

MUJERES y MEDIO AMBIENTE: ADMIRACIONES e INTERROGANTES



Índice

Ecofeminismo más allá de los estereotipos.....	7
---	----------

Alicia H. Puleo

Cátedra de Estudios de Género, Universidad de Valladolid

Feminismo y ecología: reconstruir en verde y violeta.....	13
--	-----------

Yayo Herrero

Ecologistas en Acción

Las mujeres saharauis: la interrelación género, medio ambiente y desarrollo.....	37
---	-----------

Zahra Ramdán Ahmed

Fundadora y Presidenta de la Asociación
de Mujeres Saharauias en España

Mujeres diversas por la diversidad urbana.....	45
---	-----------

Pilar Vega Pindado

Geógrafa urbanista

Las mujeres pescadoras y recolectoras del ecosistema manglar del Ecuador.....	59
--	-----------

Marianeli Torres Benavides

Coordinadora Nacional para la Defensa
del Ecosistema Manglar del Ecuador

Mujeres diversas por la diversidad urbana¹

Pilar Vega Pindado
Geógrafa urbanista²

Una de las características del género femenino es su diversidad; los colectivos de mujeres no son homogéneos ni desde el punto de vista social, ni en cuanto a su renta, ni en la actividad laboral que desempeñan. Son ancianas, maduras, jóvenes o niñas. No todas tienen los mismos comportamientos, ni sufren las mismas consecuencias del modelo territorial. Sin embargo, hay un punto común y es que todas siguen desempeñando el papel de cuidadoras que les obliga a pensar de continuo en las necesidades de los demás, y a hacer un uso intenso del espacio cercano al hogar.

Por este motivo, les preocupan los cambios que se produzcan en el entorno: ausencia de servicios cercanos, contaminación, peligrosidad en el uso de la calle, pérdida de tiempo por estar pendiente de los hijos o de los ancianos ante el riesgo de atropellos, etc. Los nuevos modelos territoriales generan barreras que deterioran la habitabilidad y empeoran la vida cotidiana de las mujeres.

¹ Este título recuerda al manifiesto "Mujeres Diversas por la Diversidad" redactado en 1999 con motivo del encuentro antiglobalización que se celebró en Seattle.

² Pilar Vega es cofundadora de gea21 y de la Asociación de Viandantes APIE, también es miembro de Ecologistas en Acción.



“Los nuevos modelos territoriales generan barreras que deterioran la habitabilidad y empeoran la vida cotidiana de las mujeres”

El modelo, dentro de la diversidad de situaciones, ofrece, a algunas mujeres que residen en zonas suburbanas lo que necesitan, “un simulacro de calidad”: vivienda unifamiliar, centro comercial y conexión a autopistas. No obstante, a la gran mayoría les complica la vida y deben enfrentarse al escenario urbano; las ancianas tienen problemas si el autobús no es accesible o si el centro de salud está distante; las niñas si el colegio, la casa de sus amigas o el parque

están alejados; y las trabajadoras que no tienen coche tienen difícil llegar a los apartados y mal comunicados polígonos industriales.

Una ciudad que contemple las necesidades de todas las mujeres deberá ser más equilibrada, más cercana, con equipamientos de proximidad, que permita a los niños y ancianos tener autonomía. Las mujeres deben vivir la ciudad, sentirla y disfrutarla.

La ciudad, que segrega y aleja las funciones en el territorio, ha de contemplar la presencia de todas las edades y todos los géneros en el espacio público: en la calle deben estar ellos y ellas, ancianos, niños, jóvenes, los de aquí y las de allá, quienes trabajan y quienes no lo hacen, quienes conversan, quienes están sentados, quienes miran o quienes juegan. Es la oportunidad de lograr espacios equilibrados, complejos, alegres, seguros, sostenibles, espacios vivos semejantes a la diversidad de cualquier otro ecosistema. Un lugar para todas las diversas mujeres, un lugar para las personas.

