

*M<sup>a</sup> Isabel Sánchez-Mora Molina \**  
*Pilar Ortiz García \*\**

RESUMEN:

*Tradicionalmente, la planificación urbanística de las ciudades se ha realizado teniendo en cuenta las funciones a que se destina el espacio urbano. De esta forma, el espacio masculino se ha identificado con el ámbito de lo productivo, de lo público, mientras que el femenino lo ha hecho con el ámbito privado, como es el hogar. Ello ha propiciado que el diseño urbanístico de lo público esté pensado teniendo en cuenta las prioridades y necesidades masculinas, y lo que es más importante, ofrezca importantes carencias desde el punto de vista femenino, respondiendo, en ocasiones, a situaciones pretéritas en las que la incorporación de la mujer al trabajo no se daba en las proporciones, y sobre todo, en la progresión en la que se produce en la actualidad.*

*Este artículo pone de manifiesto muchas de las carencias del diseño urbanístico de las ciudades y sus equipamientos respecto a los roles femeninos actuales.*

- Titular de la Escuela Universitaria de Murcia • isabelsm@um.es
- Profesora Titular del Área de Sociología. Universidad de Murcia • portizg@um.es

---

1 Este artículo señala algunos aspectos de un estudio, realizado en 2005 por encargo del Instituto de la Mujer de la Región de Murcia cuyo objetivo fue analizar la influencia de las condiciones medioambientales en los distintos aspectos de la vida de las mujeres. La metodología utilizada en este trabajo consistió en el análisis de los datos secundarios existentes, así como en la realización de una encuesta a responsables de instituciones y asociaciones de la Región de Murcia y entrevistas en profundidad a distintos testigos cualificados.

## PALABRAS CLAVE:

*Ciudad. Medioambiente. Género. Participación. Diseño urbanístico.*

## ABSTRACT:

*Traditionally, urban planning of cities has been carried out bearing in mind the functional aim of the urban space. In this way, male space has been associated with the productive or public spheres whereas female space has had more to do with the so-called domestic sphere, such as home. As a result, public urban planning has been designed keeping in mind male priorities and necessities but, most important, neglecting the current female workforce. In fact, public urban planning often responds to past situations in which female workforce was not present in the same proportion and in the same progression as it is nowadays.*

*The aim of the article is to highlight the fact that urban planning and facilities often neglect the current female roles.*

## KEY WORDS:

*City. Environment. Gender. participation. Urban planning*

## 1. INTRODUCCIÓN

Desde hace varias décadas la planificación urbanística se realiza teniendo en cuenta la utilización del espacio urbano, las funciones a que se destina. En esta especialización funcional, lo privado ha sido tradicionalmente el espacio del hogar en el que la mujer ha desempeñado mayoritariamente sus funciones. Por el contrario, el espacio público, en el que se desempeña la actividad productiva, ha respondido a la especialización funcional del varón. Ello ha propiciado que el diseño urbanístico de lo público esté pensado teniendo en cuenta las prioridades y necesidades masculinas, y lo que es más importante, ofrezca importantes carencias desde el punto de vista femenino, respondiendo, en ocasiones, a situaciones pretéritas en las que la incorporación de la mujer al trabajo no se daba en las proporciones, y sobre todo, en la progresión en la que se produce en la actualidad.

Uno de los retos de la planificación urbanística es que el diseño de las ciudades incorpore las "coordenadas" de la mujer que se va integrando progresivamente en el mercado de trabajo y que, de forma general, realiza también mayoritariamente las funciones domésticas. El espacio urbano puede ser una de las vías para facilitar la compatibilización entre la actividad pública y privada de las mujeres, mediante medidas como, la aproximación de espacios productivos a centros de compra o la aproximación de servicios de guardería a centros de trabajo, entre otras.

En la actualidad, el diseño de las ciudades, lejos de responder a criterios universalistas, ha potenciado un uso segregado del espacio urbano, una segregación o diferencia en varios aspectos; esta segregación de usos del espacio urbano sin diversidad de usos, esto es, la ordenación de la ciudad en zonas monofuncionales, tendencia dominante en el urbanismo moderno, ha sido especialmente lesiva para la mujer, según analiza Pardo Buendía (2004)<sup>2</sup>, ya que no coinciden con la actividad de las mujeres, que es multifuncional. La multifuncionalidad en el diseño del espacio urbano tiene, además, la virtualidad de ser especialmente útil en el ámbito de la seguridad -según la apreciación de Pardo-, ya que promueve una mayor presencia de ciudadanos en lapsos temporales más dilatados.

Como señala Constanza Tobío<sup>3</sup>, el diferente uso del espacio entre hombres y mujeres tiene que ver con la escala:

*El espacio urbano en el que transcurre la vida de las mujeres es más limitado y reducido que el de los hombres. Ello está en parte relacionado con la división de género entre el trabajo remunerado y el trabajo doméstico, ya que el ámbito espacial en el que se desenvuelve la cotidianeidad de las amas de casa, no va generalmente más allá del entorno más próximo a la vivienda. Pero también las mujeres que trabajan tienen un espacio más reducido que el de los hombres (Tobío, 1995).*

Según varias series de la Encuesta Metropolitana de Barcelona, el espacio productivo y el de residencia es más coincidente en el caso de las mujeres que en el de los hombres; sin embargo, ello no quiere decir que se desplacen menos en el espacio, ya que, de hecho, las mujeres que trabajan se desplazan más que sus homólogos varones debido a la doble jornada femenina (doméstica y laboral). Por otra parte, según pone de manifiesto el estudio de Constanza Tobío. (1995) en los desplazamientos al trabajo, la utilización del transporte privado es fundamentalmente masculino, mientras que entre las mujeres que desarrollan una actividad laboral, es más frecuente la utilización del transporte público.

Superar la segregación espacial en función de género, tiene bastante que ver con facilitar el acceso a diversos servicios, como el transporte público frente al automóvil, que establece ya una primera limitación en su uso en función de la edad (personas activas), el sexo y la actividad productiva.

- 
2. Pardo Buendía, Mercedes (2004): "Medioambiente y Mujer", I Congreso Nacional *Mujer, Urbanismo y Medioambiente*, Marzo-Abril, Murcia: Instituto de la Mujer de la Región de Murcia.
  3. Tobío, Constanza (1995): "El Acceso de las mujeres al trabajo, el espacio y el urbanismo", en VV.AA., *Mujeres al Norte*, Oviedo: Servicio de Publicaciones del Principado de Asturias.

Esta utilización de los medios públicos, así como el mayor número de desplazamientos a pie, hacen de la mujer un observador privilegiado de las carencias y obstáculos que plantea la ciudad para el usuario, independientemente de su condición, por lo que aprovechar la información de primera mano que puede proporcionar en el diseño de viales y servicios, debería ser una prioridad para cualquier ayuntamiento.

