

LA PARTICIPACIÓN DE LAS MUJERES EN LA PLANIFICACIÓN DE LAS CIUDADES

M.^a Luisa Ibáñez Martínez

Universidade de Salamanca

Resumo Nos últimos decénios a planificação urbanística tem modificado, muitas vezes, radicalmente a organização das cidades sem ter em conta, frequentemente, as repercussões e dificuldades que estas modificações urbanas têm tido e têm para o colectivo feminino. Dentro deste, há que considerar especialmente aquelas que exercem uma multiplicidade de funções para poder realizar tarefas quotidianas baseadas fundamentalmente num número importante de deslocações na cidade, a que há que acrescentar os derivados do trabalho extradoméstico, pelo que se ampliam os problemas concernentes à desigualdade entre homens e mulheres.

Palavras-chave género, urbanismo, desigualdade, participação, democracia.

La ciudad espacio físico-construcción social

La ciudad, en cuanto a espacio físico construido socialmente, es un reflejo más de las relaciones asimétricas entre hombres y mujeres y que se manifiestan en el comportamiento diferenciado de la apropiación del espacio urbano, pero ¿por qué difiere? Y ¿cómo difiere? Para dar respuesta a estas cuestiones, ineludiblemente, hemos de referirnos a la separación del ámbito público del privado. Como es sabido en todas las épocas y sociedades, aunque no con la misma intensidad y connotación, al hombre se le ha conferido el rol productivo, por su incorporación al mercado de trabajo, con funciones de proveedor del sustento familiar, protección y tutela de su esposa e hijos/as, y autorizado, por tanto, para el ejercicio de la ciudadanía; mientras que a la mujer se las ha adjudicado el rol reproductor, el cuidado de todos los miembros de la familia y de la casa, confinándola, así, al perímetro privado del hogar. Esta división de ámbitos y roles, si bien modificada por el transcurso del tiempo y pese a que en la actualidad estos límites de espacios público/privado se ha desdibujado por la semi-privatización de ciertos espacios públicos, sigue retrayéndonos a la mencionada polaridad en la planificación urbanística, ya que como indica Celia Amorós (1994), «estimo (...) que lo privado y lo público constituyen lo que podríamos llamar una *invariante estructural* que articula las sociedades jerarquizando los espacios: el espacio que se adjudica al hombre y el que se adjudica a la mujer». Por consiguiente la ciudad desarrollada a partir de esta asimetría ha sido diseñada según la percepción y necesidades de los hombres para acudir al mundo laboral, postergándose cuando no olvidándose, las necesidades de los demás colectivos que residen en ellas y obviándose los cambios acaecidos en las últimas décadas, algunos de ellos

atañen de forma específica a las mujeres, tales como: su incorporación, de forma masiva, al mundo laboral remunerado, la feminización de la vejez y de la pobreza, el acrecentamiento los hogares unipersonales especialmente los monomarentales, el aumento de la inmigración femenina extranjera y la elevación de los precios de la vivienda que llega a constituir un factor de exclusión social. En efecto, en todas las ciudades occidentales, en mayor o menor medida, la idea de «progreso y modernidad» ha sido asociada al crecimiento de éstas en vertical y al aumento de las vías rápidas de comunicación, que junto a la zonificación ha propiciado la descentralización de las actividades económicas ubicadas tradicionalmente en el centro de las ciudades que están perdiendo la diversidad por la terciarización, se ha producido un abandono político institucional y social de los centros «o cascos históricos», la división de las ciudades en áreas residenciales, comerciales, industriales y de ocio, la escasez de suelo y la especulación inmobiliaria han propiciado la proliferación de las nuevas formas de urbanismo tales como la peri-urbanización y la rur-urbanización han dado lugar a un aumento del número de desplazamientos, generalmente en transporte privado.

