

EMAKUNDE-INSTITUTO VASCO DE LA MUJER

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



2018

"La Evaluación de Impacto en función del género en la planificación territorial y el urbanismo"

Este documento ha sido elaborado por Red2Red Consultores para Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer con la colaboración de la unidad administrativa de igualdad del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco.

Diciembre 2017

INDICE

INDICE	3
1. CONTEXTUALIZACIÓN	4
2. ASPECTOS CLAVE A ANALIZAR PARA EVALUAR EL IMPACTO DE GÉNERO	7
2.1. PRESENCIA DE MUJERES Y HOMBRES EN EL SECTOR	7
2.2. DESIGUALDADES EN EL ACCESO A RECURSOS	12
2.3. DESIGUALDADES EN LA PARTICIPACIÓN DE MUJERES Y HOMBRES ...	17
2.4. INCIDENCIA DE LAS NORMAS SOCIALES Y VALORES	20
2.5. MANDATOS ESPECÍFICOS EN MATERIA DE IGUALDAD	25
3. LEGISLACIÓN	28
4. FUENTES DE DATOS	29
5. DOCUMENTOS DE REFERENCIA.....	31
ESTUDIOS E INFORMES	31

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. Las múltiples tareas diarias a las que han de hacer frente las mujeres 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 y es desde ella 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.

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.

Los estudios también indican la importancia de la percepción subjetiva de que un espacio o lugar sea seguro o no lo sea; en este caso la perspectiva de la experiencia de las propias mujeres es vital. Desde esta perspectiva, la incorporación de la voz de las mujeres, hasta ahora infrarrepresentadas en la planificación urbana, se convierte en una pieza clave tanto de los procesos de participación como de la toma de decisiones en la gestión urbanística.

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.

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, 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 circumscribe 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.

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 integre la interseccionalidad en todas sus dimensiones.

En este sentido, el avance de las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) del País Vasco constituye una experiencia pionera en Europa, gracias a la integración de la perspectiva de género como eje transversal a las mismas.

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 52,96% en el municipio de Bilbao, el 53,12% en Donostia-San Sebastián y el 51,26% 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 cuanto 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.

Según la Encuesta de Movilidad de la CAE¹, 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). Del total de desplazamientos que realizan las mujeres en transporte público, el 8,3% lo hacen en autobuses urbanos e interurbanos (3,8% en el caso de los hombres) y un 7,1% en ferrocarril (4,4% de los hombres). 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 éstos 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

¹ [Encuesta de Movilidad de la CAE en día laborable \(2016\)](#)

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.

Los planes de movilidad urbana han de ser diseñados contemplando el rol de cuidadora de muchas mujeres, junto 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. 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. La **percepción de seguridad** que las mujeres tienen de su entorno supone otro factor fundamental para su desarrollo personal y autonomía, así como para 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.

En la CAPV, el 19,7% de las mujeres afirman sentirse “nada seguras” andando en solitario por la noche en la zona en la que viven frente al 3,8% de los hombres que experimentan la misma sensación. El doble de hombres que de mujeres se sienten muy seguros (47,9% frente al 23,6%) en las mismas circunstancias descritas anteriormente². Cuando atendemos a las personas que afirman no salir solas por la noche, la brecha es más significativa: el 50,7% de las mujeres así lo señalan frente al 20,6% de los hombres.

² [La Evaluación de impacto en función del género en seguridad ciudadana. Emakunde. Instituto Vasco de la Mujer \(2012\)](#)

Según el Observatorio Urbano de los barrios de Bilbao³ 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 le 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 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 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)⁴. 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

³ [Observatorio Urbano de barrios de Bilbao](#)

⁴ [Encuesta de Movilidad de la CAE en día laborable \(2016\)](#)

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 años⁵. 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.

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. 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). 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.

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 a una

⁵ [Observatorio Urbano de barrios de Bilbao](#)

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. A modo de ejemplo, en la ciudad de Bilbao⁶ el callejero sólo cuenta con 22 nombres femeninos, mientras que San Sebastián cuenta con un 6,4% de nombres de mujeres en algunos de los elementos urbanos que la forman⁷.