Universalismo frente a particularismo, lo público frente a lo privado, lo amplio frente a lo reducido, todos ellos son atributos de lo masculino frente a lo femenino que, también en el espacio urbano, juegan a favor del hombre. Reducir esta brecha, tradicionalmente abierta, es uno de los cometidos de las distintas propuestas que de forma general, respecto a cuestiones de medio ambiente, y de forma particular, en materia de planificación urbana, emanan desde instancias internacionales como Naciones Unidas (Agenda 21)<sup>4</sup>, o propuestas locales de especial interés, como es el II Plan de Igualdad de Oportunidades para las Mujeres (2000-2003) del Municipio de Avilés<sup>5</sup>, que ha propuesto entre sus objetivos, participar en la revisión del plan general de ordenación urbana, mejorar la calidad de la vivienda y el transporte y potenciar una relación equilibrada y respetuosa de las mujeres con el medio ambiente.

Potenciar la participación de la mujer en la planificación urbanística ha sido uno de los objetivos de este Plan en un intento de materializar una filosofía de partida como es la intervención de la mujer más allá de los espacios meramente decorativos del ámbito privado -la vivienda-, a los que realmente se circunscribe su actuación en la práctica.

## 2. INCIDENCIA DEL ENTORNO COTIDIANO EN LA MUJER

Uno de los aspectos medioambientales que influyen más directamente sobre la calidad de vida de la mujer es el entorno en el que se desenvuelve su actividad cotidiana. La ciudad y sus componentes (medios de transporte, diseño del trazado urbano, aspectos relacionados con la seguridad, entre otros) están en el punto de mira de los actuales estudios sobre urbanismo, aunque la realidad urbanística “reacciona” con mayor lentitud que los cambios que se están operando en la actividad y diversidad de roles desempeñados por la mujer en la actualidad.

En este apartado, se analizan todos estos aspectos a través de la Encuesta realizada a Asociaciones de mujeres y diversas instituciones con responsabilidades urba-

- 
4. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente (CNUMAD), Río de Janeiro en 1992.
  5. Concejo Vázquez, A. (2000): “Avilés, la ciudad que proponen las mujeres”. Informe sobre el Plan urbanístico de Avilés para 2015.

nísticas o medioambientales, así como a partir de las Entrevistas realizadas a un grupo de profesionales de diferentes ámbitos como el de la salud, el urbanismo, el mundo empresarial, los sindicatos, las Administraciones Públicas, o las asociaciones de mujeres, con el fin de recoger un panorama informativo lo más completo posible, a este respecto.<sup>6</sup>

## 2.1. TRANSPORTE PÚBLICO Y MUJER

En este estudio sobre la relación de la mujer con el espacio que la rodea, uno de los temas analizados ha sido el de los transportes, tanto desde el punto de vista de usuaria, como desde el punto de vista de la participación femenina en el diseño y planificación de los mismos.

Dado que las mujeres, tradicionalmente, son las principales usuarias del transporte público debido a los roles desempeñados en la sociedad y a la menor utilización del vehículo privado, (si bien, en la actualidad, está aumentando el número de conductoras de vehículo propio), es importante averiguar el grado de interés que, desde los distintos entes responsables del transporte, se ha tenido por las necesidades de las mujeres en el desarrollo de estas funciones.

### *A. Trazado de los transportes públicos y necesidades de las mujeres*

En el análisis de las categorías referentes al trazado de los transportes públicos y las necesidades de las mujeres contenidos en el Cuadro 1, encontramos que los datos más destacados son: que del cien por cien de los encuestados, el 27,4% manifiesta no estar ni de acuerdo, ni en desacuerdo con lo propuesto en la pregunta que se les hace sobre dicho trazado. Este porcentaje representa a las personas que consideran que cubriendo las necesidades de todos los ciudadanos se satisfacen también las de las mujeres, o bien las personas que no dan importancia, o nunca se han planteado, ese hecho como algo que pueda afectar específicamente a las mujeres.

---

6. Estudio realizado en 2005 por encargo del Instituto de la Mujer de la Región de Murcia a que este artículo hace referencia.

CUADRO 1

	<b>El trazado de los transportes públicos está realizado pensando en las necesidades de las mujeres</b>	<b>Los itinerarios de los transportes públicos están hechos pensando en las necesidades de los hombres</b>	<b>Los horarios de los transportes públicos favorecen la utilización de los mismos por las mujeres</b>	<b>Los equipamientos de los transportes públicos están pensados para las mujeres</b>
<b>De acuerdo</b>	21,4	20,7	28,9	16,9
<b>Ni de acuerdo ni en desacuerdo</b>	27,4	46,4	37,3	10,8
<b>En desacuerdo</b>	51,2	32,9	33,7	72,3
<b>Total</b>	100,0	100,0	100,0	100,0

*Fuente: Encuesta realizada a asociaciones e instituciones de la Región de Murcia (2004). Elaboración propia*

Sólo el 21,4% considera que los trazados de los transportes están diseñados pensando en las funciones desarrolladas por el colectivo femenino. Este valor supone prácticamente la mitad del porcentaje de aquellos que se muestran en desacuerdo con la consideración expuesta en la pregunta, que supone el 51,2%.

Por tanto, teniendo en cuenta el 51,2 %, que se corresponde con los que están en desacuerdo y el 21,5 %, de quienes están de acuerdo, se puede señalar que la mayoría los encuestados opinan que los trazados de los transportes públicos no están pensados ni preparados para la utilización de las mujeres en el desarrollo de sus funciones específicas.

Por otra parte, las personas que manifiestan estar de acuerdo con el hecho de que los itinerarios de los transportes públicos favorecen las necesidades de los hombres suponen el 20,7%, valor que no se distancia mucho de la respuesta sobre la categoría equivalente en la propuesta anterior. Sin embargo, sí existe más distancia en lo que se refiere a la categoría de quienes señalan estar en desacuerdo con la pregunta de si los itinerarios de los transportes públicos están hechos pensando en los hombres, cuyo valor es de 32,9%, teniendo en cuenta que el valor de esta categoría en el punto anterior, suponía más de la mitad del total de encuestados, el 51,2%.

De estos datos, podemos concluir que, el porcentaje mayoritario lo presentan las personas que no están ni de acuerdo ni en desacuerdo sobre el contenido propuesto, es decir, el 46,4%, mostrando un porcentaje muy superior al presentado por esta categoría en el apartado sobre la adecuación de los transportes a las necesidades de las mujeres. Lo que supone un aumento de quienes consideran que los trazados o itinerarios de los transportes públicos, afectan por igual a hombre y mujeres.