RECONCILIACIÓN DE LAS MUJERES CON EL ENTORNO

Hasta el primer tercio del siglo XX las mujeres trabajaban en el modelo cooperativo familiar que les permitía conciliar las tareas productivas con la reproducción y el cuidado de los hijos, a lo que se sumaban lazos de solidaridad vecinal. Esta relación más igualitaria permitió que fueran las impulsoras de los primeros procesos de domesticación de la fauna y flora, lo que les llevó a tener una posición central en la economía de base agrícola; sin embargo, poco a poco perdieron su espacio pasando de domesticadoras de las plantas y animales, a ser domesticadas por los hombres.

Las ideas de la Ilustración centradas en la ciencia y en el progreso legitimaron la explotación de la Naturaleza, y como no, también de las mujeres. Se extendió la urbanización y comenzó a perderse el vínculo de las personas con la tierra, hasta el punto que la ciudad se convirtió en un parásito. **El uso intensivo que hacen las ciudades de los recursos naturales supera la capacidad de carga del entorno ocasionando la ruptura de los ciclos naturales.**

Tras la 2ª Revolución Industrial se aceleró el expolio de recursos de los ecosistemas planetarios. Los avances en el transporte, en la conservación y refrigeración de los alimentos, y en la aplicación de nuevas fuentes energéticas, hacen que el hábitat pueda ubicarse en cualquier lugar y que los alimentos no necesiten ser cultivados por las familias. Las mujeres, que tenían la responsabilidad de trabajar el huerto, deben ahora efectuar compras para abastecer los hogares.

Las nuevas materias primas se aplican a la producción, pero contaminan a través de los alimentos, los residuos tóxicos o la polución atmosférica. Las mujeres se convierten en *simples* gestoras del hogar, pero continúan teniendo una conexión consustancial con la Naturaleza al ser capaces de crear vida: la gestación forma parte de su esencia, y sólo ellas pueden hacerlo. El sistema económico ve al feto como un futuro productor y consumidor al que hay que proteger; la matriz³ se convierte en un órgano especializado en producir niños, los partos se celebran en hospitales neutros y, a partir de ahora, las madres se convierten en las auxiliares de los cuidados y de la educación de la futura ciudadanía.

Reconciliar a las mujeres con la sostenibilidad de la vida supone asumir la maternidad de una forma nueva, ampliando el concepto del cuidado del entorno a otras especies, reapropiándonos del control de las semillas, al igual que se había hecho en las sociedades tradicionales, donde las mujeres controlaban los aspectos fundamentales para tener una buena vida, para ellas y para quienes les rodean.

Sabiendo que las ciudades actuales abren pocas posibilidades para insertar la Naturaleza, se pueden emprender algunas acciones que introduzcan los ecosistemas: plantación de arbolado, cooperativas agroecológicas o alargamiento del ciclo de vida de los objetos. Las cooperativas de

³ Ivan Illich, *Gender*. Pantheon Books. New York, 1982.

consumo ecológico son un buen ejemplo para tejer redes de solidaridad vecinal en los barrios.

Se deben: introducir los ecosistemas en la trama urbana construida, solicitar a la administración el cambio de uso y funcionalidad de algunos espacios, integrar los huertos en el paisaje urbano, aprovechando zonas o solares abandonados o reconvirtiendo espacios escasamente utilizados y jardines convencionales en huertos.

En estos procesos de reconciliación de las ciudades con la tierra, las mujeres tienen un gran protagonismo colaborando a fomentar lo local, consiguiendo la reducción de los consumos energéticos y adaptándose en la medida de lo posible a los ciclos de los ecosistemas. **Hay que conciliar el modelo territorial con la vida doméstica potenciando la diversidad cultural y los ecosistemas.** La complejidad y la multifuncionalidad de la ciudad es la clave para lograr un espacio más sostenible.

ROMPER CON LA ZONIFICACIÓN

El modelo surgido con la industrialización debía traer consigo una organización territorial que permitiera un eficaz funcionamiento de la producción⁴. El urbanismo racionalista diseña una ciudad ordenada, limpia y segmentada, física y socialmente, frente a las tramas abigarradas y antihigiénicas del XIX. Se trataba de conseguir *una sola función y un solo tiempo, para un solo espacio*. La Carta de Atenas (1933) define una clasificación de las actividades en cuatro funciones básicas: habitar, trabajar, recrearse y circular, lo que obliga a una estricta zonificación del espacio que definirá la configuración urbana hasta la actualidad.