⁶ [Noticias Ayuntamiento de Bilbao \(22 de Febrero de 2017\)](#)

⁷ Sorizau, D. (8 de Marzo de 2017). Solo el 6% de las calles y plazas de Donostia llevan nombre de mujer. *El Diario Vasco*. Recuperado de <http://www.diariovasco.com/san-sebastian/201703/08/figuras-ocultas-callejero-20170308001123-v.html>

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. 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 continuación 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:** La tasa de ocupación de las mujeres se sitúa aproximadamente 10 puntos por debajo de la de los hombres, siendo esta diferencia mayor cuando tienen dos o más hijos a su cargo, en cuyo caso la diferencia asciende a los 13,5 puntos. Además, las mujeres tienen un nivel de renta por trabajo inferior al de los hombres en un 25% de media.

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 2009, en la CAPV, tan sólo el 30% 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 26,2% de las mujeres ocupadas en la CAPV trabajaban a jornada parcial, frente al 7,8% 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 85% del total de familias monoparentales según los últimos datos recogidos)⁸ y las víctimas de violencia de género.

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%⁹. Por tanto son diversos los motivos que explican las mayores dificultades de las mujeres para el acceso a la vivienda como propietarias o arrendatarias

⁸ Datos según el estudio "Evolución Estructura Familiar 2006" (Instituto Vasco de Estadística (EUSTAT)) [Evolución Estructura Familiar. Análisis de Resultados \(2006\)](#)

⁹ [La exclusión residencial grave en la CAPV desde una perspectiva de género. Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer.](#)

de la misma, 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. Del total de desplazamientos que realizan las mujeres, sólo el 28,2% lo hacen en automóvil frente al 42,2% de los hombres que lo usan en sus desplazamientos¹⁰. 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 1:35 horas frente a las 1:01 horas, limpieza del hogar es de 1:17 horas frente a 0:58)¹¹. 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 1:29 horas al cuidado de los niños y 1:41 al de personas adultas frente a la 1:10 horas y 1:25 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.

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"¹². 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.

¹⁰ [Encuesta de Movilidad de la CAE en día laborable \(2016\)](#)

¹¹ Unidades en horas y minutos

¹² 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.

Sólo si se consigue 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 fomentar el carácter policéntrico del territorio, promoviendo ciudades basadas en barrios equipados, bien conectados y con suficiente densidad en la mezcla de usos.

- **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 33% 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 16% fueron mujeres, ascendiendo la cifra al 33% en la formación en grado superior. 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.

Alumnado matriculado en el curso 2015/2016 en la CAPV	% H.	% M.
Grado en Ingeniería Civil	66,0 %	34,0 %
Grado en Geografía y Ordenación del territorio	74,0 %	26,0 %
Grado en Sociología	50,0 %	50,0 %
Grado en Arquitectura Técnica	55,0 %	45,0 %

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 década¹³. 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

¹³ 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.

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 del 5,2 puntos porcentuales–.

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*¹⁴ 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.

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 en la digitalización de la 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, el tiempo que

¹⁴ Técnicamente el concepto de *Big Data* hace referencia a toda aquella información que no puede ser procesada o analizada utilizando procesos o herramientas tradicionales.

hombres y mujeres dedican al uso del ordenador u otros medios informáticos difiere entre ambos, y son los hombres los que un mayor uso hacen de la administración electrónica (46,4% de hombres frente al 44,1% de 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.

Según los últimos datos disponibles, el número de mujeres ocupadas en la CAPV en servicios de arquitectura e ingeniería (ensayos y análisis técnicos) es del 30,14%. Sumando estos datos a los relativos a la formación de las mujeres en materias relacionadas con el sector, es posible concluir que la presencia de las mujeres en el ámbito profesional de la ciudad aún alcanza las cifras de presencia equilibrada deseables que contribuyan a incorporar la visión de la mujeres en dicho sector de arraiga mirada masculinizada.

