidad de la zona. Uno de los problemas que preocupa actualmente es el envejecimiento de la población y la situación de las mujeres, que no está en sintonía con los avances sociales experimentado en áreas menos marginales.

La construcción de un modo de transporte rápido y eficaz permite a las mujeres acceder a todas las oportunidades de trabajo y estudios que la villa ofrece, sin por ello desatender a su familia. Si uno de los grandes avances del siglo XX en nuestra sociedad es el acceso universal a la sanidad y la educación, posibilitemos un medio de transporte eficaz que facilite el acceso a estas ventajas.

La Línea 3, que conecta los barrios de la zona norte con el centro de la villa en diez minutos posibilita además el transbordo con la Línea 1 y 2 del F.M.B. Respecto a la igualdad vertical, las estaciones definidas resuelven la accesibilidad en la compleja orografía de la zona mediante varios cañones de acceso situados estratégicamente para atender los polos de demanda (ambulatorios, colegios, etc.) y con los ascensores que garantizan el acceso a las personas de movilidad reducida. Se construye además un ascensor inclinado con una parada intermedia que facilita el acceso al ambulatorio de Etxebarri, a instancias de las demandas vecinales.

Por otra parte, se eliminará la barrera urbanística generada por el ferrocarril en Matiko mediante el cubrimiento de las vías, generando un espacio verde y conectando ambas márgenes de la calle.

Respecto a San Sebastián, la ciudad tiene 200.000 habitantes, mientras que su área metropolitana alcanza los 450.000. Posee líneas ferroviarias estatales con gran nivel de ocupación y demanda, que sirven de forma adecuada al barrio de Gros y su entorno.

Respecto a las líneas de ETS, su mayor problema es que el 80% del trazado existente es de vía simple, lo cual imposibilita el aumento de las frecuencias ofertadas y dificulta la mejora del servicio. En la estación de Amara en San Sebastián confluyen la línea Bilbao-Donostia y la Línea Lasarte –Hendaia (el famoso "topo"). Ambas líneas no están conectadas entre sí y precisan por ello transbordo, si se quiere viajar de Lugaritz a Irún, por ejemplo. Para solucionar ambos problemas, se están ejecutando ya actuaciones tendentes a mejorar la frecuencia y la seguridad de la línea, englobadas en el proyecto marco que se denomina "metro donostialdea". La actuación mas novedosa es la que atendiendo

la discriminación y falta de equidad horizontal en la oferta de transporte ferroviario que sufren los habitantes del centro de San Sebastián, diseña tres nuevas estaciones denominadas Kontxa, Ondarreta y Universidad que se realizan mediante un nuevo trazado en vía doble que enlaza la línea Bilbao.Donostia y el Topo.

No obstante metro donostialdea es ya una realidad que se concreta en las obras del tramo Loiola-Herrera, que permitirá disponer una nueva estación subterránea en el barrio de Intxaurrondo. El Topo pasa actualmente bajo este barrio mediante un túnel en vía única, pero no existe estación. Para mejorar la igualdad horizontal de Intxaurrondo, se define un nuevo trazado ferroviario en vía doble y una nueva estación situada bajo la autopista, de forma que los cañones de acceso dan servicio al norte y al sur del barrio, superando la brecha que actualmente genera la A-8 en la zona. La reforma del trazado en el entorno de Herrera, junto con otras actuaciones efectuadas por Diputación y Ayuntamiento, permitirá bulevarizar la N-1 a su paso por Herrera, recuperando un espacio altamente degradado para el uso vecinal. Por otra parte, se han finalizado ya obras en Fandería –Oiartzun que permiten mejorar el entorno residencial del trazado ferroviario, eliminando zonas inseguras en los accesos a la antigua estación de Oiartzun, por ejemplo, zonas que podían impedir el acceso al modo ferroviario para la mayoría de las mujeres por la evidencia real de peligrosidad, especialmente en horas de escasa iluminación y tránsito.

Finalmente, tenemos el modelo de Vitoria, ciudad de 230.000 habitantes que constituye el núcleo más importante del territorio histórico de Álava y que carece de entorno metropolitano, aunque cuenta con núcleos de población relativamente importantes a lo largo del corredor Alsasua-Miranda, corredor de competencia estatal.

En esta ciudad, que ha experimentado un crecimiento importantísimo en los últimos 30 años, se sustituyó en el año 2008 la línea de autobús con mayor demanda por una línea tranviaria desarrollada en forma de y que atiende a los barrios mas poblados, los de la zona norte de la ciudad (Lakua), con 30.000 habitantes, conectándolos con el centro urbano. No debemos considerar el tranvía la competencia del autobús, ambos modos son complementarios y se justifican según la demanda.

¿Por qué se definió un tranvía para Vitoria? No es porque Vitoria sea la "green capital", ni porque los tranvías estén de moda o porque sea más barato que un metro, aunque es verdad que lo es.

Atendiendo a los criterios de sostenibilidad y eficiencia, se elige tranvía porque es un sistema de capacidad intermedia, que puede atender a una demanda mayor que una línea de autobuses, aunque no tanto como una línea de metro porque su frecuencia de servicio está condicionada por la regulación semafórica viaria. Debemos por tanto coordinarnos con los autobuses según la demanda de las zonas. Es además un sistema eficiente tanto en personal como en energía y es un sistema guiado de forma pasiva, por tanto ocupa menos espacio urbano, garantiza mayor accesibilidad, más seguridad y más igualdad en definitiva.

La puesta en marcha del tranvía de Vitoria supuso un cambio en los hábitos de movilidad de la mayoría de las vitorianas, que experimentaron la transformación de peatonas a ciudadanas mediante la implantación de un sistema de transporte accesible, seguro , rápido y eficaz.

Si en Bilbao y San Sebastián es importante la igualdad horizontal y la integración urbana queda circunscrita a los en-

claves puntuales donde las estaciones interaccionan con el exterior, en el tranvía cobra una importancia extraordinaria la inserción de toda la plataforma. Para definir este aspecto de manera adecuada, es importante un trabajo continuado con los Ayuntamientos implicados. En el caso de Vitoria, el trazado se analizó calle por calle, estudiando varias alternativas en cada caso. Las alternativas se calificaron en función a su afección a los servicios, a los cruces viarios y al arbolado. Tras la valoración de las afecciones, se consensuó el trazado definitivo con todas las instituciones y personal técnico implicado.

Es preciso destacar el trabajo efectuado por el personal técnico municipal en las actuaciones efectuadas en determinadas calles tras la construcción del tranvía. Uno de los casos más claros es el de la c/ Sancho El Sabio de Vitoria. Inicialmente esta vía tenía un mínimo parterre central y dos carriles de circulación para cada sentido a ambos lados del parterre. Había también cuatro bandas de aparcamientos en línea. La calle en cuestión era un ejemplo claro de uso longitudinal o calle autopista. Este tipo de calle es un elemento de disgregación, puesto que estaba pensada especialmente para aquellas personas que tienen coche y solo asume como función la conexión, destruyendo la calle tradicional que es un lugar donde se concentran múltiples actividades urbanas: el juego, el ocio, la comunicación, entre otras cosas. La calle longitudinal conecta lugares pero aleja los usos. Es la calle que en el siglo pasado propugnó Lecorbusier: "la calle es una máquina para el movimiento, una fábrica que debe garantizar que una persona pueda moverse"..., cuando tenía sentido una ciudad sectorizada para separar las industrias contaminantes de las zonas residenciales, aunque Lecorbusier trasladaba los otros usos a las unidades habitacionales, por tanto, no podemos culpar a Lecorbusier exclusivamente del urbanismo actual, en mi opinión.

La regeneración de Sancho el Sabio, con la inserción de la plataforma tranviaria en uno de los laterales de la calle, ha permitido recuperar esta vía para su uso social, mediante la definición de numerosos cruces que facilitan el uso transversal de peatones y peatonas, al tiempo que se mantiene un vial de acceso reducido para el tráfico viario. La recuperación urbana permite incluir frente a las paradas aparcamientos para bicicletas y zonas de juegos infantiles.

Además de la plataforma, que puede ser verde o de acabado duro, los puntos mas destacados del sistema tranviario son las paradas. Se definen dos andenes laterales en la mayoría de los casos o un andén central, cuando la estación pueda ser un intermodo de líneas. Además las paradas, realizadas en vidrio y acero inoxidable incorporan un sistema de información al cliente, el Minutran, que permite la interacción con el tranvía desde puntos alejados de la estación, de forma que usuarios y usuarias conocen en todo momento el tiempo de espera que queda hasta que llegue su tren.

Creemos en consecuencia que el transporte ferroviario, en cualquiera de sus formas está realizando un gran esfuerzo de aceptación para responder a las necesidades de las mujeres y que ello redundará en beneficio de todas las personas viajeras, hombres y mujeres, que poco a poco se incorporan a un modo de transporte que reconocen como eficaz, sostenible, económico e igualitario.

La igualdad es la vía.

5

Líneas clave para el futuro del urbanismo inclusivo

5.1.
Tendencias de futuro

Reina Ruiz, asesora, Emakunde - Instituto Vasco de la Mujer

I. EL PRINCIPIO DE IGUALDAD EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESTATAL Y AUTONÓMICO

El principio de igualdad, así como la expresa prohibición de cualquier tipo de discriminación por razón de sexo, están recogidos en diferentes normas jurídicas estatales y autonómicas.

En lo que respecta al marco legislativo estatal, comenzaremos señalando que la Constitución española de 1978 establece, en su artículo primero, la igualdad como uno de los cuatro valores superiores del ordenamiento jurídico, junto con la libertad, la justicia y el pluralismo político. En este sentido, el Art. 14 proclama la igualdad de iure, la igualdad de mujeres y hombres ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de sexo, entre otras.

Por otra parte, en el Art. 9.2 se obliga a los poderes públicos a promover las condiciones para que la libertad y la igualdad de las personas y de los grupos en que se integran sean reales y efectivas, dándoles competencia para la remoción de aquellos obstáculos que estén impidiendo o dificultando su logro, es decir, el logro de la igualdad de facto; esto es, el logro de una real y efectiva igualdad de mujeres y hombres.

La Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres(1) (en adelante, Ley Orgánica para la Igualdad), establece principios de actuación de los Poderes Públicos para el desarrollo del principio de igualdad, regula derechos y deberes de las personas físicas y jurídicas, tanto públicas como privadas, y prevé medidas destinadas a eliminar y corregir en los sectores público y privado, toda forma de discriminación por razón de sexo. Además de la citada ley, hay ámbitos de intervención, de carácter sectorial, que guardan relación, directa o indirecta, con el desarrollo del principio de igualdad y que también han sido regulados por Ley, como son la conciliación de la vida familiar y laboral, la violencia contra las mujeres, la atención a personas dependientes, etc., además de la regulación de la evaluación previa del impacto en función del género en las disposiciones normativas (2).

En el ámbito local, la Ley reguladora de las bases del Régimen Local (3), en su Art. 28 establece que los municipios podrán realizar actividades complementarias de las propias de otras administraciones públicas y, en particular, las relativas a la promoción de las mujeres, entre otras.

En lo que respecta a la Comunidad Vasca, el Estatuto de Autonomía del País Vasco (4), en su Art. 9.1, a través de una remisión a lo dispuesto en la Constitución Española, se proclama el derecho a la igualdad y a la no discriminación por razón de sexo; exigiendo en el Art. 9.2.d, por parte de los poderes públicos vascos, la adopción de medidas dirigidas a promover las condiciones y a remover los obstáculos para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean efectivas y reales. Por otra parte, en el Estatuto de Gernika, de entre las materias que son de competencia exclusiva para el País Vasco, se recoge en el Art. 10 apdo. 39 la "condición femenina".

(1) Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres (BOE, nº 71, de de 23 de marzo de 2007).

(2) Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno (BOE, nº 246, de 14 de octubre de 2003).

(3) Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (BOE, de 3 de abril de 1985).

(4)Ley orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, de Estatuto de Autonomía del País Vasco (BOE, de 22 de diciembre de 1979)

El Parlamento Vasco, mediante la aprobación de la Ley de creación de Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer (5), y tal y como prevé en su declaración de motivos, señaló prioritaria la eliminación efectiva de todas las formas de discriminación de las mujeres y la adopción de las medidas necesarias para el logro del principio de igualdad.

Finalmente, es de gran importancia señalar la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la igualdad de mujeres y hombres (6) (en adelante, Ley 4/2005), aprobada por el Parlamento Vasco en su VII Legislatura, que establece los principios generales que han de presidir la actuación de los poderes públicos vascos en materia de igualdad de mujeres y hombres y regula un conjunto de medidas dirigidas a promover y garantizar la igualdad de oportunidades y trato de mujeres y hombres en todos los ámbitos de la vida y, en particular, a promover la autonomía y a fortalecer la posición social, económica y políticas de las mujeres.

Una vez vista la legislación de referencia más directa para las políticas de igualdad, de lo anteriormente dicho se desprenden dos grandes conclusiones:

1. por un lado, que los poderes públicos tienen capacidad legal para la intervención

2. y, por otro, responsabilidad pública.

II. PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LAS POLÍTICAS VASCAS

Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer (en adelante, Emakunde) fue creado como Organismo Autónomo, adscrito a la Presidencia del Gobierno / Lehendakaritza, a través de su Ley de creación (Ley 2/1988, de 5 de febrero), estableciéndose en la misma que su fin esencial es la consecución de la igualdad real y efectiva de mujeres y hombres en todos los ámbitos de la vida política, económica, cultural y social. Si bien en su día dicha Ley señalaba sus funciones, las mismas fueron modificadas posteriormente por la Ley 4/2005, entre las que, a efectos del presente documento, es preciso citar el diseño de métodos para la integración de la perspectiva de género en todas las áreas políticas.

En relación a la introducción de la perspectiva de género en las políticas públicas, esta se configura como uno de los ocho principios generales que la Ley 4/2005 establece que deben regir y orientar la actuación de los poderes públicos vascos en materia de igualdad, así como la de las entidades privadas que suscriban contratos o convenios de colaboración con los poderes públicos vascos o sean beneficiarias de ayudas o subvenciones concedidos por ellos. Y así, el artículo 3.4 establece que, tanto los poderes públicos vascos como las entidades citadas, han de incorporar la perspectiva de género en todas sus políticas y acciones, de modo que establezcan en todas ellas el objetivo general de la eliminar las desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres.

A efectos de la citada Ley, se entiende por integración de la perspectiva de género la consideración sistemática de las diferentes situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres, incorporando objetivos y actuaciones específicas dirigidas a eliminar las desigualdades y promover la igualdad en todas las políticas y acciones, a todos los niveles y en todos sus fases de planificación, ejecución y evaluación.

(5) Ley 2/1988, de 5 de febrero, sobre creación de Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer / Emakumearen Euskal Erakundea (BOPV, de 4 de marzo de 1988), modificada por la Ley 4/2005.

(6) Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la igualdad de mujeres y hombres (BOPV, nº 42, de 2 de marzo de 2005).

Y así, la adecuación y creación de estructuras, programas y procedimientos para integrar la perspectiva de género en la actividad administrativa figura entre las funciones que la Ley 4/2005 asigna tanto a la Administración de la Comunidad Autónoma (art. 5.a), como a la Administración Foral (art. 6.a) y Local (art. 7.a).

La transversalidad de género o mainstreaming fue un concepto propuesto inicialmente por la Comisión de la Condición Jurídica y Social de la Mujer de las Naciones Unidas en 1987. Posteriormente fue asumido explícitamente como estrategia global dentro del marco del III Programa de Acción Comunitaria a medio plazo para la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres (19911-1995). Sin embargo, se puede considerar que el mainstreaming irrumpe de forma definitiva en la agenda de la política internacional en 1995 mediante la Plataforma de Acción aprobada en la IV Conferencia Mundial de la Mujer de las Naciones Unidas celebrada en Beijing, en la que se pide explícitamente a los gobiernos que incorporen la perspectiva de género en sus actuaciones.

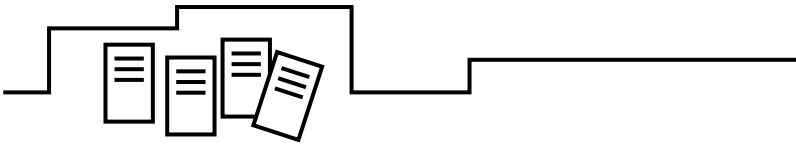
En concepto de mainstreaming tiene diversas acepciones dependiendo de los elementos que se subrayen en la definición: puede entenderse como un enfoque que asume como principios fundamentales el reconocimiento y la consideración de las diferencias entre las condiciones de vida, las situaciones sociales, económicas y culturales y las necesidades de mujeres y hombres en todas las fases de la intervención pública, es decir, en la decisión, planificación, ejecución y evaluación de las políticas públicas en aras a conseguir la igualdad. A su vez, también puede entenderse como una estrategia que persigue la aplicación transversal de la igualdad en todos los ámbitos y en todas las etapas de las actuaciones de los poderes públicos. Esta estrategia se elabora mediante un proceso complejo que requiere la colaboración y el consenso de los diversos agentes institucionales y sociales implicados en la toma de decisiones, incluyendo la plena participación de las mujeres en la misma. Teniendo en cuenta estas consideraciones, el mainstreaming se ha definido de la siguiente manera:

"La organización, la mejora, el desarrollo y la evaluación de los procesos políticos de modo que la perspectiva de igualdad de género se incorpore en todas las políticas, a todos los niveles y en todas las etapas, por todos los actores involucrados en la adopción de medidas políticas" (Consejo de Europa, 1998) (7)

Así, el mainstreaming es a la vez un objetivo, la consecución de la igualdad de mujeres y hombres, y un instrumento de mejora en la toma de decisiones, es decir, debe ser entendido como un proceso político y como un procedimiento técnico.

En general, el mainstreaming ha sido definido y puesto en práctica como una herramienta por parte de los gobiernos. Desde este enfoque, los elementos que configuran la estrategia del mainstreaming son la creación de estructuras específicas de impulso, el desarrollo de mecanismos de coordinación para su implantación, el conocimiento técnico, la producción de datos y estadísticas, la elaboración de procedimientos y manuales de trabajo, etc. La principal fortaleza de este modelo es su esperada efectividad en el sentido de que produce conocimiento profundo y concreto acerca de cada contexto social, demostrando que la igualdad es positiva tanto para las mujeres como para los hombres, contribuye a construir sociedades más justas, mejora la produc-

(7) CONSEJO DE EUROPA, Mainstreaming de género. Marco conceptual, metodología y presentación de "buenas prácticas". Informe final de las actividades del Grupo de especialistas en mainstreaming (EG-S-MS), Instituto de la Mujer, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Serie Documentos, número 28, Madrid, 1999.



tividad y el crecimiento económico, permite el desarrollo de todo el potencial de las personas y es útil para producir una mejor gestión de las instituciones, en definitiva, para conseguir un buen gobierno de los asuntos públicos.

La eficiencia y la eficacia o la capacidad de conseguir resultados en programas o políticas, requiere que la población objetivo esté perfectamente delimitada y se conozcan las características diferenciales entre mujeres y hombres a la hora del diseño y la implementación de los mismos. Cuando se habla de Gobernanza y de integrar diversas inquietudes e intereses, conviene recordar que las mujeres y sus prioridades no constituyen el colectivo y los intereses de una minoría, sino los de una mayoría legítima y silenciada que busca emanciparse de los actuales modelos de desarrollo y crecimiento limitantes.

Desde esta óptica, el mainstreaming conecta directamente con la idea de la gobernanza, un concepto de utilización creciente para designar la eficacia, la calidad y la buena orientación de la intervención de los poderes públicos, que proporciona a estos la base de su legitimidad en lo que a veces se define como una "nueva forma de gobernar". El concepto de gobernanza se centra en la toma de decisiones y el proceso posterior por el que las decisiones son implementadas, es decir, los distintos mecanismos que la administración pone en marcha para asegurar el buen gobierno en materia de políticas de igualdad.

III. ESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN PARA LA IGUALDAD EN LAS ADMINISTRACIONES VASCAS, PARA EL IMPULSO DE LA INTRODUCCIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LAS POLÍTICAS.

El artículo 9 de la Ley 4/2005 establece que Emakunde es el organismo encargado del impulso, asesoramiento, planificación y evaluación de las políticas de igualdad de mujeres y hombres en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Euskadi, especificando sus funciones en la disposición final (8) de la citada ley.

Además de ello, la Ley señala la obligación de adecuación de las estructuras de la Administración Foral y de la Administración Local, a fin de que, en el ámbito de sus competencias de autoorganización, adecuen sus estructuras de modo que exista en cada una de ellas al menos una entidad, órgano o unidad administrativa que se encargue del impulso, programación, asesoramiento y evaluación de las políticas de igualdad de mujeres y hombres en sus respectivos ámbitos territoriales y/o sectoriales de actuación.

Por su parte, y en lo que corresponde a la Administración de la Comunidad Autónoma, la Ley 4/2005 establece que el Gobierno Vasco ha de adecuar también sus estructuras de modo que en cada uno de sus departamentos exista, al menos, una unidad administrativa (9) que se encargue del impulso, coordinación y colaboración con las distintas direcciones y áreas del Departamento y con los organismos autónomos, entes públicos y órganos adscritos al mismo.

(8) La Disposición final de la Ley 4/2005 modifica las funciones de Emakunde que aparecían recogidas en el artículo 3 de la Ley 2/1988, de 5 de febrero, sobre creación del Instituto Vasco de la Mujer / Emakumearen Euskal Erakundea.

(9) El Decreto 213/2007, de 27 de noviembre, por el que se regulan las unidades administrativas encargadas del impulso y coordinación de las políticas de igualdad en los Departamentos del Gobierno Vasco, así como en sus organismos autónomos y entes públicos (BOPV, nº 241, de 17 de diciembre de 2007), establece sus funciones, cuyo objeto de trabajo será de impulso, coordinación y colaboración para la ejecución de la Ley 4/2005 y del Plan para la igualdad de mujeres y hombres, aprobado por el Gobierno Vasco.

Como podemos observar, estamos ante estructuras de trabajo de impulso, correspondiéndoles también las funciones de planificación, coordinación y evaluación de las políticas de igualdad. Y así, estas estructuras de igualdad serán las responsables del impulso de la elaboración de la planificación que, en materia de igualdad, vienen aprobando las diferentes administraciones públicas. Esta planificación contiene objetivos y medidas de trabajo cuyo cumplimiento le corresponde a todas las áreas de la organización, por ejemplo la de urbanismo, en función de los objetivos y medidas. Es por ello que en la elaboración de los planes o programas para la igualdad, el personal político y técnico también participa en la elaboración de los mismos.

Y así, la Ley 4/2005 establece que el Gobierno Vasco aprobará en cada Legislatura un plan general que recoja, de forma coordina y global, las líneas de intervención y directrices que deben orientar la actividad de los poderes públicos vascos en materia de igualdad de mujeres y hombres.

Señala también que en el desarrollo de las mencionadas líneas de intervención y directrices, cada Departamento del Gobierno Vasco, así como las Diputaciones y los Ayuntamientos han de elaborar y aprobar planes o programas para la igualdad, de acuerdo con la planificación señalada en el anterior párrafo, por lo que antes de su aprobación, dichos planes o programas habrán de ser informados por Emakunde en lo relativo a la adecuación de sus contenidos a las líneas de intervención y directrices previstas en el plan general aprobado por el Gobierno Vasco en cada legislatura.

La Planificación que, en materia de igualdad, ha sido aprobada por el Gobierno Vasco desde la creación de Emakunde, ha sido la siguiente:

1. Plan de acción positiva para las mujeres en la CAE (1991-1994). Aprobado por el Gobierno Vasco el 7 de mayo de 1991.

2. II Plan de acción positiva para las mujeres en la CAE. Aprobado por el Gobierno Vasco el 29 de diciembre de 1995.

3. III Plan de acción positiva para las mujeres en la CAE. Enfoque de género en las políticas públicas. Aprobado por el Gobierno Vasco el 21 de diciembre de 1999.

4. IV Plan para la igualdad de mujeres y hombres en la CAPV – Directrices VIII Legislatura. Aprobado por el Gobierno Vasco el 26 de septiembre de 2006.

5. V Plan para la igualdad de mujeres y hombres en la CAE – Directrices IX Legislatura. Aprobado por el Gobierno Vasco el 29 de junio de 2010.

Además de esta planificación es preciso señalar también que las tres diputaciones forales cuentan también con Planes para la Igualdad:

1. III Plan foral para la igualdad de mujeres y hombres en Álava/Araba (2010-2014).

2. III Plan foral para la igualdad de mujeres y hombres en Bizkaia (2009-2011).

3. Plan Foral para la igualdad de mujeres y hombres en Gipuzkoa (2008-2011).

Por su parte, la Administración local presenta una dilatada experiencia en cuanto a planificación en materia de igualdad

de mujeres y hombres. Dada la dificultad de detallar todos los planes municipales existentes en materia de igualdad, se ofrece información en los siguientes gráficos, en los cuales se muestra el número de municipios que cuentan con un Plan para la Igualdad y la población que reside en ellos.

Es preciso señalar que en el marco de estos documentos, las diferentes administraciones vienen aprobando objetivos y medidas dirigidas a las áreas de urbanismo de las administraciones, a fin de adecuar su actuación al principio de igualdad y contribuir, de este modo, al desarrollo del objetivo de igualdad de mujeres y hombres. Además de estos objetivos y medidas específicas, los planes o programas para la igualdad suelen recogen medidas, de carácter horizontal para toda la organización, como son la inclusión de la variable "sexo" en los estudios y estadísticas, la formación especializada en igualdad de género, la evaluación de impacto en función del género, la introducción de la perspectiva de género en planes sectoriales o estratégicos, etc., con el propósito de que las diferentes áreas de la organización, como por ejemplo la de urbanismo, tengan el conocimiento y la capacitación suficiente para adecuar su política al principio de igualdad.

Como ya se ha señalado, a continuación se muestran una serie de gráficos que pretenden dar cuenta de la realidad de los planes para la igualdad en la Administración local, a la vez que señalar la población que abarcaría esta planificación.

Si bien el número de municipios de Araba/Álava (9 de 51) que disponen de Plan para la Igualdad es escaso, y como podrá verse en el siguiente gráfico, el 87% de la población alavesa reside en municipios que disponen de Plan para la Igualdad. Ello es debido al pequeño tamaño de los municipios alaveses que dificulta la posibilidad de implementación de políticas de políticas de igualdad, dado los escasos recursos con que cuentan para el desarrollo de sus políticas.

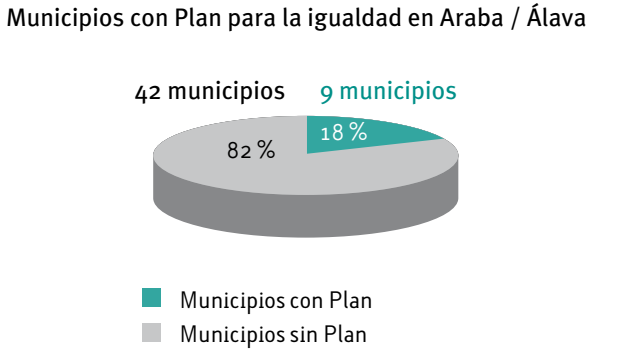


Gráfico 1. Municipios de Araba/Álava que disponen de Plan para la Igualdad (Noviembre de 2011)

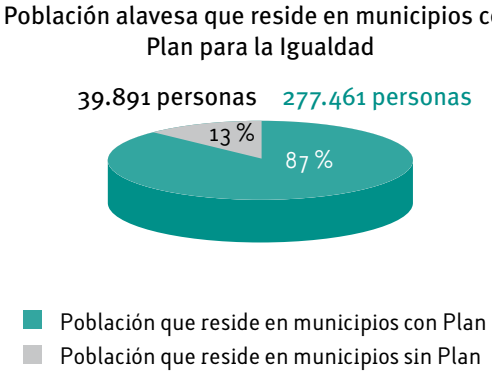


Gráfico 2. Población de Araba/Álava que reside en municipios que disponen de Plan para la Igualdad (Noviembre de 2011)

En lo que respecta a Bizkaia, el número de municipios que disponen de Plan para la Igualdad asciende a 78, de un total de 112, abarcando al 95% de la población.

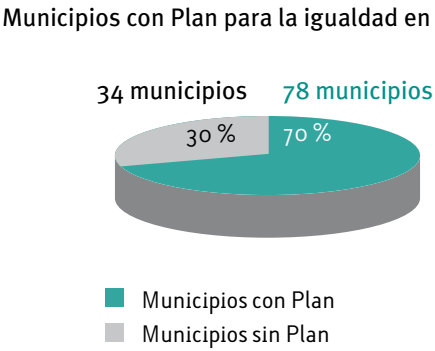


Gráfico 3. Municipios de Bizkaia que disponen de Plan para la Igualdad (Noviembre de 2011)

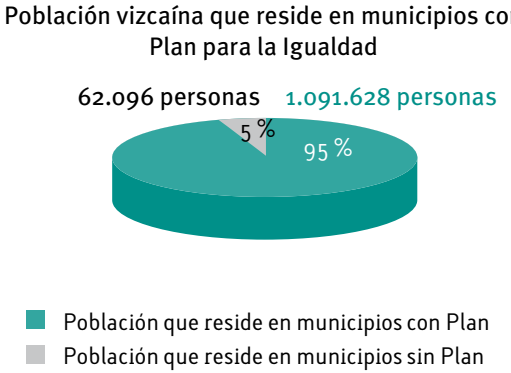


Gráfico 4. Población de Bizkaia que reside en municipios que disponen de Plan para la Igualdad (Noviembre de 2011)

Por parte de Gipuzkoa, el número de municipios que disponen de Plan para la Igualdad asciende a 29, de un total de 88. En cuanto al número de personas que residen en municipios con Plan para la Igualdad, asciende a 551.480 personas, lo que representa el 78% del total de la población de Gipuzkoa.

