

EMAKUNDE-INSTITUTO VASCO DE LA MUJER

LA EVALUACIÓN DE IMPACTO  
EN FUNCIÓN DEL GÉNERO EN  
LA PLANIFICACIÓN  
TERRITORIAL Y EL  
URBANISMO



2022

---

Título: “La Evaluación de Impacto en Función del género en la planificación territorial y el urbanismo”

Edita: EMAKUNDE- Instituto Vasco de la Mujer  
Manuel Iradier, 36. 01005-Vitoria-Gasteiz

Autoría: Red2Red

Fecha: Actualizada en junio 2022

---

## INDICE

1. CONTEXTUALIZACIÓN .....	4
2. ASPECTOS CLAVE A ANALIZAR PARA EVALUAR EL IMPACTO DE GÉNERO .....	8
2.1. PRESENCIA DE MUJERES Y HOMBRES EN EL SECTOR .....	8
2.2. DESIGUALDADES EN EL ACCESO A RECURSOS .....	16
2.3. DESIGUALDADES EN LA PARTICIPACIÓN DE MUJERES Y HOMBRES .....	23
2.4. INCIDENCIA DE LAS NORMAS SOCIALES Y VALORES .....	26
2.5. MANDATOS ESPECÍFICOS EN MATERIA DE IGUALDAD .....	33
3. LEGISLACIÓN.....	36
4. FUENTES DE DATOS .....	37
5. DOCUMENTOS DE REFERENCIA .....	38

# 1. CONTEXTUALIZACIÓN

El desarrollo de una política de fomento de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres en las diferentes esferas de la vida cotidiana de las personas en el entorno urbano requiere prestar especial atención al diseño y la construcción de nuestras ciudades. Es por ello, que la aplicación de la perspectiva de género en la práctica urbanística es una pieza clave para conseguir integrar a toda su ciudadanía, atendiendo a la diversidad de sus necesidades y aspiraciones, garantizado así la equidad en el acceso a los bienes y servicios que la ciudad puede ofrecerles. A continuación, se concretan las principales dimensiones a las que ha de atender esta transversalización de la perspectiva de género.

**El impacto de los roles de género, de la división sexual del trabajo, del protagonismo de las mujeres en el trabajo no remunerado y su traducción en el uso diferenciado de la ciudad por hombres y mujeres.** Con los años, el urbanismo a través de determinadas prácticas como la zonificación y más tarde la gentrificación o turistificación de los centros de las ciudades ha provocado la potenciación de las funciones relacionadas con las actividades productivas en detrimento de las actividades reproductivas. Esto ha ido provocando con el tiempo, la invisibilización de estas últimas y de las personas que más tiempo dedican a las tareas del cuidado, junto con la creación de modelos y estrategias urbanas basadas en la separación entre el lugar de trabajo y el hogar, entre la vida pública, por un lado, y la vida privada por otro.

El urbanismo moderno ha basado durante mucho tiempo su diseño y planificación en esta división sexual del trabajo, lo que ha provocado la especialización del espacio urbano en torno a la esfera productiva, masculinizada. Mientras, las mujeres, para poder desarrollar las tareas reproductivas y las múltiples tareas diarias a las que han de hacer frente en su vida cotidiana se encuentran con la barrera que supone para ellas vivir en ciudades construidas para un sujeto universal que habita en espacios concebidos mayoritariamente para ellos, los hombres.

La intervención del espacio ha de ser planificada desde la diversidad más allá del sexo y debe de considerar la interseccionalidad, es decir, otras características que influyen en cómo las personas utilizan y disfrutan de manera diferente el espacio: edad, etnia, discapacidad, etc. Es desde el enfoque de género interseccional, desde donde las necesidades de las mujeres han de plantearse para construir territorios más accesibles y seguros en su día a día. En este sentido, las personas, hombres y mujeres manifiestan distintas necesidades y aspiraciones con relación al uso del territorio y el espacio urbano, derivadas de los diferentes roles de género que asumen en su vida cotidiana, debido a la persistente división sexual del trabajo, que sigue dejando de manera mayoritaria en manos de las mujeres el trabajo no remunerado de los cuidados.

La progresiva integración de las mujeres en el mercado laboral ha tenido lugar sin una integración paralela significativa de los hombres en la realización de tareas domésticas y de cuidado, lo que genera en el caso de las mujeres la doble carga de trabajo remunerado y no remunerado. Esta doble carga determina claramente sus necesidades de organización y expectativas con relación al espacio público, el transporte, los equipamientos (territoriales y urbanos), el comercio y la vivienda, entre otros muchos espacios.

La planificación urbanística y la ordenación territorial ha de atender igualmente a las necesidades que se derivan en el tiempo de los ciclos de vida de las personas, y de la diferente manera en que evolucionan, atendiendo a los diversos roles de género que asumen hombres y mujeres. Un entorno urbano que incorpore la perspectiva de género ha de ser capaz de equilibrar las diferentes dimensiones de la vida, y fundamentalmente la vida privada y el espacio público.

**La percepción diferencial de la seguridad en el espacio público y el transporte entre hombres y mujeres y su impacto negativo en el acceso de las mujeres a bienes y servicios urbanos.** La aplicación de la perspectiva de género a la gestión y construcción de la ciudad implica también alcanzar una mejor dimensión espacio-temporal de la misma, lo que conlleva, entre otras cuestiones, una mejor distribución de los equipamientos, redes de transportes más eficientes y seguras, mayor accesibilidad a la vivienda y, especialmente, una reducción de la percepción de inseguridad que muchas mujeres experimentan como factor limitante a la hora de desarrollar sus vidas en los barrios.

La ciudad está construida en base a la cantidad y calidad de las distintas relaciones sociales que se establecen entre las personas que habitan en ella, especialmente en la escala de barrio, donde estas relaciones se intensifican notablemente. La sensación de sentirse seguro o segura en los propios barrios se convierte en un elemento fundamental para poder conseguir una relación positiva con el espacio urbano, así como con sus gentes.

La percepción de seguridad está condicionada por la diferencia existente entre el tipo de violencia que perciben pueden experimentar las personas en función de su sexo, edad, origen, etc. de manera que el miedo, así como la percepción de seguridad, tiene una serie de referentes y significados muy distintos según se trate de hombres o de mujeres. Así, son muchos los estudios que muestran cómo las mujeres limitan su movilidad y el uso que hacen del espacio urbano por percepción de inseguridad ante el riesgo de ataques sexuales y otras formas de violencia contra las mujeres. De esta forma la inseguridad latente se convierte en un obstáculo al pleno desarrollo de la persona y a su derecho al uso de los bienes y servicios urbanos.

La inclusión del análisis de la percepción de inseguridad al abordar la temática urbana es imprescindible para conocer cómo el miedo limita notablemente la libertad y la movilidad de las mujeres, principalmente en las actividades nocturnas, y condiciona el uso del espacio urbano, provocando un menor sentimiento de pertenencia y consecuentemente, una menor implicación y participación de las mujeres en procesos relacionados con la gestión urbana. Son las propias mujeres y sus experiencias en el uso del espacio urbano el principal activo a incorporar a

la hora de abordar la seguridad en la planificación y diseño de la ciudad y conseguir así un espacio de libertad para todas las personas.

**La desigualdad económica entre hombres y mujeres** explica el diferente acceso a los recursos que posibilitan una vida plena en las ciudades. Así, la menor tasa de empleo remunerado, la brecha salarial y otros factores vinculados a la división sexual del trabajo que sitúan a las mujeres en una posición de desventaja económica provocan un desigual acceso a recursos fundamentales en el entorno urbano como la vivienda, o el vehículo privado, el acceso a recursos de ocio, etc., lo que contribuye a ahondar en su posición de desventaja. Situaciones que han de ser tenidas en cuenta por parte de la planificación urbana al objeto de paliar las consecuencias derivadas de esta posición desigual.

**La escasa representación de las mujeres en las ocupaciones vinculadas a la construcción de las ciudades y en las instituciones.** El menor número de mujeres que acceden a ramas educativas vinculadas al sector, el difícil camino de muchas mujeres para integrarse en este mercado de trabajo, o la imagen estereotipada de muchas ocupaciones vinculadas a la supuesta competencia masculina en materia de planificación territorial y urbanística sin duda repercuten en la presencia y participación de las mujeres en los cargos de dirección con responsabilidad política en estos ámbitos.

La ausencia de mujeres en este terreno puede estar en el origen de la inexistencia de un "urbanismo del cuidado", que centre su intervención en el papel que ocupan en nuestra sociedad las cadenas de tareas a realizar en la vida cotidiana por quienes asumen los cuidados, como eje vertebrador para integrar la perspectiva de género en la planificación territorial y urbana. Sólo desde este nuevo urbanismo se conseguirá crear una ciudad que cuide y administre su espacio público y que mime con especial cuidado la vida cotidiana de todas las personas que usan y viven en su espacio, considerando los cuidados como un eje fundamental del sistema productivo que lo sustenta.

En definitiva, la igualdad de oportunidades en la planificación urbana ha de suponer una serie de iniciativas capaces de conseguir disfrutar de ciudades inclusivas que tengan en cuenta la diversidad real que caracteriza a los espacios urbanos, y así poder hacer posible que el derecho a la ciudad sea un derecho para todas las personas

Sin embargo, el campo de las políticas urbanas se ha revelado hasta hace unos años, como constatan las especialistas en la materia (I. Sánchez de Madariaga), en **uno de los ámbitos de las políticas públicas menos permeables a la integración de perspectiva de género**; respondiendo la mayor parte de las experiencias a proyectos piloto o a medidas específicas y no a una respuesta estructural de transformación integral, mediante la transversalización de la perspectiva de género.

Frente a esta situación, la **agenda internacional de desarrollo sostenible** constituye un nuevo marco de referencia sobre el que apoyarse para seguir avanzando en esta dirección: por un lado, la Agenda 2030 de Desarrollo sostenible, supuso la adopción en septiembre de 2015 de un nuevo marco para la sostenibilidad en el

---

planeta, a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). El Objetivo 5 hace referencia específicamente a la igualdad de género, mientras el 11 se circunscribe al urbanismo ("hacer que las ciudades sean seguras, inclusivas, resilientes y sostenibles"), objetivos que se retroalimentan mutuamente. Por otro lado, la Nueva Agenda Urbana, Habitat III, aprobada en octubre de 2016, que pretende servir como guía para la planificación y el desarrollo urbano en las próximas dos décadas, replantea el desarrollo urbano como motor de desarrollo económico, social y humano, sostenible en que las personas se convierten en el epicentro de las políticas.

La integración de la perspectiva de género en el ámbito urbano en el País Vasco se ha abordado de manera detallada no solamente en lo establecido en la ley 4/2005 de 18 de Febrero para la igualdad de Mujeres y Hombres y su posterior modificación de la Ley 1/2022, de 3 de marzo, sino que ha permeado en diferentes acciones concretas, como las Directrices de Ordenación del Territorio del 2019 para progresar en la igualdad de género como eje transversal a las mismas para la ordenación municipal y supramunicipal del País Vasco. Del mismo modo, la integración de la perspectiva de género se ha producido de manera transversal y con carácter específico en la Estrategia Bultzatu 2050: Agenda Urbana de Euskadi, con el objetivo de impulsar nuevas políticas de igualdad efectiva de género en el ámbito del desarrollo urbano. Por tanto, la nueva estrategia de regeneración urbana con perspectiva de género en el marco de la Agenda Urbana Bultzatu 2050<sup>1</sup> planteada por el Gobierno Vasco, supone la puesta en marcha de una nueva hoja de ruta encaminada a superar situaciones de vulnerabilidad, basándose en la experiencia y aprendizaje de distintos procesos a escala local, de barrio. Se consigue de esta manera, dotar a las distintas instituciones y actores locales de capacidad, experiencia y conocimiento suficientes para continuar desarrollando futuras estrategias urbanas en sus barrios asumiendo la perspectiva de género en ellas.

Estas agendas, que constituyen un sólido punto de partida desde el que sentar las bases para dar un salto cualitativo en las políticas de igualdad de género en el urbanismo, son apoyadas por todos los gobiernos nacionales. A partir de estos cimientos es posible el desarrollo de una "nueva generación de políticas de igualdad en el urbanismo" (Sánchez de Madariaga, 2017), que permitan mejorar el conocimiento sobre las mismas, construir capacidad institucional que produzca cambios legislativos que generen un cambio estructural en las políticas de actuación, que permitan ir más allá de la necesaria experimentación de proyectos piloto y que integren la interseccionalidad en todas sus dimensiones.