Este fenómeno se extendió masivamente en los hogares norteamericanos de los años cincuenta cuando regresaron los “héroes de la guerra” y se reincorporaron a los puestos de trabajo, al tiempo que las mujeres volvían al hogar suburbial. Este nuevo espacio se desarrolló a costa de la supuesta liberación femenina en forma de consumo y de tecnología; es entonces cuando las mujeres comenzaron a verse encerradas en una complicada trampa⁵.

⁴ Pilar Vega Pindado. Capítulo sobre “Los impactos socioambientales del modelo territorial en la vida cotidiana de las mujeres”, en el libro *Dones i Ecologia*. Consejería de Medio Ambient del Govern Balear. Institut Balear de la Dona, 2002.

⁵ Betty Friedan, *La mística de la feminidad*. Editorial Jucar, 1974.



Fábrica en Vilafranca.

Autoría Mercedes Álvarez Espáñiz Poís. Estado Español

Este modelo llegó a España a mediados de los ochenta del siglo XX, aunque ya había impregnado el planeamiento que en los años setenta homogeneizó la vida cotidiana. Las nuevas viviendas, amplias de acuerdo a las normas de la comodidad moderna, y conectadas a las redes, permiten el equipamiento de los hogares con los nuevos electrodomésticos, la guerra contra los microbios, la comida precocinada y la generalización del consumo.

Las redes en las que se apoyaba el modelo zonificado alcanzan su esplendor en la década de los noventa, incentivadas por las nuevas tecnologías, haciéndolas imprescindibles en los hogares globalizados. El modelo ha incrementado aún más su eficacia que ahora ya no se restringe a un punto, sino que puede estar en cualquier lugar⁶. El nuevo territorio se rige por las reglas de la ubicuidad, la instantaneidad y la inmediatez⁷ de las relaciones, restringidas por el tiempo, por el espacio, y, sobre todo, por la accesibilidad monetaria. Los individuos recomponen su propio espacio de acuerdo a estas nuevas reglas; dentro de una misma familia cada miembro diseña su propia ciudad con un nodo central de referencia, localizado en la vivienda, sobre la base de múltiples destinos, realizados en automóvil.

La red confiere un valor económico a la cotidianidad, los desplazamientos, el cuidado, los afectos y la solidaridad. Todo finalmente tiene un precio: guarderías para ancianos, niños o animales de compañía prestan servicios por horas a cambio de dinero. Desaparece el vecindario, la calle, las aceras y los espacios públicos; en definitiva, desaparecen los lugares, y **comienzan a implantarse los no lugares⁸, que destruyen el concepto de ciudad y de barrio, las relaciones de apoyo vecinal, la multifuncionalidad y la densidad de información⁹**. Ahora todo es más pobre, más solitario y más aburrido; es menos diverso, más homogéneo.

⁶ Gabriel Dupuy, *El urbanismo de las redes: teorías y métodos*. Oikos-Tau, Barcelona. 1998.

⁷ Paul Virilio, *El ciber mundo, la política de lo peor*. Ed. Cátedra. Madrid, 1997.

⁸ Marc Augé acuñó en 1992 el concepto "no-lugar" para referirse a los lugares de transitoriedad que no tienen suficiente importancia para ser considerados como "lugares". Ejemplos de un no-lugar serían una autopista, una habitación de hotel, un aeropuerto o un supermercado.

⁹ La densidad de información en la ciudad compacta es la que ofrece el encuentro fortuito en la acera entre las diversas personas, la presencia de actividades en la calle, de espacios vivos con personas cantando, vendiendo, charlando o jugando, frente a un suburbio donde no hay peatones y el encuentro es imposible, donde no pasa nada.

El protagonismo del hogar en el nuevo territorio coincide con la incorporación masiva de las mujeres al empleo, lo que produce el vaciado del espacio residencial a ciertas horas del día, generando situaciones de inseguridad y de ausencia vital. El nuevo modelo obliga a una mayor tutela de las madres sobre los hijos y las personas que dependen de ellas, pero ahora en un territorio más distante que provoca un recorte del tiempo personal de las mujeres. Por otro lado, las aparentes ventajas de las nuevas tecnologías en el ahorro de tiempo han llevado a muchas mujeres a trabajar en el hogar, reforzando aún más la soledad del suburbio.