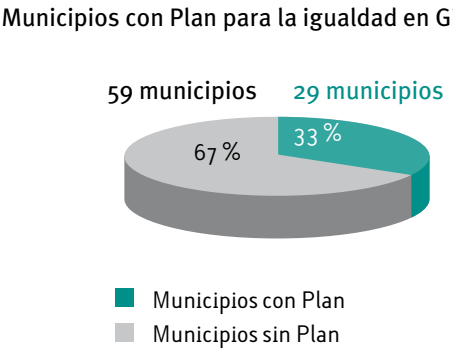


Gráfico 5. Municipios de Gipuzkoa que disponen de Plan para la Igualdad (Noviembre de 2011)

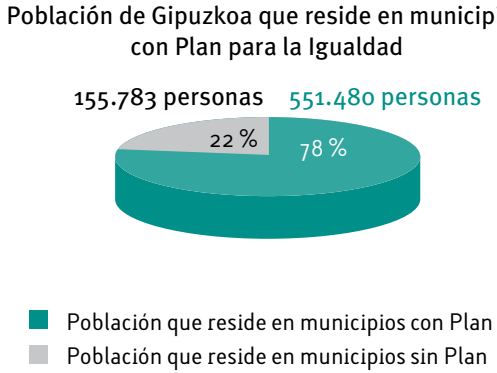


Gráfico 6. Población de Gipuzkoa que reside en municipios que disponen de Plan para la Igualdad (Noviembre de 2011)

En la Comunidad Autónoma de Euskadi, por tanto, serán 116 municipios los que disponen de Plan para la Igualdad, sobre un total de 251 municipios. En términos de población, ello equivale a que 1.920.569 personas residen en municipios que cuentan con Plan para la Igualdad, lo que supone un total del 88% de la población.

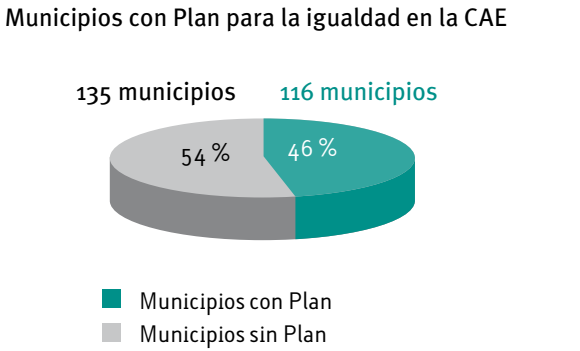


Gráfico 7. Municipios de la CAE que disponen de Plan para la Igualdad (Noviembre de 2011)

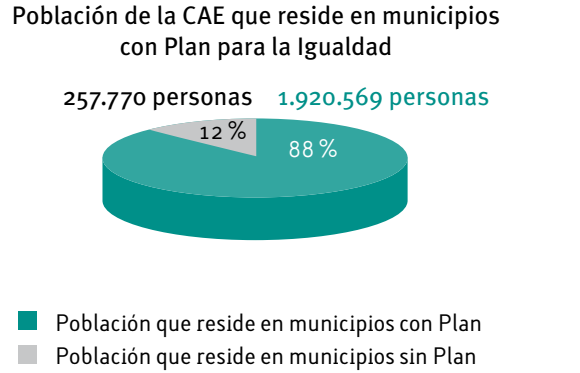


Gráfico 8. Población de la CAE que reside en municipios que disponen de Plan para la Igualdad (Noviembre de 2011)

IV. RETOS DE FUTURO DEL URBANISMO EN RELACIÓN AL OBJETIVO DE IGUALDAD DE MUJERES Y HOMBRES, EN EL MARCO DE LA PLANIFICACIÓN VASCA PARA LA IGUALDAD

Es preciso comenzar señalando que el artículo 46 de la Ley 4/2005 se hace eco de la necesidad de incorporar la perspectiva de género en el urbanismo, en tanto esta política no resulta neutra, como cabría de suponer, en relación a la igualdad para las mujeres. En este sentido, señala que: "Los poderes públicos vascos arbitrarán los medios necesarios para garantizar que sus políticas y programas en materia de medio ambiente, vivienda, urbanismo y transporte integren la perspectiva de género, considerando, entre otras, cuestiones relativas a la seguridad de las personas, a facilitar la realización del trabajo doméstico y de cuidado de las personas y la conciliación de la vida personal, familiar y laboral, así como a fomentar una mayor participación de las mujeres en el diseño y ejecución de las citadas políticas y programas".

Por su parte, también la Comisión del Parlamento Vasco de "Vivienda, Obras Públicas y Transporte", de 9 de marzo de 2011, aprobó por unanimidad una Enmienda Transaccional a una proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto Ezker Batua Berdeak, por la cual el Parlamento Vasco insta al Gobierno Vasco a desarrollar la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, de acuerdo con el principio universal y, dentro de él, previendo expresamente la inclusión de la evaluación del impacto de género en los planes urbanísticos y proyecto de obra.

En este sentido ya la Ley 4/2005 se hace eco de la necesidad de realizar evaluaciones, de carácter previo, del impacto

previsto en función del género, señalando que antes de acometer la elaboración de una norma o acto administrativo, el órgano administrativo que lo promueva ha de evaluar el impacto potencial de la propuesta en la situación de mujeres y hombres, a fin de conocer si la norma o acto que promueve tiene un efecto positivo o negativo en el objetivo de igualdad para, en su caso, incluir medidas que contrarresten un efecto negativo, así como aquellas otras que reduzcan y eliminen la desigualdad detectada y promuevan la igualdad.

Por su parte, también la Ley Orgánica para la igualdad señala que las administraciones públicas tendrán en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, la perspectiva de género, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana y la transparencia.

Como resultado de ello, el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley del Suelo, señala:

> *Art. 2: Las políticas públicas relativas a la regulación, ordenación, ocupación, transformación y uso del suelo (...) deben propiciar (...) la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres (...).*
>
> *Art. 10: Las Administraciones Públicas, y en particular las competentes en materia de ordenación territorial y urbanística, deberán (...) atender, en la ordenación que hagan de los usos del suelo, a los principios (...) de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres (...)*

El impulso que el marco legislativo está realizando para la adecuación del urbanismo al principio de igualdad, tiene también un claro espacio en la planificación de la Comunidad Vasca en materia de igualdad de mujeres y hombres. Dada la imposibilidad de recoger los diferentes objetivos y medidas que se señalan en los Planes forales y locales para la igualdad, a continuación tan sólo se citan los objetivos que han sido recogidos en el V Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres en la CAE – Directrices IX Legislatura. No olvidemos, tal y como ya se ha señalado, que dicha planificación constituye las líneas de intervención y directrices que deben orientar la actividad de los poderes públicos vascos en materia de igualdad para la presente IX Legislatura y que, por tanto, se convierten en los retos de futuro a corto plazo.

El V Plan para la Igualdad, como ya hemos visto, es heredero de una larga tradición de planificación en igualdad de mujeres y hombres por parte del Gobierno Vasco, siendo su naturaleza de carácter general, señalando objetivos estratégicos y operativos, en cuyo cumplimiento, a lo largo de la IX Legislatura, han de intervenir todos los poderes públicos. Nace por tanto con vocación de ser un plan director. Es decir, su finalidad no es señalar cómo se deben desarrollar las políticas de igualdad, sino señalar qué cambios sociales se quieren conseguir a lo largo de la IX Legislatura, de manera que serán los planes estratégicos para la igualdad de los departamentos del Gobierno Vasco, de las diputaciones forales y de los ayuntamientos, los instrumentos que han de concretar las estrategias de intervención, los procesos de trabajo y las actuaciones a desarrollar para alcanzar los retos planteados, en el marco de su ámbito de intervención, de sus competencias y de su ámbito territorial de actuación.

Su estrategia de trabajo, de la que da cuenta la estructura del V Plan para la Igualdad, es la estrategia dual impulsada por las políticas públicas de igualdad:

1. Políticas transversales de igualdad; esto es, desarrollo de la incorporación de la perspectiva de género en las políticas públicas vascas. Y así, el V Plan para la Igualdad establece un área inicial: Gobernanza para la igualdad de mujeres y hombres, en donde se señalan diferentes objetivos para mejorar la gobernanza a favor de la igualdad.

2. Políticas específicas de igualdad, a través de acciones positivas o de medidas específicas para el avance en el cumplimiento del objetivo de igualdad de mujeres y hombres. En este apartado, el V Plan para la Igualdad, en el desarrollo de políticas específicas para la igualdad, señala 3 ejes de intervención:

    - empoderamiento de las mujeres y cambio de valores
    - organización social corresponsable
    - violencia contra las mujeres

Es en estos dos últimos ejes en donde el V Plan para la Igualdad establece objetivos estratégicos y operativos directamente relacionados con el urbanismo.

Se señalan a continuación los objetivos establecidos por el V Plan para la Igualdad:

1. **Eje II: Organización social corresponsable**

Objetivo estratégico 5.3: Modificar la planificación urbanística y los servicios dirigidos a la ciudadanía para facilitar la conciliación corresponsable.

a) Objetivo operativo 5.3.1: Disminuir el tiempo dedicado por la población a la realización de trayectos para realizar las actividades de la vida cotidiana.

Organismos implicados:

- Gobierno Vasco: Departamentos de Vivienda; de Industria; y de Sanidad y Consumo.
- Diputaciones Forales y Ayuntamientos.

b) Objetivo operativo 5.3.2: Identificar y aplicar criterios de planificación urbanística y diseño de transporte, destinados a facilitar la conciliación corresponsable y la autonomía de las personas.

Organismos implicados:

- Gobierno Vasco: Dptos. de Vivienda; y de Industria.
- Diputaciones Forales y Ayuntamientos.

2. **Eje III: Violencia contra las mujeres**

Objetivo estratégico 6.2: Mejorar la prevención de conductas violentas.

Objetivo operativo 6.2.3: Incrementar el número de municipios que identifican lugares en los que las mujeres se sienten inseguras e implementan medidas para su neutralización, así como establecer criterios para evitar el surgimiento de nuevos lugares en los que las mujeres se sientan inseguras.

Organismos Implicados:

- Gobierno Vasco: Dptos. de Interior y de Vivienda.

- Diputaciones Forales y Ayuntamientos.

Pero además de ello, el V Plan para la Igualdad, en su área de Gobernanza para la igualdad, establece una serie de objetivos que implican al conjunto de las políticas de las administraciones vascas.

A continuación, tan solo se señalan aquellos objetivos que pueden ser de mayor interés o que tienen una implicación más directa para el objetivo de incorporación de la perspectiva de género en el urbanismo:

G.4: Incrementar el porcentaje de estadísticas y estudios que integran la perspectiva de género.

G.5: Incrementar el porcentaje de acciones formativas de las administraciones que incorporen la perspectiva de género y el número e intensidad de acciones formativas específicas en materia de igualdad, diversificando los colectivos formados.

G.8: Incrementar el número de normas que incorporan una evaluación previa de impacto en función del género y de normas que incluyen medidas para promover la igualdad.

G.10: Incrementar el porcentaje de planes sectoriales y transversales que incorporan en sus procesos de diseño, evaluación y gestión la perspectiva de género, considerando especialmente los colectivos con necesidades especiales y en riesgo de discriminación múltiple.

Su desarrollo por parte de las áreas de urbanismo de las administraciones vascas, junto con el fortalecimiento de la colaboración entre estas áreas y los Servicios o Unidades de Igualdad de los tres niveles de la Administración Vasca, facilitará la implementación de actuaciones que permita el cumplimiento de los objetivos señalados en sus correspondientes planificaciones para la igualdad y, por tanto, en el cumplimiento de los retos que para la IX Legislatura han sido propuestos en el marco de las políticas de urbanismo.

Y así, la adecuación del urbanismo al principio de igualdad coadyuvará, como no podría ser de otra manera, al desarrollo del objetivo de igualdad de mujeres y hombres.

5.2.
Evaluación previa de impacto en función del género

Marta Zamacona, responsable de Evaluación, S&F e **Iera Azkarate**, coordinadora de Proyectos de Igualdad, S&F.

Hemos planteado esta ponencia en dos apartados que vamos a presentar mi compañera y yo por separado, con el fin de transmitir en primer lugar, una visión sobre la evaluación en general como instrumento clave de gestión pública, y en segundo lugar una aproximación más concreta a la evaluación desde la perspectiva de género y específicamente la evaluación previa de impacto en función del genero como exigencia legal.

El objetivo de esta primera parte es contextualizar lo que es la evaluación de políticas públicas, y aunque esta es una materia muy amplia, pretendemos presentar unas ideas claras sobre su importancia, utilidad, la evolución en el tiempo del concepto de evaluación, la tipología y criterios para evaluar, las limitaciones o problemas que plantea este instrumento y para finalizar unas notas prácticas de lo que hay que tener en cuenta a la hora de plantearse hacer una evaluación.

CONCEPTO DE EVALUACIÓN DE POLITICAS PÚBLICAS

Existen muchas definiciones, nosotras hemos elegido la de la Comisión Europea.

- La evaluación de políticas públicas puede definirse como la valoración de las actuaciones de los organismos públicos, teniendo en cuenta sus resultados e impactos en relación con las necesidades que pretenden satisfacer.

- Se trata de una herramienta sistemática que proporciona una base rigurosa de información fundamentada en evidencias para la toma de decisiones.

(Comisión Europea, 2007)

En definitiva se trata de un proceso de observación, medida, análisis e interpretación, orientado a conocer del funcionamiento de una política o una determinada intervención pública, con el objeto de alcanzar un juicio valorativo sobre su utilidad social.

a evaluación es una actividad específica y con identidad propia, que hay que diferenciar claramente de otras como el control interno, el seguimiento o la auditoría financiera.

PARA QUÉ EVALUAR LAS POLITICAS PÚBLICAS

Conceptualmente desde que se plantea la evaluación de políticas públicas el enfoque ha pasado de una obligación legal (una exigencia, impuesta que había que cumplir) pero sin ninguna otra trascendencia o utilidad real para pasar a ser un instrumento político y en un estadio más avanzado, en el que nos encontramos ahora en muchos ámbitos, se plantea la importancia capital de la evaluación como instrumento de decisión para responsables y gestores de políticas públicas y a su vez un instrumento de transparencia y participación ciudadana.

CUÁL ES LA IMPORTANCIA ACTUAL DE LA EVALUACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS

En la actualidad las administraciones públicas están inmersas en un proceso de modernización, que resulta esencial en el camino hacia una gestión pública eficaz.

Es un ingrediente más de los que se ha llamado Nueva Gobernanza o buen gobierno.

En este sentido la evaluación es una de las herramientas que contribuyen a:

- Dar una mayor transparencia a las intervenciones públicas
- Dotando de racionalidad y coherencia a la toma de decisiones y por lo tanto legitimidad
- Permitiendo el aumento de la eficiencia y la eficacia en el uso de los recursos
- y facilitando la participación de la ciudadanía en las instituciones.

Evidentemente en el actual momento de crisis económica, la sociedad demanda en mayor medida su derecho a conocer en qué se gasta su dinero y qué impacto y mejoras sociales se derivan de este gasto.

Finalmente es un instrumento de estímulo a la innovación en cuanto a diseño y definición de objetivos y organización y gestión de las políticas públicas.

CUÁLES SON LAS UTILIDADES MÁS RELEVANTES QUE PROPORCIONA LA EVALUACIÓN

1. En primer lugar ofrece una base rigurosa de información útil para la toma de decisiones, ya sea por ejemplo sobre la demanda real de un servicio, la viabilidad de un proyecto, incluso la toma de decisión o no-decisión, para escoger la alternativa más eficiente, entre otras.

2. Dependiendo del momento en que se realice la evaluación permite analizar la congruencia entre ejecución y objetivos planteados, permitiendo tomar medidas correctoras o tomar decisiones de cara al futuro.

3. Posibilita un uso más eficiente de los recursos y por lo tanto el ahorro.

4. 4. Permite visualizar los puntos fuertes y débiles de una intervención a llevar a cabo o ya implementada y en su caso tomar medidas correctoras durante la implementación, o tomando la decisión oportuna de inicio.

5. Medir los efectos o impactos sobre la población objetivo o el entorno.

6. Valorar el nivel de éxito del proyecto, desde el prisma que se elija.

7. Calcular o medir la sostenibilidad de una actuación a corto, medio y largo plazo.

TRAYECTORIA O EVOLUCIÓN DEL CONCEPTO DE EVALUACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Por supuesto no es una trayectoria generalizada en las administraciones públicas pero sí una tendencia.

En sus inicios se concebía como una pura labor de seguimiento: informes internos periódicos en los que se medía con unos indicadores más o menos ajustados las realizaciones y el grado de cumplimiento de los objetivos planteados parciales. Son los primeros pasos, muy limitados todavía.

Con la influencia de la Unión Europea, que regula con normativa las evaluaciones de fondos estructurales en los noventa, se ha experimentado un crecimiento espectacular en cuanto a la importancia de la evaluación y su alcance:

Se ha pasado de una primera etapa en la que ya tiene un carácter un poco más externo, se utilizan criterios más cualitativos no solo cuantitativos, a una segunda etapa en la que en gran medida nos encontramos actualmente, en la que la evaluación es un instrumento ya de apoyo a la toma de decisiones, se evalúa de forma sistemática, se conciben metodologías más homogéneas, se introducen nuevos criterios como la satisfacción de la persona administrada, calidad etc., se hace una difusión más amplia de sus resultados.

Por último en algunos ámbitos, en la actualidad, pero sobre todo la tendencia actual y para el futuro, es considerar la evaluación como un instrumento imprescindible de buen gobierno integrado absolutamente en la planificación y en la vida de las intervenciones publicas, de forma que se pueda valorar las políticas que se están desarrollando y aplicar medidas correctoras en su caso para obtener una máxima eficacia y eficiencia y una total transparencia.

TIPOS O CLASIFICACIONES DE EVALUACIÓN

Están descritas muchas clasificaciones en función de la perspectiva, la finalidad que se persiguen, pero a los efectos de evaluación de políticas públicas la clasificación más habitual es la que pretende valorar el estado o situación en que se encuentra una determinada política pública. En este sentido:

- **Evaluación ex-ante:** Se realiza antes de la aprobación de una programación o política y busca conocer su pertinencia en cuanto a objetivos y acciones programadas, su viabilidad y eficacia potencial y verificar la bondad del diagnóstico realizado. Este tipo de evaluación supone la incorporación de los ajustes necesarios en el diseño de la intervención o política como consecuencia de la evaluación. Este tipo de evaluación es la que va a comentar mi compañera respecto a la evaluación previa de impacto en función del género.

- **Evaluación in itinere o de proceso:** Se hace en el transcurso de la programación y guarda estrecha relación con el seguimiento de las actuaciones. Mide la capacidad de un organismo en cuanto al diseño y ejecución propuestos y la implicación de los gestores. Permite conocer en qué medida se están logrando los objetivos y aplicar medias correctoras en su caso. Se suele hacer a mitad de actuación o programación.

- **Evaluación ex-post, de resultados:** Se realiza cuando finaliza el proyecto. Busca conocer el grado de cumplimiento de los objetivos planteados, demostrar que los cambios producidos son consecuencia de las actuaciones desarrolladas y a qué coste se consiguen en términos de tiempo, recursos humanos, materiales y monetarios. Muchas veces estas evaluaciones suponen una evaluación previa para el programa que le sigue.

- **Evaluación de impacto:** más a largo plazo se lleva a cabo pasado un periodo más o menos largo desde el fin de la intervención, pretende valorar efectos y cambios permanentes producidos por las actuaciones.

CRITERIOS DE EVALUACIÓN

- **Coherencia:** adecuación de las medidas implementadas para la consecución de los objetivos planteados.

- **Cobertura:** porcentaje de personas que se benefician de las políticas sobre el colectivo total al que potencialmente se dirigen.

- **Eficacia:** medida de la actividad desarrollada y grado de consecución de objetivos.

- **Eficiencia:** análisis del coste-beneficio de las medidas implementadas.

- **Equidad:** grado de equilibrio en los resultados aportados a los diferentes grupos beneficiarios, en relación a los objetivos planteados.

- **Satisfacción:** valoración de las personas usuarias de los servicios dirigidos o prestados a las mismas.

- **Calidad de información y atención:** valoración de la forma de prestar el servicio en términos de calidad de servicio a sus destinatarios/as.

- **Transparencia:** grado de apertura y comunicación de las políticas, los programas, sus presupuestos y su evaluación.

- **Participación:** existencia de canales que faciliten la opinión ciudadana y de los agentes relacionados en relación a la política a desarrollarse y los programas a implementarse.

- **Impacto:** Estimación del impacto económico y social de la política.

- **Sostenibilidad:** medida en que la población y/o las instituciones mantienen vigentes los cambios logrados una vez acabada la actuación.

PROBLEMAS O LIMITACIONES QUE NOS ENCONTRAMOS AL EVALUAR PROGRAMAS O POLITICAS PÚBLICAS

1. En general una falta o limitada cultura y conocimiento de lo que es la evaluación en la administración pública.

2. Otro de los problemas de inicio es que para que sea útil hay que plantear muy bien desde el principio cuál es el objetivo que se pretende con la evaluación, porque, como hemos dicho, la evaluación puede tener muchas finalidades.

3. Existe una dificultad para identificar y cuantificar de inicio indicadores ajustados de medida de los efectos.

4. Por otro lado problemas más internos: falta de personal cualificado para llevarlo a cabo, inexistencia de fuentes de información actualizadas oficiales, disparidad en los sistemas de información; cambios o solapamiento de programas en el tiempo que están siendo objeto de evaluación, es muy habitual, lo que hace que la evaluación pierda interés.

5. Igualmente la existencia de programas sin un diseño bien definido en cuanto a objetivos, dificulta en gran medida la evaluación.

6. Por otro lado por motivos de visibilidad la evaluación se suele presentar en muchas ocasiones justo cuando se da por terminado el proyecto o incluso antes, por lo que la evaluación de resultados e incluso de impactos es muy limitada, porque no ha pasado el lapso de tiempo suficiente para su evaluación y esta evaluación a más largo plazo acaba por no realizarse.

APUNTES SOBRE LOS ELEMENTOS CLAVE QUE HAY QUE TENER EN CUENTA DE INICIO CUANDO SE PRETENDE LLEVAR A CABO UNA EVALUACIÓN

- PARTICIPACIÓN: sea cual sea el tipo de evaluación que se plantee hay que escuchar, previendo los instrumentos metodológicos que posibiliten la participación de todos los agentes implicados en el diseño de la evaluación o en su ejecución.

- DIFUSIÓN: es imprescindible tener en cuenta que más allá del valor interno de la evaluación ésta ha de ser transparente. Ya sea su publicación íntegra o un resumen.

- Se ha de definir muy bien de inicio cuál es el objetivo final que se pretende y valorar el costo de la evaluación con el tamaño del proyecto, con el fin de que haya una proporción.

- Es igualmente fundamental, de cara a la eficacia de una evaluación, elegir muy bien el momento en que se va a plantear la evaluación y se va a ejecutar.

- Finalmente para asegurar unos resultados homogéneos es necesario realizar una labor de concienciación y de información a todos los agentes implicados sobre su importancia para que se involucren.

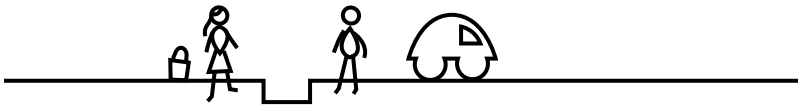
Una vez realizado este pequeño acercamiento a lo que es la evaluación mi compañera les presentará el papel de la evaluación en la integración de la igualdad en la política de vivienda.

Iera Azkarate

Me gustaría empezar con el compromiso que hay de las administraciones públicas en torno a la igualdad, porque al final, la evaluación previa (evaluación previa de impacto en función de género) hay que contextualizarla en algo, no sale de la nada. Hay una normativa tanto estatal como del Gobierno Vasco que nos marca y que las administraciones públicas deben cumplir y, en alguna medida, también las empresas privadas en algunos ámbitos. La cuestiones más básicas que se pueden sacar de esta normativa sería incorporar la transversalidad de género en todas las políticas a realizar. Es decir, y más en este ámbito, estamos hablando de urbanismo y no por eso se puede considerar que el urbanismo está lejos de la igualdad, sino que hay que transversalizar género en todas las políticas. No puede haber áreas estanco que no se vinculen a igualdad, que es una cuestión fundamental y que hay que trabajar todavía mucho en ello.

Por otra parte, lógicamente hay que conseguir la información necesaria. Hasta no hace poco, había problemas para encontrar datos desagregados por sexo, cosa que parece que en 2011 debería estar conseguido y no es así; y al final, esos datos son fundamentales para hacer cualquier evaluación o simplemente para conocer tu público objetivo y la materia que estás trabajando. Y aprovechando lo que ha dicho mi compañera, aumentar la eficacia. Las administraciones públicas tienen que trabajar por el bien de la ciudadanía pero hay que ver también cómo se realizan estas intervenciones. No se puede destinar dinero público a hacer cualquier cosa, de cualquier manera.

Los ocho principios básicos vienen reflejados en la ley autonómica y son la base de todo el movimiento de igualdad, o al menos son los más importantes:



1. **La igualdad de trato.** Se trata de que no haya discriminaciones ni que mujeres, ni hombres se sientan discriminados en cualquier momento, y menos por políticas que puedan llevar a cabo las administraciones públicas.

2. **Igualdad de oportunidades.** Mujeres y hombres tenemos que tener el mismo derecho a poder llegar a los recursos que hay en la sociedad y poder emplearlos.

3. **Diversidad y diferencia.** Hombres y mujeres somos diferentes, pero es que además, las mujeres entre nosotras mismas somos diferentes y los hombres entre ellos mismos son diferentes; y esto hay que tenerlo en cuenta.

4. **Integración de la perspectiva de género.** Género no es un ente aparte, o igualdad no es una cosa fuera de las políticas de las administraciones; sino que hay que integrarla.

5. **La acción positiva.** Se trata de realizar acciones puntuales y muy específicas para fomentar la integración o la aparición tanto de mujeres como de hombres.

6. **La eliminación de roles y estereotipos en función del sexo.** Todavía nos queda un largo camino por recorrer y todavía tenemos roles y estereotipos que hay que romper. No se puede considerar que se mantengan ahí indefinidamente.

7. **La representación equilibrada.** Supongo que será más o menos conocido por todo el mundo, sobre todo a través de la ley estatal, la polémica que hubo sobre la necesidad de que en los consejos de dirección de las empresas hubiera un porcentaje determinado de mujeres. Al final se trata de que no haya un menor número de un 40% de mujeres o de hombres.

8. **Colaboración y coordinación.** Se trata de que las administraciones públicas trabajen en estos ámbitos, pero que no cada una funcione de manera independiente, sino que al final, para conseguir avanzar realmente, se trata de funcionar en equipo y crear sinergias para que esto vaya avanzando.

Las conclusiones que podemos extraer a partir de estos principios se van a repetir con lo que ya he dicho previamente, pero al final se reduce a que la igualdad de oportunidades no se tiene que entender únicamente como el acceso a los recursos, sino la disposición de ellos. Es decir, que una mujer acceda a un consejo de dirección está muy bien, pero si luego esa mujer no tiene ninguna capacidad a la hora de gestionar los recursos, no tiene ningún tipo de sentido.

La perspectiva de género. Al final hay que integrar género en todas las políticas y todas las acciones. No puede quedar nada aislado.

Finalmente y, aunque parezca absurdo, y en la línea de lo comentado anteriormente hay que integrar género y además, en todas las fases. La evaluación previa lógicamente se situaría en la planificación, luego estaría la propia ejecución, pero luego hay que hacer una evaluación posterior, para ver cómo se ha impactado y para ver si realmente hemos podido disminuir o aumentar las igualdades que pueda haber.

Y por eso, y aunque parezca un poco absurdo, hay que trabajar estos ámbitos. Primero, el espejismo de la igualdad formal. Hoy en día se presupone que por el hecho de que haya mucha normativa ya hemos conseguido la igualdad, y generalmente es una cuestión que se está dando entre la gente joven. Pues bueno, esto no es real. Al final hay muchas cuestiones que se deben trabajar, roles y estereotipos

que hay que romper, y que se debe trabajar en ello directamente. Luego, la importancia que tiene la visión neutra u opaca al género. En algunas administraciones se piensa que se lanza una política y que al final incide de igual manera en mujeres y hombres. Pues igual sí, pero igual hay que analizarlo previamente para ver que realmente no se produce ningún tipo de diferencia entre unos y otras.

Luego, el resultado de un acto intencional. Es un camino que tenemos que trabajar, no porque haya normativa la igualdad va a brotar de la nada. Debemos trabajar en ello y además debemos ser conscientes de que estamos trabajando en ello.

Luego estaría la pertinencia al género. Viene de una guía creada por la Comisión Europea, en la que fijaba unas preguntas que luego trasladaremos en donde se veía un poco si algunas normas o actos de base son pertinentes o no. Es decir, si inciden directa o indirectamente en la ciudadanía, porque si es así hay que actuar sobre ellas.

Finalmente, el trabajo que queda a los poderes públicos, es introducir medidas. Yo creo que los avances que se están consiguiendo a través de la introducción sobre todo de medidas por ejemplo en los contratos públicos, en las licitaciones por parte de las administraciones, implica que las empresas, indirectamente, se vean obligadas a por ejemplo tener en cuenta los datos desagregados y el lenguaje no sexista, que igual es poco por ahora pero bueno, se van consiguiendo avances y se va consiguiendo algo.

Aquí para entrar un poco en materia, os trasladamos dos definiciones de evaluación previa. Primero la comentada anteriormente de la guía de la Comisión Europea, y luego estaría la de la Ley Vasca de la Igualdad. Las dos analizan si se incide de igual manera en mujeres y hombres y si se incide de diferente manera. Teniendo en cuenta que estamos hablando de dinero público y que hay que tener en cuenta la eficacia, como hemos dicho antes.

Los beneficios. Entendemos que trabajar la evaluación previa es importante para las administraciones públicas. Primero porque aumenta el conocimiento, lógicamente si haces evaluación previa conocerás mucho mejor a tu público objetivo y la materia en la que estás trabajando, si no vas a dar cosas por hechas que igual luego ya cuando te metes con datos te sorprenden y además te ayudan.

Luego vendría sistematizar y mejorar los procesos. Si tú metes un sistema de planificación, de seguimiento y de evaluación, al final te ayuda en tu día a día, y creo que respalda todo el trabajo que estás llevando a cabo.

Y finalmente, incrementar la eficacia, que debe ser una de las máximas para las administraciones públicas. ¿Y todo ello para qué? Pues nada más y nada menos que para seguir avanzando en igualdad, que es un trabajo arduo y que está ahí todavía. Pero bueno, aparte de la voluntariedad que pueda tener cada administración pública, existe además una obligación legal. No es que bueno, yo quiero trabajar y lo hago. No, no, es que hay una obligación legal por detrás, un artículo, como podéis ver ahí, el 18, que establece que hay que hacerlo y que hay que hacerlo en la mayor parte de las normas que se puedan crear por parte de las administraciones públicas.