De forma más contundente se manifiestan los expertos entrevistados sobre esta cuestión. De algunos testimonios se desprende que uno de los principales problemas es el hecho de que los transportes urbanos e interurbanos son más utilizados por las mujeres que por los hombres, sin embargo, su planificación procede, casi exclusivamente del mundo masculino, si bien también encontramos algunas voces discrepantes que señalan la igualdad de necesidades para hombres que para mujeres:

*Con relación a la ciudad, en el caso de los transportes, siempre se ha dicho que la ciudad está hecha para los hombres. Las mujeres se ocupan de los niños para llevarlos al colegio, y no se tiene en cuenta los carricoches de los niños, ni las necesidades específicas de las mujeres derivadas del rol social que se les ha asignado, .. no hay nada específico para ellas, para ayudarlas a la compra. Es corriente ver a las mujeres muy cargadas viniendo de los mercados, tiendas y supermercados. Estaría bien pensar en ellas, pero no somos conscientes, no lo analizamos.*

Estas afirmaciones se refuerzan con las aportaciones personales de algunos de los entrevistados (en este caso mujeres) que manifiestan sus experiencias personales, tanto desde el punto de vista de usuarias como desde el punto de vista de su intervención como representantes de algunos colectivos para demandar mejoras en los servicios. Este es el caso de la siguiente entrevistada:

*Nadie pregunta las necesidades que se tienen. Por ejemplo yo fui presidenta de una asociación de vecinos y tuvimos que ser nosotras las que planteamos los problemas que había en el transporte interurbano, y empezamos a plantearlos. Como los hombres iban con sus propios vehículos, porque utilizaban más el coche, ellos no eran conscientes de los problemas que surgían a la hora de desplazarse a la ciudad. El desplazamiento del pueblo a la ciudad, ellos no lo perciben como nosotras.*

Asimismo, en el análisis de las entrevistas surgen otros temas interesantes además de la falta de sensibilidad ante las necesidades de las mujeres, pero que sí dicen mucho sobre los motivos que pueden generar los distintos tipos de trazados, frecuencias y equipamientos, y sobre qué es en realidad lo que se tiene en cuenta a la hora de diseñar las líneas de transporte. En este tema como en los anteriores existen opiniones y experiencias que defienden las necesidades específicas de la mujer y

quienes opinan, que existen otros colectivos, por ejemplo el de los minusválidos o los jubilados que se tienen en cuenta por su fuerza, o por la importancia de la zona en la que se mueven.

### *B. Horarios de los transportes públicos y utilización de los mismos por las mujeres*

De las respuestas obtenidas en la Encuesta (Cuadro 1) sobre si los horarios de los transportes públicos favorecen la utilización de los mismos por las mujeres, se desprenden los siguientes datos: no existen grandes diferencias entre los valores de las tres grandes categorías: el 28,9% está de acuerdo, el 33,7% está en desacuerdo y un 37,3% no está ni de acuerdo ni en desacuerdo, si bien esta última presenta el valor más alto.

En definitiva, se observa que algo menos de un tercio de las personas encuestadas entienden que los horarios de los transportes públicos favorecen el uso de los mismos por parte de las mujeres, que más o menos otro tercio mantienen la opinión contraria, y que una mayoría, muy próxima a los otros dos valores, considera que los horarios ni favorecen ni perjudican el hecho de que los transportes públicos sean utilizados por mujeres.

Los testimonios recogidos en las entrevistas arrojan mayor luz a esta cuestión y en algunas de ellas se enuncian algunas deficiencias:

*Si la mujer se tiene que desplazar y no tiene vehículo propio, a la hora de la recogida de los niños tiene que esperar horas inmensas para coger un transporte público... debieran adecuarse a una frecuencia que permitiera a la mujer compatibilizar sus labores de atención familiar con su entorno laboral.*

### *C. Los equipamientos (asientos, accesos para carritos de compra, coches de niños, etc.) de los transportes públicos y las necesidades de las mujeres*

En el análisis de esta cuestión, se aprecia muy claramente el posicionamiento negativo de los encuestados sobre la adecuación de los equipamientos en los transportes públicos a las necesidades específicas de las mujeres, en su función de amas de casa o de transportadoras, tanto en desplazamientos urbanos como en los interurbanos, ya que la mayoría de las personas encuestadas señalan estar en desacuerdo con la mencionada adecuación.

De este modo, un 72,3% están en desacuerdo (Cuadro 1), mientras que tan sólo el 16,9% está de acuerdo con que los transportes públicos contienen el equipamiento adecuado y necesario para el normal desarrollo de las anteriormente mencionadas funciones específicas de las mujeres, principales usuarias de los mismos.

Es significativo el dato de que tan sólo un 10,8% de los encuestados responde que no está ni de acuerdo ni en desacuerdo con el planteamiento de la pregunta, lo que contrasta bastante con los porcentajes de la misma categoría en otras preguntas relativas a los transportes públicos y su relación con el colectivo femenino.

En las entrevistas a expertos, encontramos afirmaciones que discurren en la misma línea que hemos observado a la hora de analizar las motivaciones tenidas en cuenta para planificar los trazados y la frecuencia de los mismos. Motivaciones que, desde luego, son distintas a las necesidades que puedan tener específicamente las mujeres, en sus desplazamientos, tanto por la ciudad como desde los pueblos o las urbanizaciones a la capital. Entre los motivos aducidos está, por ejemplo, la necesidad de adaptarlos a las personas con movilidad reducida (minusválidos) que se entiende que tiene prioridad sobre un colectivo como el de las mujeres o, incluso a los jubilados, un colectivo que crece, que cada vez adquiere más calidad de vida, que dispone de tiempo y que, hoy por hoy, estarían asumiendo funciones de cuidadores de los nietos, o en muchos casos de voluntariado con gente más anciana que ellos.

*Tienes por ejemplo el colectivo de minusválidos, de personas de movimiento reducido que es mucho más importante que ellas, quizá por el cual sí que se hacen cosas. Los autobuses urbanos están todos adaptados, al cien por cien. Y los interurbanos, hablando de flota más del sesenta por ciento. Incluso más. Según línea. Pero nada específico para mujeres. Porque si tiene dificultades de movilidad o de accesibilidad un minusválido, es mayor que una señora. No creo que las mujeres puedan tener, en razón de lo que precisen del hogar, necesidades mayores que un minusválido.*

La percepción mayoritaria respecto al uso de los transportes públicos por hombres y mujeres es que, a pesar de que las mujeres son las principales usuarias de los mismos, tanto en los desplazamientos urbanos como en los interurbanos, no existen grandes diferencias en cuanto a las necesidades de unos y de otras, sino que todos los ciudadanos que, en un determinado momento, necesitan utilizar el transporte público demandan un servicio eficaz y de calidad para desplazarse allí donde sus necesidades lo requieren. Del mismo modo, se deduce de varias de las entrevistas que, si bien algunas mujeres, las que ejercen tareas de cuidadoras y amas de casa, pueden tener unas necesidades específicas para el desarrollo de las mismas, también existen otros colectivos, por ejemplo los minusválidos, con necesidades muy relevantes y, si éstos están atendidos en el tema de los transportes, los mismos mecanismos de atención sirven para satisfacer las necesidades de las mujeres.

A la vez, en muchos de los casos estudiados, se aprecia también la opinión de que la situación de la mujer, sobre todo de las generaciones jóvenes urbanas, está cambiando, ya que cada vez más mujeres se integran en el mercado laboral, lo que, sin duda, las asimila más al modo de vida masculino, a sus usos y sus costumbres.