Esta organización de las ciudades, no es más que el reflejo espacial de los intereses económicos, sociales y políticos que ha propiciado una pérdida de calidad de vida de sus habitantes: que consume gran parte de su tiempo en desplazamientos, las calles invadidas por los coches han expulsando al peatón; los espacios públicos son cada vez menores y más escasos por lo que se daña su función esencial que es la de favorecer la relación y el encuentro de las personas (Justo Moreno, 1999). Este menoscabo de calidad en la ciudad no ha sido homogénea para todos sus habitantes, ya que ha sido los grupos sociales más vulnerables como los niños, a los que se le ha recortado su libertad e independencia en las ciudades en cuanto a jugar en el parque o cruzar la calle sin la vigilancia de un adulto¹; los ancianos –especialmente las ancianas– en relación con una mayor restricción de movimientos y de relaciones sociales derivada tanto del propio plano de la ciudad (barreras arquitectónicas), de su equipamiento (escasos servicios de centros de salud o asistenciales cercanos su domicilio), como de las edificaciones (la falta de ascensores en numerosos edificios residenciales antiguos) que inciden en la menor frecuencia de las salidas del hogar, por lo que su área de desplazamientos se ve menguado; el colectivo de «amas de casa» al que han sus-

1 En un estudio realizado en Inglaterra sobre la movilidad de los niños se muestra la pérdida de independencia que han sufrido los niños en los últimos veinte años - siendo aplicables estos resultados a España aunque con un desfase de tiempo -. La investigación señala que a la edad de nueve años, los niños tienen capacidad para muchas cosas, pero actualmente sólo a la mitad se les permite cruzar la calle solos, sólo a un tercio se les permite salir a la calle sin un adulto y sólo a uno de cada diez se les permite coger autobuses solos. Hace veinte años, la mayor parte de los niños de nueve años podían realizar estas actividades por su cuenta. Las cosas permitidas antes a niños de siete años, en, no las pueden realizar ahora hasta que tienen nueve años y medio. Véase para mayor información: ROMAN RIVAS, M, (1971), *la reconstrucción del espacio cotidiano*. Disponible en: < <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n7/amna.htm> > [consultado el 8 de enero de 2005]

tituido los espacios que tenía para la relación social (los mercados, las plazas) por equipamiento modernos (autoservicios, centros comerciales) que no favorecen la comunicación. Esta pérdida de autonomía y movilidad de los/as niños/as, los/as ancianos/as y los/as discapacitado/as ha favorecido un acrecentamiento de la dependencia de éstos colectivos hacia las personas que les cuidan, generalmente mujeres, que junto a «las zonas residenciales, el alojamiento típico eliminará físicamente y habitualmente cualquier espacio público compartido, tales como tiendas y servicios de guardería, de lavandería, por ejemplo, [por considerar que esos servicios ya existen] dentro del espacio de la vivienda» (Hayden, 1979). Escenarios que conllevan grandes costos económicos, en trabajo y tiempo porque en muchas de estas situaciones requieren encomendar estas funciones a otras personas, utilizar transportes o disminuir el tiempo para realizar otras actividades lúdicas o de descanso.

Mujeres y movilidad urbana

La idea generalizada de que «todo el mundo va en coche y que la mujer de ahora tiene más libertad, gracias al uso del automóvil» es errónea, según los estudios consultados (Vega, 1996) sobre movilidad femenina en España. Las investigaciones ponen de manifiesto que del conjunto de la población española, únicamente el 37,61% de la población (unos 14.622.341 habitantes) están en posesión del carné de conducir turismos (*ibidem*)², de estos el 63,05% corresponde a varones (sobre todo de edades entre los 25 y 45 años, es decir, fundamentalmente, jóvenes activos), y el 36,95% restante corresponde a carnés expedidos a mujeres, por lo que se puede afirmar que la posesión de este permiso no tiene una distribución homogénea entre los géneros y que en el conjunto de la población española únicamente pueden conducir vehículos privados casi 10 millones de hombres frente a 5.401.845 mujeres y de éstas, según los diferentes estudios, si quitamos el colectivo femenino de profesionales en edad activa, el 68% del total de las mujeres mayores de dieciocho años no tiene permiso de conducir y entre estas las mujeres de más de 45 años que no conducen suponen el 80%, porcentaje que se eleva hasta casi la totalidad a partir de los 65 años. Ante esta imposibilidad de acceder de forma autónoma a un número importante de equipamientos y servicios urbanos las mujeres utilizan más el transporte público pero también se movilizan más a pie. En efecto, las fuentes consultadas reflejan que los desplazamientos peatonales en la ciudad representan más del 51% del total de los viajes, y que los desplazamientos que tienen relacionados con «las tareas del hogar» lle-