---

<sup>1</sup> Regeneración Urbana con perspectiva de género dentro del marco de la Agenda Urbana del País Vasco. Bultzatu 2050

## 2. ASPECTOS CLAVE A ANALIZAR PARA EVALUAR EL IMPACTO DE GÉNERO

### 2.1. PRESENCIA DE MUJERES Y HOMBRES EN EL SECTOR

La ligera feminización de los tres territorios vascos y especialmente de sus grandes áreas urbanas de la CAV (son el 52,92% en el municipio de Bilbao, el 52,94% en Donostia-San Sebastián y el 51,53% en Vitoria-Gasteiz) es uno de los elementos que evidencia la necesidad de incorporar la perspectiva de género a las políticas de ordenación y diseño de sus ciudades.

Las diferencias de género que a continuación se señalan se evidencian no sólo en las grandes ciudades sino también en el entorno rural. Estas desigualdades de género en el medio rural son especialmente manifiestas, tal y como se señalan en las DOT del País Vasco, en el acceso al transporte y a los servicios, equipamientos y espacios de trabajo, y se traducen en necesidades de uso de equipamientos y servicios, en particular de cuidado, en relación con la capilaridad de la red de servicios y equipamientos.

La diferente manera en que las mujeres habitan y disfrutan en el espacio urbano implica una serie de consideraciones sobre cuáles son sus necesidades en él. Así, atendiendo a la multiplicidad de tareas a las que habitualmente hacen frente las mujeres en tanto principales responsables del cuidado a diario, se ha de prestar atención a dos dimensiones de suma importancia para responder a sus necesidades: por un lado, a la dimensión de la movilidad y, por otro, a la de la seguridad.

La **planificación de la movilidad** se ha gestionado siguiendo un modelo de masculinidad basado en desplazamientos lineales por motivos laborales y especialmente en el vehículo motorizado privado. Estos sistemas de movilidad no han sido capaces de analizar y dar respuesta a la movilidad poligonal e interdependiente de las mujeres con la complejidad que ella representa. Según la Encuesta de Movilidad de la CAE<sup>2</sup>, los principales **desplazamientos** que realizan las mujeres los días laborables los hacen dentro del ámbito intraurbano (71,8%), y son en mayor medida desplazamientos a pie (52,0% frente al 42,1% de los hombres). Estos datos ponen de manifiesto la importancia de replantearse la actual infraestructura de movilidad en los núcleos urbanos vascos al ser en ellos donde en mayor medida se produce la mayoría de los desplazamientos de las mujeres.

<sup>2</sup> Encuesta de Movilidad de la CAE en día laborable (2016).



Los datos reflejan que las mujeres son más usuarias del transporte público que los hombres, variando las cifras en función del municipio o área urbana analizada. Así, en el área metropolitana de Bilbao<sup>3</sup> el 66% de las mujeres utilizan principalmente el transporte público en sus desplazamientos cotidianos, en especial las mujeres más jóvenes (18-25 años) y las mayores de 45 años; siendo el metro el medio de transporte preferido por el 61% de ellas. En otros municipios de menor tamaño, el autobús, tanto urbano como interurbano, es el favorito para desplazarse en el día a día de las mujeres. En la provincia de Gipuzkoa, alrededor del 70% de las personas usuarias tanto del servicio urbano Dbus<sup>4</sup> como del interurbano Lurraldebus<sup>5</sup> son mujeres.

En las ciudades vascas están apareciendo en los últimos años nuevas alternativas para los desplazamientos urbanos que pretenden fomentar entornos más sostenibles mediante un menor uso del vehículo privado. La incorporación de esta nueva movilidad, ya sea mediante vehículos de movilidad personal (VMP), o a través de vehículos de movilidad compartida, no parecen tener aún una cuota de uso entre las mujeres lo suficientemente significativa, como para favorecer la cotidianeidad de sus desplazamientos diarios. Por ejemplo, en la ciudad de Vitoria-Gasteiz, únicamente el 1,3% de los hogares cuenta con un patinete eléctrico o segway,<sup>6</sup> siendo su uso más generalizado en los hombres, como sucede en la provincia de Bizkaia donde sólo el 30% de las personas usuarias de este medio son mujeres<sup>7</sup>.

Las mujeres se mueven a pie más por la ciudad y su movilidad está más vinculada a las infraestructuras y vehículos de transporte público, lo que pone de relieve la especial sensibilidad de éstas no solo a la accesibilidad de los distintos medios de transporte, sino a la proximidad de estos a los lugares donde desarrollan sus actividades. Cuanto mayores sean las distancias mayores serán las limitaciones de las mujeres para llevar a cabo sus actividades diarias por incompatibilidad de tiempos y/o medios para acceder a los emplazamientos donde acuden.

El mayor tiempo que las mujeres dedican a **las tareas de hogar y al cuidado de personas dependientes** también se pone de manifiesto en la distribución de los desplazamientos que ellas realizan. Mientras que los motivos de los desplazamientos siguen pautas similares en hombres y mujeres en lo que a estudios, gestiones personales y/o médicas se refiere; existen tres motivos en los que sí existe una brecha relevante entre las mujeres y los hombres: el 26,0% del total de desplazamientos de las mujeres son por motivos profesionales, mientras el 34,6% de los desplazamientos de los hombres responde a estos motivos; los desplazamientos originados por las tareas de acompañamiento y ayuda a personas dependientes suponen para las mujeres el 11,1% y para los hombres el 6,4%. Por último, las compras domésticas suponen un 11,6% de los desplazamientos en mujeres y un 5,5% entre los hombres. Cabe destacar además de este análisis de la diferencia entre los distintos usos del tiempo de mujeres y hombres, el relativo al espacio dentro de la ciudad en el que desarrollan estas actividades las mujeres.

<sup>3</sup> [Perspectiva de género en el urbanismo de Bilbao Metropolitano](#)

<sup>4</sup> [Estudio del perfil de usuario/a 2017](#)

<sup>5</sup> [Informe Anual Lurraldebus 2020](#)

<sup>6</sup> [Encuesta de movilidad Vitoria-Gasteiz 2019](#)

<sup>7</sup> [Informe de Evaluación Previa del Impacto en Función del Género EPIG](#)

En el área metropolitana de Bilbao, tareas tan cotidianas como las compras relacionadas con la alimentación, acudir al médico, gestiones administrativas o actividades relacionadas con su vida social tienen lugar con mucha más frecuencia en el entorno de su vivienda frente a otras actividades como acudir a equipamientos deportivos o actividades relacionadas con la formación que tienen lugar en puntos de la ciudad más cercanos a sus centros de trabajo y/o estudios.

La planificación de la movilidad urbana ha de ser realizada entendiendo y contemplando la complejidad y la diversidad de las actividades que realizan las distintas personas en su vida cotidiana y no únicamente la movilidad por motivos laborales. Es por ello necesario diseñar políticas de movilidad urbana compatibles con el rol de cuidadora de muchas mujeres y con la multiplicidad de tareas diarias a las que han de hacer frente y los esfuerzos que han de realizar para enlazar los horarios de su día a día, de manera que rompan el paradigma de una movilidad basada en una decisión individual y construida únicamente en base de desplazamientos unilaterales. La compatibilidad de la vida laboral con las tareas domésticas hace necesarias no solo unas infraestructuras de transporte eficientes en cuanto a tiempos y planificación de rutas y trasbordos, sino un transporte accesible y cómodo, que no dificulte muchos de los desplazamientos que realizan las mujeres con menores u otras personas a su cargo, así como con bultos, carritos de bebé, etc. Si no se atiende a estas premisas la movilidad de muchas mujeres solo será posible a través del vehículo privado, al que no siempre tienen acceso, bien por su menor capacidad económica, bien por ser el hombre, en familias con un solo vehículo, quien lo utiliza habitualmente.

La libertad en los desplazamientos de las mujeres no solamente depende del diseño de unas buenas infraestructuras del transporte, sino que la **percepción de seguridad** que las mujeres tienen de su entorno supone otro factor fundamental para su desarrollo personal y autonomía, determinando su presencia en el espacio público, en los procesos de participación, así como el uso igualitario de los servicios y disfrute del ocio que ofertan las ciudades.

La construcción de un espacio en base a los roles tradicionalmente asignados a hombres y mujeres en el ámbito de lo privado y lo público ha producido la atribución de diferentes espacios según el sexo. De esta manera, la construcción de las ciudades ha seguido un modelo de ciudadano masculino que se ha ido perpetuando con el tiempo, que no ha prestado atención a la diferente percepción del riesgo entre mujeres y hombres. Un modelo de ciudad igualitaria e inclusiva ha de abrir paso al papel activo de las mujeres para conseguir así la feminización de la ciudad como garantía de una ciudad segura para toda la ciudadanía.

Según el estudio de "Violencia machista contra las mujeres en la CAPV: percepción, incidencia y seguridad"<sup>8</sup> elaborado por el Gobierno Vasco, la percepción de seguridad de las mujeres en su zona de residencia era considerada como poco segura para el 11,9% de mujeres frente al 8,5% de hombres. A su vez, sólo el 18,1% de las mujeres percibía su zona como muy segura frente al 31,4% de

---

<sup>8</sup> [Violencia machista contra las mujeres en la CAPV: percepción, incidencia y seguridad \(2012\)](#)

hombres. Cuando se compara la percepción de seguridad andando en soledad durante la noche en la zona de residencia, la diferencia es aún más notable ya que el 22,9% de las mujeres se sienten poco seguras frente al 10,8% de los hombres, mientras el 8,5% se sienten nada seguras frente a solo el 2,1% de hombres.

Según el testimonio de más de 3.000 mujeres jóvenes residentes en ciudades españolas, participantes en el estudio realizado por Plan Internacional en su proyecto "Safer Cities for Girls" en España (2021), el 78% de las jóvenes ha sufrido acoso callejero; y el 90% no recibieron ayuda por parte de los testigos que estaban presentes.

Si analizamos un área metropolitana concreta, según el Observatorio Urbano de los barrios de Bilbao<sup>9</sup> la percepción de seguridad de las mujeres a determinadas horas muestra como ésta difiere en 20 puntos respecto a la de los hombres, siendo por ejemplo el 40% de las mujeres las que afirman tener una sensación de que su barrio o lugar de residencia es peligroso o les da miedo a determinadas horas frente a sólo el 22% de los hombres.

La solución al problema de la percepción de seguridad de las mujeres no se limita meramente a la dimensión física de la ciudad, entendiendo ésta como la dedicada a la construcción y diseño en las calles de elementos que garanticen espacios seguros a través de la iluminación, el mantenimiento y la limpieza, la señalización, los criterios de visibilidad, etc. La seguridad para todos y todas en las ciudades ha de recuperar los barrios para la gente de manera que se favorezca el espacio público como foco para las relaciones sociales, con un tejido urbano de proximidad, rico en usos y actividades que hagan posible la presencia de personas a todas horas del día como vigilantes pasivos de sus calles. En la medida en que el espacio urbano se perciba como un lugar reconocido y seguro para las mujeres, éstas podrán desempeñar con libertad y autonomía sus tareas cotidianas logrando una sociedad más equitativa y cohesionada.

La inclusión de la perspectiva de género tanto en los planes e infraestructuras de movilidad como en el diseño del espacio urbano implica por lo tanto considerar el ciclo de las 24 horas del día y los siete días de la semana, reconociendo las diferentes dinámicas temporales de movilidad que tienen las mujeres, prestando especial atención a la movilidad nocturna cotidiana de las personas y a cómo se ve condicionada por el género, la percepción de miedo, la menor frecuencia de transporte público o una conexión intermodal deficiente.

La planificación de las nuevas áreas urbanas, así como la regeneración de los barrios existentes con perspectiva de género supone prestar especial atención a la identificación de las **dotaciones necesarias** para favorecer el desarrollo de las actividades cotidianas para la ciudadanía en el entorno de su proximidad. La distribución y usos de los distintos **equipamientos**, tanto los relativos a los servicios sanitarios y educativos como aquellos necesarios para la conciliación de la vida laboral y familiar (colegios, guarderías, etc.), constituyen elementos dentro de las ciudades de suma importancia para las personas que asumen las tareas de los cuidados, que en la actualidad en su mayoría son mujeres y para aquellas

---

<sup>9</sup> [Observatorio Urbano de barrios de Bilbao](#)

personas que dependen de su cuidado. Además, la manera en que las mujeres disfrutan de su tiempo libre nos da una idea de cuál es su presencia en los diversos equipamientos urbanos dedicados al ocio y entretenimiento.

Uno de los retos fundamentales respecto a los equipamientos urbanos es evitar su desconexión en el territorio, lo que es posible hacer ampliando los posibles usos de los mismos, e integrando adecuadamente los equipamientos como elementos de riqueza del espacio público frente a una concepción de los mismos como piezas desconectadas y aisladas en función de su uso sectorial.