Un ejemplo de la presencia de las mujeres en algunas empresas del sector es el de la empresa pública Euskal Trenbide Sarea (ETS), donde el número de mujeres en su plantilla con titulación superior es del 22% y el de técnicos y técnicas especialistas del 21%. Sin embargo, el número de mujeres que ocupan puestos de administración es del 81%¹⁵.

La presencia de mujeres en algunos puestos relacionados con los servicios urbanos ofertados en la ciudad también muestra la aún reducida incorporación de las mujeres a estas áreas de actividad por la imagen estereotipada en la sociedad en algunos puestos como los relacionados con la recogida y tratamiento de aguas residuales y los residuos y su eliminación (15,70% de presencia de mujeres), conductores y conductoras de vehículos para el transporte urbano o por carretera (9,71%) o trabajadores y trabajadoras en obras estructurales de construcción y afines (3,77%).

¹⁵ Elaboración propia a partir de los datos recogidos en [Euskal Trenbide Sarea](#)

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 a al 30% de los cargos son ocupados por mujeres frente al 70% de hombres:

Organismo o Institución Pública	Persona responsable del departamento
Gobierno Vasco: Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda - Consejero - Viceconsejeros/as	Hombre 1 Hombre y 2 Mujeres
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 o Dirección General de Gestión y Planificación o Dirección General de Carreteras - Departamento de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas o Dirección de Medio Ambiente o Dirección de Obras Hidráulicas	Mujer Hombre Hombre Mujer Mujer Hombre Hombre Mujer Hombre
Diputación Foral de Bizkaia: - Departamento de Transporte, movilidad y Cohesión del Territorio (diputado/a foral) - Dirección General de Transportes y Movilidad (director/a) - Dirección General de Cohesión del Territorio (director/a)	Hombre Hombre Hombre
Diputación Foral de Araba: - Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad (diputado/a) o Dirección de Infraestructuras viarias y movilidad (director/a) - Departamento de Medio Ambiente y Urbanismo (diputado/a) o Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo (director/a)	Hombre Mujer Hombre Mujer
Ayuntamiento de Bilbao (concejalias responsables): - Área de Movilidad Sostenible - Área de Vivienda - Área de Planificación Urbana - Área de Servicios, Rehabilitación Urbana y Espacio Público	Hombre Hombre Hombre Hombre
Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián (concejalias responsables) - Delegación de Movilidad y Transporte - Delegación de Urbanismo Sostenible, Vivienda y Proyectos de Ciudad - Delegación de Vías Públicas y Medio Ambiente	Mujer Hombre Hombre
Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (concejala): - Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Espacio Público	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. En la mayoría de los casos estudiados 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:

Empresa Pública	Mujeres	Hombres	% Mujeres	% Hombres	Presidencia
Euskotren ¹⁶	1	6	14 %	86 %	Hombre
Agencia Vasca del Agua (Ura) ¹⁷	2	4	33 %	67 %	Hombre
Transportes Urbanos de Vitoria (TUVISA) ¹⁸	6	8	43 %	57 %	Mujer
DBus ¹⁹	5	9	36 %	64 %	Hombre
Metro Bilbao ²⁰	3	14	18 %	82 %	Hombre
Euskal Trenbide Sarea (ETS) ²¹	6	12	33 %	67 %	Mujer
ALOKABIDE ²²	2	6	25 %	75 %	Mujer
Sociedad Pública de Gestión Ambiental (IHOBE) ²³	2	6	25 %	75 %	Mujer
Viviendas Municipales de Bilbao (OAL) ²⁴	6	9	40 %	60 %	Hombre
Sociedad Urbanística de Rehabilitación de Bilbao S.A (SURBISA) ²⁵	7	6	54 %	46 %	Hombre
Vivienda y Suelo de Euskadi (Vivesa) ²⁶	2	9	18 %	82 %	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:

¹⁶ Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración y el Equipo Directivo de Euskotren www.euskotren.es

¹⁷ Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración [Agencia Vasca del Agua](#)

¹⁸ Datos provenientes de la suma de las y los miembros que forman el Consejo de Administración según consta en la página web oficial [Tuvisa](#)