#### *D. Participación de la mujer en la planificación de los transportes públicos*

A partir del análisis de los discursos de las distintas entrevistas, se aprecia que el sentir general de los entrevistados es que, por una parte, la participación en este aspecto es escasa y todavía menor en el caso de las mujeres:

*Hasta ahora yo creo que en la planificación del transporte, nunca se ha tenido en cuenta la visión femenina, la mujer, en líneas generales, nunca ha tenido acceso a la participación en temas de planificación y eso, eran unas cuestiones vedadas hasta ahora a la mujer. Respecto a la participación ciudadana estamos muy atrasados, no hay cauces de participación... yo creo que el político tiene miedo a esa participación... si evitan la participación, evitan riesgos.*

No obstante, a pesar de que mayoritariamente se sostiene la afirmación de la escasa participación de las mujeres en el diseño de los transportes y de todo aquello que tiene que ver con el ámbito de la ciudad, existe alguna opinión que mantiene la idea de que:

*Cada vez más se va incorporando la mujer a la planificación, no sólo urbanística, sino de cualquier tipo y a todos los niveles. En este sentido, nuestro ayuntamiento de Cartagena es un ejemplo de participación de las mujeres en los temas de planificación y decisión, no olvidemos que tenemos una alcaldesa (maravillosa persona y de gran preparación) y varias concejales, también como la alcaldesa, con gran preparación y con gran capacidad de trabajo.*

#### *E. Iniciativas para la mejora de adecuación de los transportes públicos*

En cuanto a si se conocen iniciativas vigentes o de futuro para la mejor adecuación de los transportes públicos a las necesidades de las mujeres y para ampliar la participación de éstas en los planes de ordenación urbana, entre ellos de transportes públicos, las respuestas que encontramos son las siguientes:

En primer lugar, algunas de éstas señalan la necesidad de que se den cambios en este sentido, ya que el entorno más inmediato, tanto de los hombres como de las mujeres, permanece en una continua evolución:

*Los diseños en el trazado, frecuencia y horario del transporte público, están condicionados por las necesidades de desplazamientos que los ciudadanos tienen que realizar desde su casa hasta su lugar de trabajo, de estudio, de ocio, para realizar compras o para relacionarse socialmente; pero yo creo que en los próximos años, y como consecuencia de la revolución de las tecnologías de la información y de la comunicación, estos diseños tendrán que sufrir profundos cambios, adaptándose a las continuas transformaciones que se producirán (trabajo, estudio, información y*

*compras a distancia) como por los rápidos rediseños urbanísticos de las grandes ciudades.*

Otro tipo de respuesta apunta en la dirección de la importancia de las iniciativas privadas para demandar servicios nuevos, o mejorar los ya existentes:

Nosotros mismos podemos ser un buen ejemplo. Cuando nosotros nos trasladamos aquí, no había ninguna línea que pasara por aquí, hicimos gestiones con el Ayuntamiento, incluso con la empresa concesionaria de transportes, porque son mutualistas o de nuestra casa, porque hay unas doscientas personas que trabajan aquí. Ellos lo estudiaron no solamente por nosotros, sino por los usuarios que vienen a nuestros servicios... hoy disfrutamos de una línea de estas del rayo, que además es muy ágil y muy rápida, cada cinco o diez minutos tienes uno aquí; si vale como ejemplo, sí promovimos nosotros esa línea, y la verdad es que disfrutamos de ella desde hace cuatro años.

Asimismo, hemos detectado la importancia que desde algunos ámbitos, netamente femeninos, se da a la participación de mujeres en iniciativas que procedan desde ámbitos mixtos, en el sentido de reivindicar que las mujeres deben actuar, no sólo desde las asociaciones estrictamente femeninas sino como copartícipes de los grandes temas de la sociedad. A este respecto encontramos el siguiente testimonio:

Yo no conozco. Iniciativas para transportar a minusválidos sí, pero es que las mujeres no son minusválidas. Además de que las asociaciones de consumidores no veo yo que están muy preocupadas por estos temas, porque son grandes asociaciones y no se propicia las pequeñas asociaciones. No se está propiciando desde la Administración las pequeñas asociaciones de los barrios, de los pueblos de consumidores, que son las que detectan realmente los problemas [...] Yo creo que sería importante el propiciar, y en esto sí que las mujeres que somos las grandes consumidoras podríamos empezar a iniciar, no sólo asociaciones de mujeres, sino de consumidores, que no sean específicas de mujeres. Dejar ya el concepto de asociaciones de amas de casa, o por lo menos si no se les cambia el nombre, que sí se le cambien los objetivos.

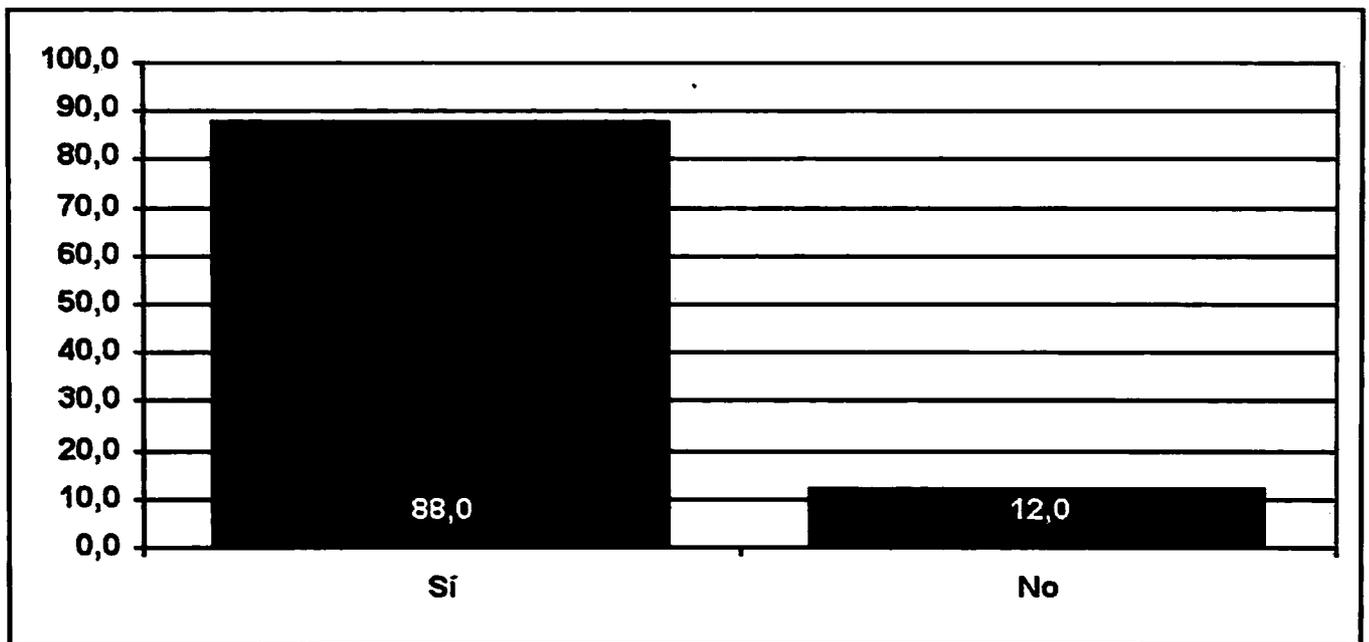
## 2.2. SEGURIDAD URBANA Y MUJER

La seguridad en las ciudades es uno de los factores medioambientales susceptibles de ejercer una influencia discriminante, en un sentido negativo, sobre las mujeres. Así lo ponen de manifiesto los resultados de la Encuesta (Gráfico 1). El diseño de la ciudad no es una cuestión de género, aunque hay que partir de la base de que las funciones desempeñadas por hombres y mujeres y, por tanto, el diferente uso del medio urbano, es una realidad. El diseño de los espacios debería tener en cuenta esos usos diferentes para –sin construir una ciudad discriminada en función del sexo

y discriminante para unos y otros— configurar espacios en los que la vulnerabilidad de la mujer no se pusiese especialmente de manifiesto.