Frente a este escenario, las mujeres necesitan un modelo que les facilite la vida, que procure su bienestar, al tiempo que las libere de las nuevas tareas que recaen siempre en ellas: compras en el hipermercado y tratamiento de los alimentos, transporte de las personas dependientes o limpieza de un amplio hogar.

Un espacio urbano que favorezca a las mujeres debe ser diverso, multifuncional, cercano, denso, complejo, que integre las diferentes funciones residenciales, productivas y de ocio; ha de ser una ciudad que les permita ahorrar tiempo a las mujeres y energía a los ecosistemas.

No se trata de construir nuevas ciudades, sino de transformarlas en espacios habitables para las personas. La administración deberá posibilitar la mezcla de usos, pero los agentes privados también deberían colaborar a crear espacios deseables, más habitables, donde las mujeres puedan disfrutar de lo urbano. Hay que acercar los colegios a los niños, instalar centros de atención para las personas mayores junto a sus hogares, los comercios tienen que estar debajo de casa, y las plazas y parques cerca de donde se vive. Sin embargo, las residencias de ancianos, los colegios o los hospitales se sitúan en el borde de cualquier población, sin conexión de transporte público, sin tiendas, ni bares, sin nada que poder hacerse fuera de estos recintos.

“Un espacio urbano que favorezca a las mujeres debe ser diverso, multifuncional, cercano, denso, complejo, que integre las diferentes funciones residenciales, productivas y de ocio”

VIVIR MÁS ESPACIO

Los ritmos de distribución del tiempo los marca la economía. Esta concepción productivista se ha extrapolado a la vida cotidiana para que el tiempo sea útil. El territorio también segmenta el tiempo en cada espacio, el residencial para las mujeres y el productivo para los hombres. Esta idea se contrapone a la concepción de la diversidad urbana donde el espacio público, la calle, debe permitir usos diversos frecuentados por diferentes personas a diferentes horas del día.

La ciudad actual acelera a sus habitantes. **Las mujeres se ven inmersas en los ritmos de los horarios laborales, comerciales o escolares que se anteponen a los de su ciclo vital y a los de quienes dependen de ellas:** las niñas y niños duermen, comen, ensucian, lloran; al abuelo hay que acompañarle al centro de salud o el marido necesita para mañana una camisa que él no plancha.

La velocidad ha acortado los tiempos y ha reducido el territorio, pero esto es más una percepción que una realidad. De hecho, el alejamiento residencial ha incrementado el tiempo que las familias suburbanas dedican al transporte, hasta alcanzar un tercio del tiempo social. En el año 2007 las familias residentes en el suburbio de la Sierra de Madrid empleaban 2.352 horas (más de 3 meses) por persona y año al desplazamiento¹⁰.

Las mujeres, además de transportarse para trabajar, destinan más horas para acompañar en coche a sus hijos hasta el colegio, al médico o realizar las compras en el distante hipermercado. No es de extrañar que se produzcan situaciones de continuo estrés y tensión. Al transporte, hay que añadir el tiempo que dedican a los cuidados, no sólo en el hogar sino también cuando acompañan a las personas dependientes. En un territorio donde la gente no es autónoma, las mujeres hacen de chóferes y asistentes permanentes. La situación empeora cuando se tiene que efectuar el viaje en el deficiente transporte público que cubre el disperso territorio; éste es el caso del tiempo adicional que malgastan las trabajadoras del servicio doméstico o de los alejados polígonos industriales y de los parques empresariales.

El tiempo personal se vive de una forma similar al tiempo de trabajo. Las mujeres han empezado a aplicar métodos empresariales en los hogares para optimizar el escaso tiempo. La vivienda, al igual que el territorio, se ha taylorizado y las tareas domésticas se han automatizado. Se ha producido

¹⁰ Pilar Vega Pindado, "Tiempo, Territorio y Transportes" Capítulo 7 del libro *Gestión del tiempo y evolución de los usos del tiempo*. Ed. Visión Net. 2007.



Autoría: He gilje. País: Estado Español

la descualificación de las madres y padres: la comida precocinada se ha impuesto, la televisión e Internet son la principal fuente de distracción, o se alquilan servicios de guarderías para los niños o ancianos; no hace mucho la calle ofrecía estos servicios de forma gratuita. Igualmente, la falta de tiempo para llegar a todo hace que recurran a otras mujeres para realizar esas tareas, bien familiares o alguien a quien se paga.