¹⁹ Según consta en la página web oficial Dbus www.dbus.es

²⁰ Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración y el Equipo Directivo de Metro Bilbao [Metro Bilbao](#)

²¹ Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración y el Comité de Dirección. www.ets-rfv.euskadi.net

²² Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración de Alokabide

²³Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración y la Dirección General. [Ihobe](#)

²⁴ Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Dirección [Viviendas Municipales de Bilbao \(OAL\)](#)

²⁵ Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración [Surbisa](#)

²⁶ Datos provenientes de la suma de las y los miembros del Consejo de Administración [Vivesa](#)

- Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarros (COAV): Cuentan con una participación igualitaria de seis mujeres por seis hombres, siendo una mujer la que ocupa el puesto de Decana del colegio.
- Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas e Ingenieros Civiles (CITOPIC): Junta de Gobierno formado por 6 hombres y 3 mujeres, siendo la presidencia ocupada por un hombre.
- Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Euskadi: La presencia de hombres es mayoritaria con 10 cargos ocupados (incluido el cargo de Decano) frente a sólo 3 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: 6 hombres (incluido la presidencia) y 1 mujer.
- Plataforma BIA (Bilbao Bizkaia Architecture-Urban Regeneration Forum): 4 hombres (incluido la presidencia) y 2 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

En las ciudades convive 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 impregnán 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 toda 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.

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. 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.

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 menos dificultad.

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.

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. De esta manera, la cadena de tareas asumida por las mujeres se llevará a cabo de una manera más sencilla, ordenada y con más garantías de seguridad para ellas.

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.

La creación de **entornos seguros** ayudaría a las mujeres a fomentar su autonomía en las ciudades y a moverse sin miedo por las ciudades. 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.

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**²⁷, 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, 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.

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, no lo han hecho al mismo ritmo que el mercado de la vivienda, que se ha mantenido 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 otros tipos de relaciones personales y/o familiares más actuales 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).

²⁷ 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.

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.

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 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. 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 en el ámbito urbano. 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 pionera 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	INSTRUM. JURÍDICOS
Todos los poderes públicos vascos deben promover que en el nombramiento y designación de personas para constituir o formar parte de sus órganos directivos y colegiados 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.	4 Art.23 Ley 4/2005
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 presencia equilibrada de mujeres y hombres . 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.	Art.24.1 Ley 4/2005
Se arbitrarán los medios necesarios para garantizar que sus políticas y programas en materia de medio ambiente, vivienda, urbanismo y transporte integren la perspectiva de género , considerando, entre otras, cuestiones relativas a la seguridad de las personas, a facilitar la realización del trabajo doméstico y de cuidado de las personas y la conciliación de la vida personal, familiar y laboral , así como a fomentar una mayor participación de las mujeres en el diseño y ejecución de las citadas políticas y programas..	Art.46.1 Ley 4/2005
En función de su situación socioeconómica y del resto de condiciones que se determinen reglamentariamente, las administraciones públicas vascas competentes darán un trato preferente, en la adjudicación de viviendas financiadas con fondos públicos, a las personas que hayan tenido que abandonar sus hogares como consecuencia de sufrir maltrato doméstico.	Art.59.1 Ley 4/2005