### GRÁFICO 1

RESPECTO A LA SEGURIDAD CIUDADANA, ¿CONSIDERA USTED QUE EXISTEN RIESGOS ESPECÍFICOS PARA LA MUJER EN LAS CIUDADES? (%)



*Fuente: Encuesta realizada a asociaciones e instituciones de la Región de Murcia (2004). Elaboración propia*

Las entrevistas realizadas a los distintos profesionales de la administración regional o municipal responsables de las áreas de transporte, urbanismo, economía y salud, han puesto de manifiesto algunas de los puntos fuertes o débiles del diseño urbanístico de distintos municipios de la Región de Murcia, con relación al binomio mujer-ciudad.

En el discurso de los profesionales hay posturas distintas ante la posibilidad de mayores riesgos para las mujeres que para los hombres en el uso de la ciudad, y dichas opiniones, no siempre se corresponden con el hecho de proceder de hombres o de mujeres. Así por ejemplo, se señala que si bien la mujer puede tener un riesgo mayor, por ejemplo en el tema de violencia sexual, los riesgos que implica la vida en las ciudades actuales, son iguales para todos:

*Yo creo que, en general, los riesgos de la ciudad suelen ser para todos por igual, aunque sí ese efecto que se produce sobre la mujer a la violación, tenga un compo-*

*nente distinto. Una mujer que trabaja y sale de madrugada, puede sufrir una mayor persecución que la que sufre un hombre, pero es un matiz que quizá no tenga una trascendencia destacada como para decir que la mujer sufre unos riesgos distintos.*

En la misma línea, discurre el discurso que se observa en los extractos de las entrevistas que transcribimos a continuación:

*La mujer por su propia fisonomía es mucho más débil y hay determinados delitos en los que, son objeto de ellos un noventa por ciento de mujeres, respecto a hombres. El tema de la iluminación es muy importante; el cómo se estructura, evitar rincones, las porterías....*

En ambas entrevistas, se manifiesta el papel relevante de una buena iluminación para evitar agresiones y garantizar mejor la seguridad del viandante. Asimismo, se señala en ésta última, la mejora que supondría, en este sentido, la mejor adecuación de los horarios y frecuencias de autobuses, evitando de esta forma la larga espera, sobre todo, por parte de las mujeres, ya que éstas son las mayores usuarias, como hemos podido deducir al analizar el tema del transporte.

Como podemos apreciar, el tema de la iluminación sigue siendo esencial, en opinión de los entrevistados, así como el hecho de que las mujeres se ven más perjudicadas por el entorno hostil de la ciudad, pero en este último extracto de la entrevista anterior, se incluyen otros aspectos, sin duda muy importantes, como el hecho de que existen zonas más proclives para la inseguridad, tales como los barrios marginales de las ciudades y la necesidad de educar a la población en general, en valores de respeto a los demás. Quizá, ahí podrían incluirse valores contra la xenofobia y, más cercano al tema de nuestro estudio, valores hacia la igualdad de género.

En la siguiente respuesta, además de encontrar la confirmación de respuestas anteriores, sobre la mayor vulnerabilidad de las mujeres, en el ámbito de la ciudad, surge otro tema de vital importancia que es la percepción subjetiva de esa vulnerabilidad.

Precisamente, este punto de la apreciación subjetiva, ante determinadas situaciones, nos lleva a analizar la postura opuesta que mantienen algunos de los entrevistados y que, al comienzo del análisis de este apartado, hemos señalado, ante la seguridad/inseguridad de la mujer. Lo que podemos ilustrar con las siguientes líneas:

*Me parece muy fuerte y penoso seguir fomentando que las mujeres seamos el sexo débil y que nos deben proteger de forma especial. La seguridad no es cuestión de género y no se puede partir de ésta idea. Hay que partir de otros planteamientos, me resisto a pensar que porque soy mujer, tengo más riesgos para moverme por una ciudad. No puedo pensar así. Un punto negro para mí es un punto negro para un hombre también.*

En otros casos, la opinión manifestada discurre sobre la idea de que, si bien es cierto que las mujeres en determinadas ocasiones tienen más riesgo que los hombres, ese riesgo es compartido con otros colectivos que también son vulnerables por su propia naturaleza, como es el caso de los niños y de los ancianos.

La eliminación de los denominados “puntos negros”, espacios en los que la inseguridad de este colectivo se pone especialmente de manifiesto, es una actuación prioritaria. Los resultados de la Encuesta proporcionan información sobre la percepción de diversos colectivos sobre estos “puntos negros”, una información importante como base para la construcción de espacios más seguros.

En primer lugar, se pone de manifiesto que existen espacios en los que la vulnerabilidad a la inseguridad no discrimina en función del sexo, ya que son espacios que, en general, son frecuentados indistintamente por hombres y mujeres, tales son paradas de taxis, aparcamientos o estaciones de trenes y autobuses. En ellos, los encuestados manifiestan que la seguridad o inseguridad de éstos afecta a hombres y mujeres por igual (Cuadro 2).

CUADRO 2

VULNERABILIDAD DE HOMBRES Y MUJERES EN LOS “PUNTOS NEGROS” DE LA CIUDAD (%)

	<i>Hombres</i>	<i>Mujeres</i>	<i>Los dos por igual</i>	<i>NC</i>	<i>Total</i>
<b>Aparcamientos</b>	1,1	46,6	46,6	5,7	100,0
<b>Pasos subterráneo</b>	0,0	67,0	25,0	8,0	100,0
<b>Parques públicos</b>	0,0	64,8	28,4	6,8	100,0
<b>Estaciones de autobuses y trenes</b>	2,3	47,7	43,2	6,8	100,0
<b>Transporte público nocturno</b>	4,5	64,8	22,7	8,0	100,0
<b>Anchura de aceras</b>	2,3	39,8	51,1	6,8	100,0
<b>Parada de taxis</b>	4,5	22,7	63,6	9,1	100,0
<b>Salida de colegios</b>	5,7	43,2	43,2	8,0	100,0

*Fuente: Encuesta realizada a asociaciones e instituciones de la Región de Murcia (2004). Elaboración propia*

En este sentido se pronuncia uno de los profesionales entrevistados:

Asimismo, en las entrevistas analizadas, la opinión generalizada es que, en efecto, sí hay puntos negros que afectan más a las mujeres, bien por la necesidad de atravesarlos en el desarrollo de sus funciones específicas, bien por la propia naturaleza femenina.

De los resultados de la Encuesta (Cuadro 2), se deduce que existen ámbitos en los que la mujer puede considerarse más claramente vulnerable, éstos son pasos subterráneos (un 67% de encuestados considera que la mujer está expuesta a mayor inseguridad que el hombre y sólo el 25% estima que ambos por igual), los parques públicos, fundamentalmente porque la presencia del hombre en ellos es muy escasa; y en el uso del transporte público nocturno, un ámbito en el que la mujer tiene amplia presencia.

Otros aspectos como la amplitud de las aceras es considerado un ámbito común de inseguridad (tanto para hombres como mujeres) por el 51,1% de encuestados. Este dato adquiere sentido si se considera en abstracto, aunque posiblemente no, si se repara en el uso más dificultoso que supone su utilización cuando se transportan carros (de compra, niños o ancianos), labor que mayoritariamente desarrolla la mujer.