2 Por tanto unos 24,3 millones de personas entre las que se contarían: mujeres, ancianos, disminuidos físicos y psíquicos, o aquellos que por razones económicas no pueden disponer de vehículo propio o aquellos que simplemente no desean el automóvil como medio de transporte, no pueden moverse de forma autónoma en transporte privado.

gan a constituir el 71,3% de todos los que se hacen por esta causa; en este sentido es racional concluir que la mayor parte de estos viajes a pie son realizados por mujeres, por lo que «a la mayor parte de ellas el coche no hace más que estorbar, dificultar su tránsito, degradar la calle con sus ruidos y humos y, además, promover el que la ciudad se vaya dispersando y alejando cada vez más».

Constanza Tobío en su investigación sobre «el acceso de las mujeres al trabajo, el espacio y el urbanismo» (Tobío, 1995) señala que la distribución horaria de los desplazamientos entre hombres y mujeres es diferente, siguiendo los primeros un patrón más lineal y homogéneo que el de las segundas. Los hombres madrugan más, predominando hasta la 8.00h de la mañana las salidas del hogar y teniendo en el 83% de los casos como destino el trabajo, porcentaje que se reduce al 74% en el caso de las mujeres. Entre las 10.00h y 12.00h hay un máximo de salidas del hogar de mujeres, que corresponde a desplazamientos de amas de casa con destino a compras. Entre las 14.00h y las 16.00h se produce otra salida mayoritaria de hombres, que se corresponde con el regreso a casa para comer. A partir de esa hora no hay discrepancias en los perfiles horarios de la movilidad según el género, en este caso, según la autora del estudio, «lo femenino se caracteriza por la dualidad, superponiéndose dos pautas de actividad distintas. Hay unas mujeres que adoptan una pauta similar a la masculina y abandonan el hogar a primeras horas de la mañana con destino a una actividad laboral. Pero hay una diferencia importante con los hombres: no hay una segunda salida después de haber vuelto a casa para comer, bien porque las mujeres trabajadoras comen en el propio lugar de trabajo, o porque no trabajan por las tardes; en todo caso no regresan a casa para comer y poco después volver a salir al trabajo, porque no suelen tener alguien que les espere con la comida preparada». Igualmente el informe muestra que existe una diferenciación de géneros en cuanto al modo de transporte utilizado para ir al trabajo: la mayoría de los hombres va al trabajo en automóvil –51% de los desplazamientos frente a 32% en transporte público–; mientras que la mayoría de las mujeres utiliza el transporte público –51% contra sólo el 26,5% que utiliza el automóvil privado–. C. Tobío afirma en su publicación que: «estas discrepancias en cuanto a la movilidad urbana de hombres y mujeres son debidas en gran parte porque son diferentes sus situaciones en relación con la actividad económica». Diferencias, pensamos, que se siguen manteniendo aún después de abandonar las actividades laborales ya que en lo referente a la movilidad de los hombres jubilados el motivo principal de desplazamiento es el ocio correspondiendo éste al 33% de los viajes. Las mujeres de tercera edad se siguen pareciendo a las amas de casa puesto que el 50% de sus desplazamientos tienen como destino las compras relacionadas con el hogar, cifra algo inferior, al del 56% que corresponde al de las amas de casa menores de 65 años.