MANDATOS EN MATERIA DE IGUALDAD	INSTRUM. JURÍDICOS
Las administraciones públicas vascas se coordinarán con el fin de garantizar a las víctimas de maltrato doméstico los recursos residenciales necesarios, tanto de vivienda protegida como de pisos de acogida temporal. La Administración de la Comunidad Autónoma establecerá reservas y otro tipo de medidas dirigidas al cumplimiento de este objetivo	Art.59.2 Ley 4/2005
Con el fin de avanzar hacia un reparto equitativo de los tiempos entre mujeres y hombres, las corporaciones locales podrán establecer Planes Municipales de organización del tiempo de la ciudad . Sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas, el Estado podrá prestar asistencia técnica para la elaboración de estos planes.	Art.22 LO. 3/2007
Las políticas urbanas y de ordenación del territorio tomarán en consideración las necesidades de los distintos grupos sociales y de los diversos tipos de estructuras familiares , y favorecerán el acceso en condiciones de igualdad a los distintos servicios e infraestructuras urbanas.	Art.31.1 LO. 3/2007
El Gobierno, en el ámbito de sus competencias, fomentará el acceso a la vivienda de las mujeres en situación de necesidad o en riesgo de exclusión , y de las que hayan sido víctimas de la violencia de género, en especial cuando, en ambos casos, tengan hijos menores exclusivamente a su cargo	Art.31.2 LO. 3/2007
Las Administraciones públicas tendrán en cuenta en el diseño de la ciudad , en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, la perspectiva de género, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana y la transparencia.	Art.31.3 LO. 3/2007
Promover debates sobre el medio urbano y rural, relacional y ambiental sostenible desde la perspectiva de género.	OG En.1 II PIMH Diputación Foral Gipuzkoa
Impulsar un modelo urbano y rural sensible al género y que favorezca la vida comunitaria y la autogestión del sostenimiento de la vida.	OG En.2.1 II PIMH Diputación Foral Gipuzkoa

MANDATOS EN MATERIA DE IGUALDAD	INSTRUM. JURÍDICOS
Proporcionar una movilidad acorde con la perspectiva de género atendiendo especialmente a los límites y necesidades de las mujeres en el Territorio, así como a los elementos que puedan estar favoreciendo la reproducción de la división público/ privado.	OG En.2.2 II PIMH Diputación Foral Gipuzkoa
Elaboración y difusión de una guía específica de lenguaje no sexista.	G.E.TR.17 V PIMH Diputación Foral Bizkaia
Recopilación de buenas prácticas en la introducción de la perspectiva de género en la mejora, diseño y planificación urbana y territorial.	G.E.TR.18 V PIMH Diputación Foral Bizkaia
Sensibilización y/o planificación del planeamiento urbanístico y territorial desde una perspectiva de género y de accesibilidad universal.	G.E.TR.19 V PIMH Diputación Foral Bizkaia.
Promoción de la incorporación laboral de las mujeres en el transporte.	E.E.TR.2 V PIMH Diputación Foral Bizkaia
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	EM 1.5 IV PIMH Diputación Foral Álava
Apoyo a proyectos de movilidad dirigidos a incrementar la autonomía de las mujeres del medio rural de Álava.	EM 1.6 IV PIMH Diputación Foral Álava

3. LEGISLACIÓN

ÁMBITO DE LA COMUNIDAD AUTONÓMICA DE EUSKADI

[Ley 4/2005, de 18 de febrero para la Igualdad de mujeres y hombres](#)

[VI Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres en la CAE.](#)

[VII Plan de Igualdad \(en fase de elaboración\)](#)

[Ley 3/2015, de 18 de junio, de Vivienda](#)

[II Plan Foral para la igualdad de mujeres y hombres en Gipuzkoa 2012-2020](#)

[V Plan Foral para la igualdad de las mujeres y los hombres en Bizkaia 2016-2019](#)

[IV Plan Foral para la igualdad de las mujeres y los Hombres en Álava 2016-2020](#)

ÁMBITO ESTATAL

[Ley 3/2007, de 22 de Marzo para la igualdad efectiva de mujeres y hombres](#)

[Plan Estratégico de Igualdad de Oportunidades 2014-2016](#)

[Plan Nacional de Territorios Inteligentes 2017-2020](#)

ÁMBITO EUROPEO / INTERNACIONAL

[EUROPA 2020. Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador. Comunicación de la Comisión. Bruselas, 3.3.2010 COM \(2010\) 2020 final.](#)

[Compromiso estratégico para la igualdad entre mujeres y hombres 2016-2019](#)

[Programa Operativo del País Vasco FEDER 2014-2020](#)

[Nueva Agenda Urbana, Habitat III. Quito, Octubre de 2016](#)

[Agenda de Desarrollo Sostenible. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible](#)