La encuesta de movilidad de la CAE en días laborables muestra que mientras el número de desplazamientos por estudios es similar entre mujeres y hombres (13,3% frente al 13,7%), sí se aprecia una mayor diferencia en el uso de **instalaciones sanitarias**. El peor estado de salud de las mujeres, especialmente de mujeres de mayor edad fruto de su mayor longevidad, junto con el papel de acompañantes de personas dependientes se traduce en una mayor periodicidad con la que éstas visitan las instalaciones médicas (el número de desplazamientos por gestiones médicas supone en las mujeres un 3,3% frente al 2,7% en los hombres)<sup>10</sup>. Si a ello le añadimos que son las mujeres las que mayor tiempo dedican a las compras domésticas (54 minutos frente a 48 de los hombres), con el mayor número de desplazamientos asociadas a las mismas (11,6% frente al 5,5%), se puede afirmar que son las mujeres las que más usan y se desplazan con destino y/u origen en las instalaciones sanitarias y comerciales.

En lo que al **ocio** se refiere, son los hombres los que dedican un mayor tiempo a las actividades deportivas (1:23' frente a 1:17' en días laborables, aumentando esta cifra los fines de semana), así como en general al conjunto de actividades de ocio activo (2:29' frente a 2:02'). En la ciudad de Bilbao se detecta también una diferencia notable de dedicación a la práctica deportiva entre mujeres y hombres, siendo casi 16 puntos inferior en las mujeres, llegando a 22 puntos en el grupo de edad entre 16 y 30 años<sup>11</sup>. La distancia a la que en muchas ocasiones se encuentran esas instalaciones, unido al menor acceso de las mujeres al vehículo privado o sus restricciones horarias debidas al mayor tiempo empleado en otras tareas de la vida doméstica, pueden propiciar un menor acceso de las mujeres al uso de los equipamientos deportivos presentes en las ciudades frente a los hombres.

En el área metropolitana de Bilbao, la presencia de los equipamientos y servicios existentes en la zona donde desarrollan su actividad cotidiana es valorada con una nota de 7,8 sobre 10 cuando hablamos de centros sanitarios, 7,5 de centros educativos, obteniendo algo menos de valoración los centros deportivos (7,0). El 80% de las mujeres residentes en dicha área urbana están totalmente o bastante de acuerdo en afirmar que los equipamientos y servicios presentan una buena accesibilidad a pie o en transporte público. La existencia de equipamientos y servicios para satisfacer las necesidades de las diferentes personas y de las diversas actividades de la vida cotidiana alcanza niveles aceptables, pero es claramente mejorable la existencia de equipamientos y servicios para favorecer las tareas de

<sup>10</sup> Encuesta de Movilidad de la CAE en día laborable (2016)

<sup>11</sup> Observatorio Urbano de barrios de Bilbao

reproducción y de atención a las personas (sólo el 53% está totalmente o bastante de acuerdo con esta afirmación).

Un planeamiento urbano basado en una ciudad de distancias cortas, con una correcta distribución de sus equipamientos, accesibles, con una adecuada infraestructura viaria, además de una red eficiente de transporte público son condiciones necesarias para garantizar la igualdad de oportunidades en el acceso a los equipamientos y servicios que ofrece la ciudad. Si además tenemos en cuenta el contexto demográfico actual, donde alrededor del 25% de la población tiene una edad igual o mayor a 65 años (del que el 57,27% son mujeres), la inclusión o mejora de las dotaciones de barrio es un aspecto fundamental para apoyar a este grupo de edad en el desarrollo de su vida cotidiana, permitiéndoles mantenerse activas y autónomas más tiempo y seguir viviendo en los barrios donde han habitado la mayor parte de su vida.

La inclusión de la perspectiva de género en la planificación territorial y urbana conlleva por tanto que los espacios públicos, los equipamientos, la vivienda, etcétera se conciban atendiendo a las necesidades derivadas de la realización de las tareas del cuidado y el trabajo remunerado con la mayor eficiencia posible y las menores dificultades, que los espacios públicos y el transporte sean seguros, y que las necesidades de las mujeres en situación de vulnerabilidad, incluyendo sus limitaciones económicas, sean tenidas en cuenta, contribuyendo a crear ciudades y territorios más equitativos y seguros, que mejoren la calidad de vida de toda la ciudadanía.

Se ha demostrado que el modelo de hábitat urbano que mejor responde a las necesidades del cuidado es el de una ciudad compacta, relativamente densa, de distancias cortas y proximidad, con buen sistema de transporte público, espacios públicos y de transporte seguros y de calidad, con mezcla de usos, y con un sistema de equipamientos en los barrios que responda a las necesidades de equipamientos para el cuidado de menores y mayores dependientes (asistenciales, escolares, sanitarios, educativos, deportivos y culturales). Este concepto de ciudad de cercanía entre la vivienda y aquellos lugares donde se desarrollan las principales actividades de la vida cotidiana de las personas, y especialmente de las que tienen una doble carga de trabajo, es fundamental para conseguir mejorar su calidad de vida así como la de las personas que tienen a su cargo. Todo ello contribuye a la conciliación de la vida personal y familiar con la laboral, facilitando a las personas el acceso a sus espacios de trabajo y a los distintos equipamientos para el sostenimiento de la vida en los menores tiempos posibles, con costes económicos asumibles.

En los últimos años se ha acuñado a este tipo de modelo "la ciudad de los 15 minutos". El concepto que subyace a esta concepción es que las necesidades cotidianas estén al alcance de un viaje de 15 minutos en todos los barrios de la ciudad. Se trata en definitiva de que, mediante la creación de barrios transitables, de uso mixto y compactos, y la integración de infraestructuras verdes se genere un modelo de ciudad que también puede aportar múltiples beneficios para la salud, la equidad y la adaptación al cambio climático. Desde 2020, París ha sido pionera en la adopción del concepto de ciudad de los 15 minutos, que también tiene raíces en otros diseños urbanísticos recientes, como las supermanzanas de Barcelona.

La **identificación** del entramado de calles, plazas, parques, etc. con la ciudadanía constituye, por otro lado, un elemento fundamental para la construcción de espacios igualitarios dentro de las ciudades. La manera en la que leemos y entendemos los espacios que habitamos se realizan de acuerdo con una señalización cuyo significado hemos ido interiorizando poco a poco de manera inconsciente, que ha presentado al hombre como modelo de peatón, conductor, etc.; relegando a las mujeres a aquellos espacios relacionados con el cuidado o lo doméstico, infravalorados dentro de la ciudad. La ausencia de referencias de las mujeres en el espacio público en la nomenclatura de calles, plazas, equipamientos, etc. contribuye a incrementar la falta de sentimiento de pertenencia de las mujeres a sus comunidades. Si tomamos como ejemplo las tres capitales vascas, en la ciudad de Bilbao<sup>12</sup> el callejero sólo cuenta con 28 nombres femeninos, en San Sebastián menos del 10,0% de las calles cuentan con nombres de mujeres en algunos de los elementos urbanos que la forman<sup>13</sup> mientras que en Vitoria-Gasteiz dicho número representa el 14,6% del total del callejero municipal<sup>14</sup>.

A pesar de que las mujeres siguen infrarrepresentadas en el callejero como señalan los datos anteriores, algunas iniciativas llevadas a cabo en las capitales vascas, están ayudando a dar a conocer a estas mujeres representadas en su viario público a su población, ayudando al reconocimiento de su labor y al de su memoria. Así el Ayuntamiento de la ciudad de Bilbao realizó el proyecto "Kaletarrak"<sup>15</sup> que, mediante una serie de tótems colocados en diferentes puntos de la ciudad, pretendía representar con cada uno de ellos a las 28 mujeres que conforman el callejero femenino de la Villa de Bilbao. En Vitoria-Gasteiz, el itinerario histórico-artístico "Una historia por visibilizar: mujeres en Vitoria-Gasteiz"<sup>16</sup> pretende dar a conocer y valorar la aportación de las diferentes mujeres que han contribuido a la historia de la ciudad. Este tipo de iniciativas han de servir como inspiración para otros núcleos urbanos y ayudar así a recuperar la memoria de tantas mujeres, sus biografías y sus contextos ya que, de otro modo, la memoria de este recuerdo y su origen se vuelve opaca.

De manera más específica, diseñar e intervenir sobre espacios públicos urbanos a partir de una perspectiva de género y diversidad implica pensar en una lógica que persiga el disfrute y la apropiación de la ciudad por parte de todas las personas. Para ello en recientes manuales como el argentino de L.M. Lemos y S. N. Lovecchio (2021) proponen algunos **elementos importantes a tener en cuenta en la experiencia cotidiana del espacio público urbano**:

- En lo relativo a **la seguridad**, se ha de prestar especial atención a la configuración del espacio público y de todos aquellos elementos que pueden entorpecer la visualización de las personas, como la iluminación, la vegetación, etc.

<sup>12</sup> [Noticias Ayuntamiento de Bilbao \(17 de Noviembre de 2021\)](#)

<sup>13</sup> Zubiria, A. (1 de Marzo de 2021). Mucho más que unas calles con nombre de mujer. *Noticias de Guipuzkoa*. Recuperado de <https://www.noticiasdegipuzkoa.eus/gipuzkoa/donostia/2021/03/01/calles-nombre-mujer/1093212.html>

<sup>14</sup> Campo, J.L. (25 de Octubre de 2021). Un callejero más femenino para Vitoria. *Noticias de Álava*. Recuperado de <https://www.noticiasdealava.eus/alava/2021/10/25/callejero-femenino-vitoria-1068757.html>

<sup>15</sup> [Ayuntamiento de Bilbao: Proyecto Kaletarrak](#)

<sup>16</sup> [Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz: Una historia por visibilizar: mujeres en Vitoria Gasteiz](#)

- En materia de **accesibilidad**, es fundamental toda la señalética, paneles y mapas que potencian la autonomía de las personas.
- Atender a la **mixtura de los usos**: es imprescindible tener en cuenta los espacios verdes públicos para la elaboración de políticas del cuidado, es decir, para generar bienestar en las personas con algún grado de dependencia (mayores, menores, personas con discapacidad) así como para las personas que prestan las tareas de cuidados.
- En lo relativo a la **conservación del patrimonio y la memoria**, es importante entender que estos no han sido elementos neutrales, sino que son un fiel reflejo de la sociedad donde se generan, que reproducen las estructuras de poder patriarcales. En este sentido, observamos en el patrimonio histórico de las ciudades el resultado de una construcción colectiva, que genera la invisibilización del rol de algunos actores sociales, y de la mitad de la sociedad, las mujeres, así como la generación de situaciones de inequidad en su acceso y disfrute. Integrar la perspectiva de género en el proceso de la protección, y/o la identificación del patrimonio implica evidenciar el rol de las mujeres u otros colectivos en las prácticas culturales y evitar la reproducción de estereotipos de género.



## 2.2. DESIGUALDADES EN EL ACCESO A RECURSOS

El acceso a determinados recursos condiciona notablemente la manera en que mujeres y hombres viven y disfrutan las ciudades donde habitan. El urbanismo con perspectiva de género también significa tener en cuenta cómo la diversidad de cuerpos condiciona las opciones de movilidad (personas con movilidad reducida, infancia, personas mayores, jóvenes, personas transgénero, personas de diferentes pesos y medidas). Por eso, hay que analizar cómo el género y su intersección con otras características, como la edad, el origen, el nivel de ingresos, las capacidades, el tipo de unidad de convivencia, barrio o población donde se vive, condiciona y determina las opciones de vida de las personas dentro de la ciudad. La planificación urbana ha de repensarse desde una visión integradora que sea capaz de englobar a todos los colectivos que habitan en ella según sus características y necesidades para así crear espacios igualitarios de desarrollo.

A través de los datos proporcionados por el EUSTAT, se describen las principales diferencias en el acceso a los siguientes recursos, que determinan la diferente posición de hombres y mujeres en el espacio urbano:

- **Recursos económicos:** En el primer trimestre de 2022, la tasa de ocupación de las mujeres se sitúa aproximadamente 9 puntos por debajo de la de los hombres, siendo esta diferencia mayor, cuanto mayor es el número de hijos a su cargo: 10 puntos cuando tienen sólo un hijo o hija y asciende a casi 15 puntos cuando son dos o más los hijos e hijas a su cargo. En lo que respecta al nivel de renta por trabajo, en el 2019, las mujeres tenían un nivel de ingresos cerca de un 38% por debajo que los hombres.

En el entorno rural las diferencias de género en el acceso a la actividad agraria, una de sus principales fuentes de recursos, se pone de manifiesto en la titularidad de las explotaciones: según el censo agrario de 2022, en la CAPV, tan sólo el 25,65% de las explotaciones están dirigidas por mujeres.

La suma de estos datos, ponen de relieve la distancia en los ingresos económicos entre hombres y mujeres, lo que puede suponer una barrera, por un lado, al acceso al vehículo privado y, por otro, a un recurso tan fundamental como es la vivienda.