El artículo 18-2, os lo hemos puesto porque nos parecía interesante resaltar, que, tanto los ayuntamientos como las instituciones forales, tienen cierta flexibilidad a la hora de hacer esta evaluación, que Emakunde y el Gobierno Vasco ya lo ha regulado, pero que si alguna de estas administra-

ciones considera que tiene que establecer otro modelo, no habría ningún problema para hacerlo.

Aquí tenemos la Ley 4/2005, con los artículos del 19 al 22, en donde se dibuja un poco todo el proceso, en el que te dice que tienes que realizar una especie de diagnóstico, establecer medidas, que luego en el informe que se realiza, esas medidas pasan a Emakunde y que luego debe ser integrado en un único informe. Y por otra parte, está la resolución, que es lo que después vamos a analizar mas detenidamente, en la que se establece todo el proceso a seguir.

Otras administraciones. Aunque parezca mentira, hay administraciones, tanto a nivel autonómico como a nivel estatal, que ya están trabajando, que ya están regulando; incluso, que tienen guías, que tienen protocolos; y parece que, poco a poco, están saliendo diferentes guías, que es verdad que al final son más o menos parecidas. En algunas se incide más en un aspecto y en otras, en otros, pero lo importante es que se está trabajando, que hay respaldo por detrás y que se puede tener algún tipo de apoyo en el momento en que se quiera trabajar en este campo Y luego, pues lógicamente, si no existen directrices propias o no se pueden crear en un momento dado, pues ahí están las recomendaciones establecidas por el Gobierno Vasco a través de la resolución 5/2007.

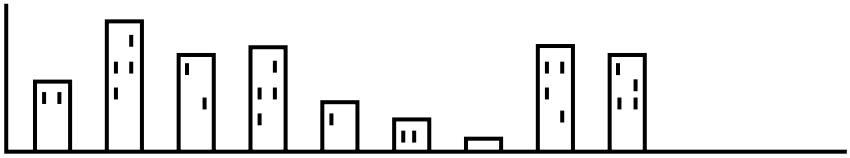
Ya entrando un poco en la resolución, determina en qué proyectos hay que trabajar y hay que hacer evaluación previa. Primero, en proyectos de normas jurídicas con rango de ley o de reglamento, y por otra parte, en propuestas de actos administrativos. También es verdad que hay excepciones a la hora de no introducir la evaluación previa, como puede ser algún tipo de norma que modifique una norma anterior, con lo que se considera que no habría que introducir la evaluación previa.

Quién participa. Esto no es una cosa del Área de Igualdad, que tiene que hacerlo únicamente ella, sino que al final es el órgano promotor quien tiene el conocimiento. En este caso, la gente de urbanismo va a saber cómo incidir, cómo crear las normas específicas que puede tener y cómo llegar a hacerlo. Y por otra parte, aparece Emakunde, a quien hay que enviar el informe y que finalmente te puede ayudar y apoyar con propuestas de mejora

Cómo queda reflejado. Todo el proceso de evaluación previa debe quedar reflejado en una memoria, una memoria que no es una memoria aparte, que no está integrada con todo el proceso que se ha seguido, sino que tiene que ir todo un poco en línea y reflejarse todas las cuestiones que sean necesarias.

Me gustaría comentar que también dentro de la normativa de las directrices, se establece un procedimiento tanto abreviado como ordinario. El que vamos a trasladar ahora es el ordinario, que se supone que se debe seguir con todas las normas y todos los actos administrativos. El abreviado sí estaría destinado únicamente a todo lo que sea análisis de jurados, de órganos de participación en el que sí se incide en que se trabaje únicamente la representación equilibrada, ver si la hay o no la hay y, en el caso de que no la haya, establecer posibles medidas.

El procedimiento ordinario se solicita por parte de la resolución. Primero se elaboraría el diagnóstico, en otras palabras la situación actual de hombres y mujeres. Ahí es importante seguir las pautas establecidas por la Comisión Europea, como son recursos, participación, toma de decisiones, normas sociales y valores, y derechos. Es complicado, no es sencillo, pero al final son las diferencias que hay que ver, porque quizás mujeres y hombres no acceden de manera diferente a los recursos, no participan igual y son cuestiones a tener en cuenta.



Lógicamente si esa norma está creada a través de otra anterior, hay que ver si cuantitativa y cualitativamente han existido diferencias o qué incidencia ha habido o qué incidencia no ha habido. También el número de proporción de mujeres y hombres en el ámbito en que se está trabajando, lógicamente. Y finalmente,explicar las desigualdades detectadas. Posteriormente también lo que se solicita son los objetivos generales: determinar los objetivos generales y si existe algún tipo de vinculación con igualdad, asimismo si existen medidas. Lógicamente establecer un objetivo si no existe ningún tipo de medida luego para conseguirlo, no tendría ningún sentido. Y lo mismo sucede en el caso de los objetivos específicos, donde posiblemente resulte más fácil vincularlos.

Como ya hemos comentado los recursos económicos son importantes, por lo que se es necesario analizar en qué medida se incide en ellos o no. Al tratarse de un proceso de evaluación, al final hay que establecer indicadores. Hay que determinar a la finaliación del proceso, después de implementar la norma o acto administrativo, el efecto que se ha conseguido. Y como resultado, obtendremos un impacto positivo o negativo. Yo particularmente diría que el impacto negativo puede serlo en un primer momento; es decir, si se lleva a cabo todo el proceso y resulta que se está impactando de manera diferentes en mujeres y hombres, siempre se van a introducir medidas, con lo que se conseguirá al final un impacto positivo. Y finalmente, es necesario introducir medidas, a no ser que exista una situación ideal en que no se incida de manera diferente.

Claves a tener en cuenta. La evaluación previa tiene que ir en consonancia con todo el proceso de elaboración de la norma. No puede tratarse de procesos separados, principalmente porque la evaluación previa lo que pide es que si se detectan desigualdades, se introduzcan medidas para que finalmente se apruebe la norma, una vez incorporadas esas medidas.

Los datos. Lógicamente tienen que ser coherentes con la finalidad de la norma o acto administrativo, no se pueden tener en cuenta datos que no tienen ningún tipo de relación y que no van a dar ningún tipo de información sobre lo que se quiere tratar y plasmar en la norma o acto en cuestión.

Y finalmente, no es preciso poseer un amplísimo conocimiento en género y políticas de igualdad, pero sí se trata de que al final, como es el órgano promotor quien tiene que realizar la evaluación previa, sí es recomendable que al menos se disponga de cierta formación en género y políticas de igualdad, porque de otra manera, puede resultar que ciertos aspectos sean tratados de vagamente o que no se lleguen a materializar, simplemente por carecer de conocimientos básicos en esta cuestión.

Inicialmente, debe realizarse la identificación de la norma o acto. Identificarla es fácil; vincular el tercer punto, analizar la vinculación de la norma o acto con igualdad, también, ya que uno/a sabe si actúa o no actúa en igualdad.

Quizás el punto más complicado, y de ahí que se derive la necesidad de cierto conocimiento en esta materia, es observar tanto si hay una ley o un plan de igualdad que puede influir y, además, si hay alguna ley o plan sectorial que de alguna indicación en torno a esta cuestión. En la Comunidad Autónoma del País Vasco, tenemos la ley autonómica, y como ya hemos visto antes, hay uno de los principios que es la integración de la perspectiva de género, con lo que ya hay algo que obliga, es decir, no se puede quedar un ajeno/a a esta cuestión.

El análisis de la pertinencia ya ha sido comentado: al final la Comisión lo que trasladaba eran estas dos preguntas: 1- ver si la propuesta iba dirigida a uno o más grupos objetivos, si afectará a la vida diaria de una o varias partes de la población y 2- si se producen diferencias en los aspectos que he nombrado previamente: derechos, recursos, participación, normas y valores. Al final, si se responde afirmativamente, lógicamente hay que actuar, no se puede quedar a espaldas de este tema.

Análisis de la situación. Hay que tener información cuantitativa y cualitativa. La cuantitativa resulta a veces complicada, incluso hay algunas administraciones que cuando consideran que no existen datos desagregados por sexo, lo incluyen como medida para incorporarla dentro de la norma o acto administrativo. La cualitativa también, como ya se ha visto a lo largo de este seminario. Lógicamente, si ya se han visto datos, hay que analizarlos y ver si hay o no hay desigualdades y ver si al final con la norma o acto administrativo se detectan las desigualdades, pero se va a actuar, porque si se están observando y a pesar de ello no se incorpora ninguna medida, quizás debiera replantearse la situación.

Una cosa lógica en la redacción, es el uso no sexista del lenguaje y en el caso de que haya imágenes, de imágenes. Si todo el proceso se lleva a cabo correctamente, cometer después un fallo por el uso sexista del lenguaje, sería un fallo garrafal. Y lógicamente tendríamos que introducir medidas.

Valoración de impacto. Sigo diciendo que el negativo, al final tiene que ser un poco interno pero cuando salga la norma o acto administrativo, tendría que ser positivo.

Finalmente, me gustaría compartir una serie de conclusiones:

- La evaluación previa proviene del compromiso que se pueda adquirir por parte de las administraciones, pero también existe una obligación legal, eso no se puede olvidar.

- Son los órganos promotores quienes deben realizar la evaluación previa: se puede contar con el apoyo de las áreas, unidades de igualdad, pero son los órganos promotores quienes deben hacerlo.

- Los Ayuntamientos y Diputaciones Forales tienen cierta discrecionalidad a la hora de realizar esta evaluación.

- La utilización de datos desagregados por sexo es fundamental y, como cualquier proceso de evaluación, habría que realizar una evaluación posterior para ver cómo ha influido y cómo se ha incluido la perspectiva d género.

5.3.
Participación ciudadana

Mario Yoldi, director de Planificación y Procesos Operativos de Vivienda, Gobierno Vasco

Hace no demasiado tiempo la administración pública hacía suya la máxima del Despotismo Ilustrado "Gobernar para el pueblo, pero sin el pueblo". Afortunadamente hemos experimentando avances históricos: tenemos democracia y los ciudadano/as elegimos a nuestros/as representantes. Sin embargo, el estado actual de las tecnologías de la comunicación nos permite avanzar mucho más de manera eficiente y barata.

En el caso del Departamento de Vivienda del Gobierno Vasco, la situación es aún más exigente, puesto que Euskadi tiene transferida la competencia exclusiva en materia de vivienda, es decir, sus decisiones y acciones son completamente ejecutivas e independientes del Estado.

Además Euskadi, en la época del proyecto, era una de las Comunidades Autónomas con el precio más alto de vivienda de España y con un alejamiento progresivo entre los precios de vivienda libre y los máximos que las familias vascas podían asumir en relación a sus ingresos disponibles. (Ratio entre precio medio de vivienda y salario: 7,5 en 2008).

Si bien existía una importante oferta de vivienda protegida, sólo una pequeña parte de ésta se destinaba al alquiler (19,2%).

En este orden de cosas, la prioridad absoluta era aplicar a la política de vivienda los principios del buen gobierno en la gestión de lo público, puesto que la vivienda era, y es, una de las principales preocupaciones de la ciudadanía vasca, tan sólo superada por la crisis económica y la violencia.

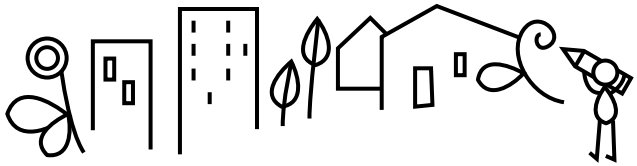
Sin embargo, cuando decidimos empezar con un proceso de participación ciudadana, las experiencias dentro del Gobierno Vasco habían sido nulas o anecdóticas. Diseñamos el proyecto desde el otro lado, es decir, desde el/la ciudadano/a, desde la posición de la futura persona participante. De cómo nos gustaría que la Administración nos hablara y, sobre todo nos escuchara y conversara con nosotros. Debíamos, entonces, poner nuestro foco de atención en CONVERSAR CON LA GENTE: atender, contestar y demostrar que esa conversación produce resultados y que nos comprometemos a ponerlos en marcha aunque no sean de la línea política imperante.

Significaba, por tanto, ser pioneros/as dentro de la administración vasca en un proyecto que quizá, y eso era lo bueno, podía tensionar la estrategia de vivienda, pero que era un trabajo tremendamente ilusionante y desconocido para nosotros/as.

Volvíamos a experimentar de nuevo, las sensaciones que tuvimos cuando fuimos de los primeros Departamentos en conseguir certificaciones de calidad reconocidas por instituciones independientes como AENOR, o cuando emprendimos caminos tan exigentes como la evaluación de nuestras políticas públicas hace más de una década.

La vivienda exigía medidas innovadoras, transparencia, pluralidad y orientación a la ciudadanía, en un contexto de gran preocupación económica y financiera, y en una Comunidad Autónoma donde los precios eran desorbitados.

Empezaba un viaje que no sabíamos adónde nos llevaba, pero que, afortunadamente tenía el respaldo de todo el staff político del Departamento de Vivienda y Presidencia (desde el comienzo, nos eligieron como proyecto pionero ejemplarizante para el resto de Departamentos del Gobierno Vasco).



Problemas a los que nos enfrentamos

Cuando se decide poner en marcha un procedimiento de participación ciudadana, es necesario hacer frente a dos grandes problemas:

1. DEFICIT DE CULTURA PARTICIPATIVA:

Clase política:

- En ocasiones la clase política actúa y toma sus decisiones sin la cercanía a los problemas e intereses de la ciudadanía a la que representan.
- Existe una tendencia generalizada, tanto entre los partidos políticos, como entre la ciudadanía, a pensar que siempre que un Gobierno lanza un proceso de participación se trata meramente de publicidad o campaña de imagen.
- La clase política asume las propuestas como críticas y no como mejoras.

Administración:

- Administración con hábitos de especialización y segmentación arraigados, proyectos de participación complicados de ejecutar puesto que es una "nueva tarea que a mí no me corresponde".
- Desconocimiento en el tratamiento y en las metodologías a implementar.
- Dificultades técnicas y poca destreza en utilización de herramientas de colaboración y comunicación on line.

Ciudadanía:

- Dificultades para involucrar a la ciudadanía: no confían en que la Administración tenga en cuenta sus ideas.
- Dificultades para llegar a toda persona que quiera decirnos algo.
- Desconocimiento en profundidad de los temas de vivienda.

Solución:

La participación ciudadana constituye una PRIORIDAD dentro de la política del Gobierno Vasco y, concretamente en el caso del Departamento de Vivienda, se ha demostrado a través de la implicación a nivel político, contando ya con el convencimiento en los subprocesos 2 y 3, de que el valor añadido de la participación es impagable.

Formación en herramientas novedosas de comunicación y en procesos de evaluación y participación ciudadana para el cuerpo funcionarial.

Importancia de establecimiento y respeto de normas básicas de respeto mutuo y voluntad de cooperación y acuerdo entre Administración y ciudadanía.

Generación de procesos de aprendizaje entre participantes.

Procurar las bases para la construcción de la ciudadanía activa y comprometida con los asuntos públicos. Dedicación en términos de tiempo: conversar con la ciudadanía conlleva atender, contestar y demostrar que esa conversación produce resultados.

2. DESCONFIANZA: la ciudadanía ha quedado relegada desde siempre a tener limitado su margen de actuación al día de las elecciones. Todo lo demás ha quedado en manos unilateralmente de políticos y sus decisiones. Cada cuatro años, se hace examen y se vuelve a votar bien por simpatía o desánimo hacia el resto de opciones.

Solución:

Hoy existen las herramientas, pero sobre todo, la intencionalidad política, de que este desajuste y descontento se minimice, con el fuerte compromiso político de que los procesos de participación no son publicidad, que existe un respeto por las lecciones aprendidas, que los resultados van a ser públicos y que la mayoría de las aportaciones ciudadanas van a integrar el núcleo decisorio.

En el caso del proceso de participación de vivienda, aún estamos en fase de hacernos creer pero hemos plasmado en nuestros documentos programáticos la mayoría de las propuestas recibidas y actualmente, seguimos hablando con la ciudadanía de igual a igual (hay que señalar que un 85% de las personas consideran importante mantener este tipo de procesos de manera periódica o permanente).

Estrategia de participación desarrollada

Lo primero que hicimos fue estructurar un proceso participativo en 3 subprocesos: se trataba de plantear a la sociedad vasca cosas como "Cuál debía ser la estrategia, las líneas políticas e incluso la propia legislación en materia de vivienda":

1. Pacto Social por la Vivienda.

Temática: Estrategia vasca de vivienda 2010-2025. Destinatarios: Agentes institucionales, políticos y sociales

2. En vivienda, tu opinión cuenta.

Temática: Plan Director de Vivienda y Rehabilitación Urbana 2010-2013. Destinatarios: Ciudadanía, Colectivos expertos

3. Ley Vasca de Vivienda: Contigo hacemos Vivienda.

Temática: Ley Vasca de Vivienda. Destinatarios: Ciudadanía

Se creó un grupo de trabajo formado por las personas que gestionaban el día a día del proyecto: funcionarios/as, consultora experta y asesores/as del Departamento, que se podía enriquecer, en momentos de diseño o reinterpretación de objetivos, con la dirección política del Departamento, y de Presidencia del Gobierno Vasco.

Como eran tres subprocesos diferentes, hubo que diseñar también estrategias, medios de comunicación y recepción de propuestas diferentes.

Además, creíamos en el fomento de la participación desde las vertientes:

- institucional, o cómo ver el valor añadido de esta nueva manera de hacer política
- social, o cómo hacer real y creíble este ambicioso proyecto de concertación social
- funcionarial, o cómo entender el servicio al/a la ciudadano/a desde la propia voz de la ciudadanía.

El primer subproceso, que también fue en su momento muy

criticado, fue el Pacto Social por la Vivienda, en el que participaron agentes institucionales, políticos, económicos y sociales del sector.

En este país se están normalizando las cosas en todos los campos, pero ha sido una constante durante tres décadas, nuestra incapacidad para iniciar ningún proceso de negociación, de acuerdos, etc. con los agentes económicos del sector en materia de vivienda. No nos habíamos planteado esta cuestión siquiera: la conveniencia de hablar con los agentes económicos y sociales del sector antes de empezar a hacer política. Este proceso nos empleó mucho tiempo (desde diciembre de 2009 hasta junio de 2010) y soportar muchas críticas de diferentes partidos políticos que decían "hagan ustedes algo". Ya lo estábamos haciendo, procurábamos hablar.

Este proceso ha resultado enormemente ventajoso paraa nosotros/as: nos ha permitido hablar y conversar con el sector, que ha hablado con el Gobierno más que en los últimos 8 años. Es verdad que se trata de un colectivo con intereses muy diversos, pero hemos sido capaces de encontrar un marco común estable a largo plazo, que nos ha permitido definir la estrategia de vivienda para el período 2010-2025.

Es la primera vez que se hace en Euskadi: 80 agentes económicios y sociales, relevantes del sector, hemos sido capaces de acordar una política a largo plazo.

El segundo subproceso, el Plan Director de Vivienda y Rehabilitación Urbana 2010-2013, trató de establecer las líneas a seguir directamente con la ciudadanía, proceso que tuvo una duración de abril de 2010 a julio de 2010 y que contó con la participación de la propia ciudadanía, colectivos expertos y grupos de discusión con colectivos vulnerables y/o alejados de las TICs.

Otro de nuestros compromisos era presentar una ley de vivienda e intentar que se apruebe, llevamos 30 años y hemos sido incapaces de aprobar una ley de vivienda. Para ello volvimos a abrir un proceso participativo específico, el de la Ley Vasca de Vivienda, desde enero de 2011 hasta mayo de 2011, en el que agentes políticos y sociales, asociaciones, colegios profesionales y la ciudadanía han tomado parte.

Objetivos perseguidos

¿Qué pretendemos con la participación ciudadana?

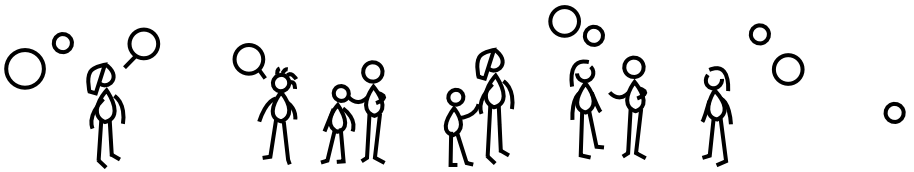
El objetivo general es promover la participación de la sociedad vasca cara a enriquecer la estrategia, líneas políticas y legislación que ayuden a favorecer el acceso a la vivienda de la ciudadanía vasca.

Objetivos específicos:

- Conocer la opinión de la sociedad vasca en relación a la estrategia, líneas políticas y legislación en materia de vivienda y recibir sus propuestas.
- Establecer relaciones de colaboración a largo plazo con agentes institucionales, económicos y sociales que intervienen en el mercado de la vivienda.
- Obtener participación y niveles de satisfacción altos.
- Gobernar de otra manera: más cercana y co-responsable.

En definitiva, se trata de conversar con la sociedad para hacerla partícipe y corresponsable de la política de vivienda:

Pulsar la opinión sobre las medidas propuestas por el go-



bierno, y dar a la sociedad la ocasión para mejorar las propuestas del gobierno e incorporar otras nuevas. Recepcionar propuestas que enriquezcan las líneas de actuación y la propia legislación y aprovechar el potencial de las Nuevas Tecnologías para favorecer procesos de participación; alcanzar un alto grado de participación en el proceso y la satisfación con el propio proceso.

Resultados obtenidos

Lo cierto es que este proceso nos ha demostrado que todos los días nos sorprenden las personas. Todos los días aprendemos con ellas.

Así, un análisis más detallado de los instrumentos de participación, pone de manifiesto los siguientes resultados:

1. Pacto Social por la Vivienda

Se organizaron cinco jornadas específicas en el Parque Tecnológico de Zamudio siguiendo la técnica del world café. En ellas se pretendía debatir y consensuar con los agentes propuestas sobre temas planteados por el Gobierno Vasco, por ejemplo cómo debe ser la política de vivienda en alquiler. De esta forma se discutía y se aportaban otras propuestas.

En cada jornada, a través de los mecanismos establecidos, de las redes internas, se depositaba la documentación se metían las propuestas, se determinaban cuáles eran los resultados, tras un proceso de valoración. En suma, nos obligaba a una negociación multilateral y llegamos a un acuerdo, formalizado en la sede de Lehendakaritza con el Lehendakari y 80 representantes del sector.

Para nosotros este proceso constituye una satisfacción. Si algo ha fallado, ha sido el componente político, no hemos conseguido incorporar a los partidos políticos, la política en este país es enormemente complicada, pero sí a los agentes, todos los agentes fundamentales del sector han firmado el marco, el paraguas de una política de vivienda hasta 2025, que incorpora 4 retos, 15 líneas y 84 acciones:

2. Plan Director de Política y Regeneración Urbana

El Gobierno Vasco elabora cada cuatro años los planes estratégicos de su política de vivienda. Abrimos también un proceso de participación ciudadana, en el que se utilizaba Irekia, mejorable herramienta del Gobierno en cuanto a participación, y también herramientas del Departamento y las redes sociales.

En la web de Etxebide, tenemos 600.000 accesos al año, es la web más poderosa del Gobierno. Diseñamos una herrameinta para promover la participación, aunque somos conscientes de que existen determinados colectivos vulnerables, que están al margen de las TICs, por lo que mantuvimos entrevistas con ellos.

Cuando se hace participación ciudadana hay que ser muy claro/a en lo que respecta a cuál es el input de la ciudadanía. Hay que ser transparente a la hora de decir qué parte se ha incorporado, la transparencia es fundamental, tanto para lo bueno como para lo malo.

El Plan Director de Vivienda y Regeneración Urbana 2010-2013 incorpora todas la aportaciones. El resumen con los principales resultados:

- Un 85% de las propuestas recibidas están contempladas en el Plan Director de Vivienda.

- 15.748 accesos
  - 14.764 participantes en plataforma on-line
  - 333 seguidores/as facebook
  - 173 participantes en encuestas realizadas a colectivos expertos
  - 569 posts en foros.
  - 120 propuestas realizadas
- 5.230 encuestas respondidas

Además, el Observatorio Vasco de la Vivienda organizó una jornada sobre evaluación y transparencia de las políticas de vivienda, que contó con la presencia del Lehendakari en la clausura.

3. Participación en el anteproyecto de la Ley de Vivienda

También en el caso de la Ley vasca de Vivienda utilizamos una herramienta específica diseñada en la página web de Etxebide y los mecanismos abiertos en redes sociales y en Irekia. El modelo de participación se basó en un modelo abierto, en el que no pedimos identificación. Contamos con diferentes apartados, como "Propuestas de mejora" para mejorar el contendio del anteproyecto de ley, hicimos "Miniencuestas", "Apartado de pregunta a", donde la ciudadanía podía enviar preguntas al Lehendakari y al Consejero y un apartado con el "Texto completo del anteproyecto de ley", en el que se explicaba el articulado de manera simple.

Los principales resultados:

- 17.187 visitas a la plataforma
- 1349 opiniones a través de 8 encuestas
- 874 opiniones en 10 foros
- 143 preguntas al Lehendakari y Consejero
- 312 seguidores/as en Redes Sociales
- 188 propuestas de mejora al Anteproyecto Ley de Vivienda (44% propuestas aceptadas)

Los aspectos más valorados por la ciudadanía fueron: la transparencia, la simplicidad y la claridad de la plataforma, así como la libertad para expresar opiniones y la posibilidad de ofrecer propuestas sobre nuevos temas.

¿Dónde estamos actualmente en este proceso de aprobación del Anteproyecto de la Ley vasca de Vivienda ? En el proceso de tramitación de la Ley.

Conclusiones sobre los procesos participativos

Cuando se articulan procesos participativos, se consiguen cosas imposibles: el Consejo Económico y Social de Euskadi ha sido capaz por primera vez en la historia de hacer un informe en materia de vivienda y el Consejo Superior de Cooperativas también. Estos procesos permiten obtener ciertos réditos de las relaciones que se establecen y una capacidad de trabajar en común.

Quisiera destacar que nuestros sistemas contemplan mecanismos de participación, mecanismos que no son costosos y sí enormemente útiles. Aquí tienen la página web de Etxebide, donde sabemos que entran 600.000 personas al año. Tenemos herramientas para favorecer y fomentar la participación ciudadana: Twitter, Facebook, Irekia, y tenemos el Observatorio Vasco de la Vivienda, que próximamente, espero, va a presentar unos nuevos formatos, una nueva estructura y es para nosotros/as un instrumento fundamental de participación.

¿Qué quiero decir con esto? ¿Qué ofrezco? Afortunadamente conversar hoy entre los distintos gobiernos y la ciudadanía es fácil, no es costoso y conlleva tiene enormes ventajas para una administración. Se consigue con ellos hacer copartícipe y corresponsable a la ciudadanía en la definición de los planes y las políticas. Y eso nos ayuda, y nos ayuda mucho, a acertar.

Las herramientas que tenemos elaboradas, que son en realidad del Departamento, están a disposición de la Dirección de Suelo y de todas las personas interesadas.

5.4.
Experiencias locales
El urbanismo en clave de género: una experiencia transversal

Sebastián Bayo, arquitecto, Aranbarri

Queremos, en primer lugar, agradecer a la organización de este Seminario la invitación para compartir con ustedes nuestras modestas experiencias en el urbanismo desde una perspectiva de género y esperamos, sinceramente, que, al finalizar nuestra intervención, ustedes les puedan perdonar.

Y lo digo porque, como advertimos cuando se nos hizo la invitación, no somos especialistas en género, y además llevamos muy poco tiempo en esta sensibilidad, y esto al final se acaba notando. No tendría sentido la recopilación por nuestra parte de definiciones, conceptos e ideas que ya se han escrito y ya se habrán expuesto en este seminario.

Dicho esto, intentaremos establecer un espacio de reflexión acerca del camino que hemos emprendido, en lo personal y en lo profesional, en relación con la perspectiva de género en un espacio tan específico como es el medio rural y la introducción de estos aspectos en el ámbito de la formación universitaria a través del Taller de Planeamiento urbano que realizamos en colaboración con la Escuela de Arquitectura de la universidad politécnica San Pablo CEU.

Me gustaría, antes de nada, agradecer la tutela de el personal técnico de la Dirección Foral de Promoción Social y mencionar los nombres de Teresa Franchini, Luis Perea y José Carlos Marín, compañeros con los que estamos recorriendo esta andadura.

1. **Presentación de Arabarri, su objeto social y su ámbito de trabajo**

Arabarri es una sociedad pública, creada por la Diputación Foral de Álava, en origen para la gestión de sus cascos históricos; pero que, superando los límites derivados del ordenamiento urbanístico, se dirige a la protección, en el más amplio sentido, del patrimonio cultural edificado.

En la actualidad, desde ARABARRI se gestiona, en 18 Ayuntamientos, 25 núcleos declarados por el Gobierno Vasco como Áreas de Rehabilitación Integrada.

Los dos fines últimos que justifican la gestión de la sociedad urbanística son la Salvaguarda del Patrimonio Urbanizado y Edificado, y la Revitalización de los núcleos rurales alaveses, en su mayoría inmersos, como ya es sabido, en un proceso demográfico regresivo.

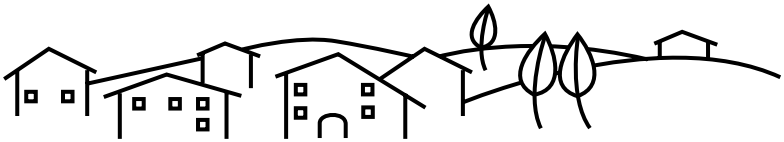
ARABARRI es, en definitiva, una herramienta de la Administración Local para el conjunto del patrimonio edificado alavés, un mecanismo de coordinación entre los ordenamientos urbanístico y de Protección del Patrimonio Cultural, un instrumento integral en la gestión de los centros históricos como piezas relevantes del patrimonio cultural edificado.

Pero centrándonos en lo que hoy nos ocupa, podemos decir que el ámbito y el objeto de actuación de Arabarri es el medio rural alavés-

2. **El incidente incitado**

Dicen los/as guionistas que un buen relato tiene que tener un primer gran acontecimiento que precipita todo lo que sucede después y hace que la historia tome el camino definitivo que lleva al desenlace final. Y esto lo denominan Incidente incitador o desencadenante.