De las entrevistas realizadas se desprende también la necesidad de tomar medidas de prevención y de generar mecanismos de información y formación para los colectivos más afectados, y algunas de ellas, en concreto para las mujeres.

### 3. PLANIFICACIÓN DE LA CIUDAD Y NECESIDADES DE LA MUJER

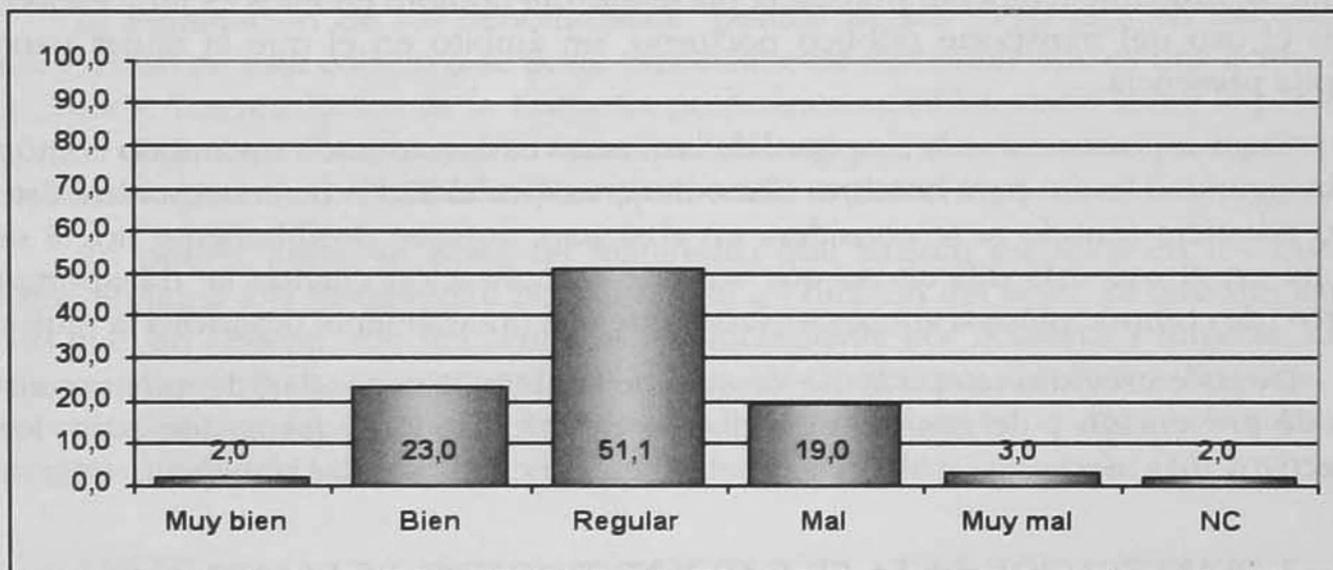
El diseño de las ciudades es uno de los aspectos en los que han incidido muy especialmente los estudios sobre mujer y medio ambiente. La razón es que las actuaciones que tengan como objetivo una política igualitaria en el tratamiento de los ciudadanos, han de posibilitar la compatibilización de las tareas productivas con las reproductivas y asistenciales, que son los ámbitos en los que se mueve la mujer.

Si hasta ahora el diseño urbanístico ha respondido a criterios de monofuncionalidad en la planificación de los espacios (producción, ocio, consumo, residencia, asistencial), el carácter multifuncional de la actividad femenina demanda un diseño de ciudad que responda a sus necesidades.

La percepción sobre la adecuación entre la planificación de la ciudad (servicios, zonas de esparcimiento...), y las necesidades de uso y desplazamiento de la mujer en ésta (Gráfico 2), es bastante negativa; tal como se desprendía del análisis de discurso de los profesionales implicados en las áreas de seguridad, urbanismo, etc, aunque el diseño urbano es neutro, tradicionalmente han primado criterios que obvian el uso diferente que se hace del espacio urbano en función del sexo. Esta percepción se ve confirmada por los encuestados, si tenemos en cuenta que el 51% de éstos califica la adecuación diseño urbano y mujer de "regular". Por lo demás, la otra mitad de encuestados se divide entre los que consideran que hay una "buena" adecuación (23%) y los que por el contrario la ven "mala" (19%).

GRÁFICO 2

¿CÓMO CREE QUE EL DISEÑO DE LA CIUDAD CONTEMPLA LAS NECESIDADES DE LA MUJER EN EL DESARROLLO DE SU ACTIVIDAD COTIDIANA, COMO TRABAJADORA, AMA DE CASA, CUIDADORA, CONSUMIDORA...? (%)



Fuente: Encuesta realizada a asociaciones e instituciones de la Región de Murcia (2004). Elaboración propia

Los entrevistados ponen de manifiesto el hecho de que la planificación urbanística es un ámbito profesional masculinizado, a pesar de que la incorporación de la mujer a éste se da paulatinamente, por lo tanto, se realiza de espaldas a los intereses y necesidades de las mujeres:

*Hoy en día no sé decirte quiénes son los planificadores urbanos, pero apostaría lo que sea que la mayoría de ellos son hombres.*

*Un gran problema que tiene los urbanistas, y hablo como concejal de urbanismo, nunca introducen la perspectiva de género en el urbanismo, ellos dicen que el urbanismo es igual para una mujer que para un hombre; creo que en ningún plan general ha tenido en cuenta desde la perspectiva de género*

En el mismo sentido se manifiesta otro entrevistado: *Yo creo que sí, porque los técnicos actualmente son hombres aunque haya mujeres arquitectos o técnicas fantásticas, yo creo que se condiciona con otra serie de cuestiones y el desarrollo como tal o el grado de participación es poco.*

La configuración de la ciudad se está realizando por hombres y, por tanto, para el hombre, debido a este desequilibrio tanto profesional en el diseño de la ciudad,

como empresarial, en su promoción, en la que la mujer se ve claramente infra-representada. Así lo manifiesta el siguiente entrevistado:

*En la mayoría de las profesiones en las que se participa más directamente en el diseño de la ciudad (arquitectura, ingeniería, etc...) todos sabemos que hay más hombre que mujeres. Cuando vienen alguien a presentar una solicitud de licencia de obra para una construcción de lo que sea hay más hombres que mujeres, no es que estén dirigiendo la ciudad, pero están configurando una parte del diseño de ésta.*

Por otra parte, las instancias en las que se resuelve la planificación urbanística, presentan todavía desequilibrios desfavorables para la representación de la mujer. Como manifiesta uno de los entrevistados:

*Las aprobaciones del planeamiento corresponden a los órganos de la administración (políticos): ayuntamiento en pleno, consejería de urbanismo, etc. la mujer y el hombre participan según su número en la política. Este ayuntamiento tiene de los 21 concejales existentes, 8 son mujeres y 13 hombres. Respecto al planeamiento desarrollo, podemos decir lo dicho para el planeamiento general.*

El diseño de las ciudades se ha realizado de espaldas a las necesidades de la mujer en función de los roles que desempeña, aunque el trazado público, por ejemplo, teóricamente es "neutro". Esta presunta neutralidad es cuestionada en sus presupuestos, ya que desde la propia arquitectura como disciplina se "ha negado" tradicionalmente la existencia de una segregación tanto en la profesión como el desempeño de la actividad; así lo pone de manifiesto Hernández Pezzi (1998: 26)<sup>7</sup>: "Ha sido una ímproba tarea sacudir del espíritu científico de Freud los ingredientes machistas o misóginos; por eso, por la dificultad de aceptar en todas las disciplinas esos componentes sexistas, se comprenden mejor las dificultades para asumir que la ciudad no es una estructura neutra y menos aún lo son su diseño y su uso".