La menor capacidad económica de muchas mujeres debido en ocasiones a las menores retribuciones salariales, bien por efecto de la brecha salarial de género, bien por tener jornadas más reducidas -el 28% de las mujeres ocupadas en la CAPV trabajaban a jornada parcial, frente al 9% de los hombres- para compatibilizar en muchos casos con su vida familiar, hace más difícil el **acceso a la vivienda** a las mujeres especialmente a las no emparejadas, las familias monomarentales -encabezadas por mujeres- (un 81% del total de familias monoparentales según los últimos datos recogidos)<sup>17</sup> y las víctimas de violencia de género.

<sup>17</sup> Indicadores demográficos básicos de la C.A. de Euskadi por tipo de hogar o familia (2019). Departamento de Igualdad, Justicia y Políticas Sociales



El 2,4% de las mujeres de la CAPV que habitan en viviendas arrendadas lo hacen en situación de amenaza, inmediata o no, de expulsión de su vivienda, frente al 1,8% de los hombres. En el caso de viviendas en régimen de propiedad las cifras también son superiores en las mujeres: 0,56% frente al 0,25%<sup>18</sup>. Por tanto, son diversos los motivos que explican las mayores dificultades de las mujeres para el acceso a la vivienda como propietarias o arrendatarias de esta, que evidencian la necesidad de prestar atención a esta realidad en una política pública de gestión y acceso a la vivienda.

Unas infraestructuras viarias basadas en el uso predominante del **vehículo privado** implican un estilo de vida costoso para aquellas personas que lo utilizan como principal medio de transporte, a la vez que excluye a aquellas sin acceso a él. Por ejemplo, en la ciudad de Vitoria-Gasteiz, la proporción de mujeres con carné de conducir es el 56,1% frente al 74,7% de los hombres<sup>19</sup>. Del total de desplazamientos que realizan las mujeres en la CAPV, sólo el 28,2% lo hacen en automóvil, frente al 42,2% de los hombres que lo usan en sus desplazamientos<sup>20</sup>. Limitado el uso del vehículo, las mujeres podrían ver restringidas sus posibilidades de acceso a múltiples servicios u opciones de ocio que la ciudad les ofrece cuando las distancias a su domicilio o la incompatibilidad horaria les impidan el acceso mediante transporte público.

La actual estructura que presentan nuestras ciudades, dando prioridad a una movilidad basada en el vehículo privado y con una dispersión cada vez mayor de todos los servicios en el territorio, acentúan más si cabe los problemas con los que se encuentran las mujeres para llevar a cabo las múltiples tareas y responsabilidades a las que suelen hacer frente diariamente.

- **Tiempo:** El tiempo que las mujeres dedican a algunas de las tareas domésticas sigue siendo superior al dedicado por los hombres (tiempo medio que dedican a preparar la comida es de 1:25 horas frente a las 0:56 horas, limpieza del hogar es de 1:18 horas frente a 1:00)<sup>21</sup>. De igual manera, la dedicación de las mujeres al cuidado de personas dependientes también es bastante superior al tiempo dedicado por los hombres; así, las mujeres dedican de media 1:45 horas al cuidado de los niños y niñas frente a las 1:21 horas de los hombres y además dedican mucho más tiempo al juego e instrucción de ellos: 2:06 horas frente a las 1:39 horas que dedican los hombres.

El mayor tiempo que las mujeres dedican a ciertas actividades relacionadas con la vida doméstica en comparación con los hombres (compras, cuidado de personas dependientes y/o tareas domésticas), sumado al dedicado a su vida profesional hace que para las mujeres la gestión del tiempo sea una herramienta fundamental para lograr la conciliación de su vida laboral, con la familiar y personal.

<sup>18</sup> [La exclusión residencial grave en la CAPV desde una perspectiva de género. Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer, 2017.](#)

<sup>19</sup> [Encuesta de movilidad Vitoria-Gasteiz 2019](#)

<sup>20</sup> [Encuesta de Movilidad de la CAE en día laborable \(2016\)](#)

<sup>21</sup> Unidades en horas y minutos

La combinación de todos estos desplazamientos que las mujeres realizan a diario (lugares de trabajo, equipamientos escolares, espacios públicos, áreas comerciales, etc.) genera una estructura de “desplazamientos poligonales”<sup>22</sup>. Esta estructura de recorridos, unida a los tiempos limitados de las mujeres y la ocasional falta de conexión o acceso mediante el transporte público o por desplazamiento a pie (principales formas de moverse de las mujeres) otorgan a la escala de barrio, basada en la mezcla y la proximidad, un papel central en el que garantizar el desarrollo de la vida cotidiana de las mujeres en la ciudad.

La incorporación de la perspectiva de género al urbanismo ha de priorizar todas aquellas actuaciones que den respuesta a una movilidad cotidiana, que permita reducir los tiempos empleados en los desplazamientos y de este modo conseguir que su población, en su diversidad, puedan desarrollar todas sus actividades del día a día de la manera más segura, autónoma y accesible. Sólo mediante una red de itinerarios cotidianos coordinados, capaces de satisfacer las necesidades diarias en unas condiciones de eficiencia temporal y con el menor número de desplazamientos obligados o innecesarios, se podrá evitar que el tiempo se convierta en un obstáculo para la gestión de todas las actividades que las mujeres realizan en su vida cotidiana.

En este sentido, se ha de prestar atención en la planificación del territorio a la localización de los diferentes usos, y en particular a la de aquellos fundamentales para la vida cotidiana, en márgenes de distancia que reduzcan al máximo los desplazamientos en medios de transporte. Este enfoque supone en ocasiones olvidarse planificar centrándose simplemente en la mera rentabilidad económica, especialmente de la relacionada con las infraestructuras del transporte, y basarse en el mero beneficio social que un territorio policéntrico construido en barrios equipados bien conectados y con suficiente densidad en mezcla de usos supone para las todas las personas que lo habitan.

- **Formación:** El incremento de la formación de las mujeres en materias relacionadas con la ciudad en los últimos años aún no ha conseguido sin embargo influir en la forma de planificar y diseñar con perspectiva de género las ciudades. De hecho, las mujeres que finalizaron sus estudios universitarios en la rama de ingeniería y arquitectura tan sólo representan un 30% del total. Por otro lado, las mujeres también son minoría en el total del alumnado matriculado en formación profesional en la rama “edificación y obra civil” de grado medio: sólo el 18% fueron mujeres, ascendiendo la cifra al 40% en la formación en grado superior, así como en otras ramas como el “transporte y mantenimiento de vehículos”, donde el alumnado matriculado tanto para los estudios de grado medio como de grado superior apenas representa un 5% del total.

Estos datos justifican la lenta incorporación de las mujeres a un sector aún muy masculinizado, lo que sin duda repercute en la forma y la visión en que la planificación territorial y el urbanismo son enfocados y puestos en práctica posteriormente.

---

<sup>22</sup> Los viajes que realizan las mujeres siguen unas pautas espaciales de tipo poligonal porque encadenan varios desplazamientos entre distintos lugares del espacio urbano, uno detrás de otro, para poder cumplir con todas las tareas relacionadas con la vida familiar y el empleo.

**Tabla 1:** Alumnado matriculado en el curso 2019-2020 en la CAPV

Alumnado matriculado en el curso 2019/2020 en la CAPV	% H.	% M.
Grado en Ingeniería Civil	65,0 %	35,0 %
Grado en Geografía y Ordenación del territorio	75,0 %	25,0 %
Grado en Sociología	46,0 %	54,0 %
Grado en Arquitectura Técnica	50,0 %	50,0 %

Elaboración propia a partir de los datos de la Estadística de la Enseñanza. EUSTAT

- **Las nuevas tecnologías.** Las *smart cities* y/o ciudades inteligentes constituyen el nuevo paradigma de regeneración de las ciudades que se viene instaurando en la última década<sup>23</sup>. Una ciudad inteligente debe detectar las necesidades de su ciudadanía y reaccionar a sus demandas transformando las interacciones de la ciudadanía con los sistemas y elementos de servicio público en conocimiento. De este modo, la ciudad basa sus acciones y su gestión en este conocimiento.

Ha de prestarse especial atención a su evolución pues estas ciudades inteligentes pueden incrementar las desigualdades de género en tanto en cuanto tienen un elevado componente tecnológico que puede contribuir a profundizar en la brecha digital entre la ciudadanía más conectada con las nuevas tecnologías y la más alejada de ellas, que no las consumen –por ejemplo, los hombres utilizan con más frecuencia e intensidad Internet que las mujeres de la CAPV, con una diferencia de 4,4 puntos porcentuales-.

Con el objetivo de crear ciudades que faciliten la vida para todas las personas por igual, donde éstas puedan hacer compatible todas las facetas de su vida laboral, familiar y/o de ocio, la incorporación de la tecnología puede contribuir a favorecer la conciliación, minimizar los desplazamientos, flexibilizar horarios, gracias, por ejemplo, a soluciones como el teletrabajo, el e-learning, la movilidad inteligente, etc. Según los datos recogidos en el EUSTAT en 2020, las mujeres que disponen de horario flexible de salida son el 29,3% frente al 35,6% de los hombres. Muchos hombres y mujeres necesitan mejorar la conciliación entre su vida laboral y personal, soluciones como el teletrabajo puede ayudarles a llevar a cabo la cadena de tareas de las que son responsables en su vida cotidiana. Tras la pandemia de 2019, son más las mujeres que trabajan al menos la mitad de los días en casa, habiendo aumentado dicha cifra del 6,1% en 2019 al 11,7% en 2020.

No obstante, la implementación del **teletrabajo** debe realizarse y evaluarse aplicando el enfoque de género y atendiendo al principio de corresponsabilidad. Así, las empresas deberían asegurar que las nuevas modalidades de trabajo flexible, como el teletrabajo, sean adoptadas equitativamente por hombres y mujeres. De lo contrario, corren el riesgo de reforzar la especialización de las mujeres en las tareas domésticas y el cuidado de las personas dependientes. Las y los responsables políticos deben ser

<sup>23</sup> Una *smart city* se define como un sistema complejo e interconectado que aplica las nuevas tecnologías para gestionar desde el correcto funcionamiento de los sistemas de transporte público y privado, hasta el uso eficiente de los recursos energéticos o hídricos, pasando por los planos de protección civil, o aspectos socio-económicos, como la vitalidad de los espacios públicos y del tejido comercial, o la comunicación de incidencias a habitantes y visitantes.

conscientes de ello y colaborar con el sector privado para garantizar que las innovaciones en materia de trabajo flexible no se traduzcan en una mayor desigualdad de género en el futuro.

Las *Smart cities* se gestionan en buena medida gracias a las enormes cantidades de datos que se obtienen a través de la información proporcionada sobre la población a través de millones de dispositivos tecnológicos, soportes de registros administrativos, etc.; información que ha abierto las puertas hacia un nuevo enfoque para el análisis, el diagnóstico y la reflexión sobre la realidad y sobre todo para la toma de decisiones. El uso de *Big Data*<sup>24</sup> ofrece la oportunidad de acceder a muchísima información que puede permitir identificar brechas de género que sería imposible detectar de otra manera, para visibilizar problemas y necesidades de las mujeres. No obstante, tal y como señalan los recientes estudios, son numerosos los sesgos que impactan en la no medición de determinadas dimensiones que afectan especialmente a las mujeres, y que son cruciales para medir su realidad. Así, una de las premisas de partida fundamentales para el uso y utilización de los *Big Data* es la brecha de acceso a tecnologías digitales, y especialmente el menor acceso en el caso de las mujeres, lo que provoca su invisibilidad y que pueden sesgar claramente los resultados, por falta de información sobre todo de determinados perfiles de mujeres vulnerables y/o de edad avanzada, y que puede invalidar cualquier tipo de conclusiones.

Es por ello necesario no depositar toda la confianza para los diagnósticos en este tipo de información, y combinarla con otras herramientas de investigación que enriquezcan el análisis y aporten los matices necesarios. Si además añadimos el menor número de mujeres empleadas en el sector de las TIC existente en la CAPV, dónde el 34,9% son mujeres frente al 65,1% de hombres, hace que la menor presencia femenina en el sector de la tecnología, alguna de ella aplicable al ámbito del urbanismo, supone también que menos mujeres puedan contribuir a visibilizar la necesidad de eliminar cualquier brecha de género digital existente.

Otro de los peligros del uso del *Big Data* reside en la alta capacidad de las tecnologías para, a través de los diversos "artefactos tecnológicos", asimilar los estereotipos y prejuicios sesgados en cuestiones de género; ha de preverse así la posible asimilación de ideas prejuiciosas de las mujeres que aparecen por la inercia de la sociedad patriarcal en los discursos de la población, como los sesgos implícitos que contienen los datos.