En nuestro caso el incidente incitador de nuestra historia con el género fue la puesta en marcha del III Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres por la Diputación Foral de



Alava, para lo que creó una Comisión Interdepartamental a la que se nos invitó a formar parte.

Antes de esto, nuestro conocimiento sobre legislación, normativa y acciones con perspectiva de género en el ámbito foral era prácticamente nulo. La participación en esta Comisión nos ha facilitado el acceso a un proceso colectivo e individual de formación, sensibilización y concienciación en materia de igualdad.

Arabarri está desarrollando las determinaciones que el III Plan para la igualdad de la Diputación le han asignado después de un análisis para identificar las acciones a realizar ajustadas a la Ley Vasca 4/2005 y derivadas del V Plan para la igualdad de Emakunde.

Por mencionar alguna de las Acciones Generales que se está desarrollando mentaremos la próxima modificación del pacto de empresa para establecer medidas de conciliación y un protocolo de acoso moral y sexual; la participación en la unidad departamental para la igualdad; revisión, adecuación y sistematización del uso de lenguaje de todos los documentos administrativos producidos; colaboración en la elaboración de una guía de lenguaje no sexista incorporando términos de nuestro entorno profesional; preparación de nuestras bases de información para la desagregación de datos por sexo; preparación de acciones específicas en los criterios para la concesión de Ayudas; y participación en la formación en materia de Igualdad.

3. **El género en el medio rural. Sus particularidades**

Como decíamos inicialmente el ámbito de las actuaciones de Arabarri es el Medio rural alavés. Y reconocemos como medio rural un espacio, un territorio, caracterizado por:

a. Un reducido nivel demográfico y baja densidad poblacional, una regresión y envejecimiento progresivo de esta población y con éxodo mayoritario de jóvenes y mujeres.

b. Una actividad productiva tradicionalmente dedicada al sector primario, y por lo tanto poca oportunidad de empleo y falta de diversidad económica.

c. Unos núcleos de población de pequeño tamaño, basados en arquitecturas populares inicialmente asociadas a formas de vida tradicionales, y con pérdidas de servicios debido a la disminución de población.

d. Desde el punto de vista administrativo, sin capacidad, ni medios, ni cultura urbanística ni territorial adecuadas para la gestión derivada de sus nuevas situaciones socioeconómicas.

e. Además de la actividad productiva habría que destacar otras funciones básicas como son la función social, que garantiza la permanencia, la cultural, de conservación de tradiciones y culturas populares; y la medioambiental, responsabilizándose de la conservación del paisaje y la biodiversidad.

Se ha resumido que el espacio rural es todo lo que no es urbano, o dicho en otras palabras, es aquel que pone límites al espacio urbano.

Desde el punto de vista del género, es un espacio humano en cuyo desarrollo la mujer juega un papel protagonista: son numerosos los estudios en los que se vincula la pervivencia de la forma de vida rural a la permanencia de la mujer en este medio. Es más, el cambio experimentado en los últimos años en este entorno, se puede relacionar directamente con la creciente implicación de la mujer en la vida económica, la-

boral y social, de forma que todas las iniciativas asociativas y dirigidas a complementar la actividad agrícola responden principalmente a mujeres y jóvenes.

Encontramos pues justificado que las políticas de igualdad se hayan convertido en objetivo prioritario dada la importancia que tienen en el proceso de conservación y revitalización del medio rural.

En este, insisto, corto recorrido realizado en la perspectiva de género, tenemos la impresión de que la relación con el urbanismo en estudios, tratados y planes, se focaliza en parámetros más relacionados con la mujer urbana que con la rural. Partimos de la desigualdad de género que se hace todavía patente en todos los ámbitos, pero que es aún más evidente en el medio rural.

Las particularidades de la vida este medio condicionan los derechos de la mujer a la visibilidad de su trabajo, a su participación en la toma de decisiones, a la educación, a la sanidad, a las comunicaciones y su movilidad voluntaria y forzada, a las nuevas tecnologías, al reciclaje personal, etc.

Por otro lado, no sería preciso hablar del medio rural como un espacio homogéneo. En particular el alavés, presenta un nivel bastante aceptable en cuanto a infraestructuras de comunicaciones, un buen nivel de equipamientos y servicios y hasta un acceso a las nuevas tecnologías en gran parte de su territorio, lo que lo asemeja al medio urbano.

Esto queda patente en las conclusiones del Estudio "Las mujeres en el entorno rural", elaborado por IKT.

Los principales problemas sí que son comunes y se corresponden con el nivel de corresponsabilidad en el ámbito familiar. Las mujeres se han ido incorporando al mundo del trabajo productivo, mientras continúan haciéndose cargo del trabajo reproductivo; sin embargo, los hombres no han recorrido el camino simétrico de asumir una parte proporcional de las tareas en el ámbito doméstico, con la titularidad de las explotaciones, con acceso a la toma de decisiones (Alava, territorio con 51 municipios, 6 Alcaldesas) y a la movilidad y el transporte público.

Valga como ejemplo el denominado Manifiesto de Laguardia, documento resultante de la jornada de trabajo celebrada el 15 de octubre de 2010, DÍA INTERNACIONAL DE LAS MUJERES RURALES, que con el Lema "Participa, tú decides". reclamaban la falta de igualdad de condiciones con los hombres en los distintos ámbitos de decisión del medio rural; la falta de corresponsabilidad en el ámbito familiar; el cuestionamiento de su papel en los puestos de decisión; la renuncia a opciones personales, laborales y sociales obligadas por la maternidad o la atención a hijos/as y mayores; la organización de la participación en los espacios de decisión con modelos masculinos; el empoderamiento personal y colectivo de las mujeres; La necesidad de que los hombres se formen en igualdad; y la preocupación por las nuevas generaciones para que no se queden de brazos cruzados bajo el supuesto de una falsa igualdad.

4. **El género en la profesión de arquitectos y urbanistas**

En la carrera de Arquitectura ya hay un cincuenta por ciento de mujeres. No hay pues ninguna diferencia de capacidades y aptitudes, y sin embargo, como nos recordaba Inés Sanchez de Madariaga y a la que me referiré en más ocasiones, "las arquitectas están desproporcionadamente representadas entre los/as arquitectos/as que cobran salarios más bajos y entre los/as que ocupan los puestos menos deseados

en la profesión como asalariadas por cuenta ajena. También son abrumadoramente mayoría entre aquéllos/as que abandonan la profesión por falta de oportunidades profesionales y de promoción laboral. Ellas están sufriendo desproporcionadamente los efectos de la crisis."

En la formación de arquitectura existe discriminación, sobre todo cuanto más subjetivas son las materias y sería necesario una revisión de la historia de la arquitectura para poder incorporar la figura femenina en la formación, buscando nuevos referentes y modelos.

Por otro lado el colectivo profesional de la arquitectura y el urbanismo es agente protagonista en las decisiones a tomar sobre desarrollo y uso de las ciudades, vivienda, transporte, equipamientos y servicios, y espacios libres y de ocio. Sería pues deseable que adquiera más pronto que tarde, la sensibilidad y el grado de consciencia necesarios para evitar el perpetuar situaciones discriminatorias entre mujeres y hombres en el uso y disfrute del urbanismo.

Nos parece oportuno establecer similitudes entre este proceso de sensibilización en la igualdad en el urbanismo, con el que como profesionales de la arquitectura tuvimos que afrontar hace no muchas décadas con la incorporación de medidas para la accesibilidad en esta disciplina. El pensar en TODOS cuando proyectábamos, que hasta ese momento excluía a las personas discapacitadas, es similar a lo que ocurre ahora en que el Todos excluye a TODAS.

Dice Inés Sanchez de Madariaga: "Más bien al contrario: las ciudades se piensan y se diseñan respondiendo en primer lugar a las necesidades, puntos de vista y experiencias vitales típicamente masculinos, que se consideran norma universal. Las realidades, necesidades, y aspiraciones en el uso de la ciudad son diferentes para hombres y mujeres. Son diferentes en primer lugar porque existen diferencias de tipo biológico vinculadas al sexo de los individuos: diferentes dimensiones corporales y diferente fuerza física, que cuestionan por ejemplo la pretendida validez universalista del Modulor de Le Corbusier".

El urbanismo tiene ante sí un reto estimulante: buscar la mejor manera de facilitar la organización espaciotemporal del trabajo y la vida doméstica tanto para hombres como para mujeres.

5. **El Taller de planeamiento urbano en el medio rural: una experiencia en el ámbito universitario**

Para Arabarri programar el taller de Planeamiento Urbano en el Medio Rural es una acción más de fomento y difusión del patrimonio urbano y arquitectónico del territorio alavés y por lo tanto forma parte de una estrategia para su salvaguarda.

Se plantea en el año 2006 la organización del primer Curso-Taller en colaboración con la Escuela de Arquitectura de la Universidad Politécnica San Pablo CEU de Madrid, de forma que desde el ámbito universitario, se reflexione y aporten ideas a la problemática intrínseca de este territorio. Es una llamada de atención sobre las circunstancias socio-urbanísticas específicas de este medio, una herramienta para sensibilizar a los futuros profesionales sobre el particular desarrollo de la arquitectura y el urbanismo, y acercarles a una forma de trabajar en proximidad con los agentes sociales, formando parte de procesos participativos y multidisciplinares.

Supone también la creación de una actividad en la comarca que, aunque limitada en el tiempo, contribuya a establecer una relación entre dos grupos humanos de ámbitos diferen-

tes: por un lado estudiantes y docentes del entorno universitario madrileño, y por otro los agentes y habitantes locales.

Desde la perspectiva académica, el curso se organiza partiendo de dos enfoques que se corresponden con dos escalas diferentes de trabajo.

El primero, muy libre y abierto, pretende propiciar la reflexión del alumnado desde aproximaciones multidisciplinares que aborden, el entorno rural elegido como espacio crítico. Entran en juego los aspectos ambientales, productivos, sociales, físicos, etc. con los que el alumnado realiza las propuestas, sin condicionantes previos y sin un objetivo definido.

El segundo, más acotado, que centra la intervención en un desarrollo residencial, sobre el que volcar los requisitos legales y normativos que el planeamiento y la asignatura exigen.

En la línea que originalmente nos propusimos de que el propio planteamiento de taller fuera objeto de crítica y revisión, en esta nueva convocatoria TAER 2010-2011, que giraba en torno al Valle de Arana, en la Montaña Alavesa, convenimos la inclusión en los contenidos de la perspectiva de género justificado por tres motivos:

- En primer lugar, el taller coincide con la puesta en marcha por parte de la Diputación Foral de Álava del III plan de igualdad de hombres y mujeres.

- En segundo lugar no podemos obviar que más del 50% del alumnado que participan en el taller son mujeres y que el desarrollo de su profesión se va a realizar vinculado a su condición de mujer, y de cómo esta circunstancia, irremediablemente, va a establecer nuevas formas de entender el planeamiento urbano no sólo para las arquitectas, sino también para los arquitectos.

- Y por último, y si se nos permite, más importante, por el papel determinante que la mujer tiene en el mantenimiento y desarrollo de la forma de vida rural, de su equilibrio demográfico y por lo tanto de la necesidad desde el planeamiento de considerar su punto de vista y sus necesidades como método para garantizar su pervivencia.

Se plantea un formato de Curso-Taller, con alumnado de 4º curso de arquitectura y profesorado de la asignatura de Planeamiento Urbano, organizándose en cuatro fases claramente diferenciadas:

- Jornada de toma de contacto con el territorio, con sus agentes y con especialistas en urbanismo, en género y en urbanismo inclusivo. Aproximadamente 100 alumnos y alumnas se desplazan al territorio y durante un fin de semana reciben información de primera mano de responsables políticos y técnicos del municipio, representantes de la Dirección Foral de Promoción Social y asociaciones implicados en temas de género, así como una charla especializada a cargo de Inés Sanchez de Madariaga, arquitecta, Directora de la Unidad de Mujeres y Ciencia, Gabinete de la Ministra de Ciencia e Innovación y Profesora Titular de Urbanismo de la Escuela de Arquitectura de Madrid.

- ELABORACIÓN DE LOS TRABAJOS. Desarrollo de las primeras ideas y continuación de los trabajos. En esta fase, a desarrollar en Madrid, se avanza en los enfoques realizados en la fase de TALLER, reflexionando, reelaborando y avanzando sobre la información esbozada hasta la entrega final del trabajo

- EXPOSICIÓN. Nuevamente en el territorio objeto de estudio. Esta fase de exposición de los trabajos se plantea un nuevo contacto con el territorio y sus agentes en la que se presentan las reflexiones, ideas y proyectos realizados. Se realizan visitas temáticas que complementan el taller.

- PUBLICACIÓN. Una vez finalizado el curso, se publican los trabajos en un documento que constituye testimonio de la experiencia y del trabajo realizado, así como unas conclusiones generales sobre el desarrollo y resultado del taller.

Con la incorporación transversal del Género se pretendía crear un espacio de reflexión sobre el género en relación con la profesión de arquitecto/a-urbanista y, más en particular, con su influencia en la dinámica social del medio rural.

Se trataba de dotar de un valor añadido a la reflexión y al debate, y no se concibió en ningún momento como una imposición a los trabajos. Para ello, el objetivo de la clase impartida por Inés Sanchez de Madariaga al alumnado fue introducir los conceptos básicos que permiten entender esas diferencias de género en el uso de la ciudad.. A partir de ellos, analizar las diferencias existentes, tanto en los campos sustantivos del urbanismo -transporte, vivienda, lugares de empleo, equipamientos, espacios libres y de ocio- como en los aspectos relativos al proceso –estadísticas y estudios previos, prioridades de inversión participación ciudadana y participación en los equipos técnicos y políticos, técnicas de clasificación y calificación de suelos, evaluación y seguimiento, etc.

También se plantearon recomendaciones de buena práctica en todos estos aspectos sustantivos y de proceso.

Por último, en el tiempo disponible, se analizaron en mayor detalle algunos ejemplos: los sesgos de género que existen en las actuales estadísticas del transporte en España y el proyecto de vivienda Frauenwerkstadt construido en Viena en la década de 1990.

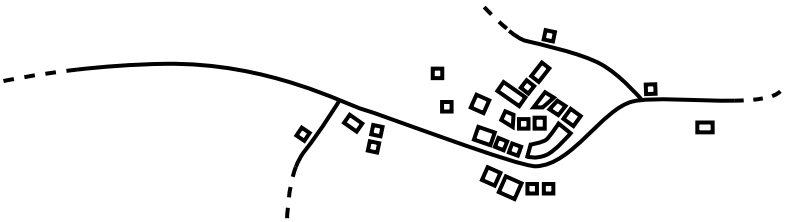
6. **Conclusión: Un recorrido personal y por lo tanto político.**

El tema de género ha suscitado un enorme debate entre el alumnado y el profesorado, lo que debe considerarse muy positivo.

La sensación es que entre el alumnado no se acaba de percibir la desigualdad como un factor crítico que perjudica a la mujer en distintos ámbitos de la vida y de la sociedad. Que se identifica con un debate político.

El alumnado tiene una sensación general de que los problemas y desigualdades de género pertenecen a otras clases sociales, a otras épocas o a otras latitudes. En estas impresiones participaban tanto alumnos como alumnas.

Inés Sanchez de Madariaga lo explicaba muy bien: “Cosa de esperar ya que, mientras son estudiantes, las jóvenes están en el período de la vida en que las mujeres reciben el trato más igualitario respecto a los hombres. No han sufrido todavía la doble carga de trabajo en el ámbito laboral y en el doméstico, ni la discriminación laboral en salario y promoción, ni el doble estándar social frente al envejecimiento, con la pérdida del atractivo físico para las mujeres, frente a la acumulación de poder y recursos para los hombres. A las mujeres jóvenes les cuesta reconocerse, no quieren verse, como miembros de un grupo que está en su conjunto en situación de desventaja social. Se producen en ellas los efectos típicos de negación, resistencia y disonancia cognitiva descritos por la psicólogía, comprensibles por otra parte en



el caso de las jóvenes. Negación, resistencia y disonancia cognitiva compartidas, por cierto ya no de manera tan comprensible, con otros grupos sociales que tampoco quieren ver la realidad, no sea que, en su caso, reconocer la evidencia llevara a la obligación moral de asumir responsabilidades individuales y colectivas, a cambiar comportamientos y costumbres, con posible y previsible pérdida de privilegios".

Sin embargo, según se avanzaba en el debate aumentaba el interés por el tema.

Hay que decir que el profesorado responsable del Taller estaba en la misma dinámica de posicionarse respecto a las especificidades del urbanismo de género. Y esto unido al calendario y contenidos propios de la asignatura hizo que la integración del género en el proyecto no tuviera el tiempo para la reflexión que hubiera sido necesario.

En esta línea, la repercusión final en los trabajos ha quedado apenas esbozada y no se advierte que haya tenido una presencia significativa. Aún así muchos equipos tuvieron presente el género, principalmente en la parte inicial, más libre, de propuestas territoriales. Unas veces, las propuestas de creación de centros de investigación-universidades, puso el dedo en aquéllas en las que la mujer tenía más presencia. Otras veces, se incidió en la violencia de género, aportando datos y tratando de que la fase propositiva integrase opciones para las mujeres en situación de maltrato. En general, muchos análisis destacaban elementos relacionados con el género (evidenciándolos a través de estadísticas), aunque luego no se tradujesen en iniciativas propositivas en relación al tema.

Para finalizar, el género en urbanismo es para muchos/as de nosotros/as un tema innovador y muy poco explorado, y se considera que la propia incorporación al taller de esta reflexión, permite ir introduciendo en el alumnado una sensibilidad cuya repercusión y frutos, quizás se obtengan en el futuro.

No es fácil posicionarse en el ejercicio del proyecto urbano, desde la perspectiva de género. En cambio, es tremendamente positiva la reflexión incorporada, pues sensibiliza al alumnado desde su posición personal y de futuro profesional. Para algunos/as puede constituirse en su particular incidente incitador.

En el nuevo taller que hemos planteado este curso, en un territorio de más complejidad como es el del municipio de Salvatierra-Agurain, tenemos el convencimiento de que se plantearán experiencias concretas donde claramente el alumnado pueda identificar formas de hacer el urbanismo y la arquitectura con consideraciones de igualdad.

Para finalizar, éramos conscientes de que nuestra generación había llegado tarde tanto a las nuevas tecnologías de la comunicación como al género y hemos descubierto que en esto último las nuevas generaciones de estudiantes de arquitectura también tienen mucho que trabajar. Debemos pues empezar en estos temas más temprano y en este sentido, abriendo el abanico de acciones para la formación, desde hace unos años en Arabarri, estamos desarrollando un programa didáctico para acercar al alumnado de EPO y ESO al conocimiento y respeto por el patrimonio cultural común, sensibilizado en este último año, por la filosofía coeducativa, desmontando los roles sexistas y androcentristas, cuidando el lenguaje, y cooperando en concienciar sobre la importancia del reparto de tareas y responsabilidades en todos los ámbitos.

5.5.
Experiencias locales
Proyecto "Aquí ahora jugamos tod@s"

Javier Peña y **Amaia Elorza**, arquitectos, JAW estudio

AQUÍ AHORA JUGAMOS TOD@S es un espacio para el fomento de las oportunidades urbanas en los campos de fútbol que tiene como objetivo promover la participación ciudadana y el compromiso con el espacio público por medio de la democratización de los campos de fútbol, ya que considera que el consumo de suelo y recursos que tienen éstos no está equilibrado con la más que dudosa labor social que llevan a cabo dentro de nuestro contexto actual.

Durante los últimos años de crecimiento urbano estos campos han quedado situados en lugares privilegiados de nuestras ciudades y pueblos, convirtiéndose en un gran potencial para ser usados como espacios públicos, y por ende, de contribuir al fomento de los usos mixtos y la complejidad urbana, regenerando la calidad del tejido consolidado por medio de unas intervenciones mínimas.

Además, AQUÍ AHORA JUGAMOS TOD@S cree que esta es una oportunidad excepcional para revertir la tendencia exclusivista y sexista de estos espacios, usándolos y visibilizándolos como lugares de convivencia positiva, multicultural, multigenérica, multidisciplinar... y en definitiva, lo más cercanos posible a nuestras múltiples realidades.

Descripción del proyecto

Nuestra manera de acercarnos a la perspectiva de género en el urbanismo fue bastante diferente a la manera sobre la que se ha venido trabajando a lo largo de las diferentes ponencias ya que nos centramos en el acceso legal / real o no acceso a ciertos espacios que tenemos las mujeres.

¿A qué lugares de la ciudad tienes acceso tú, que no tengo yo, por el mero hecho de tú ser hombre y yo mujer?

La respuesta inmediata a esta pregunta suele ser 'En ningún sitio, igual en otros países, pero eso aquí ya es ilegal'. Pero un análisis más concienzudo de la realidad nos hizo ver que esto es verdad, que puede que no ponga un cartelito de 'prohibido mujeres' pero las desigualdades de género que muy a pesar de los avances que hemos hecho, son estructurales en muchos aspectos de nuestra sociedad, y esas desigualdades tienen todavía hoy y aquí un reflejo en el soporte físico de nuestra sociedad, que en lo que a nosotras nos concierne son las ciudades. Y además, suelen estar ligados a espacios donde se ejerce cierto PODER SOCIAL.

Entre los casos identificados, para este proyecto nos centramos en el caso del fútbol y seguimos los siguientes pasos:

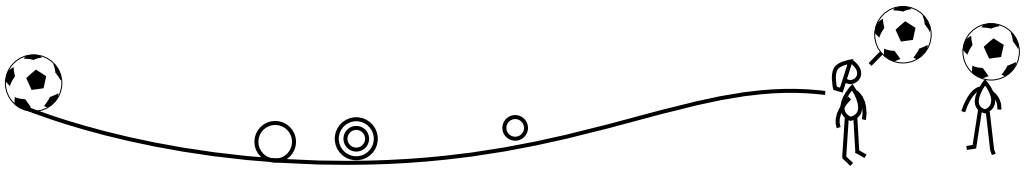
1. cómo es el mundo que el fútbol profesional actual construye

2. cuál es el reflejo de ese mundo que el fútbol construye en nuestras ciudades

3. qué haríamos para invertir con el menor esfuerzo posible ese reflejo del fútbol en nuestras ciudades para que se convierta en el reflejo del mundo que nosotras queremos construir

El fútbol, la vaca sagrada

Con la excusa de ser un deporte de equipo, un movimiento de masas, el deporte rey del estado, un orgullo patrio cuando menos... el fútbol se ha venido colando en nuestras vidas, ciudades y culturas con la libertad de quien ha sido nombrado por gracia divina. Ha ocupado nuestro espacio,



nuestro tiempo, nuestras carteras públicas y privadas, y hasta nuestro subconsciente.

Preguntemos a quién preguntemos ‘y Ud. ¿de qué equipo es?’ siempre encontraremos una respuesta, clara y concisa, generalmente coincidente con el equipo de la ciudad donde reside esta persona y sin contar con el Barça o el Madrid que acostumbran a venir de serie. ¿Acaso ocurre lo mismo si preguntamos por los derechos humanos, la globalización, la responsabilidad social de la empresa para la que trabajamos? No, entonces, recibimos un ‘a mí la política no me interesa’ por respuesta.

¿Qué es lo que hace del fútbol una vaca sagrada? Y lo que es más importante, ¿por qué no debería serlo?

El mundo que el fútbol construye

Si analizamos el fútbol fuera de contexto, exclusivamente como deporte, podemos afirmar, sin miedo a equivocarnos, que tiene buena pinta. No en vano, cumple con todas las condiciones de un TRABAJO COOPERATIVO: se establece una interdependencia positiva entre participantes, existe una heterogeneidad y complementariedad de papeles, así como una interdependencia dentro del equipo con un feedback importante… Pero hoy en día, ¿cuántas de estas cualidades podemos atribuirle al mundo que el fútbol construye?

En primer lugar, desaprovecha completamente, su capacidad integradora. Desde los 10 o 12 años se segregan por sexos los equipos, desde antes, se segregan por nivel de juego y además se les asigna el papel defensor de cierto orgullo de colegio, ciudad o país, alimentando la rivalidad y la pertenencia exclusiva a un lugar. Eso, sin tener en cuenta que a partir de cierto momento los clubes adquieren un poder de pertenencia sobre jugadoras y jugadores de 15/16 años por medio de la carta de libertad.

En segundo lugar, si bien el fútbol como ente profesional masculino es muy respetado, y las normas son estrictas al respecto, el mundo que construye es, en realidad, muy irrespetuoso. Más allá de la dinámica de afición que alimenta, que fuera de toda racionalidad fomenta los insultos al equipo contrario, al arbitraje, a sus propios jugadores en decadencia… (esa frase, que tan popular es, de: ‘yo a mis hijos sólo les dejo decir tacos en el campo de fútbol, para que se desahoguen’), más allá del hecho de que el deporte femenino profesional, con toda la imitación del deporte masculino profesional que tiene, sea relegado a un pie de página en los periódicos después del fútbol masculino aficionado… más allá de todas esas actitudes irrespetuosas aceptadas y normalizadas que se saltan las propias normas jerárquicas impuestas por el mismo fútbol, más allá, está la imagen pública de los medios.

No haremos una tesis sobre la ocultación de las mujeres deportistas en los medios de comunicación, ni el tiempo dedicado a unos y a otras, ni siquiera sobre el lenguaje y las expresiones utilizadas en los previos, post y retrasmisiones de partidos, únicamente tomaremos el Google y veremos las imágenes que nos salen:

- FÚTBOL MASCULINO (Buscar) _ de las 10 primeras imágenes en las 10 aparecen hombres o niños jugando al fútbol.

- FÚTBOL FEMENINO (Buscar) _ de las 10 primeras fotos sólo en 4 aperecen mujeres futbolistas (en algunas jugando, en algunas posando en portería), en tres salen mujeres en ropa interior en imágenes con cierto conte-

nido erótico y en las demás aparecen infografías o chistes, en uno de los cuales aparece una bota de fútbol con tacón y un pié de foto que dice: 'así son las botas de fútbol femenino jajajajaja'.

- FÚTBOL (Buscar) _ de las 10 primeras fotos cinco son infografías, dibujos o chistes, en dos sale un balón, en otras dos salen mujeres en ropa interior y otra es una fila de mujeres con botas de fútbol, bragas y una camiseta blanca mojada. El pie de foto dice: ' el fútbol aún puede mejorar'.

Esta es la imagen pública del fútbol.

Nuestra participación en el fútbol

Las pesonas defensoras del papel social del fútbol dirán 'pero al fútbol puede jugar quién quiera, móntese Ud. su equipo'. Veamos pues cuál es el contexto real en que nos encontramos.

Para empezar, ya hemos hablado de cuales son los referentes que tenemos, la imagen pública deportiva del fútbol es meramente masculina, además, la socialización que tenemos desde niñas es completamente diferente y todavía cuando somos adultas sigue siéndolo. Si alguien organiza un partido sólo se nos invita si se sabe de antemano que jugamos, si no habiendo sido invitadas nos ofrecemos, la pregunta es obligada ' ¡Ah! ¿Pero Ud. sabe jugar a fútbol?' y una piensa por dentro '¡Ah! ¿Y a Ud. qué le importa?¿Acaso yo puse en duda su capacidad?¿Acaso Ud. puso en duda la de mi compañero cuando le ofreció jugar?'.

No es un dato despreciable además, que para federar un equipo debe estar dentro de o constituir un Club, lo cual, además de suponer una serie de papeleos tediosos requiere unas ciertas jerarquías internas. Sin atrevernos a hacer una relación directa entre esta necesidad, el desinterés de muchos clubes por el deporte femenino y nuestra escasa participación, mostraremos unos datos bastante ilustradores:

FEDERACIÓN DE FÚTBOLDE BIZKAIA

- Representación femenina: 4 ligas con un solo grupo en cada una y 16 equipos por grupo. En total son 64 equipos y 960 mujeres futbolistas.

- Representación masculina: 13 ligas, con 28 grupos en total y 16 equipos por grupo. En total 448 equipos y 6720 hombres futbolistas.

Entonces, ¿quién utiliza los campos de fútbol? Más o menos 960 mujeres y 6.720 hombres en Bizkaia. En otras provincias las diferencias son todavía más escandalosas: en Madrid 2.800 mujeres y 76.740 hombres, en Cádiz 330 mujeres y 17.550 hombres.

Podemos concluir, sin demasiado error, que esto supone un uso muy desigual de mujeres y hombres ciertos espacios privilegiados como son los campos de fútbol y que las inversiones que se hacen en este tipo de infraestructuras son en beneficio mayoritario de hombres.

Una igualdad ni real, ni legal

Pero las desigualdades no se dan únicamente en la participación cuantitativa diferenciada, resulta que el fútbol, como el deporte en general, cuenta con ciertas licencias legales que afortunadamente se están superando en otros ámbitos de nuestra sociedad.

Y es que, a pesar de ser real en muchos aspectos, LA DISCRIMINACIÓN POR SEXO no es legal ni en nuestra esfera política, ni sorprendente y afortunadamente en nuestra esfera económica (existen ciertos cupos en la primera y ciertas herramientas más o menos efectivas en ambas para luchar contra esta discriminación), ni mucho menos en nuestra esfera educativa (todos los colegios públicos o con ayudas públicas deben ser obligatoriamente mixtos), y sin embargo, sigue siendo legal, aceptada y defendida en nuestra esfera deportiva. Además, no sólo se permite y se normaliza la separación por sexo en equipos tanto profesionales como escolares, sino que se dificulta, incluso se prohíbe la participación mixta.

Se apela al desarrollo desigual de hombres y mujeres, a las capacidades desiguales… pero en lugar de prohibirle el juego a Ronaldo por gordo, a Pujol por bajito o a Davis por miope, la FIFA se lo prohíbe a Maribel Domínguez por mujer.

El crédito del fútbol

¿Cuánto cuesta mantener un campo de fútbol?, ¿cuánto cuesta y cuánta energía consume su iluminación?, ¿cuántos campos de fútbol están inutilizados?, ¿cuánto dinero público se gasta en los equipos?, ¿y en las federaciones?, ¿y en los clubes que ahora están en banca rota?…

Los pocos datos que hemos conseguido son bastante ilustradores: la inversión y mantenimiento de un campo de fútbol de hierba natural (el presupuesto más asequible encontrado y únicamente para el césped) es de 25.416 euros/año (a 12 años), la deuda que acumula el Alavés con la seguridad social asciende a 600.000 euros, la suma de las deudas de todos los clubes de fútbol a 632 millones, ¿cuántas rentas básicas y asistencias de la ley de dependencia podríamos pagar con todo ese dineral?…

Campos de fútbol ¿derecho o privilegio?