Aspectos que concretan esta percepción son, por ejemplo, la escasez de zonas peatonales o las dificultades que encuentran las mujeres en el transporte de compra u otros elementos por las aceras:

*No hay nada específico para ellas, para ayudarlas a la compra. Es corriente ver a las mujeres muy cargadas viniendo de los mercados, tiendas y supermercados. Estaría bien pensar en ellas, pero no lo hacemos, no lo analizamos [. ] Hay pocas zonas peatonales, pues lo importante ha sido el coche por la presión del mercado.*

Respecto a la existencia de dos sensibilidades diferentes marcadas por el género, que se manifiestan en una distinta concepción de la ciudad, queda de manifiesto en el discurso de algunos entrevistados:

7 Hernández Pezzi, Carlos (1998): *La ciudad. El género de la arquitectura compartida*, Madrid: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España.

*Pienso que la mujer tiene un carácter distinto -si la dejáramos sola-, de diseñar de una forma distinta, a la forma que somos capaces de diseñar los hombres: La participación de la mujer es poca, la ciudad sería más habitable si las mujeres participaran. Así, todos los hombres diseñan la ciudad teniendo en cuenta sus preferencias, piensan primero en los vehículos y luego en los ciudadanos.*

En definitiva, como señala Hernández Pezzi (1998: 33): “la ciudad y la mujer son dos realidades en tensión. Hasta que no se acabe de comprobar que la ciudad que conocemos ha sido proyectada, construida y disfrutada sólo o casi exclusivamente por hombres y que la planificación urbanística está basada en criterios trasnochados sobre el papel de la mujer en la economía y la sociedad, no se conseguirá avanzar en el tratamiento específico de los problemas de igualdad”.

### 3.1. INFORMACIÓN, FORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN DE LA MUJER EN EL DISEÑO URBANÍSTICO

Información, formación y participación constituyen una secuencia importante para conseguir el mejor acoplamiento entre los espacios urbanos y las necesidades específicas de la mujer, así como eliminar las barreras arquitectónicas –en ocasiones invisibles–, pero no por ello menos presentes para la mujer en la ciudad.

El atributo de “insuficiente” es el que obtiene los porcentajes más altos respecto de los tres aspectos tratados en la Encuesta (Cuadro 4). Si bien, es la participación en el diseño urbanístico, en el que los encuestados se pronuncian en mayor porcentaje sobre dicha carencia.

CUADRO 4

GRADO DE INFORMACIÓN, FORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN DE LA MUJER EN EL DISEÑO URBANÍSTICO (%)

	Información	Formación	Participación
<b>Mucha</b>	6,0	1,0	1,0
<b>Suficiente</b>	18,0	14,0	11,0
<b>Regular</b>	29,0	30,0	26,0
<b>Insuficiente</b>	31,0	33,0	38,0
<b>Ninguna</b>	13,0	15,0	20,0
<b>N.C.</b>	3,0	7,0	4,0
<b>Total</b>	100,0	100,0	100,0

*Fuente: Encuesta realizada a asociaciones e instituciones de la Región de Murcia (2004). Elaboración propia*

La participación de la mujer en cuestiones como la planificación del territorio parte de la articulación de vías para su implicación en las actividades públicas en general. En este sentido la representación de la mujer no es mayoritaria en cargos de responsabilidad. Este es un aspecto que va a condicionar su implicación en determinadas materias, más cuando se trata de ámbitos tan específicos y sensibles a los aspectos económicos como el urbanismo. Los profesionales entrevistados constatan este hecho:

*Respecto a la participación de mujeres en la planificación del territorio hay una gran diferencia. Si empezamos con relación a los cargos en las asociaciones, siempre son los varones los que ocupan todo el espacio, empezando por las asociaciones de vecinos, el presidente, secretario y tesorero. Y claro, esto condiciona la participación posterior en la planificación. Si hay alguna mujer se mira como algo extraordinario.*

Algunas experiencias concretas de los entrevistados ponen de manifiesto que es el desconocimiento, falta de información o de iniciativas que impliquen a colectivos concretos, en este caso mujeres, lo que detiene las iniciativas de participación en este ámbito, ya que una vez facilitada la información, las propuestas fluyen sin mayor dificultad:

*Cuando se convocaron las jornadas hubo 45 mujeres representantes de todos los colectivos: políticas, empresarias, técnicas profesionales etc... Y cuando empiezas hacerles ver que su decisión puede ser importante y que eso tiene su reflejo en la realidad [...] La participación fue enorme y muy positiva, cuando entraron no sabían dónde iban y cuando salieron se vieron que ellas tenían (qué decir) en una planificación urbanística, cosa que en primera reunión detecté que no.*

La justificación de esta participación menor de la mujer, además de la de ser minoría entre los colectivos profesionales que se encargan del diseño o la promoción urbanística, está, desde el punto de vista de algunos entrevistados, en la falta de tiempo de la mujer que compatibiliza el trabajo con el hogar. En el caso de la mujer que no trabaja, no es tanto este supuesto, sino el desconocimiento de las vías de participación en cuestiones tradicionalmente masculinizadas. Así, lo pone de manifiesto un fragmento del discurso siguiente:

*Yo no creo que se le de más o menos facilidad para participar, es que creo que la mujer que está trabajando y a de más tiene cargas familiares, difícilmente puede participar para mejorar las condiciones de vida de su propio entorno social ¿no? Y la mujer que se dedica a lo que puede ser el trabajo doméstico, la atención a su familia, quizá no se siente capaz de hacer una llamada de atención a la Administración para conseguirlo. O sea, la mujer trabajadora va a tener la dependencia de que no tiene tiempo, tiene el trabajo, tiene su familia y puede tener una inquietud, pero quizá no*

*tenga los momentos para poder intervenir. La mujer que es ama de casa, es más cono- cedora, incluso que la trabajadora, de la situación, pero quizá no conoce los medios para que ella pueda intervenir.*

#### A). *Los cauces de participación ciudadana*

Los cauces de participación ciudadana propiciados desde las administraciones públicas son escasos en general; una condición, que dada la inferioridad de partida de la mujer en este, como en otros ámbitos, abunda en la perpetuación de una implicación mínima en el diseño del espacio urbano. Así se pone de manifiesto en alguna de las entrevistas realizadas:

*Respecto a la participación ciudadana estamos muy atrasados no hay cauces de participación. Puede haber una protesta vecinal por algo concreto, pero desde la administración no se facilita la participación. Yo creo que el político tiene miedo de esa participación, porque le llegan quejas y problemas que lo cuestionan. Si evitan la participación, evitan riesgos.*