Por otro lado, cada vez con más frecuencia, muchas administraciones utilizan plataformas digitales tanto para gestiones personales como para fomentar la participación compartida en la toma de decisiones con la ciudadanía. En concreto, la **administración electrónica** o e-Administración, que implica la creciente prestación de servicios por parte de la Administración a través de Internet, puede servir al objetivo de una mejor conciliación de las diferentes esferas de la vida de las personas. Sin embargo, ante la digitalización de la

---

<sup>24</sup> Técnicamente el concepto de *Big Data* hace referencia a toda aquella información que no puede ser procesada o analizada utilizando procesos o herramientas tradicionales.

administración pública, es necesario tener en cuenta que un porcentaje relevante de la población no cuenta con los recursos individuales y ciertas habilidades digitales para hacer pleno uso de este servicio de e-Administración o no percibe la utilidad subjetiva de utilizarlo. Así, mientras el 84,1% de los hombres disponen de un ordenador en sus hogares, cuentan con él el 78,1% de mujeres; por otro lado, cuando hablamos del acceso a internet en los hogares la diferencia se reduce: acceden el 94,1% de los hombres frente al 90,2% de las mujeres.

**Empleo:** La diversidad de puestos de trabajo y sectores que engloba la planificación y gestión de la ciudad (arquitectura, obra civil, ecología y medio ambiente, informática, energía, servicios, etc.), unido a la falta de datos desagregados de dichas actividades profesionales, hace complicado un conocimiento detallado de la presencia de las mujeres en ellos. Los últimos datos disponibles acerca del número de mujeres ocupadas en algunos de los sectores antes mencionados muestran como el número de mujeres ocupadas siguen sin alcanzar cifras lo suficientemente significativas para hablar de una presencia equitativa de las mujeres en un sector con marcada presencia masculina.

**Tabla 2:** Mujeres ocupadas según sector de actividad en la CAPV

Mujeres ocupadas por sección de actividad en la CAPV (2021)	% M.
Suministro de agua; actividades de saneamiento, gestión de residuos y descontaminación	21,44 %
Construcción	10,16 %
Transporte y almacenamiento	20,54 %

Elaboración propia a partir de los datos de la Estadística de la PRA. EUSTAT

La presencia de mujeres en algunos puestos relacionados con los ámbitos o servicios urbanístico también muestra la reducida incorporación de las mujeres a estas áreas de actividad; ello vendría asociado a la imagen estereotipada en la sociedad que asocia algunos puestos como los relacionados con la recogida y tratamiento de aguas residuales y los residuos y su eliminación, la conducción de vehículos para el transporte urbano o por carretera o el desarrollo de obras estructurales de construcción y afines a un desempeño masculino. La mayoría de los hombres son los que ocupan puestos de producción directa en la construcción, mantenimiento, conducción, seguridad o dirección, mientras que las mujeres tienden a trabajar en puestos relacionados con tareas más transversales y relacionadas con estereotipos femeninos, como la atención al cliente, tareas administrativas o de limpieza.

Analizando la presencia de las mujeres en algunas **empresas públicas** del sector se observa que su presencia también es muy baja con relación a los hombres. En la empresa DBUS, que gestiona la red de autobuses en San Sebastián, las mujeres sólo representan el 13%<sup>25</sup> de la plantilla en la empresa, en Euskotren las mujeres suponen el 26%<sup>26</sup> de la plantilla, mientras que en Metro de Bilbao el porcentaje de mujeres es del 31,7%<sup>27</sup>. Muchos de los puestos

<sup>25</sup> Datos según la Memoria Anual 2020 de la Compañía del Tranvía de San Sebastián

<sup>26</sup> Datos según la Memoria Anual 2019 de Euskotren

<sup>27</sup> Memoria Anual 2020 Metro de Bilbao

ocupados por las mujeres están relacionados con el ámbito comercial, auxiliar y/o administrativo, siendo menor el número de mujeres relacionadas con tareas de dirección, operaciones o mantenimiento. Por lo tanto, no solamente es necesario analizar las cifras de mujeres trabajadoras en el sector sino además resulta clave analizar el perfil ocupacional en el que se sitúan y la escala profesional, que evidencian en este caso una clara segregación vertical y horizontal.

En vista de los datos anteriores es necesario implementar criterios de género que fomenten la contratación y la promoción de mujeres en todos los sectores de la planificación urbana, a través de diferentes mecanismos, como pueden ser cláusulas de género en las licitaciones públicas de nuevas infraestructuras y en los subcontratos de servicios (seguridad, limpieza, mantenimiento, etc.), formación transversal para las distintas instituciones y organizaciones involucradas en los sistemas de movilidad, gestión de servicios, construcción y rehabilitación, etc. de cara a fomentar una mayor presencia de las mujeres en las empresas contratadas.

## 2.3. DESIGUALDADES EN LA PARTICIPACIÓN DE MUJERES Y HOMBRES

A pesar de la progresiva incorporación de las mujeres en los puestos de dirección en las empresas e instituciones responsables de las distintas materias que engloba el urbanismo, la presencia de las mujeres en estos niveles de decisión aún sigue siendo insuficiente para incorporar nuevas visiones que aporten una nueva sensibilidad en la manera de diseñar e intervenir en nuestras ciudades.

La presencia de las mujeres en los principales cargos de dirección con responsabilidades políticas en **materia de planificación territorial y urbanismo** en algunas de las más significativas instituciones públicas muestra que sólo en torno al 35% de los cargos son ocupados por mujeres frente al 65% de hombres:

**Tabla 3:** Distribución de mujeres y hombres en la Administración Pública Vasca en materia de Planificación territorial y Urbanismo

Organismo o Institución Pública	Persona responsable del departamento
Gobierno Vasco: Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda - Consejero - Viceconsejeros/as	Hombre 3 Hombres
Gobierno Vasco: Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras (Consejera)	Mujer
Diputación Foral de Gipuzkoa: - Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio (diputado/a) o Dirección General de Movilidad (director/a) o Dirección General de Ordenación del Territorio (director/a) - Departamento de Infraestructuras Viarias (diputado/a) o Dirección General de Gestión y Planificación (director/a) o Dirección General de Carreteras (director/a) - Departamento de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas (diputado/a) o Dirección de Medio Ambiente (director/a) o Dirección de Obras Hidráulicas (director/a)	Mujer Hombre Hombre Mujer Mujer Hombre Hombre Mujer Hombre
Diputación Foral de Bizkaia: - Departamento de Transporte y Movilidad Sostenible (diputado/a foral) o Dirección General de Transportes (director/a) o Dirección General de Movilidad Sostenible (director/a) - Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial (diputado/a foral) o Dirección General de Desarrollo Territorial (director/a) o Dirección General de Innovación y Gestión Viaría (director/a)	Hombre Hombre Hombre Hombre Hombre Hombre
Diputación Foral de Araba: - Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad (diputado/a) o Dirección de Infraestructuras viarias (director/a) o Dirección de Movilidad y Transportes (director/a) - Departamento de Medio Ambiente y Urbanismo (diputado/a) o Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo (director/a)	Hombre Hombre Mujer Hombre Mujer
Ayuntamiento de Bilbao (concejales responsables): - Área de Movilidad y Sostenibilidad - Área de Vivienda - Área de Regeneración Urbana - Área de Obras, Planificación Urbana y Proyectos Estratégicos - Área de Seguridad Ciudadana	Mujer Hombre Hombre Hombre Mujer
Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián (concejales responsables) - Delegación de Movilidad y Transporte - Delegación de Urbanismo Sostenible - Delegación de Proyectos Urbanos - Delegación de Mantenimiento Urbano	Mujer Mujer Hombre Hombre
Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (concejal/a): - Área de Territorio, Acción por el Clima, Movilidad y Espacio Público o Departamento de Territorio y Acción por el Clima o Departamento de Movilidad y Espacio Público	Mujer Mujer Hombre

Elaboración propia a partir de los datos recogidos en la web oficial de cada organismo o institución pública.



La presencia de las mujeres en los órganos de dirección de algunas de las **empresas públicas** de la CAPV objeto de estudio se reduce a un 20% del total de las personas en estos puestos. Todavía en muchas empresas vascas estudiadas las mujeres no representan más del 35% del total de personas del organigrama directivo. Ello pone de manifiesto que, a pesar de los esfuerzos en conseguir una participación más igualitaria que llegue al 40% establecido por ley como parámetro de una representación equilibrada, la presencia de las mujeres en empresas públicas relacionadas con la planificación urbana y urbanismos aún no ha sido la suficiente para conseguir el equilibrio entre ambos sexos:

**Tabla 4:** Distribución de mujeres y hombres en los órganos de dirección de empresas públicas relacionadas con la Planificación territorial y urbanismo

Empresa Pública	M	H	% M	% H	Presidencia
Euskotren <sup>28</sup>	2	7	22 %	78 %	Hombre
Agencia Vasca del Agua (Ura) <sup>29</sup>	3	2	60 %	40 %	Mujer
Transportes Urbanos de Vitoria (TUVISA) <sup>30</sup>	6	8	43 %	57 %	Mujer
DBus <sup>31</sup>	5	9	36 %	64 %	Hombre
Metro de Bilbao <sup>32</sup>	5	16	31 %	69 %	Hombre
Euskal Trenbide Sarea (ETS) <sup>33</sup>	2	7	22 %	78 %	Hombre
ALOKABIDE <sup>34</sup>	2	6	25 %	75 %	Mujer
Sociedad Pública de Gestión Ambiental (IHOBE) <sup>35</sup>	3	4	43 %	57 %	Hombre
Viviendas Municipales de Bilbao (OAL) <sup>36</sup>	6	11	35 %	65 %	Hombre
Sociedad Urbanística de Rehabilitación de Bilbao S.A (SURBISA) <sup>37</sup>	6	7	46 %	54 %	Hombre
Vivienda y Suelo de Euskadi (Visesa) <sup>38</sup>	3	4	43 %	57 %	Hombre

Elaboración propia a partir de los datos recogidos en la web oficial de las empresas públicas

Algunos de los **colegios oficiales** consultados y de los que se dispone de información tampoco cuentan en la actualidad con una representación equilibrada en sus juntas de gobierno:

- Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarros (COAV): Cuentan con una participación igualitaria de seis mujeres por seis hombres, siendo un hombre el que ocupa el puesto de Decano.

<sup>28</sup> Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración de Euskotren [www.euskotren.es](http://www.euskotren.es)

<sup>29</sup> Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración [Agencia Vasca del Agua](http://Agencia Vasca del Agua)

<sup>30</sup> Datos provenientes de la suma de las y los miembros que forman el Consejo de Administración según consta en la web oficial [Tuvisa](http://Tuvisa)

<sup>31</sup> Según consta en la página web oficial Dbus [www.dbus.es](http://www.dbus.es)

<sup>32</sup> Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración y el Equipo Directivo de Metro de Bilbao [Metro de Bilbao](http://Metro de Bilbao)

<sup>33</sup> Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración y el Comité de Dirección. [www.ets-rfv.euskadi.net](http://www.ets-rfv.euskadi.net)

<sup>34</sup> Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración de Alokabide

<sup>35</sup> Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración de [Ihobe](http://Ihobe)

<sup>36</sup> Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Dirección [Viviendas Municipales de Bilbao \(OAL\)](http://Viviendas Municipales de Bilbao (OAL))

<sup>37</sup> Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración [Surbisa](http://Surbisa)

<sup>38</sup> Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración [Visesa](http://Visesa)



- 
- Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Euskadi: La presencia de hombres es mayoritaria con 9 cargos ocupados (incluido el cargo de Decano) frente a sólo 4 mujeres.

Por último, en lo relativo a otros organismos o asociaciones del ámbito urbanístico también se observa la escasa presencia que las mujeres tienen en sus órganos de dirección:

- Consorcio de Residuos de Gipuzkoa: La presidencia es de un hombre y el Consejo de Administración está formado por 10 personas, entre ellas sólo dos son mujeres.
- Consorcio de Transportes de Bizkaia (CTB): 19 hombres (incluida la presidencia) y 7 mujeres.

Esta situación se hace extensiva a la reducida presencia de mujeres y hombres especialistas en género en los **equipos técnicos expertos** responsables de las diferentes fases de diseño, ejecución y seguimiento de las políticas, planes y actuaciones en materia urbanística, lo que claramente dificulta la integración de la perspectiva de género.

## 2.4. INCIDENCIA DE LAS NORMAS SOCIALES Y VALORES

Las ciudades están formadas por un puzzle de escenarios donde es cada vez más estrecha la relación entre la planificación y gestión urbana, y donde las distintas redes de actividades y los desplazamientos relacionados con lo doméstico tienen más impacto y provocan importantes desequilibrios a nivel social entre sus habitantes. Es en los núcleos urbanos donde conviven una mezcla heterogénea de personas que utilizan el entorno urbano de distinta manera según unas necesidades específicas, vinculadas a la utilización de los espacios y la organización de sus tiempos. La construcción de la ciudad como suma de una estructura física y otra estructura social puede verse o bien reforzada o bien debilitada por las relaciones que se tejen en ella según los mandatos de género que impregnan las relaciones humanas.