En todo pueblo, ciudad o mitad de la nada que se precie podemos encontrar un campo de fútbol. No hace tantos años, encontrábamos una plaza, con su frontón, donde la gente se reunía, los niños jugaban, los domingos se hacía mercado, otras veces partido… hoy tenemos los campos de fútbol para jugar exclusivamente a fútbol y las demás actividades que se las arreglen con lo que puedan.

¿Cuál es la utilización real de estos campos? Y ¿quién los utiliza?

Empecemos por el principio, los patios de los colegios. Públicos, privados, concertados… no importa, la regla general es disponer una serie de campos y dejar libre el espacio residual. En la mayor parte de los casos estudiados comprobamos que ésta es la regla, pongamos por ejemplo uno de ellos: 3 campos deportivos, espacio residual alrededor, y una reserva de espacio sin un carácter marcadamente residual, pero en el que sospechosamente no cabe un campo de medidas aceptables…

Hacemos unos pocos números y obtenemos: 42% del espacio de recreo dedicado a campos de fútbol y baloncesto, 45% de espacio residual y 13% del espacio para otros usos y lo contraponemos con el uso que puede dársele a esos espacios: 15% de niñas/os de la escuela podrán usar esos campos y el 85% restante se repartirán entre el espacio residual y el otro, si además tenemos en cuenta la participación de niñas en actividades deportivas en los recreos (por exclusión o por desinterés), tenemos que casi la mitad del espacio del patio será ocupado por unos pocos niños, alguna niña si hay suerte… el 15% de personas usan el 42% del espacio de ese patio…

Además, más allá del uso, podemos extrapolarlo a ciertas connotaciones de este uso del suelo, y es que pareciera que se da a entender que: uno, toda actividad no baloncesto-futbolística es residual y dos, cualquier actividad puede llevarse a cabo en un campo de fútbol o baloncesto pero ni el fútbol ni el baloncesto pueden llevarse a cabo en un lugar no destinado exclusivamente a ellos.

Al margen de este estudio particular, miremos nuestras ciudades, ¿Cuántos tenemos?, ¿cuánto espacio ocupan? ¿cuánta gente los utiliza realmente? En Puerto Real, donde se situó la primera de nuestras propuestas tal y como se verá en el apartado siguiente obtuvimos datos impactantes teniendo en cuenta que en un campo podemos entrar 22 personas a jugar...

¿Qué pasaría si pudiéramos entrar tod@s?

Campo de fútbol	Espacios libres Puerto Real
70x100m = 7.000m²	797.769m²
Usuarios/as	Personas
22 jugadores/as	40.677 personas
Espacio por persona	Espacio por persona
318m²/jugador/a	21m²/persona

En Vitoria-Gasteiz nos movemos en un rango entre 45m²/persona y 11m²/persona, dependiendo de la densidad de la trama urbana.

Además, hay determinados campos que tienen un uso más restringido que los demás, ya que se utilizan exclusivamente para un equipo o dos, exclusivamente por hombres jugadores y además están infrautilizados: en uso aproximadamente (y con un cálculo muy favorable) el 38% del tiempo utilizable, el 62% del tiempo están vacíos y sin embargo son un lugar de un gran potencial.

AQUÍ AHORA JUGAMOS TOD@S // JAWestudio

OBJETIVOS

Nuestro proyecto pretende contribuir a la consecución unos objetivos generales que creemos de vital importancia en el contexto urbano actual:

1. Fomentar la participación ciudadana y el compromiso con el espacio público.

2. Democratizar el uso de los campos de fútbol.

3. Creación de nuevos espacios de encuentro y exploración de sus posibilidades.

4. Regeneración de la calidad de los espacios urbanos de la ciudad consolidada con intervenciones mínimas.

5. Aumentar la complejidad fomentando los usos mixtos dentro de nuestras ciudades.

6. Contribuir a las ciudades del conocimiento por medio del potencial humano.

7. Visibilizar los espacios de encuentro multicultural, multidisciplinar, multigenérico en los lugares destinados al ocio.

8. Vincular las actitudes de convivencia positiva al uso de los campos de fútbol revertiendo la tendencia actual.

9. Potenciar el aprovechamiento de espacios públicos y privados existentes frente a los de nueva creación.

10. Facilitar la accesibilidad global a espacios de usos limitados.

Para ello las líneas de trabajo que estamos desarrollando se enmarcan en tres direcciones paralelas pero complementarias:

- Reutilización urbana / democratización de los campos de fútbol.

- Diseño participativo de los espacios de recreo en los colegios.

- Mapa participativo de oportunidades urbanas en los campos de fútbol como herramienta de participación y difusión de los objetivos conseguidos.

1. Reutilización urbana / democratización de los campos de fútbol y la redacción de un manual de actuación.

1.1. Experiencia piloto / propuesta concurso + urbana + humana _El campo Sancho Dávila_

Y con todo lo antes expuesto, formulamos nuestra propuesta de democratización de los campos de fútbol y la adecuamos a un lugar específico escogido como comienzo de una posible normalización de esta práctica.

La propuesta se basa en un catalizador de actividad asociado a un campo de fútbol y compuesto por diferentes elementos susceptibles de ser replicados de manera adecuada a cada contexto por la flexibilidad de su composición. Estos elemento son: 1. colonizadores de suelo, 2. habilitadores de espacios alternativos / visibilizadores y 3. cobertores, además de todos los talleres de decisión y actividades asociadas al espacio mismo.

La intención principal de la propuesta es abrir los campos a toda la población e incorporarlos a la red de espacios libres sin por ello eliminar su uso deportivo, pero sí evitando la sectarización y el uso exclusivista de los mismos, por ello no debe perderse de vista en la lectura de la propuesta ni su replicabilidad, ni su adaptación a diferentes contextos, así como la posibilidad de diseño participativo de mano de la población del entorno de cada CATALIZADOR derivado de su modulación.

a_Colonizadores del suelo

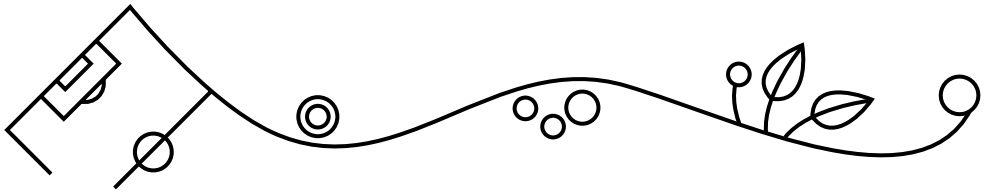
Son manejables piezas de madera pentagonales fácilmente localizables en cualquier suelo por sustentarse en puntos muy localizados y no requerir de un tratamiento previo del suelo.

La malla que generan en su expansión permite dejar espacios de suelo sin ocupar donde localizar vegetación, suelo natural u otros elementos que eviten una colonización arrasadora de la malla y mantengan la relación con el entorno preexistente.

b_Habilitadores de espacios alternativos / visibilizadores (entre 2500 y 4000 euros/unidad, dependiendo del tamaño)

Son las piezas que le dan forma a los nuevos espacios habitables. Conformadas de manera que sirvan para almacenar y/o para sentarse en ellas, generan diferentes espacios en su pivotar, cerrando o abriendo los nuevos lugares de reunión.

Se basan en la arquitectura tradicional gaditana y andaluza, en la que fundamentan el acondicionamiento climático pasivo de los espacios generados, sin dejar de lado una sencillez constructiva fundamental para su fácil ejecución y mantenimiento.



En el caso del Campo Sáncho Dávila son las puertas que permiten el acceso al campo, rompiendo con el muro impermeable y nada amable que lo rodea, abriendo así un espacio privilegiado de la ciudad al global de su ciudadanía.

Además, por tener carácter propio, estos objetos le dan personalidad y visibilidad a cualquier acción que se lleve a cabo en este y en otros campos, ya que aunque cambien de tamaño o forma siguen teniendo esa identidad característica. Son los visibilizadotes de nuestras acciones de integración.

c_Cobertores

Basados sistemas de cubrición por medio de textiles fácilmente manufacturables, son de vital importancia para el acondicionamiento climático de los espacios generados, ya que dadas las especiales condiciones de la región gaditana tanto de soleamiento como de temperatura, resulta vital generar espacios sombreados.

Un sencillo sistema de tirantes permite su regulación por parte de las personas usuarias, así como su mantenimiento.

d_Talleres de decisión / actividades

Ningún proyecto que pretenda ser utilizado y cuidado puede obviar la participación ciudadana desde su concepción, es por ello que nosotras consideramos el diseño participativo uno de los pilares de un proyecto como AQUÍ AHORA JUGAMOS TOD@S, que pretende apropiar a la población de un nuevo espacio libre y de actividad.

Así, el diseño modular permite hacer las variaciones precisas y por medio de los talleres de decisión promover la gestión autónoma y participativa de los usos y actividades, y por ende la apropiación del campo por parte de la ciudadanía.

1.2. Manual de reutilización urbana de un campo de fútbol

Consiste en la recopilación de las pautas a seguir para la consecución de nuestros objetivos: Se trazara mediante el estudio y la definición de los indicadores que marcan los pasos a seguir para la democratización del campo de fútbol que se desee, definiendo las acciones, contactos, relaciones y actividades a realizar dependiendo de las características propias del campo.

Entre ellos contemplamos la propiedad, el uso, el espacio, los accesos, el vecindario, las necesidades ciudadanas... etc.

Así, se establece un protocolo de talleres y los desarrollos didácticos de los mimos, tanto con material como con procesos a seguir.

2. Diseño participativo de los espacios de recreo en los colegios

Con la participación protagonista del alumnado y la participación activa del equipo directivo y profesorado se realizará un proceso de rediseño de los espacios de recreo de los colegios de manera que, igual que se ha planteado en los campos de fútbol, se de lugar y visibilidad a la realidad compleja y rica de nuestra sociedad y se haga uso del papel educativo que tiene el espacio que utilizamos.

Por medio de actividades y talleres se coordinan los intereses y necesidades de los diferentes grupos de iguales, edades, realidades sociales... etc.

La elaboración del material didáctico en un formato de uso

común para el alumnado, que es identificado con una actividad lúdica como son los ÁLBUMES DE CROMOS nos permite acercar el lenguaje y atraer no sólo la atención y el interés, sino también sacar del aula y el taller la discusión y la normalización del proyecto que el alumnado está realizando.

2.1. Manual de rediseño participativo de los espacios de recreo

Consiste en una serie de unidades didácticas de trabajo con escolares, adecuadas a las diferentes edades, mediante las cuales desarrollar un itinerario de diseño participativo de estos espacios (patios) de escuelas e institutos.

En ellas se atiende tanto la puesta en valor y coordinación de los intereses de cada alumna/o o grupo de iguales, como a las necesarias actividades formativas. Y contiene un catálogo de posibilidades de modificación de estos espacios con un mínimo de recursos económicos.

3. Mapa participativo de oportunidades y buenas prácticas urbanas en los campos de fútbol como herramienta de participación y difusión de los objetivos conseguidos.

http://meipi.org/aquiahorajugamostods

La puesta en marcha de una web participativa nos permitirá trazar un plano DAFO sobre la red de campos de fútbol existentes y sus posibilidades de activación a través de nuestra propuesta, incidiendo en la mejora de los espacios públicos de nuestras ciudades. Además nos será de gran utilidad a la hora de trazar la hoja de ruta, ya que podremos plasmar en ella no sólo los resultados de nuestras investigaciones y estudios, sino también la voluntad e ideas de mucha gente anónima. Es una herramienta de trabajo y también de socialización de los resultados que se vayan obteniendo.

Dentro de este mapa los diferentes campos pueden clasificarse en cuatro categorías:

1. CAMPOS DONDE JUGAMOS TOD@S_aquellos campos o propuestas donde las transformaciones realizadas y planteadas suponen un cambio positivo o una reflexión enriquecedora sobre democratización del espacio que busca Aquí Ahora Jugamos Tod@s.

2. CAMPOS DONDE NO JUEGA NADIE_campos con un uso muy limitado o nulo.

3. CAMPOS DONDE JUEGAN UNOS POCOS_campos que han sufrido alguna transformación pero no en la dirección de democratización que busca Aquí Ahora Jugamos Tod@s.

4. CAMPOS QUE PAGAMOS TOD@S_campos que además de un uso muy restringido tienen un componente económico o medioambiental especialmente importante.

5.6.
Experiencias locales
Lecciones desde la experiencia local

Cristina Cordeiro y **Amaia Herrero**, Emari Consultoría para la Igualdad

INTRODUCCIÓN

En Emari llevamos desde el año 2006 realizando proyectos y dinámicas para trabajar la participación social y política de las mujeres con diferentes temáticas, entre ellas el proyecto que se conoce como "Mapa de la Ciudad Prohibida para las Mujeres". Es un proyecto que se ha llevado a cabo en diferentes lugares del mundo y en los últimos años en muchos de nuestros pueblos y ciudades, con el objetivo de trabajar la violencia contra las mujeres y su seguridad en el marco de las ciudades y pueblos, en relación con el diseño urbanístico de las mismas. Los primeros ejemplos los podemos encontrar en Donostia, Iruña, Basauri o Bilbao, pero hoy en día casi la mitad de los municipios de la CAE han puesto en práctica iniciativas de este tipo.

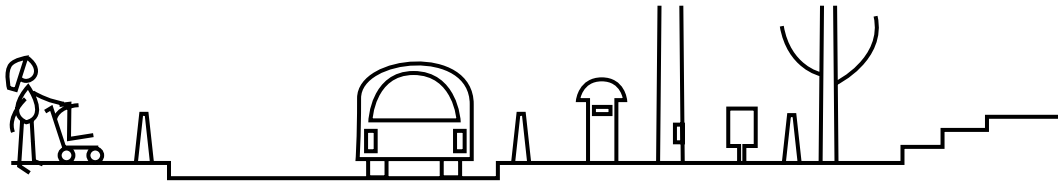
El movimiento asociativo en general y en concreto el movimiento de mujeres y organizaciones feministas lleva reivindicando desde hace mucho tiempo que se tenga en cuenta la opinión de la ciudadanía en la toma de decisiones de carácter público. Hoy en día se está empezando a tener en cuenta desde las instituciones, que han descubierto que la participación de la ciudadanía resulta vital a la hora de diseñar sus políticas. Un ejemplo claro es que la participación de las mujeres resulta indispensable para el diseño de las políticas urbanísticas.

Las mujeres somos más de la mitad de la población, pero además nos hemos ocupado históricamente de otros grupos sociales como las criaturas, las personas mayores o las personas con discapacidad.

Los ámbitos privado y público, el reproductivo y el productivo, el doméstico y el laboral, o como queramos denominarlos, reflejan la división sexual y el reparto de roles que se ha dado históricamente en nuestra sociedad. A las mujeres les ha correspondido el ámbito privado, el reproductivo y no remunerado, los cuidados, la casa, mientras que a los hombres se les ha asignado el ámbito público, el productivo y remunerado, el mundo laboral, la calle.

Dado que el lugar de la participación social y política es la calle y o la casa, a las mujeres se les ha privado siempre de participar en los asuntos públicos, por lo que sus necesidades tampoco se han tenido en cuenta. Y el urbanismo no ha sido una excepción. Las mujeres han participado muy poco en el planeamiento de las ciudades. Desde el siglo XIX, en las ciudades se distinguen perfectamente los espacios dedicados a la vida privada y los dedicados a la vida pública, que son los que mayor importancia han cobrado y a los que se les ha dado prioridad. ¿Qué se ha conseguido con esto? Pues que las ciudades de hoy en día estén pensadas para moverse y para trabajar, no para vivir. Se han olvidado o relegado a un segundo plano las necesidades de todas aquellas personas que no realizan actividades consideradas como "productivas".

Si las mujeres han sido siempre las encargadas de la casa, del cuidado de la familia (de las criaturas, las personas mayores o las personas con discapacidad en las familias,) si son ellas las responsables de las compras, de llevar a las criaturas a la escuela, a las personas mayores a las consultas médicas, etc. está claro que son las mayores conocedoras de la ciudad, las que más caminan. Ellas son las "expertas" en aceras, en obstáculos, en iluminación...y no sólo por sus propias vivencias, sino porque conocen las necesidades de todo ese sector de la población que está a su cargo. Por eso se dice que las mujeres son "la voz de las personas que no tiene voz".



Es cierto que las cosas han cambiado, que las mujeres se han ido integrando poco a poco en el mercado laboral, dando así un gran paso hacia la vida pública con todos los cambios que esto ha acarreado, ya sean políticos, económicos, los sociales o culturales.

Para las mujeres que trabajan fuera de casa, el hecho de conciliar su vida laboral con la personal supone un grave problema, que se hace aún más grave cuando tiene cargas familiares. En este sentido la ciudad no ayuda mucho, más bien todo lo contrario: los obstáculos a la hora de caminar por las calles, adaptar los desplazamientos a los horarios del transporte público, la dificultad a la hora de acceder a los servicios, o incluso la creación de grandes centros comerciales fuera de los núcleos urbanos en detrimento de un pequeño comercio más cercano y cómodo, hacen que la vida de la mayoría de las mujeres se complique hasta límites insospechados.

Las ciudades están hechas a la medida del ciudadano, hombre, independiente, motorizado, que trabaja fuera de casa y que no tiene que ocuparse del cuidado de la casa y de la familia. Quienes no cumplen con este perfil no encuentran más que obstáculos y dificultades en la ciudad. Y es que si la ciudad funciona mal, normalmente funciona peor para las mujeres.

OBJETO DE ESTUDIO

Cuando nosotras nos empezamos a interesarnos y a formar en el tema del urbanismo desde la perspectiva de género, ya se habían realizado algunos proyectos en los que a través de dinámicas participativas se buscaba la opinión de las mujeres para que identificaran los lugares de su entorno en los que no se sentían seguras. En realidad este tipo de proyectos se impulsan desde las Áreas de Igualdad con un triple objetivo: por un lado mejorar el entorno para prevenir las agresiones a las mujeres, por otro sensibilizar e implicar a las áreas del ayuntamiento responsables del diseño urbano para que incorporen la perspectiva de género y, por último, impulsar el empoderamiento de las mujeres, hacer realidad el que las mujeres participen en el diseño de su entorno.

Así, los primeros Mapas de la Ciudad Prohibida para las Mujeres que realizamos recogían aspectos relacionados con la falta de seguridad. Pero poco a poco fuimos incorporando a ese análisis otros elementos en los que la opinión de las mujeres es muy importante como son; la movilidad, accesibilidad, servicios, la representación simbólica, etc.

- Movilidad: las mujeres son quienes más caminan por las calles de la ciudad, pero también lo hacen en transporte público. Muchas veces estos desplazamientos son complicados porque no se adatan a sus necesidades.

- Accesibilidad: Cuando las calles están mal diseñadas, son las mujeres quienes sufren las consecuencias. Los obstáculos pueden deberse a las circunstancias o pueden ser consecuencia de un mal diseño de las calles. Dentro de estos últimos están los obstáculos y barreras para las y los peatones. Las mujeres se mueven por la ciudad con bolsas o carros de la compra, pero además se ocupan de cuidar a personas con movilidad reducida, por lo que a menudo se desplazan con carritos de bebé, sillas de ruedas, etc. Las aportaciones que las mujeres pueden hacer sobre este asunto harían mucho más fácil la vida en la ciudad para todo el mundo.

- Seguridad: cualquier persona está en riesgo de sufrir una agresión o una situación peligrosa en la ciudad,

pero las mujeres son las que sufren las agresiones sexistas, por el simple hecho de ser mujeres. La violencia que se ejerce contra las mujeres es la asignatura pendiente de esta sociedad y aunque es evidente que en el diseño urbanístico no está la solución, éste puede ser de gran ayuda para que la sensación de seguridad de las mujeres sea mayor. La falta de iluminación, las barreras, los recovecos que a menudo llenan nuestras calles son obstáculos importantes a la hora de que las mujeres caminen seguras por la ciudad.

- Representación simbólica: el trabajo de las mujeres, sus logros y sus aportaciones a lo largo de la historia han permanecido invisibles por no considerarse importantes. Por la misma razón, en las ciudades, las calles, plazas y edificios públicos e incluso privados, han recibido nombres de personajes ilustres, pero éstos en muy pocas ocasiones han sido nombres de mujeres. Recuperar la historia de las mujeres es imprescindible, ya no sólo para que ocupen el lugar que les corresponde, sino para que sean los referentes que las mujeres no han tenido hasta ahora.

- Servicios: las mujeres son las principales usuarias de los servicios de la ciudad, desde los servicios médicos (análisis y revisiones, llevar a las criaturas, recoger recetas para las personas mayores, etc.) y los mercados, hasta el transporte público, las plazas y los parques. Conocer la opinión de las mujeres respecto al funcionamiento y horario de estos servicios será de gran ayuda para poder realizar mejoras en los mismos.

Para conseguir unas ciudades y unos pueblos más amables, en los que se pueda vivir y convivir, habría que tener en cuenta tres perspectivas diferentes: la de quienes diseñan políticas y planifican, la de quienes ejecutan esas las políticas y llevan a cabo las actuaciones concretas y la de quienes utilizan el espacio. La perspectiva de género ha de estar presente en cada una de ellas. Los proyectos de los que hoy vamos a hablar son un ejemplo claro, puesto que analizan lo ya construido, tratan de identificar lo que está mal: identifican el diseño que perjudica a las mujeres e impulsa su participación. Cuando las políticas y las actuaciones concretas incorporen la perspectiva de género, este tipo de proyectos no tendrán sentido porque estaremos asegurando un urbanismo con perspectiva de género.

Metodología utilizada en los proyectos:

El barrio que queremos. Zorrotza en femenino 2008

Erandio, diagnóstico urbano con perspectiva de género 2009

EL BARRIO QUE QUEREMOS. ZORROTZA EN FEMENINO 2008

- Proyecto que encargó y financió el Área de Igualdad, Cooperación y Ciudadanía del Ayuntamiento de Bilbao en el año 2008.

- Participación: grupo de 12 mujeres de edades comprendidas entre los 20 y los 65-70 años

- Duración: 5 meses

Objetivo

Con este proyecto se pretendía fomentar la conciencia social entre las mujeres, para que compartiesen la necesidad de im-

plicarse en el ámbito público con el fin de mejorar su situación y canalizar sus demandas. Las mujeres han de ser conscientes de los frutos que su participación como ciudadanas puede generar.

A través del análisis urbanístico y social de su barrio, el entorno que mejor conocían, se pretendía impulsar esa implicación en el ámbito público.

Contacto y perfil de las participantes

Buscábamos la participación de mujeres que conformasen un grupo de trabajo lo más variado posible, ya que consideramos importante que se recoja el mayor número posibles de puntos de vista parav poder analizar el barrio desde la perspectiva de mujeres que hacen vidas diferentes, que lo recorren de manera diferente y utilizan servicios diversos. Queríamos reunir a mujeres de edades diferentes, con trabajos remunerados, amas de casa, estudiantes, jubiladas, asociadas, no asociadas...

Para llegar a las participantes el método más eficaz suele ser acudir a las diferentes asociaciones que existan en el barrio en el que se va a trabajar. En el caso de Zorroza contamos con un movimiento asociativo muy fuerte lo que nos facilitó la búsqueda. Conviene hacer un listado de asociaciones donde prevemos que vamos a encontrar mujeres como pueden ser las propias asociaciones de mujeres, grupos feministas, asociaciones de madres y padres, grupos culturales, asociaciones de personas jubiladas, de viudas, asociaciones vecinales, etc. Puede resultar crucial contar con una persona que sea referente en el barrio y que conozca bien el movimiento asociativo para que nos indique qué mujeres serían clave para asegurar la participación en el proyecto.

Una vez que ya hemos contactado con mujeres dispuestas a participar, son ellas mismas las que animan a otras a unirse al proyecto. El boca a boca entre personas conocidas es el mejor método para conseguir participantes.

En el caso del proyecto de Zorroza llevamos a cabo una dinámica participativa en la que a través de tres de sesiones de trabajo, las mujeres participantes debatieron en torno al diseño urbanístico del barrio, a la manera en que éste afecta a sus propias vidas y aportaron ideas concretas para eliminar los obstáculos identificados.

Primera sesión: ***Charla-debate sobre urbanismo y género. Actividad sobre el callejero***

Introducción al proyecto: para que las mujeres se viesen capaces de opinar sobre urbanismo, un tema que les parecía ajeno y muy complicado, y sintiesen interés por el debate y por formular propuestas para mejorar el barrio necesitábamos que todas partiesen del mismo análisis: el urbanismo desde el punto de vista de género. Por este motivo, comenzamos la primera sesión con una charla-debate sobre urbanismo y género.

Actividad sobre el callejero del barrio: ¿Cuántas calles con nombre de mujer hay en Zorroza?

La finalidad de esta actividad era que las participantes comprobasen cómo los aspectos tratados en la charla también se cumplían en su propio barrio y para facilitar la interrelación en el grupo.

Segunda sesión: ***"Escenarios de futuro"***

En esta segunda sesión se realizó un ejercicio en el que la imaginación juega un papel esencial en el que se pidió a las

mujeres que pensasen dos escenarios de futuro para su barrio; uno positivo y otro negativo, y a partir de éstos se elaboraron posteriormente las propuestas.

Recorridos

Además de los debates se realizaron tres recorridos que se consensuaron desde el primer momento con las participantes. Se llevaron a cabo dos recorridos uno que tenía que ver con la falta de seguridad de sus protagonistas y otro más relacionado con la accesibilidad a la hora de caminar por el barrio para hacer las compras diarias.

Durante los recorridos se realizan fotografías en los lugares que las mujeres señalan como problemáticos y, con la ayuda de un cuestionario, se les pregunta acerca de los motivos por los que estos espacios deberían cambiarse y qué mejoras proponen.

Tercera sesión: *"Propuestas de mejora"*

En esta sesión las mujeres debían plantear propuestas para conseguir el escenario deseado. Sus aportaciones debían realizarse en torno a siguientes ejes: equipamientos y calidad de vida (comercio, servicios públicos, de ocio, vivienda), espacio público y movilidad (diseño urbanístico, transporte público,), participación social y convivencia (asociaciones, cauces de participación de las mujeres en las mismas, seguridad en las calles)

Por otra parte se identificaron los cauces y mecanismos de participación para las mujeres del barrio en el futuro tanto con la Administración pública como con las asociaciones y agentes sociales de Zorroza; cómo y dónde van a poder expresar su opinión.

ERANDIO, DIAGNÓSTICO URBANO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO 2009

- Proyecto que encargó y financió el Área de Igualdad del Ayuntamiento de Erandio en el año 2009.

- Participación: 75 mujeres de edades comprendidas entre los 15 y los 65.

- Duración: 5 meses

Objetivo

En este proyecto el objetivo era analizar los siguientes ejes desde la perspectiva de las mujeres: movilidad, accesibilidad, seguridad y servicios. Se trataba de analizar el municipio de Erandio en su totalidad, pero teniendo en cuenta la división del mismo en cinco barrios puesto que las participantes debían hacer sus aportaciones en función de la zona en la que residían, ya que es la que mejor conocen y por la que establecen un sentimiento de pertenencia muy marcado.

Contacto y perfil de las participantes

La manera de llegar a las mujeres la llevamos a cabo de igual que en el anterior proyecto, aunque en este caso el trabajo se multiplicó puesto que tuvimos que realizar esta labor en cada uno de los barrios del municipio que fueron cinco. Con el fin de recabar la opinión de las mujeres más jóvenes, se realizó un grupo de debate específico en un instituto del municipio.

El perfil de las participantes se estableció igual que en el anterior proyecto.

Grupos de debate

Para recabar la opinión y aportaciones de las mujeres del municipio se llevaron a cabo grupos de debate de unas dos horas de duración en cada uno de los barrios. En estas sesiones las participantes debatieron en torno a los ejes que las dinamizadoras les planteamos de antemano: movilidad, accesibilidad, seguridad y servicios.

Una vez que expusieron todas sus aportaciones, se les pidió que escogiesen 5 espacios o situaciones problemáticas por cada eje que ellas considerasen que necesitaban una atención prioritaria por parte del ayuntamiento. Esos elementos seleccionados serían los que luego iríamos a fotografiar y analizar con mayor detenimiento en los recorridos.

Recorridos

En cada barrio realizamos un recorrido en el que nos acercamos a los lugares que se habían señalado en los debates para fotografiarlos y que las participantes nos describiesen in situ el problema y su posible solución.

Redacción memoria final y presentación de resultados

Se redactó un documento final en el que se recogía tanto el proceso de elaboración del diagnóstico, los resultados de cada barrio como la evaluación global del proyecto. Por otra parte, se llevó a cabo una primera presentación de carácter interno con personal del ayuntamiento en la que estuvieron presentes, la técnica de igualdad, la concejala de igualdad, un arquitecto, en representación del área de urbanismo, y un representante de la policía municipal.

Más adelante, el Área de igualdad organizó una presentación pública a la que se invitó a todas las participantes. Posteriormente el propio ayuntamiento realizó un documento en el que establecía tanto la viabilidad como el área responsable en la actuación que se fuese a llevar a cabo para cada problema detectado.

Aspectos a tener en cuenta en este tipo de proyectos

Dada la falta de costumbre que, en general, las mujeres tienen a la hora de tratar con las instituciones, conseguir que sientan que su participación y esfuerzo personal va a resultar en la mejora de su propio entorno es ya un objetivo en sí mismo.