El modelo suburbial parece difundir la conquista del tiempo libre y, sin embargo, la escasez de tiempo ha eliminado el esparcimiento: el salir a la calle sin más. Cuando hay ocio, debe estar programado: hacer yoga, ir a la montaña o ir a clase de relajación; es un tiempo optimizado que asume ritmo de trabajo, programado y planeado. En la atención de los hijos se eliminan las partes innecesarias, no se pasea de forma ineficiente, sino que se busca un tiempo de calidad como visitar el zoológico o asistir al teatro. Esto encierra la idea de que programar intensos periodos de actividad en común puede compensar la falta de dedicación. La flexibilidad ofrecida por las nuevas tecnologías conduce a fortalecer la presencia del trabajo monetarizado en el tiempo social; las llamadas laborales al móvil se mezclan con la presencia familiar.

Las mujeres necesitan una reconstrucción del tiempo y del territorio, para el que urge crear el espacio de la lentitud. En muchas ciudades el “slow movement” ha comenzado a incluir algunas actuaciones con vistas a modificar los ritmos y hagan posible el derecho a que las personas establezcan sus propios tiempos¹¹. **Las ciudades compactas, lentas, cercanas, calmadas, sin estrés, permitirían a las mujeres conciliar y repartir con otros las necesidades centradas en el cuidado de la vida.**

LOGRAR UNA MOVILIDAD PARA TODAS

En la mayoría de las ciudades españolas los desplazamientos a pie representan un tercio de la movilidad, correspondiendo a las mujeres el 62% de los viajes. Son itinerarios complejos en los que tratan de resolver varias cosas: de la casa se va a la guardería, se hace la compra o se acompaña al abuela a la consulta médica; esta movilidad dibuja una tela de araña que tiene como origen el hogar.

Las mujeres que se desplazan andando cargan bultos, trasladan la compra, llevan las carteras hasta el colegio, suelen acompañar a otras personas que dependen de ellas; es frecuente verlas acarreando sillas de ruedas, carritos de la compra o de bebé. Acciones que se convierten en verdaderas proezas por un absurdo diseño del espacio urbano, agravado por el indebido uso que los conductores hacen de la calle.

La contaminación, las obras o el ruido añaden aún más inconvenientes, que atrincheran a sus habitantes en las casas, al resguardo de las agresiones de la jungla del asfalto. Esta situación provoca que muchas familias abandonen las áreas centrales y se reubiquen en la periferia suburbial lo que trae consigo nuevos viajes motorizados. La ordenación de las periferias es aún más incierta: amplias calles urbanizadas, sin árboles, sin tiendas, casas todas iguales, una urbanización que no logra ser ciudad. Un espacio vedado al caminante, negado para el encuentro o la comunicación, conscientemente diseñado para el rápido paso de los automóviles, donde “los más débiles” no tienen cabida.

Las dificultades que las mujeres padecen en la ciudad les llevan a optar por soluciones motorizadas para sus desplazamientos; desde hace 30 años se ha

¹¹ Carl Honoré, *Elogio de la lentitud: un movimiento mundial desafía el culto a la velocidad*. Editorial Rba. Barcelona, 2005.

producido un incremento de los viajes en coche o en transporte público¹². Han aparecido nuevas pautas de comportamiento en la movilidad cotidiana: acciones como comprar, llevar los niños al colegio o ir a trabajar, siguen siendo realizadas por mujeres, pero ahora en modos motorizados.

De hecho, las conductoras se han multiplicado por 5 pasando del 22,86% (1980) al 39,27 (2007) con 9.705.015 permisos de conducir. Aún así, de las personas que utilizan el coche en la Comunidad de Madrid, el 62,7% son hombres y el 37,3%, mujeres. Este nuevo panorama refleja una realidad y una tendencia futura que, desgraciadamente, es negativa para la movilidad peatonal y para la consecución de una ciudad ambientalmente más amigable.