Los atributos socioculturales de género hacen que cada persona tenga una representación física en el espacio urbano. Conseguir una mayor sostenibilidad en la dimensión social del urbanismo sólo se logrará en la medida en que cada ciudadana y ciudadano sea considerado en igualdad de condiciones, para dar respuesta a sus necesidades y se evite cualquier discriminación en el acceso al espacio público debido a su sexo.

Históricamente los espacios urbanos se han diseñado siguiendo los roles de género, asignando a los hombres el espacio público donde se desarrollan actividades públicas mientras que a las mujeres se les ha asignado el espacio privado que supone el hogar. La aplicación del enfoque de género al urbanismo cuestiona esta división y trata de reconocer la participación de las mujeres en el mundo productivo y reafirmar que las tareas reproductivas y las relacionadas con el cuidado no solamente tienen lugar en el ámbito doméstico de los hogares sino trascienden esta esfera, extendiéndose más allá de lo privado. Precisamente estos límites entre lo público y privado parecen estar cada vez más difuminados en las ciudades actuales, donde lo doméstico, los cuidados o la intimidad, son cada vez más atributos de un espacio urbano más extenso, complejo y difuso.

La tendencia de la práctica urbanística en organizar la ciudad y todos los servicios y bienes derivados de ella considerando mayoritariamente un patrón masculino de usuario no ha contribuido a integrar las demandas y aspiraciones de las mujeres al espacio urbano con las limitaciones que eso supone para éstas.

La **falta de neutralidad de las ciudades**, es decir, el predominio de una perspectiva androcentrista en la concepción de las ciudades, necesita ser combatida por parte del urbanismo como pieza fundamental para construir espacios urbanos que entiendan de la complejidad de su ciudadanía. En la medida en que los espacios sean diseñados siguiendo las premisas de un único patrón, se excluye a todas aquellas personas que no se corresponden con las características originales. Las mujeres y los hombres viven de una manera diferente su relación con el entorno en función de los roles sociales que se les asignan, su manera de repartir el tiempo o las actividades que llevan a cabo.

---

La perspectiva de género aplicada al urbanismo significa poner en igualdad de condiciones las exigencias derivadas del mundo productivo y las derivadas del mundo reproductivo y reivindicar la importancia de los cuidados como responsabilidad política, pública, colectiva y común. Todas las personas necesitamos ser cuidadas y cuidar, todas somos dependientes de otras en algún momento de nuestras vidas. Es este trabajo no remunerado correspondiente a la esfera privada el que tradicionalmente ha sido soportado por las mujeres que además se han ido incorporando a la esfera laboral de una manera menos progresiva que la del hombre al ámbito familiar. La conciliación de ambas esferas (laboral y familiar) para muchas mujeres sigue siendo difícil sin disponer de unos mecanismos de organización del espacio público de las ciudades que la posibiliten. El entorno en el que vivimos debe por lo tanto responder a esta necesidad básica de cuidar y ser cuidadas y evitar precisamente su invisibilización e incluso precarización.

Esta **doble carga de trabajo** determina la forma en la que las mujeres interactúan con la ciudad en lo que, a utilización del espacio público, movilidad, uso y acceso a equipamientos y accesibilidad a comercio y vivienda se refiere. Las mujeres son las principales usuarias de la calle, como demuestra su mayor número de desplazamientos a pie, así como del transporte público. La compleja red de tareas que han de llevar a cabo diariamente en distintos lugares de la ciudad siguiendo una distribución poligonal, obliga a muchas mujeres a realizar muchos trayectos que según esté organizada la ciudad podrán llevarse a cabo con mayor o menor dificultad. Esto se debe a que tanto el uso que las mujeres hacen de la ciudad como el uso de su tiempo difieren notablemente de los movimientos, los horarios y los motivos que han dirigido de manera dominante las decisiones sobre la construcción de los entornos urbanos.

El mantenimiento del cuidado de sus familias implica ciertas regularidades, o cadenas de tareas, que se producen en el uso del espacio urbano, del interurbano o del rural en ciclos temporales diarios, semanales, mensuales, e incluso a lo largo de la vida. Muchos trabajos que realizan las mujeres diariamente no sólo tienen lugar en sus hogares, sino que las obliga a desplazarse a muchos lugares y/o equipamientos urbanos donde se desarrollan las actividades vinculadas con la reproducción. La planificación territorial y urbana ha desvalorizado estas tareas, al no considerarlas como "trabajo" y con ello, los "viajes de trabajo" que las mujeres hacen a colegios, centros de salud, comercios, etc. Muchos sistemas de transporte público, mayoritariamente usados por las mujeres, están planificados siguiendo una relación pendular trabajo-residencia más frecuente para los hombres que tienen trabajos con horarios más normalizados, en lugar de dar respuesta a otros desplazamientos más "poligonales", vinculados a la múltiple asunción de responsabilidades familiares y laborales.

Frente a este modelo de movilidad característico de muchas mujeres, la estructuración de algunas partes de la trama urbana en áreas monofuncionales segregadas espacialmente hace que muchas personas, en su mayoría mujeres, resuelvan su vida cotidiana mediante desplazamientos específicos determinando un tiempo para cada función al no contar con una trama urbana que entretienda usos, tiempos y distancias. Este hecho es especialmente problemático en aquellas

ciudades de menor tamaño o núcleos rurales que con los años han ido perdiendo población y con ello su dotación de equipamientos ha ido mermando y convirtiendo barrios o áreas urbanas en zonas monofuncionales o sin apenas usos y actividad, o en núcleos urbanos más turísticos en zonas de costa o montaña, donde el urbanismo sólo ha sabido dar respuesta a los usos temporales turísticos, dejando de lado las necesidades dotacionales necesarias para resolver la vida cotidiana de las personas que habitan permanentemente en ellas.

Para que la gestión urbana se convierta en una verdadera herramienta de igualdad, la configuración de la ciudad ha de ser pensada desde una nueva perspectiva basada en la “gestión del tiempo”, en la que la escala de barrio sea prioritaria, frente a la tendencia a construir ciudades de usos especializados y con una división cada vez mayor de tiempo y espacio.

Dado que los patrones de movilidad difieren en función de los roles de género que hombres y mujeres asumen estadísticamente, y teniendo en cuenta que las mujeres son las principales usuarias de transporte público, hacen desplazamientos por más motivos diferentes, encadenan más desplazamientos, y tienen menos acceso al vehículo privado, adoptar la perspectiva de género en los planes de movilidad urbanos implica en primer lugar, atender a esta realidad; y en consecuencia desarrollar una planificación de la oferta de transporte que considere las necesidades de las mujeres en la definición de los usos, las frecuencias de paso y las paradas del transporte público, la coordinación entre líneas, la accesibilidad (portar bultos, carritos de bebé, sillas de ruedas, etc.), y la eventual intermodalidad atendiendo de manera prioritaria a sus movimientos, y ofreciendo más comodidades y mejor distribución de los equipamientos relacionados con el transporte.

Junto a estas cuestiones es también destacable un tema que emerge como fundamental a la hora de actuar en los ámbitos urbanos en el marco de aquellos procesos de transformación de la ciudad consolidada desde la perspectiva de género: **la inseguridad percibida**, aspecto clave que condiciona notablemente cómo las mujeres se desplazan por la ciudad, cómo ejercen su derecho a la misma y a ocupar el espacio urbano o a moverse en el transporte público.

La creación de **entornos seguros** ayudaría a las mujeres a fomentar su autonomía en las ciudades y a moverse sin miedo por ellas. Cuando hablamos en materia de seguridad tan importante como las estadísticas referidas a denuncias o posibles crímenes o acosos cometidos en el espacio público, es la distinta percepción de inseguridad que tienen las mujeres respecto a los hombres, la que provoca un impacto negativo en el acceso de las mujeres a los distintos bienes y servicios que les proporciona el entorno urbano. Parte de esta sensación de inseguridad tiene su origen en la construcción social según la cual a sexos diferentes se le asignan trabajos, capacidades o modelos de libertad específicos. Este miedo que experimentan las mujeres provoca que muchas mujeres eviten ciertos lugares a determinadas horas, lo que coarta su libertad y sus posibilidades de desarrollo personal, acceso al trabajo o servicios y ocio, en resumen, esta exclusión espaciotemporal que sufren las mujeres las inhabilitan como ciudadanas de pleno derecho de la ciudad.

---

El planeamiento actual no ayuda en la construcción de espacios seguros. La segregación de espacios según sus funciones fomenta que determinados espacios solo se utilicen a determinadas horas, a ello se suman determinados factores físico-espaciales que agravan la sensación de inseguridad (espacios deteriorados, grafitis, oscuridad, callejones, etc.). Estos son algunos de los factores que han contribuido en determinados lugares a una pérdida progresiva de la **vigilancia pasiva** propia de espacios con mezcla de usos y desplazamientos a pie, contribuyendo así a un aumento de la sensación de inseguridad. El espacio público inmediato de barrio, basado en una heterogeneidad tanto en los usos y actividades, como en la tipología residencial, constituyen un elemento esencial para garantizar la sensación de seguridad en las ciudades.

La seguridad en las ciudades es un tema que afecta a toda la sociedad, por ello fomentar entornos más amables y seguros no sólo beneficia a las mujeres sino también a las niñas y los niños y a la población de más edad; por ser todos ellos los que más desplazamientos a pie realizan y más utilizan el espacio público, tanto para sus actividades lúdicas como para sus relaciones sociales.

El proyecto del **Mapa de la Ciudad Prohibida**<sup>39</sup>, llevado a cabo en varios municipios de la CAPV (Basauri, Hernani o Ermua entre otros) constituye un ejemplo de una herramienta referente en este campo para el análisis de la seguridad de manera conjunta entre las y los profesionales y la ciudadanía, contando con la especial participación de las mujeres como principales afectadas.

Para muchas mujeres la **vivienda** constituye el espacio donde pasan más tiempo al cabo del día, siendo además gran parte de ese tiempo de trabajo, trabajo doméstico. La carencia de visibilidad de estas actividades constituye el primer problema para la construcción de espacios que las hagan agradables. Por ello, partiendo de un mayor reconocimiento social del trabajo reproductivo, se conseguirá visibilizar más si cabe a las personas que las realizan. La transformación de la vivienda, orientada hacia una vivienda amigable,<sup>40</sup> se puede convertir en una buena oportunidad para integrar la perspectiva de género y mejorar la calidad de vida de todas aquellas personas, no solamente las mujeres, que siguen asumiendo una parte importante del cuidado dentro de las viviendas.

Aunque la familia nuclear (pareja con hijos e hijas) sigue siendo la dominante, las formas de familia y de convivencia han evolucionado en los últimos años; sin embargo, el mercado de la vivienda no ha evolucionado al mismo ritmo, manteniéndose rígido ante estos cambios sociales. La mayoría de las viviendas que se construyen lo hacen según un modelo de familia convencional de pareja con descendencia, con dos sueldos y un proyecto de compra común, obviando

---

<sup>39</sup> Proyectos en que a través de talleres participativos se trabaja sobre la sensación de inseguridad y otros aspectos que condicionan la vida diaria de las mujeres. En estos mapas se identifican de manera participada lugares conflictivos, los llamados "puntos negros" y se desarrolla un trabajo de empoderamiento de las mujeres, que reivindican el derecho a un entorno seguro. Paralelamente se hace un trabajo de sensibilización con el personal técnico y político municipal y propuestas de mejora derivadas del análisis conjunto.

<sup>40</sup> Una vivienda amigable es una vivienda concebida para poder ser utilizada de forma sencilla por todas las personas, dando respuesta a las diferentes necesidades que podemos tener a lo largo de la vida. Una casa donde, si nuestras capacidades varían o se ven mermadas, se pueden hacer cambios de una manera simple y sin que supongan un gran coste.

otros tipos de relaciones personales y/o familiares más diversos y dando por hecho que todos los núcleos familiares tienen las mismas demandas.

Una tipología variada de vivienda fomenta la diversidad social en los barrios, lo que no solamente favorece la cohesión social en ellos, sino que se convierte en una herramienta de conciliación, en la medida en la que se crean oportunidades residenciales y vitales para personas que de otra manera no las tendrían (podrían cambiar de vivienda según sus necesidades sin tener que trasladarse de barrio o ciudad).