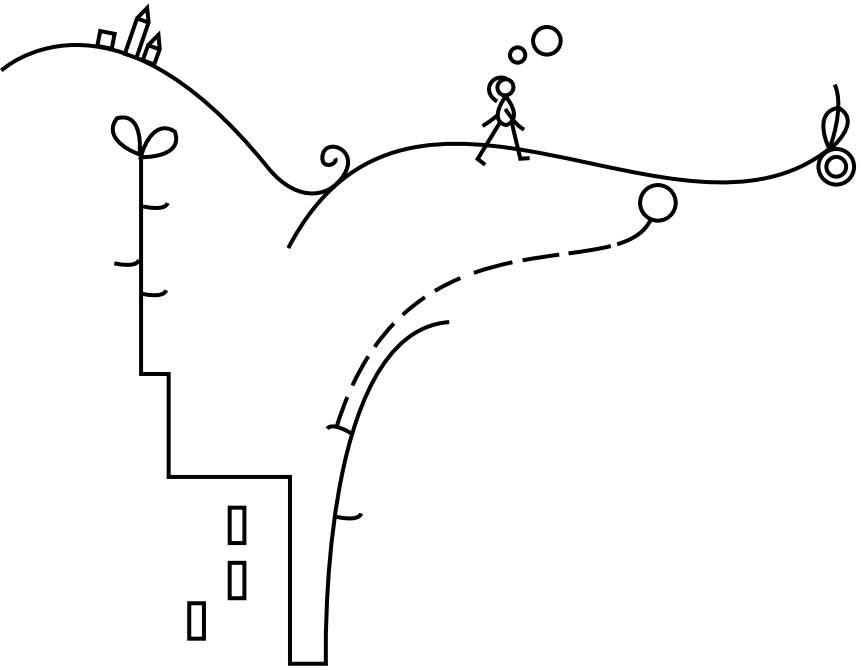
Muchas veces, al presentar el proyecto, las mujeres afirman que no serán capaces de aportar nada porque consideran el urbanismo como algo muy complejo y alejado de sus posibilidades de entendimiento. Cuando se les explica con más detalle lo que se les va a pedir, se dan cuenta de qué sí son capaces de aportar y de que no se trata de realizar aportaciones de carácter técnico, si no desde su experiencia personal en la vida diaria del barrio. Es, por tanto, un proceso de empoderamiento para las participantes.

Hay que tener en cuenta que conseguir que las mujeres participen suele ser un trabajo costoso en cuanto a tiempo porque es necesario ponerse en contacto con cada asociación, presentarles el proyecto y pedir la implicación de las mujeres. Muchas veces, la primera persona con la que se establece la comunicación no es quien va a participar y es necesario que entienda bien lo que se quiere llevar a cabo y quien lo organiza para que lo transmita a las posibles participantes.

Tampoco podemos olvidar las dificultades que las mujeres encuentran para conciliar su vida laboral, familiar y de ocio

por lo que es necesario facilitar su asistencia en este tipo de proyectos poniendo a su disposición un servicio de guardería o adaptando los horarios a sus posibilidades.

A otro nivel, el compromiso de la institución que encarga el proyecto a la hora de tener en cuenta la aportación de las mujeres que lo han llevado a cabo, resulta de vital importancia. No sólo se trata de convertir o no en realidad las propuestas realizadas, sino de llevar a cabo un reconocimiento público en el que se valore la labor de estas mujeres. Por ello es imprescindible que se presente las conclusiones al municipio y que alguna persona que ostente un cargo público o político acuda en representación del mismo.



6

Metodología y buenas prácticas

Taller 1
Incorporación de la perspectiva de género en el planeamiento y diseño urbanístico

Josefina Olza e **Isabela Velázquez**, Gea21

El taller denominado "Incorporación de la perspectiva de género en el planeamiento y diseño urbanístico", celebrado dentro del marco del seminario "Urbanismo inclusivo. Las calles tienen género" congregó a un nutrido grupo de profesionales que trabajan en relación con el urbanismo, tanto dentro de la Administración pública como en empresas privadas o como profesionales autónomos. Durante dos tardes consecutivas, estas personas reflexionaron y profundizaron sobre la temática de la integración de la perspectiva de género en el planeamiento y la gestión urbanística, tratando de responder a la necesidad de ampliar los objetivos de la planificación urbanística, incorporando temas sociales y de carácter urbano que la sociedad actual viene demandando, y tratar de definir un nuevo modelo de urbanismo inclusivo, que favorezca la igualdad de género y permita una convivencia colectiva rica y en armonía.

Cerca de 60 personas, reunidas en pequeños grupos, analizaron y pusieron en común temas centrales de la realidad urbana que adquieren peso y relevancia para la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas.

El taller, estructurado en dos sesiones consecutivas de trabajo, se planteaba recoger, por un lado, la riqueza y conocimiento técnico del conjunto de profesionales en relación con el urbanismo y género y, por otro, conocer propuestas y sugerencias que, desde sus diferentes perspectivas, se pueden plantear para encauzar este nuevo enfoque en la acción pública y en los diferentes contextos locales y territoriales. En definitiva, dar un paso más y avanzar desde la teoría a la práctica, consolidando los contenidos que se habían ido abordando en las sesiones plenarias de la mañana.

Primera sesión: 9 de noviembre de 2011 (15:30 –18:00)

El objetivo de la primera sesión era que las personas participantes reflexionaron acerca de las ideas y criterios que se han de tener en cuenta en la aplicación del enfoque de género en los procesos de diseño y gestión de la ciudad, teniendo en cuenta las distintas escalas de la planificación del territorio y la complejidad y diversidad social, cultural y territorial.

Un primer momento, en torno a 3-4 fotos de diferentes realidades urbanas (centro urbano, periferia, disperso…) y escalas de asentamiento (grandes ciudades y ciudades medias) los miembros del grupo realizaron el análisis de estos espacios en relación con las necesidades cotidianas y la calidad de vida de la población.

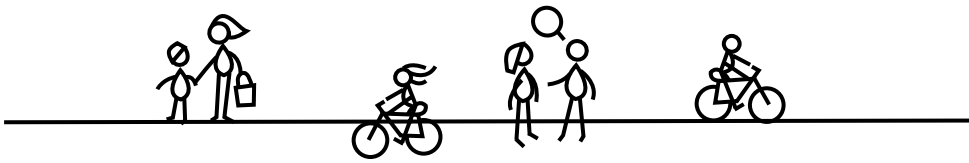
Un segundo momento se dedicó a la definición consensuada de criterios que se consideran prioritarios para avanzar en el enfoque de un urbanismo inclusivo.

Para facilitar el ejercicio se plantearon algunas preguntas sobre los temas a analizar y pautas para centrar el debate. Las dinamizadoras se ocuparon de la organización de los tiempos y reflexiones, así como de apoyar y animar, turno a turno, a los diversos grupos.

Segunda sesión: 10 de noviembre de 2011 (15:30 –18:00)

El objetivo del taller del segundo día era identificar y proponer herramientas prácticas y metodológicas para introducir la perspectiva de género en el diseño urbanístico.

Para dar comienzo a la sesión, el equipo de Gea 21 realizó una breve exposición de un proyecto en este ámbito, en concreto sobre urbanismo y conciliación de la vida privada



y profesional, que pretendía servir de guía y referencia para el trabajo posterior. Las experiencias presentadas se enmarcaban en el proyecto 'Entre Cronos y Ceres' de la iniciativa europea EQUAL.

A las/os asistentes, distribuidos en dos grupos, se les pidió bien la definición de un proyecto local de género y urbanismo o bien que relataran experiencias o acciones concretas de buenas prácticas en transversalidad de género.

Ambas alternativas debían ser proyectos o experiencias que constituyan una mejora tangible de las condiciones reales para la calidad de vida en la ciudad y la igualdad de género y que, al mismo tiempo, pudieran servir o utilizarse como referentes de actuaciones y estrategias que se pueden promover e impulsar desde las corporaciones locales y otras entidades y organismos de la Administración, con el objetivo de facilitar la inclusión de la perspectiva de género en el urbanismo.

La idea era que las personas con más conocimiento o trabajo en este terreno, pudieran documentar una experiencia, que se haya llevado a cabo en este ámbito, de cara a postularla en al noveno Concurso de Buenas Prácticas para mejorar las condiciones de vida, de Naciones Unidas, que está en marcha en estos momentos. Se repartió la ficha y las referencias para poder concursar en este importante concurso internacional.

La otra posibilidad era que, quienes no posean esta experiencia, dedicaran este tiempo a plantear proyectos locales que pudieran ser objeto de la convocatoria de subvenciones y ayudas que establece la Orden del Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transporte para la inclusión de la perspectiva de género en el urbanismo municipal.

La formulación y definición de los proyectos locales, así como los ejemplos de buenas prácticas con enfoque de género que plantearon las/os asistentes, constituyen el resultado más interesante de este taller, siendo, a su vez, estas propuestas las que se han utilizado para realizar la evaluación personal que las condiciones de formación del seminario exigen.

Los conceptos y criterios analizados en la primera sesión, se enumeran someramente a continuación:

PUEBLOS/HERRI

Temas destacados como positivos:

- Imagen verde, cuidada, sin tráfico dominante
- Fácil vida comunitaria
- Rica mezcla de vivienda, comercio, bares, terrazas,...
- Parque infantil integrado
- Servicios a la comunidad
- Densidad alta
- Buena accesibilidad: itinerarios cómodos a pie
- Sensación de seguridad
- Espacio con vida y vivido; acogedor y amable
- Mucho verde, arbolado, integración de la naturaleza

- Gente andando en bici
- Personas mayores y niños a gusto en este espacio
- Espacio saludable
- Facilidad para convivir, comunicarse, intercambiar
- Tráfico de paso, a velocidad baja

Temas destacados como negativos:

- Sobredimensionamiento de las vias
- Prioridad al coche privado
- Vehículos dominantes en el espacio público
- Mala accesibilidad
- Aceras invadidas
- Pavimentos demasiado duros
- Calles sin vida
- Desolación, zonas cerradas por la noche, aislamiento
- Mal diseño urbano: pavimentos de poca calidad estética
- Sin mobiliario urbano
- Sin espacio público de calidad: nula posibilidad de convivencia
- Mala iluminación
- Un centro comercial que concentra todo el comercio, accesible prioritariamente en coche
- Parques inseguros

CIUDADES/HiRI

Temas destacados como positivos:

- Fácil vida
- Mezcla de usos, comercio más vivienda al menos, integración de oficinas y despachos, incentivos fiscales a la actividad económica
- Espacio público equilibrado en armonía con la naturaleza
- Vegetación
- Amplias perspectivas y vistas
- Aceras anchas: calles cómodas
- Menor dependencia del coche, intentar disminuir el uso del vehículo privado, penalizando el uso individual, para aprovechar muchos espacios para el uso de interrelación
- Diseño cuidado, árboles, iluminación, pavimentación,...
- Accesibilidad: aceras sin bordillos
- Cambio de pavimento entre el peatón y el tráfico rodado, aceras anchas que permitan otros usos además del

tránsito, distancias controladas entre aceras

- Buena iluminación, iluminación adecuada
- Calles con más vida
- Uso doméstico de la calle
- Los parques y plazas a una escala adecuada, visibilidad, posibilidad de control, espacios intergeneracionales
- Fachadas no planas: relación amable con la calle
- Niños sólos en la calle: autonomía infantil
- Presencia de vegetación: árboles de copas altas, sensación de fondo verde
- Linda con naturaleza, se potencia el uso rural, huertas de exttrarradio
- No presencia de vehículos
- Transporte público con seguridad de uso
- Incorporar perspectiva de género, intergeneracional, sostenibilidad, accesibilidad, ... a la normativa

Temas destacados como negativos:

- Sin vida en el barrio
- Bloques periféricos residenciales
- La calle es una carretera, no un vial
- Aparcamiento excesivo
- Espacio público de mala calidad, diseñado únicamente para el tránsito
- Mala copia del modelo anglosajón de baja densidad
- Ni siquiera se usa el aparcamiento que ocupa espacio público
- Sin solución aparente
- Galerías inseguras
- Falta de iluminación, iluminación deficiente, iluminación sin pensar, iluminación pensada para el automóvil,...
- Sin mezcla de usos, zoning,...
- Sin variedad de rentas
- Cohesión social cero
- Ningún atractivo para hacer vida social
- Elementos de ventilación que constituyen una barrera
- Vegetación ‘a posteriori’, de adorno
- Dependencia del coche, coche para todo,...
- Recorridos llenos de obstáculos
- Inseguridad: alarmas individuales en las casas

- Posible mejora: comercios en los bajos y usos nocturnos

Criterios:

1. Conseguir la escala doméstica del espacio urbano
2. Diseño urbano: La transición entre el espacio doméstico y el espacio urbano
3. Mezcla de usos solapables en cuanto a horarios
4. La creación del espacio público y la edificación como escenario
5. Crear una ciudad flexible y adaptable
6. Crear y hacer visibles itinerarios seguros (señalización, diseño sencillo,...)
7. Sostenibilidad en la toma de decisiones
8. Espacios de proximidad, como puntos de vida y servicios de todo tipo
9. Vigilar la planificación y programación: del centro a la periferia ¿qué supone?, o las inversiones en infraestructuras y los espacios vacantes intermedios que se generan
10. Cuidado del espacio público mediante una red integrada de calles y plazas con iluminación adecuada

Las conclusiones de la segunda sesión, en forma de aportaciones personales evaluables, se exponen a continuación:

BUENAS PRÁCTICAS (3)

I. G. E., arquitecto: Acondicionamiento del tramo Lasarte-Oria – Usúrbil con el barrio Zubieta, para la correcta movilidad de coches, paseo peatonal, bidegorri, iluminación, adecuación visual, espacial y nuevos espacios de convivencia.

Mª A. I. de la F. S., auxiliar administrativo del Dpto. de Vivienda, Obras Públicas y Transportes: La introducción del tranvía como nuevo modo de transporte en la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

M. Z. I., arquitecta: Reconstrucción del barrio 'Arramele' en Tolosa, Gipuzkoa.

PROYECTOS LOCALES (26)

A. A. Z., urbanista: OINEZ/ A PIE, proyecto de camino escolar para las tres escuelas del barrio de San Roque, en Durango.

A. A., arquitecta, Hiria Kolektiboa: Facilitar el acceso a vivienda de alquiler a personas (mujeres) con personas a su cargo (hijos, padres..). Facilitar la conciliación mediante instalaciones comunes (lavandería, txoko-comedor, sala de juegos, estudio, biblioteca..).

P. A. Z., arquitecta del ayuntamiento de Ordizia: Proyecto de Urbanismo para todos y participación pública en la gestación del nuevo Plan General de Ordizia.

A. A. I., profesora EASD: Limpieza playa y rasa mareal con recogida de algas. Mobiliario urbano en playas. Implicar a distintos colectivos (mujeres, jubilados, niños, discapacitados, ciudadanía en general) en la preservación del medio natural y uso público de espacios naturales, con obtención d

concienciación y sensibilización medio ambiental.

A. C. de S.: Reurbanización con crietios Elg de un parque urbano en la ladera norte del municipio de Sestao, lindando con la barriada obrera de Primero de Mayo, la Gran Vía y la travesía de Txabarri.

M. D.-G. M., arquitecta: Fomentar talleres de participación ciudadana en un barrio a regenerar. Se llevarían a cabo tres talleres, cada uno dirigido a un colectivo distinto (jóvenes, adultos, familias, ancianos), cada taller tendría un enfoque distinto, pero con el objetivo de potenciar y estimular la participación. Una vez recogidos los resultados, un equipo multidisciplinar los analiza, sintetiza y propone varias ideas para presentar a los colectivos, que participarán en las decisiones a tomar.

A. E. M., arquitecta técnica, Dirección de Vivienda, Gobierno Vasco: Proyecto de adecuación del espacio público de Iturza, mejorando la conexión con un aparcamiento que actualmente se resuelve con un túnel.

A. E. L., arquitecta: Detectar puntos inseguros del municipio desde la perspectiva de género, tales como recovecos, zonas mal iluminadas, demasiada vegetación. Mejorar la accesibilidad y promover la participación ciudadana.

G. G. A., técnico de Residuos peligrosos, Dpto. de Medio Ambiente de la Gobierno Vasco: Habilitación de una emblemática ruina industrial de Eibar, para conseguir un área de paseo, ocio y comercio, descubriendo el tramo de río cubierto con la construcción de la empresa en su momento.

M. I. I. G., Jefa sección Ayuntamiento de Bilbao: Nuevos accesos a Bilbao en el entorno del barrio de Olabeaga (accesos viarios y ferroviarios). Resuelve problemas de ámbito sectorial (transportes) pero a la vez crea una barrera física y funcional, con el riesgo de desconectar un barrio que, ya en la actualidad, tiene conexiones difíciles con el centro y otros barrios.

A. I. G., arquitecta: Renovación e iluminación de un callejón en casco histórico, al que dan las traseras de los edificios en las calles paralelas.

I. L. E., UPV-EHU: La calle unidireccional de San Roke y la unión de diferentes zonas de Elgoibar. Se pretende crear una calle peatonal (acceso carril bici) formando la espina dorsal que una ambos extremos del pueblo.

I. L. J., técnica de Igualdad: Intervención en calle privada en Getxo. En la actualidad la calle está cerrada al paso público y dotada de mecanismo de apertura eléctrico. Se propone quitar las verjas, abrir la calle, retirar los coches, que la utilizan como parking, y poner zona de juegos y bancos. Abrir el paso a la ciudadanía.

I. L. S., agente de igualdad: Facilitar espacios para el cuidado colectivo de los grupos que necesitan cuidados, en el municipio de Igorre (Bizkaia).

I. L. S., agente de igualdad: Conexión entre la Herriko Plaza y la calle Araudi de Baracaldo (gran distancia, 500 mts sin conexión transversal). Necesidad de conectar calles alejadas del centro con la plaza del pueblo. Es necesaria alguna figura más para permitir la conexión y evitar la disgregación social.

P. M. G., arquitecta Etorlur (Sociedad Pública Diputación Foral de Gipuzkoa): Documento de Directrices para incorporar, analizar y resolver los criterios EIG en los instrumen-

tos de planificación para Gipuzkoa, para municipios de entre 1.000 y 7.000 habitantes, de cara a incluir en los planes generales futuros.

C. M. R., arquitecta urbanista, Diputación Foral de Bizkaia: Diseño de un plan de Movilidad Sostenible para garantizar la accesibilidad de la población rural, mediante transporte público, a los equipamientos y servicios en el valle de Arratia (Bizkaia).

T. R. M. G., técnica asesora de políticas de igualdad del ayuntamiento de Bilbao: 'Mapa de Oportunidades', dentro del Plan Anzokide Plaza, en Bilbao La Vieja (Bilbao).

A. I. M. E., secretaria Eusko Jaurlaritza: Camino escolar seguro.

U. M. D., arquitecto Gobierno Vasco: Inclusión de perspectiva de género en un proceso (ya comenzado) de participación ciudadana para la regeneración urbana del barrio de Rekalde en Bilbao.

A. del R., estudiante de la UPV-EHU: Mejora de la accesibilidad peatonal y en transporte público, de la iluminación y cuidado del espacio común y de las infraestructuras de la vida cotidiana en el barrio de San Francisco (Bilbao) con problemas de inseguridad.

R. S. G.: acceso de dos zonas altas de Pasai Antxo, Renteria y Donostia (Aloz) al eje de la N-1, a través de Molonso y Uspitxirros. Coordinación entre transporte público y un sistema adecuado de espacios públicos que garantice el acceso a este transporte.

J. S. U., Etorlur Giruzkoako Lurra S.A.U.: Realización de un análisis, a nivel de EIG, respecto a los polígonos industriales ubicados en entornos urbanos. Tras ello, proponer una serie de criterios a tener en cuenta a la hora de diseñar este tipo de polígonos.

B. S. S., KB arquitectas: Proyecto de urbanización del acceso al paso subterráneo de Artaza, en Leioa.

F. S. P., Orubide SA: Aportar urbanismo inclusivo a través del Agente Urbanizador. Aprovechando la actuación de Orubide como agente urbanizador para introducir las consideraciones de género y otras desde el planeamiento de desarrollo. Utilizar las actuaciones en ámbitos urbanizables o urbanos no consolidados de pequeño tamaño para trasladar estos criterios al resto del municipio.

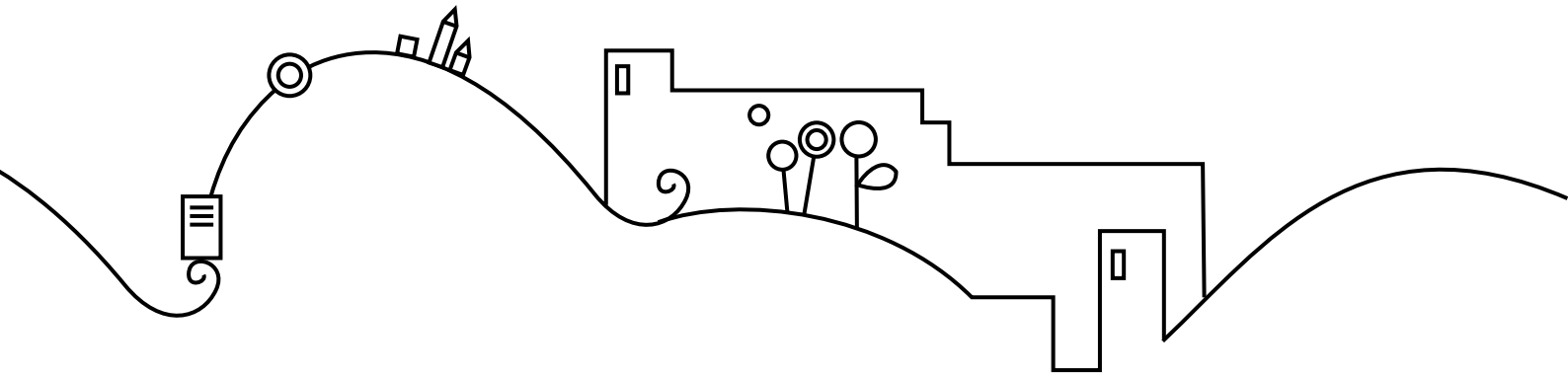
M. U. R. de A., Dpto. de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, Gobierno Vasco: Mejora del espacio público en el municipio de Berriz, de cara a conseguir un escenario de vida para todas las edades: niñez, adolescencia y vejez, especialmente.

M. V. U., arquitecta: Redefinición de la red de itinerarios y espacios públicos de Mendaro. Adecuación y optimización de los recorridos peatonales (éstos son sobre todo niños/as, madres, abuelas/os).

Todas las propuestas tienen un buen nivel de comprensión de los temas propuestos en el Seminario, y un desarrollo adecuado, por lo que las personas participantes en el taller cuentan con una valoración positiva del trabajo personal y en equipo realizado a lo largo de las dos sesiones del taller.

Algunas de las personas asistentes no hicieron el ejercicio

personal, al no necesitarlo en su vida profesional, empleando este tiempo en debatir con las facilitadoras sobre el tema propuesto y participando en la discusión posterior, con motivo de la presentación por parte de cada proponente de los proyectos o ejemplos de Buenas Prácticas seleccionados.



Taller 2

Auditorías locales de seguridad. Urbanismo inclusivo y victimología: la consideración de los resultados de las investigaciones criminológicas en las auditorías locales de seguridad para las mujeres

Gema Varona. Doctora en Derecho, Diplomada en Criminología y Máster en Sociología Jurídica, IVAC – Instituto Vasco de Criminología

"No me llevo una visión completa, pero sí amplia"
(Joan MacDonald) (1)

I. **Introducción**

Cuando surgió la Criminología, a finales del siglo XIX, influida por el darwinismo y el desarrollo de las ciencias naturales, la mayor parte de los criminólogos –todos eran hombres entonces (2)– creían firmemente en la posibilidad de validar empíricamente una serie de hipótesis acerca de las causas de la delincuencia con el fin de erradicarla. Hoy, la mayoría de las personas que se dedican a la Criminología, son menos ingenuas y controlan mejor sus prejuicios. Con un concepto más elaborado y complejo de la delincuencia y de los factores de riesgo y protección frente a ella, tras numerosos estudios empíricos y refinados marcos teóricos –incorporando la perspectiva victimológica y preventiva-, desde la Criminología se ofrece un conocimiento modesto y, paradójicamente, más completo.

¿Qué tiene que ver todo lo anterior con el urbanismo desde la visión de las mujeres, particularmente respecto de la seguridad?

Este texto explora las posibles respuestas a esta pregunta desde un enfoque interdisciplinar, de carácter participativo y preventivo local. Conviene recordar el contexto en que se formula dicha pregunta: el guión de un taller llevado a cabo durante el Seminario sobre urbanismo inclusivo, en noviembre de 2011 (3).

Las fuentes utilizadas se encuentran básicamente en el informe de 2010 sobre el Programa de investigación sobre percepción de inseguridad y mapas de la criminalidad y en la experiencia del desarrollo de una auditoría local de seguridad (ALS) en el municipio de Barakaldo en 2011 (4). Estas iniciativas han sido financiadas por el Departamento de Interior del Gobierno Vasco, dentro de su convenio de colaboración con el Instituto Vasco de Criminología/Kriminologiaren Euskal Institutoa (UPV/EHU).

Trataremos de aportar aquí algunos elementos del conocimiento criminológico y victimológico que amplíen el debate actual sobre el urbanismo con perspectiva de género (5).

(1) Arquitecta, entrevista en El País Semanal, 14 de mayo de 2011. En la misma entrevista explica: "Lo que uno va acumulando en la vida permite comprender a todos los sectores. Entender sus reglas. Aunque no esté de acuerdo, sé dialogar con ellos ... No ofrezco caminos sin salida. Debes ofrecer una salida ... No es real que el mejor práctico es el que baja al barro. Solo en el barro no se ve bien. Hay que conocer la película desde muchos ángulos ... La investigación o los números ofrecen certezas útiles para el trabajo en el terreno".

(2) Paralelamente, de forma general y como en otras ciencias empíricas, validaban sus teorías sobre muestras formadas exclusivamente por hombres. Este hecho ha perdurado hasta tiempos recientes.

(3) Celebrado en Vitoria-Gasteiz, los días 9 al 11 de noviembre de 2011, organizado por la Dirección de Suelo y Urbanismo del Gobierno Vasco. En dicho taller se trató de profundizar, de forma teórica y práctica, en las diversas posibilidades de que el urbanismo incida en los distintos componentes y dimensiones del concepto de seguridad humana, así como en su relación con los conceptos de victimación oculta, indirecta, difusa y secundaria de las mujeres.

(4) Sobre el primero, vid. Varona (2011). El segundo será publicado a comienzos de 2012.

(5) Es por ello que hablamos de perspectivas para evitar caer en la asunción de que los intereses y expectativas de las mujeres son siempre opuestos a los de los hombres y de que constituyen un bloque monolítico sin posibilidad de divergencia entre ellas mismas.

Se trata de relacionar dicho conocimiento (6) con el enfoque de igualdad ciudadana respecto de las mujeres y la ciudad y, particularmente, de las mujeres y la seguridad en la ciudad. Una mirada más amplia quizá permita evitar conceptos populistas, reduccionistas y/o manipulables, respecto de los verdaderos intereses y derechos legítimos de las mujeres víctimas, en el diseño de las políticas penales actuales. No se trata sólo de mejorar una herramienta metodológica, sino de incidir en la reducción real de la inseguridad cotidiana de las mujeres y de la población en general.

II. **Auditorías locales de seguridad (ALS) y auditorías de seguridad de las mujeres (ASM)**

Las ALS, por extensión de las ASM –iniciadas a finales de los años ochenta-, se han desarrollado en la última década, como instrumentos de análisis de los múltiples datos que pueden obtenerse sobre la seguridad. Se promueven por organismos internacionales y hoy se realizan particularmente en países con altos índices de violencia (7).

En ambos tipos de auditorías o diagnósticos se parte del hecho de la distribución desigual del derecho a la seguridad. Los movimientos en favor de los derechos de las víctimas, particularmente el feminista, han hecho esta desigualdad visible –tanto en el ámbito público como privado- y han propuesto una serie de políticas públicas y estrategias concretas para lograr la igualdad formal (8) y material.

La preocupación por la seguridad se ha incrementado de forma espectacular en los últimos años. Sin embargo, los estudios empíricos nos dicen que esa preocupación no se corresponde con un incremento correlativo de los índices de delincuencia y victimación (9), incluyendo los estudios sobre la cifra negra o la victimación oculta (10). Se resalta así las divergencias entre las dimensiones subjetivas y objetivas de dicha preocupación, sin que, por el momento, puedan ofrecerse explicaciones satisfactorias generales para los diversos grupos de población.

Ello se relaciona con numerosos estudios que, desde diversos campos –Urbanismo, Psicología social, Criminología…-, ponen de relieve que las ciudades (11) son más emancipadoras que opresivas para las mujeres, sin perjuicio del riesgo de desorganización social y la creación de guetos, como ya señaló la Escuela de Chicago (12). Steven Pinker ofrece el dato de que el índice de asesinatos en las comunidades Inuit es muy parecido al de los barrios más peligrosos de Detroit (2011). También subraya que la empatía y la mayor partici-

(6) Particularmente dentro de la Victimología crítica y feminista.

(7) Debe considerarse la crítica sobre la demanda de una mera apariencia de seguridad en cuanto imperativo de diversas organizaciones internacionales en relación con el desarrollo económico –puede pensarse, particularmente, de cara al turismo-. A través del índice de seguridad humana subjetiva (ISHS) y objetiva, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) ha mostrado en países como Chile la divergencia entre el PIB y el índice subjetivo, sugiriendo que otras variables distintas al ingreso promedio son relevantes para explicar la inseguridad subjetiva (sistemas y jornadas de trabajo, desigualdad social y sus consecuencias, débil capital educativo y social, deterioro del medio ambiente, etc.). En definitiva, el crecimiento económico de un país, medido en los ingresos por habitante, entre otros factores, no equivale necesariamente a mayor cohesión social. En la actualidad el Observatorio de la Sostenibilidad, el Club de Roma y el Instituto Nacional de Estadística trabajan para desarrollar unas variables que midan la calidad de vida de los ciudadanos. Se pretende elaborar una propuesta para su discusión en la OCDE (El País, 26.12.10, p. 22).

(8) Basta recordar la atenuación del uxoricidio.

(9) Aunque sí de encarcelamiento.

(10) Si bien, éstos siempre serán imprecisos, particularmente en algunos delitos contra las mujeres tanto en la vía pública, como en espacios privados –incluyendo no sólo el hogar, sino también los lugares de trabajo-, así como los relativos a la delincuencia organizada a escala transnacional –piénsese, por ejemplo, en el delito de trata-. Por último, no cabe olvidar los espacios virtuales en Internet.

pación de las mujeres en la sociedad contribuyen a menores índices de violencia porque se da una mayor sensibilidad y rechazo hacia la misma.