No es verdad que la ciudad suburbial, basada en el alejamiento y en el uso del vehículo privado, permita a las mujeres ser más libres; por el contrario, las enclaustra en compartimentos estancos donde la socialización es cada vez más difícil. La planificación urbana pone difícil las cosas; las distancias cada vez más alejadas obligan a invertir más tiempo en los desplazamientos; las tareas siguen siendo las mismas que hace medio siglo, con las mujeres volcadas en el cuidado y avituallamiento de la unidad familiar, pero ahora todo está más lejos y hace falta más tiempo para llegar a los diferentes destinos.

Pero esta tendencia no significa que las cosas hayan de ser siempre así. Es necesario instaurar escenarios de **reconversión y reequilibrio de la movilidad general hacia pautas de una movilidad social y ambientalmente sostenible que facilite la vida de las mujeres**. Una ciudad habitable se consigue con la autonomía y singularidad de las personas. Para ello, es necesario volver a caminar y tener menos prisa.

“El modelo suburbial parece difundir la conquista del tiempo libre y, sin embargo, la escasez de tiempo ha eliminado el esparcimiento”

¹² Pilar Vega Pindado, “Mujeres y Movilidad Peatonal”. III Conferencia Internacional Walk21. San Sebastián-Donostia, 2002; y Pilar Vega Pindado, artículo “Las mujeres, de peatonas a conductoras”. Boletín periódico sobre el peatón en la ciudad. A Pie. Nº 4. 2003.



Autoría: Tomás Rodríguez Ortíz. País: Estados Unidos

SENTIRNOS SEGURAS

Las mujeres desde pequeñas interiorizan el peligro y aprenden a estar continuamente en guardia, aplicando estrategias de autoprotección que limitan su libertad y autonomía personal¹³. El modelo de seguridad actual fomenta que ocupen menos espacios a ciertas horas del día (el 63% de las mujeres londinenses no salen solas de casa).

Las nuevas formas suburbanas son inadecuadas para mejorar la seguridad. Las urbanizaciones están aisladas, vacías a ciertas horas del día, se convierten en espacios sin tutela visible. En la ciudad central, los itinerarios peatonales transcurren por espacios de desconfianza, compuestos por oscuros túneles subterráneos o inestables pasarelas elevadas; caminos solitarios y desprotegidos que obligan a las mujeres a rediseñar sus mapas mentales en la utilización del espacio público a costa de absurdos rodeos que las obligan a mayores tiempos de viaje.

Una ciudad planificada desde un enfoque de la seguridad que permita la presencia continua de personas en la calle, en las aceras, que evite grandes

¹³ María Naredo, artículo "Autonomía de las mujeres y seguridad urbana". Boletín Hábitat, 1998.

Evolución de la distribución de la movilidad en la Comunidad de Madrid por género (1974-2004)						
%	A pie		Transporte público		Transporte privado	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
1974	65	42,6	25,4	32,8	9,6	24,6
1988	59,4	42,3	26	25,2	11,3	27,1
1996	45,09	31,89	34,23	28,78	20,48	39,33
2004	40,45	28,06	38,20	31,46	21,35	40,45

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Consorcio Transportes, 1996 y 2004.

equipamientos sin vida, permitirá generar una ciudad más segura, no sólo para las mujeres sino para todo el mundo.

Un espacio urbano diverso será más seguro para las mujeres. Para que exista seguridad¹⁴ en las aceras deben estar ocupadas y tener funciones diferentes tanto por la actividad de los pequeños negocios, como por el uso que se hace de ellas: para el juego, para la estancia, para caminar, para el encuentro o para la fiesta. La calle debe contar con ojos que miren de forma permanente, donde la confianza y la casualidad sazonen el espacio público.

Una propuesta que mejore la seguridad debería tejer redes de supervisión pública para protegerse de los desconocidos, redes a pequeña escala de confianza y control, que ayude a recuperar a niños y niñas la autonomía de la que gozaban generaciones anteriores, donde la calle cuente siempre con una suficiente densidad de personas y los edificios miren a la calle.

Encontrar aliados de la seguridad hace años era muy fácil, todos estaban en la calle. Ahora es más complicado, se ha perdido la solidaridad vecinal, ese ojo curioso, atento y preocupado que vigilaba y cuidaba inconscientemente del bienestar común.

¹⁴ Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*. The Modern Library. New York, 1961.