En este sentido, en el ámbito de la gestión de las políticas de vivienda resulta fundamental tener en consideración determinadas necesidades especiales derivadas de situaciones especiales y/o de emergencia. La reserva de una serie de viviendas para usos específicos (madres solteras sin acceso a viviendas) o la designación de una vivienda del parque de viviendas disponible por procedimiento de urgencia en situaciones de emergencia (mujeres víctimas de violencia) puede paliar la falta de autonomía de las personas afectadas, lo que resulta fundamental para su inclusión en la ciudad.

Algunas iniciativas en varias ciudades europeas han puesto de manifiesto como determinados edificios o espacios dentro de edificios en desuso o infrutilizados tienen un gran poder transformador dentro de las áreas urbanas donde se ubican cuando se ponen al servicio de las comunidades locales, especialmente cuando éstas se involucran en su uso e incluso co-gestión, dotándolas de nuevos usos y nuevas ideas de utilización que resultan altamente enriquecedoras y dinamizadoras para la ciudad.

Tal y como se destaca en el marco de regeneración urbana con perspectiva de género en el marco de la Agenda Urbana del País Vasco Bultzatu 2050<sup>41</sup> algunas actuaciones eficaces en aras de transformar o rehabilitar desde una perspectiva de género algunos edificios residenciales existentes en las ciudades vascas podrían pasar por la reutilización de locales vacíos en planta baja para la guarda de carritos de bebé, pequeños vehículos de movilidad personal o para personas de movilidad reducida, y/o bicicletas; locales con acceso desde la calle para convertirlos en nuevos focos de entrada y salida de personas y así convertirse en puntos de "seguridad pasiva". Del mismo modo se plantea la posibilidad de convertir algunas cubiertas existentes en edificios en ámbitos estacionales que doten a la comunidad vecinal de un nuevo espacio de encuentro que propicie el contacto entre las personas que habitan el mismo edificio, lo que puede contribuir a generar un mayor sentimiento de comunidad, que puede dar lugar a generar una red de apoyo entre vecinos y vecinas en los trabajos del cuidado.

Poco a poco, los roles de género tienden a difuminarse y las tareas asignadas tradicionalmente a las mujeres dejan de ser exclusivamente suyas. Sin embargo, las **principales decisiones** en materia de planificación urbana siguen programándose, siguiendo la división de roles de género. La inclusión de las mujeres en la toma de decisiones no ha alcanzado todavía las cotas necesarias debido a la inercia y/o falta de interés por incorporar a éstas en los **procesos**

---

<sup>41</sup> [Agenda Urbana del País Vasco Bultzatu 2050](#)

**participativos.** El acceso de las mujeres a los principales puestos de responsabilidad supone un paso importante, aunque no suficiente, para incorporar el punto de vista de las mujeres en los procesos decisionales en los que hasta ahora estaban infrarrepresentadas y promover así una mayor consideración de las necesidades de éstas en los procesos de planificación.

La construcción de un urbanismo inclusivo no solamente requiere de una mejor planificación de los sistemas y redes de transporte público, de espacios mejor diseñados en materia de seguridad o de una ciudad heterogénea en cuanto a usos se refiere. Esta dimensión física en la ordenación del territorio se revela insuficiente para la obtención de un urbanismo capaz de integrar a toda la ciudadanía. La planificación en las ciudades consolidadas exige un replanteamiento de las herramientas de intervención y las formas de trabajo. Para ello es necesario aplicar una perspectiva de género interseccional capaz de considerar en el análisis de los datos de género y su interacción con otras variables. Esta visión interseccional contribuirá a no considerar a todas las mujeres iguales y del mismo modo atender a sus diversos problemas y necesidades. Se trata por tanto de considerar los distintos ejes de posible vulnerabilidad (edad, poder adquisitivo, nivel educativo, etnia, etc.), que están conectados entre sí y de este modo entender que las mujeres no son un grupo social homogéneo. Cualquier actuación sobre la ciudad ha de tener en cuenta esta premisa.

Así la **participación** de las mujeres en los procesos de consulta pública se convierte en una herramienta indispensable para hacer posible y garantizar el éxito de la intervención en áreas urbanas habitadas; los mecanismos de participación pueden dar a conocer cómo es su experiencia diaria con el entorno urbano y ayudar a conocer sus necesidades y limitaciones de cara a fomentar acciones a favor de la igualdad de oportunidades especialmente en los barrios, donde más se desarrolla su vida cotidiana. Por ello, es especialmente interesante la canalización de la presencia de mujeres a través de organizaciones vecinales o de asociaciones de mujeres además de otras mujeres vecinas que sin pertenecer a ninguna organización formal sean capaces de transmitir sus experiencias diarias en el entorno a analizar.

Los procesos de participación ciudadana sin embargo son articulados en muchos casos mediante plataformas digitales a las que las mujeres acceden, debido a la brecha digital, en menor medida que los hombres. Es por ello imprescindible potenciar la participación de las mujeres en estos procesos de una manera más presencial, articulada, entre otros mecanismos, a través del tejido asociativo.

Por último, desarrollar **planes y/o acciones formativas** orientadas a visibilizar la problemática que subyace a la desigualdad de género, así como la necesidad de abordarla desde el urbanismo y la planificación territorial a todo el personal técnico sin duda constituye otro elemento clave para lograr una ciudad más integradora e inclusiva.

Una experiencia que ha sido pionera en Euskadi es la incorporación de un apartado de "perspectiva de género" en el Avance de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) del País Vasco, dentro del capítulo dedicado a "cuestiones transversales". Dicho capítulo fue reforzado y enriquecido con el

encargo en 2015 del Gobierno Vasco de la redacción por parte de la Directora de la Cátedra UNESCO de Género de la Universidad Politécnica de Madrid, de un documento de propuestas y acciones concretas de las **Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) del País Vasco** que desarrollen el área de actuación del Documento Base relativa a la perspectiva de género.



## 2.5. MANDATOS ESPECÍFICOS EN MATERIA DE IGUALDAD

En la siguiente tabla se incluyen los principales mandatos legislativos en materia de igualdad en el ámbito de la planificación territorial y el urbanismo:

MANDATOS EN MATERIA DE IGUALDAD	ARTÍCULOS/ NORMAS
<p>Todos los poderes públicos vascos deben promover que en el nombramiento y designación de personas para constituir o formar parte de sus <b>órganos directivos y colegiados</b> exista una presencia equilibrada de mujeres y hombres con capacitación, competencia y preparación adecuada. A tal fin, adoptarán las medidas normativas o de otra índole necesarias.</p>	<p><b>Art.23</b> Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres y vidas libres de violencia machista contra las mujeres</p>
<p>Promover que, en los órganos de dirección de las asociaciones y organizaciones profesionales, empresariales, de economía social, sindicales, políticas, culturales o de otra índole exista una <b>presencia equilibrada de mujeres y hombres</b>, considerando la realidad de aquellas mujeres en las que concurren los factores referidos en el último inciso del artículo 3.1. A tal fin, entre otras actuaciones, podrán adecuar las subvenciones que les correspondan en función de la adopción de medidas que posibiliten un incremento de la presencia de mujeres en aquellos órganos de dirección en los que estén infrarrepresentadas.</p>	<p><b>Art.24.1</b> Ley 4/2005</p>
<p>Los poderes públicos vascos arbitrarán los medios necesarios para garantizar que se <b>integre la perspectiva de género</b> en el diseño, ejecución y evaluación de sus políticas, normas, planes y programas en materia de <b>ordenación del territorio, urbanismo, transporte y vivienda</b>, considerando, entre otras, cuestiones como:</p> <p>a) El fomento del conocimiento de las diferentes necesidades de mujeres y hombres en cuanto a la <b>movilidad</b> y la utilización de <b>espacios, infraestructuras</b> y servicios relacionados con las <b>políticas de vivienda, transporte y urbanismo</b>, incrementando y mejorando a tal fin los diagnósticos y estudios, así como la disponibilidad de <b>datos estadísticos desagregados por sexo</b> e indicadores específicos relativos a la igualdad de mujeres y hombres en dichos sectores.</p> <p>b) El <b>fomento de espacios seguros</b> para garantizar una vida libre de violencia machista contra las mujeres.</p> <p>c) La promoción de <b>espacios y territorios socialmente cohesionados</b> que contribuyan a mejorar la calidad de vida de mujeres y hombres y que favorezcan un <b>acceso a los servicios e infraestructuras</b> en condiciones de igualdad, teniendo en cuenta especialmente la situación de las mujeres en las que concurren los factores referidos en el último inciso del artículo 3.1.</p> <p>d) El favorecimiento de la realización del trabajo doméstico y de <b>cuidado de las personas y la conciliación corresponsable</b> de la vida personal, familiar y laboral y, en general, la consideración de las necesidades generadas en el ámbito productivo y reproductivo con el objetivo de facilitar la sostenibilidad de la vida.</p> <p>e) El fomento de la <b>formación en igualdad</b> dirigida a profesionales del sector.</p> <p>f) El fomento de la <b>transparencia</b> y de una mayor visibilidad y <b>participación de las mujeres en el diseño y ejecución</b> de las citadas <b>políticas y programas</b>; en particular, de aquellas mujeres en las que concurren los factores referidos en el último inciso del artículo 3.1.</p>	<p><b>Art.46.1</b> Ley 4/2005</p>

MANDATOS EN MATERIA DE IGUALDAD	ARTÍCULOS/ NORMAS
Las administraciones públicas vascas han de garantizar que en <b>el acceso a las viviendas</b> financiadas con fondos públicos se dará prioridad a las víctimas que sufren cualquier manifestación de violencia machista contra las mujeres y estén en situación de precariedad económica debido a la violencia o cuando el acceso a una vivienda sea necesario para su recuperación.	<b>Art.58.1</b> Ley 4/2005
Con el fin de avanzar hacia un <b>reparto equitativo de los tiempos</b> entre mujeres y hombres, las corporaciones locales podrán establecer Planes Municipales de <b>organización del tiempo de la ciudad</b> . Sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas, el Estado podrá prestar asistencia técnica para la elaboración de estos planes.	<b>Art.22</b> LO. 3/2007
Las políticas urbanas y de ordenación del territorio tomarán en consideración <b>las necesidades de los distintos grupos sociales y de los diversos tipos de estructuras familiares</b> , y favorecerán el acceso en condiciones de igualdad a los distintos servicios e infraestructuras urbanas.	<b>Art.31.1</b> LO. 3/2007
El Gobierno, en el ámbito de sus competencias, fomentará el <b>acceso a la vivienda</b> de las mujeres en situación de <b>necesidad</b> o en <b>riesgo de exclusión</b> , y de las que hayan sido <b>víctimas de la violencia</b> de género, en especial cuando, en ambos casos, tengan hijos menores exclusivamente a su cargo.	<b>Art.31.2</b> LO. 3/2007
Las Administraciones públicas tendrán en cuenta en el <b>diseño de la ciudad</b> , 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 <b>participación ciudadana</b> y la transparencia.	<b>Art.31.3</b> LO. 3/2007
<p><b>EV.2.4.1</b> Impulsar la conciliación corresponsable en el sector privado, adaptando el marco normativo a la Directiva europea 2019/1158 relativa a la conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores, con especial atención al teletrabajo y la flexibilidad del tiempo.</p> <p><b>EV.4 .1.2 Mejorar</b> los indicadores que midan la actividad económica y laboral para que den cuenta de los costes físicos y sociales reales de la producción y de la reproducción (trabajos domésticos y de cuidados) o de la deuda ecológica y de cuidados y cómo se distribuyen las responsabilidades entre mujeres y hombres.</p> <p><b>EV.4 .3.1</b> Conocer el impacto diferencial de la planificación territorial y urbanística, la gestión de los recursos naturales, planificación urbanística, el acceso y el diseño de las viviendas (incluida la rehabilitación integral de edificios y viviendas), la suficiencia de espacios y equipamientos públicos y su accesibilidad, el modelo de movilidad actual en la vida de mujeres y hombres y cuánto facilita el bienestar general y garantiza el cuidado de la vida de las personas a lo largo de su ciclo vital.</p> <p><b>EV.4 .3.2</b> Impulsar la identificación y aplicación de criterios de ordenación del territorio, gestión de los recursos naturales, planificación urbanística y de acceso y diseño de vivienda (incluida la rehabilitación de edificios y viviendas para su eficiencia energética), espacios públicos y transportes sostenibles, con perspectiva de género que faciliten la conciliación corresponsable y la autonomía de todas las personas.</p>	<b>III PEIEMH 2022/2025</b>
<b>BG.1.1.1</b> Conocer la situación de las mujeres y hombres mediante estudios que, desde un enfoque interseccional, presten especial atención a la evolución que éste ha tenido desde la crisis financiera del 2008.	<b>III PEIEMH 2022/2025</b>