1. Origen, desarrollo y marco teórico de las auditorías de seguridad

En las página 10 de de la *Guía sobre las auditorías locales de seguridad. Síntesis de la práctica internacional* (13), publicada en 2007 por el Foro Europeo para la Seguridad Urbana, se indica:

> ***"Una auditoría de seguridad consiste en un análisis sistemático cuyo objetivo es adquirir una comprensión del crimen y de los problemas relacionados con las víctimas en la ciudad; en identificar los activos y los recursos para la prevención; en permitir la identificación de las prioridades; y en ayudar a determinar una estrategia que permitirá llevar dichas prioridades a cabo".***

Respecto del estudio de las dimensiones objetivas y subjetivas de la seguridad, en las auditorías se recogen las perspectivas de la llamada Criminología ambiental (Vozmediano y San Juan 2010), heredera de la Escuela Cartográfica o Estadística moral y de la Escuela de Chicago, junto con los resultados de las investigaciones criminológicas y victimológicas más recientes.

Medina sitúa en 1938, en el ensayo de Louis Wirth sobre el urbanismo como modo de vida, las bases de la Sociología urbana contemporánea y el pensamiento criminológico ambiental o ecológico (2010). Se desplaza así el nivel de análisis de los individuos, a los hábitats y, en concreto, al contexto urbano, en que se explora la distribución e interacción de objetivos (víctimas), infractores y oportunidades en diferentes franjas horarias y zonas. Se relaciona con las teorías de la actividad rutinaria que se centra en la concurrencia, en el espacio y en el tiempo de las rutinas diarias, de un posible infractor con una víctima apropiada y una ausencia de control (Cohen y Felson 1979). Esta teoría supone una precisión respecto de las teorías generales de la oportunidad y de la elección racional que explican que el infractor toma la decisión de delinquir buscando su beneficio, si bien la racionalidad de dicha decisión depende del tiempo concreto, las habilidades cognitivas del infractor y la disponibilidad de información relevante (Cornish y Clarke 1986).

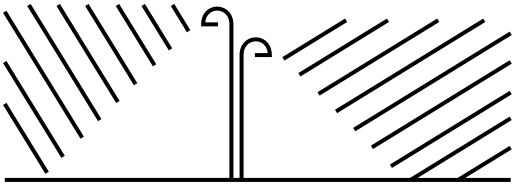
El concepto Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) fue acuñado por C. Ray Jeffery (1971) dentro de su énfasis por centrar la prevención delictiva en la reducción de las oportunidades del entorno, sin demasiado éxito entonces. Más tarde seguidores suyos, como Tim Crowe (1991), desarrollaron directrices respecto de la edificación, divulgadas en sesiones informativas en los Estados Unidos. Por su parte, en 1972, el arquitecto O. Newman se refirió al "espacio defendible" y, posteriormente, enfatizó su relación con la cohesión social. En la práctica, se tradujo en un replanteamiento del diseño de las viviendas públicas.

Desde los estudios urbanos, Ellul y Calnan han utilizado la tecnología de los SIG para trazar mapas predictivos a

(11) Por comparación con otras grandes metrópolis, en el caso vasco no contamos con grandes urbes. Esta cuestión ha de considerarse cuando se realizan estudios de caso o se trata de extrapolar las conclusiones de otras investigaciones urbanas. Por otra parte deben estudiarse de forma interrelacionada los procesos de urbanización, industrialización, migración, surgimiento de Criminología y expansión de la prensa como factores que configuran el problema social del miedo al delito.

(12) Sobre la realidad francesa y la creación de chivos expiatorios sobre determinados grupos de población extranjera, vid. Mucchielli (2010).

(13) Disponible en español en: http://www.ffsu.org/fileadmin/efus/secutopics/EFUS_Safety_Audit_es_WEB.pdf



partir de datos de un grupo de ciudadanos –no de macroencuestas– en relación con las características físicas del diseño urbano (2010) (14).

Estos autores, investigadores del Instituto de las Ciudades, de la Universidad Metropolitana de Londres, colaboraron en un proyecto de investigación, desarrollado entre 2004 y 2010, centrado en los transportes públicos ingleses, que tuvo como precedente metodológico las auditorías de seguridad estudiadas desde la perspectiva de género y supuso una prueba de su potencialidad y rigor científico a la hora de combinar sistemas participativos y análisis estadísticos con los Sistemas de Información Geográfica (SIG) (15).

Estas ideas también han tenido una recepción normativa dentro del Comité de Normalización de la Unión Europea. La normativa experimental europea ENV143832 2003, "Prevention of crime-Urban planning and design Part 2: Urban planning" (16), fue elaborada por el Comité Técnico CEN/TC325, cuya secretaría ha sido confiada al ente de normalización danés (DS) (17). Proporciona una guía de referencia sobre los métodos para valorar el riesgo de delito y/o el miedo a que se produzca, así como para valorar las medidas que lo reduzcan. Establece unas directrices de referencia para la planificación de tipos específicos de entornos capaces de prevenir o neutralizar los problemas asociados al delito. Finalmente, en 2007, ese preestándard ha sido sustituido por el documento CEN/TR 14383-2:2007, con estatus de Informe Técnico (Ponce 2008, 2). En un futuro se prevé desarrollar directrices sobre edificios concretos (comercios, oficinas, transporte público, escuelas...).

Los estándares europeos son acuerdos voluntarios (de cumplimiento no obligatorio) entre países, instituciones y personas sobre cómo tiene que ser un producto o un

(14) Señalan dos factores de los que dependen los niveles de miedo: las posibilidades de visibilidad y de refugio en caso de peligro. Elaboran un índice ambiental urbano que combina elementos del denominado nuevo urbanismo (la presencia de personas en las calles inhibe acciones delictivas) y la teoría de las ventanas rotas. Desarrollaron cuatro grupos de discusión con residentes de Somerstown (cada grupo se constituía de unas cuatro a seis personas de padres/madres solteros/as; mujeres menores de 27 años; ancianos; y hombres procedentes de Bangladesh menores de 27 años –si bien este último grupo no fue tenido en cuenta para el análisis preliminar-. A cada participante se le pedía que señalasen en un mapa dónde se sentían seguros, indiferentes o inseguros. También se les pedía, si resultaba adecuado, que participaran en una ronda exploratoria por el área, durante la cual comentaban sobre el contexto urbano. Ellul y Calnan trazaron una "superficie del miedo", donde podían apreciarse lugares señalados de una u otra forma –a veces contradictoria-, según la persona preguntada, no necesariamente del mismo grupo. Finalmente, se elaboraron tres mapas –correspondientes a los tres primeros grupos-, utilizando técnicas reclasificatorias que se combinaron con los dos factores predictores del miedo anteriormente señalados. Ante ciertas divergencias observadas, se enfatizó la importancia del "conocimiento local" sobre los lugares a que se refirieron los residentes (sobre posibles peleas, trasiego de personas a determinadas horas, presencia de jóvenes conflictivos...), así como la familiaridad con el lugar. Concluyen que se necesitaría crear un mapa combinado que reflejase una visión de consenso comunitario –sin menospreciar los diferentes puntos de vista-, así como la posibilidad de considerar los lugares y actividades que evitan los ciudadanos como índice para medir el miedo.

(15) Estos autores colaboran en un proyecto de diversas universidades y departamentos ingleses para elaborar una herramienta de Índice de Diseño Urbano (AUNT-SUE, Accesibility and User Needs in Transport for Sustainable Urban Environments). Su objetivo es desarrollar y verificar políticas sostenibles para un urbanismo y un transporte efectivos e inclusivos socialmente. Se define como un proyecto que ayudará a los diversos profesionales a empatizar más fácilmente con los requisitos complejos, y en ocasiones conflictivos, de una sociedad diversa y en progresivo envejecimiento. Puede verse el informe del proyecto SDI (Street Design Index), así como la descripción de la metodología empleada en http://www.aunt-sue.info/news/13.01.2010.html y http://www.aunt-sue.info/assets/files/VISIT/SDIUserGuideJune2009Final.pdf

(16) Los nuevos estándares se conocen como ENV 14383-2.

(17) Sobre la complejidad en la elaboración de estos estándares, que comenzó en 1996, vid. van Soomeren (2007).

proceso. Como componentes clave del mercado europeo unido, constituyen especificaciones técnicas aprobadas por un organismo reconocido de estandarización para su aplicación repetida o continúa.

En la normativa europea se indica que, por lo general, las autoridades locales y regionales reaccionan ante los problemas de inseguridad endureciendo las leyes y su aplicación, si bien se aprecia la necesidad de un enfoque multidisciplinar e integrado. Se trata de responder de forma específica a las preguntas de dónde (áreas urbanas donde debe mejorarse la seguridad); qué (problemas existentes o emergentes en dichas zonas en relación con la delincuencia); y quién (identificación de todos los sujetos interesados en la prevención). La normativa se refiere a la necesidad de una fase de diagnóstico de la seguridad por profesionales adecuados.

Soomeren (2007), presidente de e-doca, asociación europea de Designing out Crime, habla de una segunda generación de CPTED donde se integran los análisis físicos (urbanísticos y arquitectónicos), con los sociales y organizacionales. También lo ha denominado planteamiento SCRIPT: Reducción del Delito Situacional en la Teoría de la Colaboración, con la idea de que la inseguridad debe ser un tema prioritario, no tanto para la policía, sino para los planificadores y diseñadores urbanos y los medios de comunicación.

Como precedentes comparados, puede citarse Francia, que, desde 1995, incorpora en su ordenamiento jurídico una evaluación del impacto criminal de determinadas construcciones (artículo L111-3-1 del Code del urbanisme, modificado por la ley 2007-297, de 5 de marzo de 2007, relativa a la prevención de la delincuencia) (18).

Respecto de iniciativas españolas en el ámbito del urbanismo, según Ponce (2008) (19): "Los planes de urbanismo están formados por una serie de documentos típicos exigidos por las leyes de urbanismo autonómicas (planos de información y planos de ordenación, memoria descriptiva y justificativa, con los estudios complementarios que se consideren necesarios, normas urbanísticas, estudios económicos y financieros, programa de actuación con los plazos fijados para la ejecución del plan). Estos documentos recogen la evaluación de la situación existente, la ponderación de las alternativas de regulación consideradas y la motivación de las decisiones finalmente adoptadas … Nada impide que un Ayuntamiento pueda evaluar la delincuencia existente en las áreas urbanas a regular, aspecto al que se refería el preestándar europeo y ahora el Informe técnico que sustituye a aquél. Es decir, la legislación de urbanismo vigente permitiría incluir entre los documentos de los planes de urbanismo mapas de hot spots (20), es decir, planos que identificaran áreas ya construidas que tienen un porcentaje superior a la media de hechos delictivos o de desorden, donde las personas tienen un riesgo superior a la media de ser víctimas de estos sucesos. Asimismo, también podrían incluirse evaluaciones para prevenir la delincuencia y el miedo a la delincuencia en nuevos desarrollos urbanos. Algunos Ayuntamientos españoles están empezando a elaborar este tipo

(18) Vid. el informe Habiter Cohabiter. La securité dans le logement social, de 2001, publicado por el Gobierno francés y consultable en: http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/024000101/0000.pdf. En el Reino Unido existe el "Seguro por el Diseño" y en los Países Bajos el "Certificado Policial de Casas Seguras", la "Valoración de Efecto de Seguridad Física" y la "Seguridad frente a Actos Delictivos". En Dinamarca se han dictado directrices en este sentido para aminorar el vandalismo.

(19) En el ámbito de la igualdad en la CAPV, cfr. los art. 46 y 51. 2 de la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la igualdad de mujeres y hombres, así como los sucesivos planes de igualdad.

(20) Véase como ejemplo inglés el diseño del Consejo de Barrow Borough, si bien la iniciativa ha sido policial.

de mapas, que pueden ser de gran interés para decidir los tipos de estrategias a desarrollar".

Asimismo, continúa Ponce (2008): "La legislación de urbanismo en España también exige que los planes de urbanismo contengan una justificación de las decisiones urbanísticas adoptadas, es decir una motivación de las mismas, lo que tiene especial importancia cuando se trata de regulaciones discrecionales. La jurisprudencia del Tribunal Supremo español ha subrayado la importancia de estos documentos, conectados con el principio constitucional de interdicción de la arbitrariedad (art. 9.3 de la Constitución), es decir, con la prohibición de decisiones urbanísticas irracionales o injustificadas. Numerosas sentencias a partir sobre todo de los años noventa del pasado siglo han controlado y anulado planes de urbanismo por la falta de Memoria, que es el documento exigido por la legislación en el que debe hallarse la motivación del Plan".

En definitiva, la tendencia legislativa implica exigir tanto la ponderación de medidas de prevención de la delincuencia como la justificación y motivación de esta ponderación. En el caso catalán, desde 2004, se ha regulado una memoria específica e independiente, llamada Memoria Social, que debe contener la definición de los objetivos de producción de vivienda asequible. Además el reglamento de la ley de urbanismo de Cataluña incluye la necesidad de evaluaciones específicas en materia de seguridad pública urbana (21).

Las limitaciones de la perspectiva ecológica o ambiental se reducen en parte con las aportaciones de la Victimología crítica. Ésta pretende observar científicamente los procesos complejos, dinámicos y muy diversos de la criminalidad, la victimación y la criminalización (Walklate 1992), así como su construcción cultural en relación con la vulnerabilidad social (22). Permite conjugar las implicaciones micro, meso y macro del estudio de la criminalidad y salvar determinados obstáculos que se nos plantean al preguntarnos cómo definir la inseguridad y el miedo; cómo establecer si el miedo es fundado, proporcional y razonable; cuál es el impacto personal y social del miedo; si es sólo un problema urbano; o si el estudio del miedo al delito realmente redundará en la democratización del espacio urbano (23). Supone ampliar el concepto de miedo al delito con el de preocupación por la victimación, incluyendo la victimación oculta, reiterada, múltiple, indirecta, difusa y secundaria de las mujeres, así como los factores y contextos de su resistencia, recuperación y restauración.

Debe subrayarse el riesgo de enfocar el problema de la delincuencia en determinados tipos delictivos y en determinados contextos, olvidándose de los delitos de cuello blanco, la criminalidad organizada, la cibercriminalidad o la violencia doméstica, es decir, de los delitos menos visibles en la

(21) Téngase en cuenta también la Ley 2/2004, de 4 de junio, de mejora de barrios, áreas urbanas y villas que requieren una atención especial. En el Comité de las Regiones de la Unión Europea se ha catalogado esta norma como una buena práctica europea. Para una revisión de las posibilidades de la CPTED a través de los planes de ordenación del territorio, los planes de urbanismo, el diseño urbano y los códigos técnicos de edificación, entre otras estrategias que pueden desarrollarse en España y, particularmente en Cataluña, vid. Ponce (2008). Cfr. la proposición no de ley presentada en el Parlamento Vasco en 2011 en relación con el urbanismo inclusivo.

(22) Incluyendo a las mujeres pobres, con discapacidades, lesbianas, inmigrantes, gitanas, prostitutas, menores, ancianas...

(23) Debe considerarse el manejo de este concepto realizado, en gran parte, por los urbanistas, así como su recepción en la teoría política y la Psicología social. Sobre acciones prácticas en torno al concepto de "democracia local", deben resaltarse las actividades de la Comisión de Descentralización y Autonomía Local de CGLU (Ciudades y Gobiernos Locales Unidos). Cfr. el riesgo de la privatización de los espacios en relación con el uso de las cámaras de seguridad.

vía pública. Al mismo tiempo, debe distinguirse entre ilícitos penales y otro tipo de actividades sancionadas civil y/o administrativamente o simplemente molestas.

Podemos ilustrar el desarrollo del marco teórico del que se nutren las auditorías de seguridad, en relación con la preocupación por la seguridad, de la siguiente manera (Varona, 2011):

Encuestas de victimación (de opinión)

Con base en la revisión bibliográfica de dichas tradiciones teóricas, en las auditorías se parte de seis hipótesis contrastadas con las estadísticas penales, las encuestas de victimación, los estudios de autoinforme y las investigaciones más cualitativas (Varona 2011):

1. Que no existe sociedad libre de delito ni de miedo al delito, pero sí contextos en que puede reducirse la victimación, incluyendo la anticipada, y proporcionarse recursos efectivos, individuales, relacionales, ambientales y estructurales, para una adecuada desvictimación, contemplando el derecho a la seguridad humana de forma interdependiente.

2. Las personas, particularmente las mujeres por razones obvias, temen más sufrir un delito violento causado por desconocidos en la vía pública que por conocidos o familiares, pero los estudios sobre la realidad delictiva indican que el riesgo objetivo es mayor respecto de conocidos o familiares (24).

3. Que el miedo al delito y, especialmente la seguridad, no compete única ni principalmente a la policía porque depende de numerosos factores interrelacionados que le son ajenos o difícilmente controlables. Por ello, un incremento de la percepción de inseguridad no es un síntoma de fracaso en la gestión policial.

4. Que la seguridad como riesgo objetivo de victimación puede medirse, con márgenes de error, si se parte de modelos complejos que interrelacionan variables individuales, contextuales y sociales de diversa índole.

5. Que la medición del miedo al delito (o si se prefiere de las "percepciones de inseguridad") o la preocupación por la victimación (25) resultará siempre más comple-

(24) En todo caso, algunos estudios con entrevistas en profundidad sobre el riesgo de las mujeres a sufrir delitos de carácter sexual parecen apuntar a que el miedo no es exagerado (McLaughlin y Muncie 2001, 118-9).

(25) Con este término se engloba también a los delitos de cuello blanco, menos visibles cuando se habla de miedo ya que no suponen violencia, al menos tal y como se entiende de forma tradicional.

ja porque el miedo al delito es un fenómeno subjetivo, mucho más difícil de fotografiar y, por tanto, no resulta adecuado hablar de sus causantes. Con todo, el contraste entre el riesgo objetivo y el riesgo percibido de victimación a través de representaciones cartográficas (crime mapping) resulta un instrumento metodológico interesante. Permite incluir la variable temporal y múltiples correlaciones con variables sociales, así como fomentar la transparencia y la participación ciudadana.

6. Que la seguridad, tanto en su dimensión subjetiva como objetiva, se encuentra desigualmente repartida en la sociedad e influye en el comportamiento cotidiano. Los factores de riesgo, protección, recuperación y restauración deben contextualizarse para los distintos grupos de población y relaciones sociales.

2. La polémica integración de las auditorías de seguridad de las mujeres en las auditorías locales de seguridad: ¿Supone la transversalidad una vuelta a la invisibilidad?

Las ASM enfatizan la perspectiva de género y requieren menos recursos porque su objeto de estudio se restringe, pero no permiten la comparación con los datos generales que pueden obtenerse en una ALS. Por su parte, las ALS pueden perder un verdadero enfoque de género.

Como indica Anne Michaud (26), la perspectiva de género para la igualdad en cualquier política pública implica al menos ocho pasos:

1. Obtener datos desglosados por género en función de la problemática estudiada.

2. Establecer las diferencias debidas al género.

3. Analizar las causas de estas diferencias (en particular las causas sistémicas).

4. Formular objetivos específicos para eliminar estas diferencias.

5. Elaborar indicadores que permitan medir la reducción de las diferencias (evaluación).

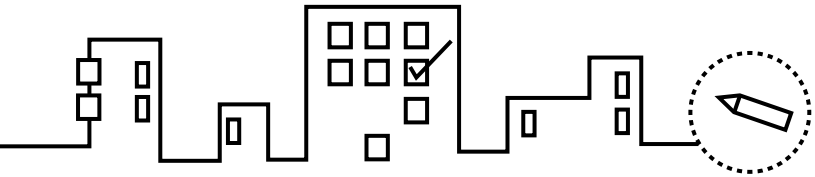
6. Identificar los recursos necesarios para ello.

7. Instrumentar estrategias para reducir estas diferencias.

8. Llevar a cabo evaluaciones periódicas y corregir las estrategias.

Los movimientos asociativos internacionales que han visto plasmadas algunas de sus demandas en diversos textos (Varona 2011). En la Carta Europea de las Mujeres en la ciudad, promovida por la UE en 1995 (27), se afirma que (28): «Todas las mujeres, en particular las mujeres solas y las más desfavorecidas, deben tener fácil acceso al transporte para poder desplazarse libremente y con toda seguridad. Es indispensable para entrar verdaderamente en la vida económica, social y cultural de la ciudad. Las mujeres también tienen "derecho a la ciudad" (29). Por ello es preciso reconsiderar el concepto de seguridad urbana, diurna y nocturna, dando prioridad a los puntos de vista de las mujeres, especialmente las que sufren de una exclusión social o cultural. El sentimiento de vivir en seguridad se entiende como parte de la cohesión social y la refuerza».

Siguiendo la exposición de Anne Michaud, en 1996, a raíz de la Cumbre de las Ciudades (Hábitat II, Estambul), los países miembros de las Naciones Unidas decidieron "incrementar la



seguridad de la mujer en la comunidad, teniendo en cuenta en las políticas y los programas de prevención de la delincuencia las necesidades de uno y otro sexo; ello puede lograrse procurando que los encargados de aplicar esas políticas conozcan y comprendan mejor las causas, las consecuencias y los mecanismos de la violencia contra la mujer" (párrafo 123, Programa de Hábitat). Asimismo, los países miembros se comprometieron a incorporar la dimensión de género en la gestión de las políticas y servicios locales (párrafo 46, Programa de Hábitat). Además, se trató de abarcar las violencias, domésticas y sexuales, en el marco de las políticas sociales y sanitarias y de programas específicos para las mujeres.

En 2001, la Asamblea General de las Naciones Unidas evaluó la ejecución del Programa de Hábitat, concluyendo con su escaso desarrollo gubernamental, aunque se destacaron avances llevados a cabo por diversas organizaciones. Así, los intercambios internacionales a través de las Naciones Unidas (PNUD, UNIFEM y ONU-Hábitat) y organizaciones como el Foro Europeo de la Seguridad Urbana, Mujeres y Ciudad (30), Ciudades más Seguras, y la Comisión Huairou han impulsado las perspectivas de género en la seguridad urbana (31).

En 2009 se adoptó la Declaración de Seúl durante el Segundo Foro Internacional de la Red Internacional Mujeres de Metropolis (32). Se trabajó con el concepto de ciudades amigables para las mujeres. En el punto tres, sobre la creación de ciudades seguras para las mujeres, se requerían medidas apropiadas para combatir todas las formas de violencia contra las mujeres en todos los espacios públicos, lugares de trabajo y hogares; para concienciar al público sobre la necesidad de combatir la violencia doméstica y apoyar los esfuerzos de la comunidad y de organizaciones no gubernamentales en este campo; y para promover la seguridad de mujeres y de niñas, y su propia percepción de la seguridad, eliminando el riesgo de acoso y violencia en todos los espacios públicos. Para ellos se proponían tres acciones:

- Realizar auditorías consultivas sobre seguridad según el género.
- Mejorar el diseño de espacios públicos e infraestructuras.
- Mejorar los servicios, particularmente el transporte público.

Las auditorías de seguridad de las mujeres se iniciaron por el Metropolitan Action Committee on Violence Against Women and Children (METRAC) (Comité Metropolitano de Acción sobre la Violencia Pública hacia la Mujer y los Niños) en Toronto (33). Se basan en la consideración de que las mujeres son expertas en su propia seguridad; en la búsqueda de soluciones locales; y en la promoción del trabajo coordinado

(26) Coordinadora del programa mujeres y ciudad en Montreal, desarrollado entre 1994 y 2004, vid. www.womenincities.org/seminar/...es/the_genre_es.htm.

(27) Debe considerarse asimismo la celebración en 1995 de la Cuarta Conferencia Mundial de las Mujeres (Beijing, 1995).

(28) Http://www.cityshelter.org/03.charte/chartes/02charte-es.htm

(29) Este frase fue acuñada por el sociólogo francés Lefebvre (1968) frente a la creciente privatización del espacio urbano. Se recoge como derecho en el art. 1 de la Carta Europea de Salvaguarda de los Derechos Humanos en la Ciudad, de 2002, elaborada a iniciativa de diferentes ciudades.

(30) Destacando su actividad en la ciudad de Montreal.

(31) Algunos grupos que trabajan en este sector señalan como riesgo de la transversalidad una vuelta a la invisibilidad.

(32) El primer Foro y Declaración fueron realizados en 2007 en Bruselas.

(33) Vid. el Centro virtual de conocimiento sobre la violencia contra las mujeres http://www.endvawnow.org/?ciudades-seguras&menusub=490&id=2528&haga-preguntas-sobre-la-seguridad-de-las-mujeres-en-la-ciudad.

entre las mujeres y sus gobiernos locales.

Las auditorías de seguridad de las mujeres se comenzaron restringiéndose a la identificación de zonas percibidas como peligrosas, si bien con el tiempo fueron incluyéndose otras fuentes.

La metodología empleada consistía básicamente en rondas o marchas exploratorias. A lo largo de ellas se desarrollan ideas y, luego, se transmiten al equipo de la auditoría. El uso de cámaras fotográficas ayuda a los grupos a comunicar sus opiniones e inquietudes a una audiencia más amplia.

Pasear por lugares considerados peligrosos, en momentos precisos, resulta eficiente en términos de sensibilización, identificación de problemas, aumento del compromiso y elaboración de respuestas. Su carácter práctico atrae a los participantes, en búsqueda de estrategias de solución (34).

En las auditorías más elaboradas se trata de hacer compatible el análisis de los datos de las rondas con otras fuentes sobre la seguridad.

III. **Límites y retos: Hacia un concepto de seguridad humana**

Las perspectivas de género han supuesto innovaciones tanto de carácter temático como metodológico. Impulsada por el movimiento feminista a finales de los años ochenta, la mirada de género implica una preocupación por la igualdad de derechos y de oportunidades en la vida ciudadana, pero también una preocupación por una nueva concepción de lo cotidiano –que suele pasar desapercibido- y sobre el cuidado y responsabilidad ante el bienestar de niños, jóvenes, ancianos, personas con alguna discapacidad… Denota una vocación universal ya que no se reclama el derecho real a la seguridad en contra de nadie, ni se pretende exacerbar los miedos ni las actitudes punitivas, sino contribuir a una seguridad humana integral e inclusiva, respetando la diversidad individual (Varona 2011).

The Death and Life of Great American Cities fue publicado por la escritora y activista Jane Jacobs en 1961. En esta obra critica la creación modernista de espacios urbanos aislados. Fue muy influyente en el denominado movimiento de nuevo urbanismo que surge en la década de los ochenta. Este libro, convertido en un clásico de la planificación urbanística del siglo XX, trata entre otras cuestiones de la degradación del centro de las grandes ciudades y de la necesidad de calles multifuncionales. De ella es la expresión eyes on the street en relación con la seguridad. Quizá, recordando el caso de Kitty Genovese, sobre la difusión de la responsabilidad y el miedo, deba añadirse eyes with empathy on the street (35). De nada servirá la visibilidad sin cohesión social y capital humano.

Las auditorías de seguridad que integren la perspectiva de la diversidad pueden convertirse en un indicador complejo de los derechos humanos, en el ámbito normativo y particularmente en la realidad social. Además, permiten la comparación longitudinal y espacial.

El Programa mundial de ONU Mujeres (36) sobre ciudades seguras y libres de violencia contra las mujeres y las niñas

(34) Cfr. sobre los denominados mapas del miedo –en ocasiones conocidos como mapas de la ciudad prohibida o perdida-, desarrollados particularmente en la CAPV, Albeniz et al (2010).

(35) Esta difuminación o desaparición de la responsabilidad individual, junto al miedo, en determinadas circunstancias se conoce como el "síndrome Genovese", en alusión al caso de Kitty Genovese, una mujer que murió apuñalada el 13 de marzo de 1964 en Queens, Nueva York. Treinta y ocho personas oyeron sus gritos durante más de media hora, pero nadie llamó a la policía ni bajó a ayudarla. Una consecuencia de este hecho fue la creación del 911 para llamar a la policía. Vid. Decoin (2010).

(2010-2015), en colaboración con ONU-Hábitat y las redes locales de mujeres "se centra en la identificación y prevención de la violencia basada en el género contra la mujer en las ciudades, especialmente en los espacios públicos". Se otorga "importancia especial a la prevención de la violencia, la rendición de cuentas de los gobiernos, la movilización y participación de la comunidad, el empoderamiento de la mujer y la mejora de los barrios y el entorno urbano en general". El objetivo final consiste en "elaborar el primer enfoque de eficacia probada sobre cómo prevenir y reducir la violencia contra las mujeres y las niñas en espacios públicos (mediante una evaluación rigurosa), que podría constituirse en un modelo (o modelos) aplicable en distintos contextos, promoviendo el empoderamiento de la mujer y la igualdad de género y mejorando la calidad de la vida urbana de todos".

Del estudio de los documentos desarrollados dentro de este Programa de ONU Mujeres puede observarse que, en línea con los conocimientos criminológicos y victimológicos, se elige una óptica preventiva comunitaria, situacional y victimal de reducción de riesgos que, si bien es específica para las mujeres, tiene una vocación universal y no antagónica. Ello se relaciona con la elaboración teórica actual del concepto interdisciplinar de seguridad humana.

En ella se advierte la preocupación por la vulnerabilidad como esencia de la condición humana. El entendimiento de su pluralidad, dinamismo e interdependencia con multitud de factores y en distintos niveles permite una mejor protección de los derechos humanos.

El movimiento feminista, junto con otros movimientos en favor de personas que padecen diversas victimaciones, ha logrado la visualización y la toma de conciencia respecto del reparto desigual de la seguridad tanto en espacios privados como públicos, donde, sin duda, el urbanismo inclusivo puede influir positivamente. Además, una de sus aportaciones más importantes es la visión interdependiente de dichos espacios, y de su escala global y local, como lugares donde se desarrollan relaciones de poder. No obstante, es necesario fomentar los estudios empíricos e interdisciplinares que permitan generar nuevos conceptos, instrumentos y metodologías de análisis sobre dicha desigualdad, junto con respuestas más complejas para elaborar, ejecutar y evaluar políticas públicas a corto, medio y largo plazo.

En este sentido, el concepto de seguridad humana y la metodología de análisis de las auditorías locales de seguridad, que incluyen de forma destacada la perspectiva de género, permiten entretejer de forma participativa y rigurosa los conocimientos del nuevo urbanismo y de la Victimología crítica. Como ya se ha subrayado repetidamente, ello permitirá una mejor comprensión de las variables que definen los contextos de vulnerabilidad, de resistencia, de recuperación (37) y de restauración (38) frente a la victimación de las mujeres, así como la intersección de condiciones de otros grupos que sufren discriminaciones en su derecho a la seguridad humana (39). Todo ello a la espera de mejores instrumentos de medición que contribuyan a un debate público críticamente informado.

(36) Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres. Vid. en http://www.endvawnow.org/es/about.

(37) Piénsese en las posibilidades del urbanismo, el diseño y la recuperación respecto de las víctimas ante los lugares de victimación y las víctimas en los edificios policiales, judiciales y de asistencia.