En el mismo sentido se manifiesta el siguiente entrevistado:

*Respecto a la participación de mujeres en la planificación del territorio [...] En general, se participa muy poco (mujeres y varones). [...] A no ser que estés trabajando en algo concreto, en general no sabemos nada, nos manipulan de la misma manera a mujeres y a varones ante un plan de ordenación urbana, o ante la protección de un parque natural.*

Sin embargo, cuando se propician cauces de participación, la mujer es activa y muestra una sensibilidad y visión de la ciudad y sus problemas distinta a la del hombre:

*Yo como concejal urbanismo cuando cogí la responsabilidad de la concejalía de urbanismo, y ahora mismo estamos en fase de diseño del nuevo plan de ordenación urbana, era un poco incrédulo con respecto a que una mujer podría pensar en la planificación de una ciudad de forma diferente al hombre. He de reconocer después de participar en algunas jornadas, seminarios [...] que las conclusiones que después de haber estado hablando un día entero de planificación y urbanismo las conclusiones de un hombre son distintas a las de una mujer, el orden de prioridad es totalmente distinto, la mujer tiene una idea en planificación distinta de un hombre, yo antes era reacio pero he de reconocerlo la mujer participa.*

#### B) *Información que poseen las mujeres sobre cuestiones urbanísticas*

Se trata de un tema de especial interés, ya que se encuentra entre una de las causas de la falta de participación, junto con la inexistencia de canales que articulen

la participación del ciudadano en general, y la mujer en particular, en el diseño de la ciudad, puesto de manifiesto en los análisis de discurso.

La percepción sobre el grado de información general y de la mujer en particular sobre cuestiones de interés público es más positiva que respecto a las vías de participación en estas cuestiones. Ello, se debe al desarrollo de las tecnologías de la información y la comunicación, que acercan progresivamente al ciudadano a los ámbitos de decisión, aunque atribuyéndole un papel pasivo. Así lo pone de manifiesto alguno de los profesionales entrevistados:

*Respecto a la información estamos un poco mejor porque las nuevas tecnologías ayudan.....también hay más necesidad de informarse, en general. Los plenos del ayuntamiento de Molina se transmiten a través de la tele local. Sin embargo, no hay información de otros colectivos que sería interesante escuchar. Posiblemente sabemos más de lo institucional porque hay más control sobre los medios de comunicación.*

Sin embargo, los temas urbanísticos son desconocidos por el ciudadano en general, salvo colectivos directamente implicados en su desarrollo o las plusvalías que de él se deriven, tales como empresarios particularmente constructores, y grandes desconocidos para la mujer muy poco representada en estos colectivos. Las campañas informativas y formativas se perfilan como alternativas válidas a la situación que vive el colectivo de mujeres respecto a estos temas:

### 3.2. IMPORTANCIA DE LA IMPLICACIÓN DE LA MUJER EN TEMAS URBANÍSTICOS

La participación de la mujer en los aspectos públicos se ha venido produciendo de una forma paulatina coincidiendo con cambios de sensibilidad y circunstancias de distinto orden, político, económico y social.

Resulta evidente, que esta participación ha tenido como resultado una mejora de sus posibilidades de inserción plena en la sociedad, en condiciones igualitarias con el hombre (aunque queden muchos aspectos en los que avanzar en todos los órdenes antedichos), así como ha podido redundar en el bienestar general. Por ello, la participación en esta esfera de lo cotidiano, como es su relación con el medio urbano en que vive, reviste una especial importancia, así se pone de manifiesto en los discursos:

*Yo creo que si una mujer queda fuera de una planificación hay determinados aspectos que nunca se van a tener en cuenta. Y cada vez más mujeres son más conscientes y van teniendo más nivel de participación. Es una cosa que hasta ahora pasaban olímpicamente, pero ahora empiezan a darse que si ellas participan el tema de la vivienda esta mejor adaptada a sus condiciones o el tema de la seguridad queda*

*resuelto con una simple decisión o el tema de transporte que luego se quejan no hay que buscar quejarte del transporte sino el raíz de la organización de ese transporte. Gracias a este tipo de campañas va siendo más evidente la participación de la mujer.*

La promoción de campañas, articulación de vías de participación y, en general de una cultura en este sentido, es el paso obligado para implicar a los ciudadanos en temas medioambientales, en general, y urbanísticos, en particular; estas iniciativas han de conectar con los colectivos ciudadanos organizados al efecto, así se desprende del discurso siguiente:

*Falta una cultura de participación y vías de participación, además de una evaluación de hacia dónde va esa participación cuando se abre. Ahora se habla más de participación como un elemento a introducir porque Europa así lo exige (la famosa gobernanza, etc.), incluso hay un requisito previo a la aprobación de los planes: que haya un periodo de exposición pública, pero en la realidad hay una gran reticencia a que la población participe, tanto en el acceso a la información como en la valoración que determinados planes pueden tener para la sociedad, en general (no se ayuda a comprenderlos). Hay mucho por hacer, empezando por el primer eslabón de la participación (las comunidades de vecinos) en las que no se participa. Especialmente, las mujeres a las reuniones no van (probablemente por sus obligaciones). Y en este terreno, las mujeres podrían realizar y aportar mucho a la comunidad.*

#### 4. CONCLUSIONES

- Con relación al transporte y la mujer, del análisis de la encuesta y las entrevistas realizadas en este estudio, se desprende que uno de los principales problemas es el hecho de que los transportes urbanos e interurbanos son más utilizados por las mujeres que por los hombres, sin embargo, su planificación procede, casi exclusivamente del mundo masculino.

- En cuanto a la seguridad en las ciudades para la mujer, se percibe que las mujeres son más susceptibles de correr peligro que los hombres, al menos en determinados puntos negros o en zonas más frecuentadas por ellas, tales como los jardines o los alrededores de los colegios.

- Con relación al diseño de la ciudad y la adecuación a las necesidades de la mujer, los estudios sobre el tema (Pardo Buendía, 2004) constatan que el diseño de las ciudades, lejos de responder a criterios universalistas, ha potenciado un uso segregado del espacio urbano; dicha segregación ha estado orientada a la ordenación de la ciudad en zonas monofuncionales, lo cual ha sido especialmente lesivo para la mujer, ya que no coinciden con la actividad de las mujeres, que es multifuncional.

- En definitiva, podemos señalar que tanto la planificación urbanística, como la de sus equipamientos, responde a las necesidades de los roles masculinos, sin tener en cuenta la presencia, cada vez mayor, de la mujer en el ámbito laboral sin que por ello haya abandonado las tareas propias del ámbito doméstico.

## 5. BIBLIOGRAFÍA

- HERNÁNDEZ PEZZI, Carlos (1998): *La ciudad. El género de la arquitectura compartida*, Madrid: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España.
- PARDO BUENDÍA, Mercedes (2004): "Medioambiente y Mujer", I Congreso Nacional *Mujer: Urbanismo y Medioambiente*, Marzo-Abril. Murcia: Instituto de la Mujer de la Región de Murcia.
- TOBÍO, Constanza (1995): "El Acceso de las mujeres al trabajo. el espacio y el urbanismo", en VV.AA., *Mujeres al Norte*, Oviedo: Servicio de Publicaciones del Principado de Asturias.