MANDATOS EN MATERIA DE IGUALDAD	ARTÍCULOS/ NORMAS
<p><b>BG.1.1.2</b> Avanzar en la implementación y mejora de los indicadores de género existentes, AGE así como en la creación y selección de indicadores nuevos y más precisos, teniendo en cuenta especialmente los manejados por la Agenda 2030 para el Desarrollo sostenible, así como por el Instituto Europeo de Igualdad de Género (EIGE).</p>	
<p><b>OE 5</b> Seguir avanzando en la incorporación del enfoque de género en los procedimientos de trabajo de la DFG.</p> <p><b>OE 7</b> Reconocer las aportaciones y saberes de las mujeres y del feminismo para el desarrollo del “Modelo Gipuzkoa”</p> <p><b>OE 9</b> Contribuir al empoderamiento social y político de las mujeres en Gipuzkoa</p> <p><b>OE 10</b> Reforzar el reconocimiento social de la igualdad como parte del desarrollo humano sostenible</p> <p><b>OE 11</b> Impulsar la incorporación de la igualdad en los procesos de transformación tanto de la DFG como de las organizaciones de Gipuzkoa</p> <p><b>OE 12</b> Contribuir a la autonomía económica de las mujeres en Gipuzkoa fomentando el empleo de calidad</p> <p><b>OE 13</b> Incrementar el compromiso de la DFG con la provisión de los cuidados y la conciliación corresponsable</p>	<p>III PIMH Diputación Foral Gipuzkoa-DFG</p>
<p><b>Objetivo 7.1</b> Definir la práctica de la aplicación de la economía feminista de cuidados en el Territorio Histórico de Bizkaia.</p> <p><b>Objetivo 8.1</b> Reducir las brechas de género en el acceso al empleo por cuenta propia y ajena.</p> <p><b>Objetivo 8.2</b> Incrementar el conocimiento y reducir las brechas de género entre mujeres y hombres en el entorno rural, en los tiempos dedicados al empleo remunerado, a los cuidados y la participación sociopolítica de las mujeres.</p> <p><b>Objetivo 9.1</b> Incrementar el número de PTP y PGOU que contemplen medidas para responder a las necesidades y demandas de las mujeres</p> <p><b>Objetivo 9.2</b> Incrementar la adecuación de las opciones características del sistema de movilidad del Territorio Histórico de Bizkaia a las necesidades de las mujeres.</p>	<p>VI PIMH Diputación Foral Bizkaia-DFB</p>
<p><b>EM 1.5 I</b> Contemplar el análisis de género de las necesidades de movilidad de la población que vive en el medio rural, de la adaptación de los recursos públicos a esas necesidades y de la viabilidad de implementar las áreas de mejora identificadas, en el marco del futuro Plan Comarcal de Transporte.</p> <p><b>EM 1.6 IV</b> Apoyo a proyectos de movilidad dirigidos a incrementar la autonomía de las mujeres del medio rural de Álava.</p>	<p>V PIMH Diputación Foral Álava</p>

NOTA: En este apartado se mencionan los mandatos específicos con incidencia en el ámbito del urbanismo y desarrollo territorial pertenecientes a instrumentos jurídicos de igualdad con carácter transversal y no de aquellas normas específicas del ámbito.

### 3. LEGISLACIÓN

<b>ÁMBITO DE LA COMUNIDAD AUTONÓMICA DE EUSKADI</b>
<a href="#">Ley 4/2005, de 18 de febrero para la Igualdad de mujeres y hombres</a>
<a href="#">Ley 1/2022, de 3 de marzo, de segunda modificación de la Ley para la Igualdad de Mujeres y Hombres – Ley 1/2022 –</a>
<a href="#">VII Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres en la CAE. -VII PIMH 2018-2022.</a>
<a href="#">III Plan Foral para la igualdad de mujeres y hombres en Gipuzkoa 2020-2023</a>
<a href="#">VI Plan Foral para la igualdad de las mujeres y los hombres en Bizkaia 2021-2024</a>
<a href="#">IV Plan Foral para la igualdad de las mujeres y los Hombres en Álava 2016-2020</a>
<a href="#">Agenda Urbana de Euskadi, Bultzatu 2050</a>
<a href="#">Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV 2019</a>
<a href="#">Regeneración Urbana con perspectiva de género en el marco de la Agenda Urbana Bultzatu 2050</a>
<a href="#">Agenda Euskadi Basque Country 2030</a>
<b>ÁMBITO ESTATAL</b>
<a href="#">Ley 3/2007, de 22 de marzo para la igualdad efectiva de mujeres y hombres</a>
<a href="#">III Plan Estratégico para la Igualdad efectiva entre mujeres y hombres 2022/2025</a>
<a href="#">Agenda Urbana Española</a>
<b>ÁMBITO EUROPEO / INTERNACIONAL</b>
<a href="#">EUROPA 2020. Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador. Comunicación de la Comisión. Bruselas, 3.3.2010 COM (2010) 2020 final.</a>
<a href="#">Compromiso estratégico para la igualdad entre mujeres y hombres 2016-2019</a>
<a href="#">Nueva Agenda Urbana, Habitat III. Quito, octubre de 2016</a>
<a href="#">Agenda de Desarrollo Sostenible. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible</a>
<a href="#">Manual de estrategias de desarrollo urbano sostenible.</a>
<a href="#">Self-Assessment Tool for Sustainable Urban Development strategies.</a>
<a href="#">Estrategia para la igualdad de género 2020-25</a>
<a href="#">La Nueva Carta de Leipzig 2020: el poder transformador de las ciudades</a>
<a href="#">Ljubljana agreement. Urban Agenda for the EU-The Next generation.</a>

## 4. FUENTES DE DATOS

INDICADORES Y DATOS CLAVE	FUENTE	PERIOD.
<u>Población de la CAE por ámbitos territoriales según grandes grupos de edad y sexo</u>	EUSTAT	Anual
<u>Tiempo medio por participante, por tipo de trabajo doméstico, día y sexo de la CAE. 2018</u>	EUSTAT (Encuesta de presupuestos de Tiempo) (EPT)	2018
<u>Tiempo medio por participante, por tipo de ocio activo, día y sexo. C.A. de Euskadi. 2018</u>	EUSTAT (EPT))	2019
<u>Población ocupada de 16 y más años de la C.A. de Euskadi, por trimestre, según número de hijos e hijas a su cargo y sexo (miles). I/2022</u>	EUSTAT (Encuesta de Población en Relación con la Actividad)	Anual
<u>Renta personal media de la C. A. de Euskadi por tipo de renta, según territorio histórico y sexo (euros). 2019</u>	EUSTAT (Estadística de Renta Personal y Familiar)	2021
<u>Tiempo medio por participante, por tipo de cuidados a personas del hogar, día y sexo. C.A. de Euskadi. 2018</u>	EUSTAT (EPT)	2019
<u>Alumnado que finalizó estudios en las universidades de la C.A. de Euskadi por titularidad del centro y rama de estudios, según el nivel de estudios y sexo. 2019/2020</u>	EUSTAT (Estadística Universitaria)	2021
<u>Alumnado matriculado en formación profesional en la C. A. de Euskadi por grado y familia profesional, según territorio histórico y sexo. 2019-20</u>	EUSTAT (Estadística de la actividad escolar)	2021
<u>Alumnado matriculado en las universidades de la C.A. de Euskadi en estudios de grado por titulación, según territorio histórico y sexo 2019/2020</u>	EUSTAT (Estadística Universitaria)	2021
<u>Población de 16 a 74 años de la CAE que ha utilizado la administración electrónica en los últimos tres meses por sexo (Miles y %) 2003/2020</u>	EUSTAT (Encuesta sobre la sociedad de la información)	2021
<u>Explotaciones agrarias de la C.A de Euskadi por territorio histórico y comarca según la formación y el sexo de la persona que dirige la explotación 2020</u>	EUSTAT (Estadística de Servicios)	2022
<u>Población de 15 y más años de la C.A de Euskadi usuaria de internet por sexo edad nivel de estudios terminado y relación con la actividad según Territorio Histórico (%) 2021</u>	EUSTAT (Encuesta de la sociedad de la información)	2021
<u>Indicadores demográficos básicos de la C.A. de Euskadi por tipo de hogar o familia (%). 2019</u>	EUSTAT (Dpto. Igualdad, Justicia y Políticas Sociales)	2019

## 5. DOCUMENTOS DE REFERENCIA

### 5.1 ESTUDIOS E INFORMES

- Ayuntamiento de Fuenlabrada (2007). La perspectiva de género aplicada a las viviendas de nueva construcción. Concejalía de igualdad y Empleo. Diciembre 2007.
- Ayuntamiento de Irún (2011). Mapa de la ciudad prohibida de Irún. Área de Bienestar social.
- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2019). Encuesta de movilidad en Vitoria-Gasteiz. Análisis de los Principales Resultados. Ikertalde para el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2019.
- Colectiu punt 6 (2011). Construyendo entornos seguros desde la perspectiva de género. Programa Ciutats i Persones. Institut de Ciències Polítiques i Socials.
- Colectiu punt 6 (2017). Entornos Habitables. Auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno. Colectiu punt 6.
- Colectiu punt 6. Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de calidad urbana con perspectiva de género. Colectiu punt 6.
- Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio (2017). Género y política urbana. Arquitectura y urbanismo desde la perspectiva de género.
- Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras (2017). Estudio de la movilidad en la CAPV de 2016.
- Deusto Innovación Social (2016) V Observatorio urbano de los barrios de Bilbao. Un análisis desde la perspectiva de género.
- Emakunde:  
La Evaluación de impacto en función del género en seguridad ciudadana. 2012.  
La exclusión residencial grave en la CAPV desde una perspectiva de género. 2016.  
Datos sobre la violencia contra las mujeres en la CAE. Departamento de Igualdad, Justicia y políticas sociales, 2019
- Euskotren (2019). Memoria Anual 2019.
- EUSTAT (2021) Encuesta sobre la sociedad de la información. Empresas 2021.
- EUSTAT. Mujeres y hombres en la C.A. de Euskadi. 2022: Corresponsabilidad y conciliación.
- Generalitat Valenciana (2017). Género y política urbana. Arquitectura y urbanismo desde la perspectiva de género..
- Gobierno Vasco (2010). Manual de análisis urbano. Género y vida cotidiana. Manual para la realización de mapas de análisis urbanísticos desde la perspectiva de género y vida cotidiana de la ciudadanía. Mapas de la Ciudad prohibida en municipios de la CAPV. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes.
- Gobierno Vasco (2012). Urbanismo inclusivo. Las calles tienen género. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes.

- Gobierno Vasco (2020). Agenda Urbana de Euskadi, Bultzatu 2050. Departamento de Medio Ambiente, Planificación territorial y Vivienda. Gobierno Vasco.
- Gobierno Vasco (2020). Regeneración Urbana con perspectiva de género en el marco de la agenda urbana del País Vasco. Bultzatu 2050. Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transporte. Gobierno Vasco.
- Ikerfel (Instituto de investigación de mercado y marketing estratégico) (2017). Integración de la perspectiva de género en el urbanismo del Bilbao Metropolitano. para la Diputación Foral de Bizkaia, 2017.
- Instituto Andaluz de la Mujer. Urbanismo con perspectiva de género. Consejería para la Igualdad y Bienestar social. Consejería de Economía y Hacienda. Junta de Andalucía.
- Lemos, L. M. y Lovecchio, S. N. (2021): Manual de diseño de espacios públicos con perspectiva de género y diversidad. Guía de recomendaciones teórico-prácticas para procesos de diseño e intervención en espacios públicos.
- Lurraldebus (2021). Informe Anual Lurraldebus 2020. Lurraldebus.
- M. Román, I Velázquez (2008). Guía de urbanismo con perspectiva de género. Román, Marta y Velázquez, Isabela. 2008
- Ministerio de Igualdad (2009): Manual práctico para una señalización urbana igualitaria. Federación española de municipios y provincias. Instituto de la mujer.
- Naciones Unidas (2016). Nueva Agenda urbana HABITAT III. Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el desarrollo urbano sostenible.
- Plan Internacional (2021). Safer Cities for Girls: Un análisis del acoso callejero en las ciudades de Barcelona, Madrid y Sevilla.
- Sánchez de Madariaga, Inés. (2016). Perspectiva de Género en las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco. Propuestas de acción. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, Gobierno Vasco. Cátedra UNESCO de Políticas de Género en Ciencia, Tecnología e Innovación, Universidad Politécnica de Madrid.

## 5.2 MANUALES Y GUÍAS

- Agenda Digital de Euskadi 2020
- Guía para una vivienda amigable. Departamento de Empleo y Políticas Sociales. Gobierno Vasco

## 5.3 RECURSOS WEB

- Instituto Vasco de Estadística (EUSTAT)
- Un callejero femenino para Vitoria
- Bilbao acoge "KALETARRAK", proyecto del plan #BILBAOAURRERA, para contar la historia de la Villa a través de las mujeres que dan nombre a sus calles