(38) Considérese la relación entre víctimas, recuperación y justicia restaurativa, según se propone en el informe de 2011 de ONU Mujeres.

(39) Cfr. el proyecto de las Naciones Unidas de creación de una Universidad mundial de Seguridad y Desarrollo Social, con sede en Brasil, donde se maneja dicho concepto de seguridad humana, dentro de los objetivos del milenio.

Taller 3

Mapas de la ciudad prohibida y procesos participativos, ampliando horizontes para un urbanismo inclusivo

Oihane Ruiz y **Amaia Albeniz**, arquitectas urbanistas
HIRIA KOLEKTIBOA: hiriakolektiboa.org

INTRODUCCIÓN

El taller se desarrollo en dos jornadas de 2,5 horas cada una. Se plantea un taller participativo como foro en el que compartir entre dinamizadoras y asistentes experiencias, reflexiones y cuestiones relacionadas con el urbanismo inclusivo y los procesos participativos.

Para ello el taller se inicia con la presentación de las asistentes, dibujando un gran panel a modo de viñeta donde nos reconoceremos durante las dos sesiones, con los nombre, ocupación principal y lugar de trabajo de cada asistente.

MARCO CONCEPTUAL

1. PRESENTACIÓN [15 minutos]

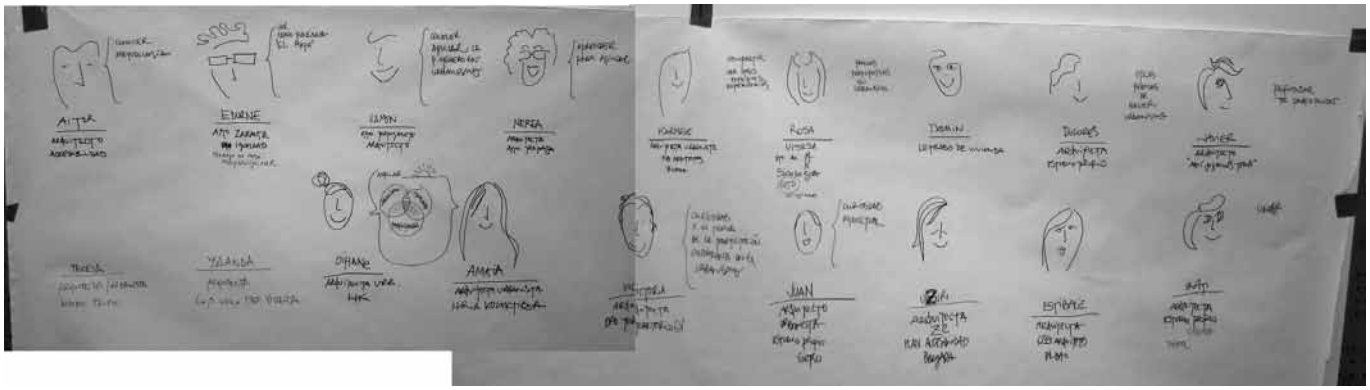
Las personas participantes se presentaran en parejas. Cada persona se presenta a su pareja de manera que esta pueda presentarla al grupo en la puesta en común. Son importantes datos como:

- la formación
- institución en la que se trabaja
- el ámbito laboral donde desarrollan su actividad
- en que escala territorial se trabaja

Se realiza una puesta en común, que es el guión para dibujar el panel de asistentes.

Cada pareja expone los motivos y expectativas con los que llega al taller:

- Conocer como se hacen los mapas de la ciudad prohibida.
- Conocer y aprender como aplicar la perspectiva de género en el urbanismo.
- Aprender a aplicar la perspectiva de género en urbanismo.
- Compartir experiencias y ver otros enfoques sobre la cuestión.



- Curiosidad por el tema de la participación ciudadana en las practicas del urbanismo.
- Curiosidad intelectual.
- Conocer otras formas de hacer urbanismo.
- Aprender de procesos de participación en urbanismo.
- Profundizar en técnicas de participación.
- Conocer experiencias.

Finalmente nos presentamos Amaia y Oihane como arquitectas de Hiria Kolektiboa, nuestra expectativa es que cada participante salga con una idea para trabajar la igualdad en el urbanismo de manera participativa.

Este taller pues, no trata tanto de "enseñar" a realizar mapas, para eso ya está el manual, sino de generar un espacio, un foro de reflexión, donde alimentar ideas de manera que cada una aborde la cuestión del género en las disciplinas urbanas trabajando en clave participativa; para facilitar la futura articulación de proyectos a partir de la realidad de los ámbitos de trabajo de cada una.

2. MARCO TEÓRICO [30 minutos]

Explicamos que es el trabajo en el espacio público en clave de igualdad con metodologías participativas.

- Ciudadanía plural. Nuevos sujetos. Poner en el centro las personas...
- Breve reflexión entorno a la vida cotidiana: usos, tiempos...
- Espacios públicos no neutros. Nuevos sujetos.
- Publico/Privado. Relaciones-Permeabilidades.
- 4 ejes de trabajo en el urbanismo desde una perspectiva social y de género.
- Tejido urbano como base del tejido social.
- Consecuencias en el modelo urbano y de convivencia.

3. TRABAJO EN GRUPOS [30 minutos]

Tras la introducción del marco conceptual desde el que vamos a trabajar en el taller, se decide a las asistentes en grupos de 3/4 personas para trabajar entorno a la siguiente cuestión:

Se trata de pensar qué proyectos o trabajos que de alguna manera te/os parezcan que trabajan por la igualdad y/o la participación en el ámbito del urbanismo.

Colocar un proyecto en cada "postit" y una idea o tema que destacas de cada uno.

El resultado de este trabajo son los siguientes proyectos, que en la puesta en común se agruparon en estos grupos de interés o temas:

Lugares de encuentro e interacción social:

- Arroces del Mundo.
- BLV.ART , visitas guiadas por Bilbao la Vieja.
- Masa Crítica. La criticona, marcha en bici reivindicativa.

- Mercadillo 2 de Mayo.

Equipamientos:

- Proceso de Beasain, fomentar la mezcla de usos, espacios cubiertos.
- Proceso participativo Bergara auditorio. Encuentro entre técnicos / ciudadanía (generar un espacio participativo / valorar necesidades antes de elaborar propuestas).
- Guarderías en empresas.
- Polideportivo con guardería asociada.
- Transporte público de Aretxabaleta. Proceso participativo tras un proceso impuesto que genera protesta (Imposición / protesta / proceso participativo).
- Riberas de Loyola, incorporación del patio de la ikastola.
- Reducir la jornada laboral. Políticas de conciliación. Excesiva valoración de l presencialismo.

¿Que es participación?
Elegir entre varias opciones es participación?
Proyecto de viviendas de Bolueta.

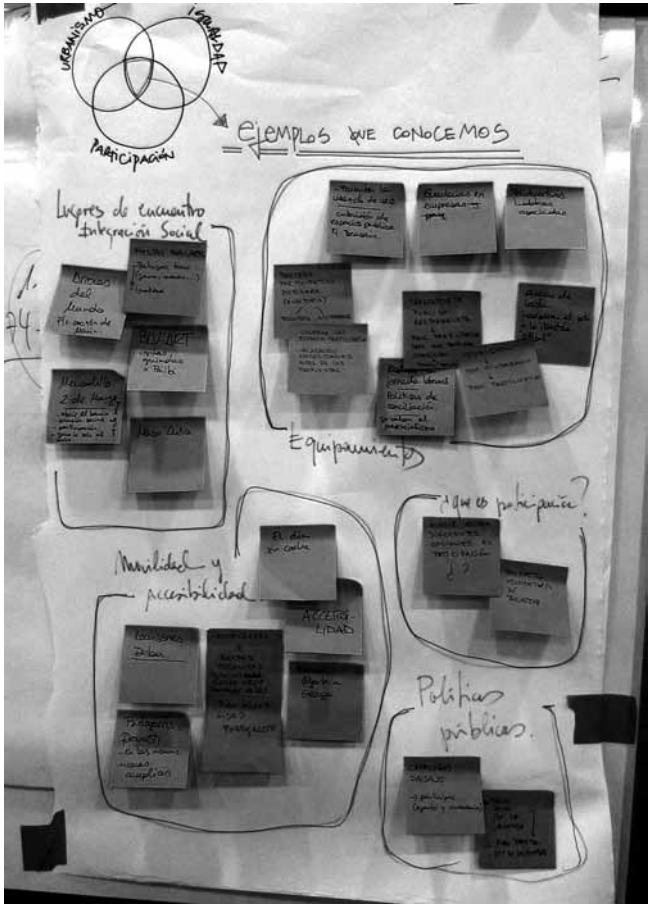
Políticas públicas:

Catalogo de paisaje. Participación de agentes y ciudadanía.

Pacto sobre la vivienda. Plan director, ley de vivienda con proceso deliberativo.

Tras la puesta en común la sesión de marco teórico acaba con un debate entorno a lo que es y para que es bueno articular procesos de participación. Dando un salto del marco teórico ya a una situación de práctica.

Un buen final para abordar al día siguiente la cuestión más práctica del taller.



MARCO PRÁCTICO

1. BUENAS PRÁCTICAS [30 minutos]

A modo de ejemplo contamos las metodologías de 3 proyectos:

- Plan Especial de Barrios Altos, Ayto. Bilbao. 2007.

Mapa ciudad prohibida:
- Short: Getxo, 2009.
- Long: Hernani, 2007 / Tolosa, 2009 / Abadiño, 2010.

2. TRABAJO EN GRUPOS [40 minutos]

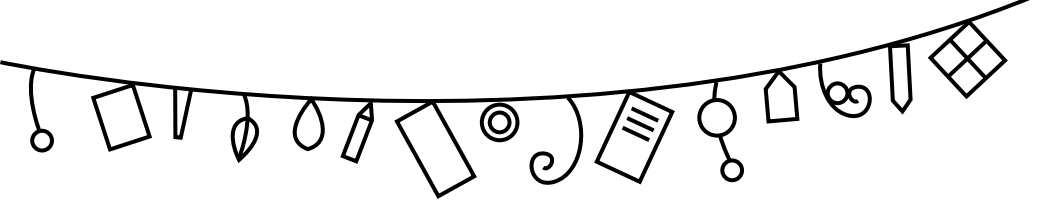
Se plantea un trabajo en grupos de 4/5 personas.

Se tratará de identificar las barreras y oportunidades para desarrollar un proyecto de este tipo (como los explicados al inicio de la sesión) desde el ámbito laboral de cada una. Se trabajarán las barreas y oportunidades poniendo cada barrera en un postit y cada oportunidad en otro.

Al finalizar se realizó una puesta en común de las ideas trabajadas en los grupos. Y todo ello se plasma en paneles agrupando las ideas, tratando de ver donde están las barreras principales, y reflexionar sobre las cuestiones claves para abordar este tipo de proyectos.

Barreras

- La crisis. Menos recursos.
- Financiación.
- Falta de consulta previa a la comunidad de referencia de los proyectos, falta de articulación de estos procesos en los pliegos.
- Procesos participativos que nacen “con vicios” por intereses particulares.
- Individualismo, el tipo de sociedad actual.
- Algunas instituciones como traba.
- Desconocimiento.
- Tiempo dedicado.
- Imposición. Limitación en los procesos.
- Formas de trabajar actuales.
- Participación una vez ya se ha decidido la idea de proyecto.
- Falta de cultura de participación. Desde la escuela.
- Falta de comunicación entre diferentes esferas.
- Ayuntamiento // Ciudadanía
- Incertidumbre de técnicos / políticos al introducir a la sociedad en la gestión urbana.



Oportunidades

- La crisis. Necesidad de optimizar recursos. Tiempo para pensar.
- Nuevas ideas desde una perspectiva no técnica.
- Mayor eficacia en la solución.
- Generar un movimiento en la administración. Renovación.
- Pensamiento comunitario mas allá del individual, que la gente no piense solo en si misma.
- Oportunidad como elemento complementario.
- Fomentar la integración social entre varios grupos que conviven o comparten una realidad urbana.
- Ampliar conocimientos.
- Formación.
- Asignación presupuestaria en proporción a los recursos necesarios. Igualdad // obras publicas
- Ampliar puntos de vista.
- TIC. Internet, mapas...
- Cambiar la actitud de la ciudadanía.

3. CIERRE Y EXAMEN individual [40 minutos]

Reflexiones finales sobre lo trabajado en el taller, turnos de debate y preguntas.

Examen/cuestionario sobre lo trabajo en las dos sesiones.

4 cuestiones a desarrollar.

Cuestionario de cierre de taller:

Responde a estas tres preguntas teniendo en cuenta las temáticas trabajadas en el taller. Máxima extensión medio folio por pregunta.

1. ¿Que te ha parecido la metodología del taller? Razona la respuesta.
2. Describe tres ideas o conceptos que destacarías como importantes para trabajar en urbanismo desde la igualdad y la participación
3. ¿Estás trabajando en algún proyecto que integre este tipo de perspectiva? En caso afirmativo: describe el proyecto, su objetivo y metodología. En caso negativo: Piensa y describe una idea de proyecto para trabajar en urbanismo integrando la perspectiva de género introduciendo practicas participativas a trabajar en el curso 2011 / 2012.

CONCLUSIONES

Desde Hiria kolektiboa valoramos el taller muy positivamente ya que el tipo de trabajo realizado y las personas que trabajaron en el taller facilitaron que se generara un ambiente de reflexión y debate muy interesante. El taller, así, fue un espacio en el que todas/os las/os integrantes del taller pudieron expresar y compartir sus opiniones, inquietudes y experiencias.

Este tipo de encuentros, trabajos y dinámicas, son pasos en la búsqueda de otras formas de hacer pueblos y ciudades de manera colectiva. Del encuentro y del trabajo en el taller percibimos que hay mucha curiosidad y buena predisposición a incorporar estos nuevos enfoques en la praxis urbanística.

El taller lo integraron tanto mujeres como hombres, si bien muchas mas mujeres, con perfiles y edades diversas. Esta heterogeneidad en el grupo de trabajo facilitó que en las dinámicas se compartieran experiencias laborales de diversos tipos.

Creemos sinceramente que estos encuentros son muy positivos y forman parte de un reciclaje profesional continuo. Estos encuentros son catalizador para saber del hacer de muchos profesionales en nuestros entornos mas cercanos, lo cual es absolutamente necesario, ya que son espacios para visualizar practicas urbanísticas que de otra manera es difícil de conocer.

Muchas veces el salir del día a día laboral de cada una de nosotras y respirar un poco de aire fresco para contrastar experiencias conlleva jornadas muy fructíferas y enriquecedoras.

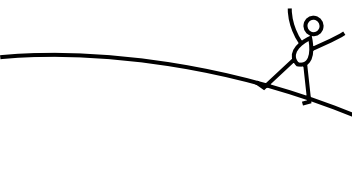
Tal como se apunto en el taller, "por que en el trabajo cotidiano muchas veces lo urgente no deja espacio a lo importante en materia de urbanismo".

La sensación de Hiria Kolektiboa, a tenor también del resultado de la valoración realizada por las asistentes al finalizar el taller, es que el trabajo realizado genero un buen ambiente para reflexionar y compartir experiencias, inquietudes relacionadas con la práctica profesional. Así, las arquitectas dinamizadoras quieren resaltar la satisfacción por el trabajo de identificación de barreras y oportunidades. Trabajo que seguro ofrecerá claves a la hora de plantear proyectos relacionados con el factor de género en el urbanismo o la participación para las personas asistentes al taller.

Bilbao 30 de noviembre de 2011

Hombre. Macho. Raro.

Oier Guilla. Poeta



Hombre, Macho, Raro

1.

Hombre. Macho. Raro.

2.

Estoy hasta los huevos.
Sí.
Estoy hasta los huevos
porque tengo huevos.
Por eso y
porque estoy cansado de oír
lo que es ser un hombre.
Los hombres somos las otras víctimas del machismo.
Grupo de hombres supuestamente a la espera de un
movimiento
postmovimiento
o megapostrockmovimiento ideológico que nos
libere de la pollazofrenia.
Un hombre.

3.

Depilación de ideas desfasadas,
política de las emociones,
la fuerza de renunciar al poder.

4.

Confesión pública número uno:
escribo poesía.
Siempre he sido raro.
Hombre. Macho. Raro.

5.

Digo que soy un hombre
y estoy orgulloso.

Dicen que soy un hombre
y estoy macho.

Dices que soy un hombre
y estoy raro.

6.

¡Ah!
¿¡Cómo he entrado a estas manos!?
¡Ah!
¿¡Cómo he llegado a este pecho!?
¡Ah!
¿¡Cómo he aparecido aquí dentro!?

7.

Un hombre.
Soy un hombre
a pesar de
ser un hombre.
En el siglo XXI no se puede
ser hombre sin etiquetas.
Estas son las mías:
moderno,
majo,
sensible,
fuerte,
comprensivo,
inteligente,

elegante pero no demasiado,
detallista pero un poco despistado.
Heterosexual.
Los adjetivos son la cosa más
estresante del mundo.

8.

Quiero ser heterosexual y no sentirme culpable por ello.
Reivindicar el feminismo.
Pasar frente a hombres que me miran con deseo
y disfrutarlo.
Hablar de sexo como si no fuera una ideología.
Vestirme como quiera cuando no son carnavales TAMBIÉN.
Saludar a mis amigos con un beso en los labios:
leones, jirafas, elefantes
y personas.
Ser un hombre que reivindica su propia identidad.
Un hombre.
¿Qué hostia es un hombre?

9.

Mirad.
Tengo pelo.
En todos los sitios
menos en la planta de los pies.
Y aún así, a veces me quito
algunos.
Los de la nariz.
Los del pecho.
Los de los sobacos.
Los más largos.
Y estoy orgulloso
y estoy hombre oso.

Yo también quiero ser deseado.
Estoy harto de los traumas ocultos de los hombres hetero-
sexuales.
Del silencio.
Estoy harto también
de todos los que me gritan lo que debiera ser:
derechistas e izquierdistas postmodernos.

10.

Confesión pública número dos:
los domingos no hago quinielas.
Siempre he sido raro.
Hombre. Macho. Raro.

11.

Si algo ha definido hasta ahora qué es ser un hombre
eso es el miedo.
Miedo a expresar emociones.
Miedo a mostrarse débil.
Miedo a hacer el ridículo.
Miedo a ser un perdedor.
Miedo a desnudarse por dentro.
La única forma que nos han enseñado de afrontar el miedo
es generar miedo.
Darle un par de hostias al miedo y ya está.
Lo contrario al miedo no es el valor.
Lo contrario al miedo es saber vivir con el miedo
sin joder a nadie.

12.

Mis predecesores son los que me han enseñado qué es ser un hombre:
los hombres anteriores a mí
y sobre todo
las mujeres anteriores a mí
aquellas que han defendido el rol de los hombres.

13.

Manifiesto imposible:
emocionalmente, físicamente, pollacíclicamente soy heterosexual. ¿Y qué?
Racionalmente soy bisexual. ¿Y qué?
Ideológicamente soy gay. ¿Y qué?
Trans, intro, hiper, mega, homo, super, lesbo, queer...
En resumen, estoy a favor de cualquier tipo de felicidad
que esté en contra de reciclar el fascismo.

14.

Amigos, amigas, amiges,
me gustan los chistes
sobre tetas grandes.
Cada vez que los escucho
Recuerdo a mi madre
con los labios hinchados,
los dientes ensangrentados.
Ja-ja.

15.

Confesión pública número tres:
soy un hombre que ha sido víctima
de la violencia contra las mujeres.
Siempre he sido raro.
Hombre. Macho. Raro.

16.

La violencia de género
es la guerra total,
el conflicto dosificado,
la guerra mundial silenciada.

¿Cuándo escribirán las mujeres golpeadas,
humilladas,
marginadas,
los libros de historia?

¿Cómo son las novelas escritas por los hijos de
las mujeres golpeadas,
humilladas,
marginadas?

¿Dónde están ahora los hijos de
las mujeres golpeadas,
humilladas,
marginadas?

¿Qué clase de hombres son?
¿Qué han aprendido?

17.

¿Podéis imaginar qué es ser un hombre
que ha sufrido la violencia contra las mujeres?
¿Qué es verte a ti mismo en el espejo roto de tu padre?

Soy un hombre educado por su madre.
Un adolescente que afronta el mundo sin espuma de afeitar,
un joven perdido
obligado a esconder el semen nocturno que ensucia
su calzoncillo.

A una madre no habría que hacerle un monumento,
a una madre habría que darle el poder,
para que destruya la idea misma de poder.

18.

Confesión pública número cuatro:
no sé arreglar enchufes.
Siempre he sido raro.
Hombre. Macho. Raro.

19.

Yo soy mi padre.
Miradme: yo soy
mi padre.
Y no porque soy como mi padre, no.
He aprendido yo mí mismo a afeitarme,
a buscar instrumentos con los que afrontar el dolor de la vida.

No es fácil llegar a casa siendo niño y
encontrar a tu madre llorando,
con la cara amoratada.

No es fácil llegar de la escuela y
encontrar escrito en la pantalla del televisor:
te voy a matar.

¿Habéis pensado alguna vez cómo será
meterle a alguien un cuchillo en el cuello?
Yo sí.
Para defender a mi madre.
Pero no lo he hecho,
no maté a mi padre
porque no quería ser ese hombre.

20.

¿Cómo es el hombre que no repite su pasado?

21.

La paternidad es una teta depilada.
Las mujeres tienen derecho de hacer lo que quieran
con su cuerpo.
Y yo estoy a favor de ello.
Pero yo nunca seré libre de decidir.
Como mucho libre de negociar, o invertir.

Aún así
yo también quisiera ser padre,
para demostrarme a mí mismo
que se las cosas se pueden hacer de otra forma.
O al menos para intentarlo.

22.

Mundo, forma, mundo.
¿Cuál es la forma que tenemos los hombres de estar en el mundo?

23.

Quisiera ser el padre de todo el mundo,
proteger de la injusticia a todo oprimido,
cuando el día se cubre de sangre
tener la capacidad de decir:
esto también pasará.
Ser la figura fuerte
que protege a los débiles,
o sea, resumiendo: un tópico de mierda,
un tópico de mierda que me haga la vida más fácil.

24.

Confesión pública número cinco:
soy mal deportista.
Siempre he sido raro.
Hombre. Macho. Raro.

25.

En esta vida que nos vive
mi familia es la de los marginados.
Y entre los marginados la de aquellos a los que no se les han dedicado
categorías, guerrillas, canciones o versos.
Por lo tanto yo, parte de los marginados sin clasificar:
un hombre que ha sufrido la violencia contra las mujeres…

26.

Confesión pública número seis:
soy un desastre andando en bicicleta.
Siempre he sido raro.
Hombre. Macho. Raro.

27.

Veamos, una frase grandilocuente:
estoy a favor de todos los que han sido marginados por el capitalismo.
Sobre todo a favor de los feos.
Porque soy uno de ellos.
Un hombre que desea ser hombre,
bufón, poeta,
delantero torpe, defensa débil, portero desastroso.
bajito, peludo, calvo,
el peor reparador de electrodomésticos.

28.

Así es como habla mi voz:
a… o… mmm…
Ua! Soy un megáfono con pilas de plastilina!
a… o… mmm…

29.

¡Amadme, malditos cabrones, amadme!
¿No veis que puedo hacer cosas importantes?

No.
No lo veis.
Y a decir verdad, menos mal.

No podría soportar que todo el mundo me amara.

Me conformo con unos pocos:
¡Amadme, malditos cabrones, amadme!
¿No veis que soy imprescindible?

No.
No voy a obligaros a amarme.
No voy a ser el estado o la constitución
en estarelación.
Estoy dispuesto a compartir la belleza de los feos.

30.

Confesión pública número siete:
que no hostia, que no se me las marcas
de los coches de mis amigos.
Siempre he sido raro.
Hombre. Macho. Raro.

31.

Cabezapene,
cachoburro,
salido,
a veces me dicen que soy un gili-pollas.

Mi pene no sabe disimular.
Mi cara, tampoco.
Decir la verdad, no me queda otro remedio:
me gustas,
tengo 2343 pelos en el cuerpo,
soy el hombre más bello de este metro cuadrado.

32.

Tengo relaciones sexuales
con el pene,
el culo,
la cintura,
las manos,
los pies,
la lengua,
la nariz,
los ojos,
los pulmones,
el hígado,
los glóbulos rojos,
los intestinos,
los huesos,
el corazón.

33.

¿Alguien sabe lo que es ser un hombre?
¿Alguien sabe cómo es un hombre que quiere ser hombre?

34.

Sensible y fuerte.
Como la mayoría de la gente, al fin y al cabo.
Yo también sé lo que es pelear,
yo también le he metido alguna vez a alguien el puño en la cara.
Yo también soy capaz de hacer daño.
Yo también he llorado con una película de amor.

Me conmuevo con las cosas feas del mundo,

con los gestos rotos que hay entre las personas,
con la dulzura.
Cogerse de la mano pero sin atarse, suavemente,
posar una música dulce en los labios…
¡Disfrutemos de los placeres que nos olvidarán mañana!

Sensible y fuerte,
capaz de hacer daño,
como la mayoría de la gente.

35.

Confesión pública número ocho:
no sé nadar.
Siempre he sido raro.
Hombre. Macho. Raro.

36.

Siempre he admirado a las personas que tienen mote.
Yo nunca he tenido nada parecido.
Todas las personas que he conocido con mote son hombres:

Txibi
Txato
Treku
Fiti
Junki
Perku
Trosko
Zato
Peque
Peli
Txelu
Nano
Pelo
Pedo
Txubio
Txokolo
Potxolo
Metralla

A mi nunca me han puesto mote.
Una vez intenté inventarme uno
y difundirlo boca a boca: Azul.
E azul! Benga azul! Dale azul!
No tuve mucho éxito.
¿Cómo se puede difundir un rumor sobre uno mismo?
Todos me miraban raro: Azul.
Menos mal que no dije rosa, o amarillo.
¿Pero no visten a los niños de azul?
Pues eso quería yo, un mote masculino:
Azul!

Igual es que no he conseguido ser una caricatura de mí mismo,
y por eso no me han puesto nunca un mote.
Mi cara no se parece a nada.
No he conseguido nunca quedar en ridículo de una forma original.

Siempre he sido raro.
¿O igual es que los demás son los raros?

37.

Confesión pública número nueve:
me aburre apostar.
Siempre he sido raro.
Hombre. Macho. Raro.

38.

Un hombre.
Una forma de estar en el mundo.
Una forma de respirar la belleza.

39.

Una vez empecé a escribir poesía.
Siempre he sido raro.
Era raro para los demás, porque escribía poesía.
Pero empecé a escribir poesía política.
Y de repente, fui hombre para los demás
porque decía cosas importantes,
aunque casi nadie las leyerá,
aunque lo hiciera en euskara,
pero me hice hombre
gracias a la poesía.
Eso sí,
antes que eso me tiré años escribiendo poesía
con la etiqueta de ‘raro’ colgando de mi cola.

No puedo aguantar
los picha-mástiles que quieren colgar banderas.

40.

Hombre.
Una forma de estar en el mundo.

Pedo.
Eructo.
Mear en cualquier lado.
Romper, destrozar, disparar, torturar.
Dejar a las chicas en ridículo
para que se fijen en mi.
Hacer chistes sobre sexo.
Echarte una paja y decírselo a los demás.

¿Esta es la forma que tiene el hombre
de estar en el mundo?

41.

Un hombre.
Una forma de mamar la belleza.
No es fácil ser hermoso.
Atractivo.
Aunque consigas superar tu inseguridad
delante de alguien,
al desnudarte
súbitamente aparecerá tu manzana peluda
sobre unos muslos demasiado anchos.
La seducción te consumirá como una droga
aunque te de pánico tu desnudez.

¡Depilación de ideas modernas!
¡Belleza de los feos!

Mis uñas son bonitas.
¿Puede decir alguien algo así sin sentirse imbécil?
Yo sí.

Belleza.
Belleza de inventar sin vergüenza
formas de ser hombre.

42.

Confesión pública número diez:
a veces no tengo ganas de follar.
Siempre he sido raro.
Hombre. Macho. Raro.

43.

Una vez amé a una mujer.
Luego amé a otra mujer,
y luego amé a esa mujer de nuevo.
Al final una mujer me amó a mí,
y qué casualidad,
también yo a ella.
Joder que trabajo da esto del amor.
Pero aquella mujer no era mía.
¡Joder qué trabajo para que no fuera mía!
Esta es tu chica,
tu pareja,
tu puta,
tu perra,
tu mona maquillada.
Aquella mujer no tenía dueño
sólo obedecía a su instinto,
y a veces, ni siquiera eso.
No nos compramos el uno al otro,
no nos alquilamos,
ocuparnos puede que sí.
Nos ocupamos en cuerpo y alma,
dándonos placer mutuamente
en territorio liberado.

44.

Estas son las leyes no escritas de la vergüenza:
bailar en los bares sin empujar a nadie,
hablar con chicas sin estar borracho,
cantar en público,
mover todo el cuerpo en los conciertos y no sólo la cabeza,
saber cocinar algo aparte de chuletas y costilla,
comprar ropa sin consejeros,
cortarse las uñas de los pies,
recoger la mesa en comidas familiares delante de otros hombres.
No humillar a nadie para ser popular.

¿Cómo ser un hombre sin adjetivos?
Cómo ser hombre de izquierdas,
moderno,
majo,
sensible,
fuerte,
comprensivo,
heterosexual… sin sentir vergüenza?
Pensar con la polla
sin sentirte culpable.
Mirar tetas y
tripas
brazos
muslos
orejas
narices
piernas
voces
miradas
personas.
Desnudarse.

Disfrutar el sabor dulce de la seducción
sin violar a nadie con la mirada.

45.

Belleza.
Belleza de los que no se quedan callados.
Belleza de los que no se conforman.
Belleza de los que no aceptan humillación.

Violencia poética que lucha contra
la violencia:
torturadores del mundo, suicidaos!

46.

No saldré en los anuncios de televisión,
no aguanto la colonia masculina,
odio los calcetines blancos de tenis.

47.

Me he desnudado:
basto y sensual,
miedoso y valiente,
débil y fuerte,
torpe y hábil,
fino y de mal gusto,
comprometido e ignorante.
El feo más bello del mundo y el bello más feo.

Siempre he sido raro,
Por querer evitar ser hombre, macho, raro.
Raro y por eso, a veces,
libre.