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. 2013</u>	EUSTAT (Encuesta de presupuestos de Tiempo)	2014
<u>Tiempo medio por participante, por tipo de ocio activo, día y sexo. C.A. de Euskadi. 2013</u>	EUSTAT (Encuesta de presupuestos de Tiempo)	2014
<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. 2013</u>	EUSTAT (Encuesta de presupuestos de Tiempo)	2014
<u>Tiempo medio por participante, por tipo de ocio activo, día y sexo. C.A. de Euskadi. 2013</u>	EUSTAT (Encuesta de presupuestos de Tiempo)	2014
<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). III/2017</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). 2015</u>	EUSTAT (Estadística de Renta Personal y Familiar)	2017
<u>Tiempo medio por participante, por tipo de cuidados a personas del hogar, día y sexo. C.A. de Euskadi. 2013</u>	EUSTAT (Encuesta de presupuestos de Tiempo)	2014
<u>Tiempo medio por participante, por tipo de trabajo doméstico, día y sexo de la CAE. 2013</u>	EUSTAT (Encuesta de presupuestos de Tiempo)	2014
<u>Personas ocupadas por tipo de jornada, sexo y Comunidad Autónoma.</u>	INE (Encuesta de población activa)	Trimestral
<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. 2015/2016</u>	EUSTAT (Estadística Universitaria)	2017
<u>Alumnado matriculado en formación profesional en la C. A. de Euskadi por grado y familia profesional, según territorio histórico y sexo. 2015-16</u>	EUSTAT (Estadística de la actividad escolar)	2017
<u>Alumnado matriculado en las universidades de la C.A. de Euskadi en estudios de primer y segundo ciclo y de grado por titulación, según territorio histórico y sexo.</u>	EUSTAT (Estadística Universitaria)	2017
<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 %)</u>	EUSTAT (Encuesta sobre la sociedad de la información)	2016
<u>Tiempo medio por participante, por tipo de ocio activo, día y sexo. C.A. de Euskadi. 2013</u>	EUSTAT (Encuesta de presupuestos de Tiempo)	2014
<u>Personal ocupado en actividades profesionales y servicios auxiliares por sexo y actividad según territorio histórico de la CAE</u>	EUSTAT (Estadística de Servicios)	2014

OTRAS FUENTES DE DATOS:

- Género y política urbana. Arquitectura y urbanismo desde la perspectiva de género. Generalitat Valenciana, 2017.
- Estudio de la movilidad en la CAPV de 2016. Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Marzo 2017
- IV Observatorio urbano de los barrios de Bilbao. Un análisis desde la perspectiva de género. Deusto Innovación Social. Universidad de Deusto. Abril 2016.
- La exclusión residencial grave en la CAPV desde una perspectiva de género. Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer. Enero 2016
- La Evaluación de impacto en función del género en seguridad ciudadana. Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer. 2012
- Evolución de la estructura familiar 2006. Análisis de resultados. Instituto Vasco de Estadística (EUSTAT).

5. DOCUMENTOS DE REFERENCIA

ESTUDIOS E INFORMES

- Perspectiva de Género en las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco. Propuestas de acción. Sánchez de Madariaga, Inés. (2016) Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, Gobierno Vasco. Cátedra UNESCO de Políticas de Género en Ciencia, Tecnología e Innovación, Universidad Politécnica de Madrid.
- Género y política urbana. Arquitectura y urbanismo desde la perspectiva de género. Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, Febrero 2017.
- Urbanismo inclusivo. Las calles tienen género. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes. Gobierno Vasco, 2012.
- Mapa de la ciudad prohibida de Irún. Área de Bienestar social. Ayuntamiento de Irún. 2011
- 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. Febrero 2010.
- Manual práctico para una señalización urbana igualitaria. Federación española de municipios y provincias. Instituto de la mujer. Ministerio de Igualdad. 2009.
Urbanismo con perspectiva de género. Instituto Andaluz de la Mujer. Consejería para la Igualdad y Bienestar social. Consejería de Economía y Hacienda. Junta de Andalucía.
- Guía de urbanismo con perspectiva de género. Román, Marta y Velázquez, Isabela. 2008
- La perspectiva de género aplicada a las viviendas de nueva construcción. Concejalía de igualdad y Empleo. Ayuntamiento de Fuenlabrada. Diciembre 2007.