En la observación de los modos y características con las que el colectivo femenino se desplaza en el medio urbano es fácil advertir la existencia de comportamientos que establecen restricciones y límites en cuanto al uso de ciertos espacios de la ciudad. Nos estamos refiriendo a la autocensura que muchas muje-

res se imponen para transitar por determinados lugares (mal iluminados, sin puertas de acceso a viviendas, con gran número de garajes o talleres o poco transitados a «ciertas horas») o sólo hacerlo si van acompañadas, preferiblemente por un compañero masculino. En múltiples casos estas pautas de comportamiento están relacionadas por la seguridad/inseguridad que presentan las urbes modernas y que a juicio de Rainieri y Rodigou (2003: 4): «la percepción de inseguridad aparece con mayor frecuencia ligada a las mujeres, siendo una de las limitaciones fundamentales para su movilidad y autonomía», por lo que se puede reseñar que los mitos y estereotipos acerca de los roles y las conductas que deben ser moldeadas según el género –cuestiones que exceden a las dimensiones físicas del espacio urbano en tanto que no se trata de imposibilidad de acceso– determinan el comportamiento masculino y femenino en la utilización y disfrute de todos los espacios públicos de las ciudades.

La ciudad vista con ojos de mujer

En discrepancia con la actual ordenación urbana de la mayoría de nuestras ciudades que se muestra, en ocasiones, obsoleta y que mantiene la crisis producida en muchas urbes occidentales, así como en el resto del planeta, desde el ámbito europeo se han desarrollado diferentes acciones para conseguir una ciudad que satisfaga las necesidades de todos sus habitantes. Entre ellas destaca la investigación: La Carta Europea de la Mujer en la Ciudad³, seleccionada, en 1996, en el concurso de Buenas Prácticas de Dubai, ideada como un proceso abierto y continuo cuyo objetivo fundamental es el la búsqueda de una nueva «filosofía de la ciudad» en el que se abra un debate democrático que incluya las necesidades y las expectativas de hombre y mujeres por igual para: «promover una sociedad emancipada, libre de estereotipos que impidan a las mujeres un desarrollo en aspectos relacionados con la planificación y servicios de la ciudad, vivienda, movilidad y seguridad». En esta línea en España, en los últimos años se han realizado diversas propuestas para rehacer el espacio urbano, entre ellas la efectuada por Marta Román Rivas (1995)⁴ en la que señala la necesidad de aplicar y re-conceptualizar diversos criterios entre ellos: la accesibilidad, entendida no como mera movilidad sino como una organización del espacio que favorece el fácil acceso de todos los ciudadanos a bienes, servicios o relaciones interpersonales; unido al anterior se presenta el criterio de autonomía a partir de la creación de un espacio urbano seguro para todos los habitantes y sin tener que depender de otras personas para el acceso a bienes y servicios comunitarios.

3 Disponible el documento completo en < <http://habitat.aq.upm.es/dubai/96/bpo18.html> > [Consultado el 10 de enero de 2005]

4 Conferencia impartida en la Universidad Meléndez Pelayo de Santander (España) dentro del seminario titulado «Tiempo y espacio en la vida de las mujeres».

En el criterio de sociabilidad, se examina la importancia del espacio como escenario activo de las relaciones sociales en tanto que puede favorecerlas o por el contrario, obstruirlas, por lo que la organización espacial se convierten en la herramienta esencial para facilitar la necesidad de relaciones de los seres humanos; respecto a la habitabilidad de las ciudades, ésta, debe ser entendida desde una perspectiva amplia que incluya un conjunto de condiciones ambientales que posibiliten un espacio de convivencia saludable, seguro y agradable para el desarrollo de la vida cotidiana. Propuestas para las que se hace urgente una planificación urbanística que «ponga límites a la extensión y el crecimiento espacial de la ciudad; favorezca la proximidad frente a la dispersión y a la lejanía; prime la rehabilitación y regeneración de la ciudad frente a la creación de nuevo suelo urbano, favorezca la movilidad peatonal y reduzca las necesidades de transporte motorizado a la vez que incentive el uso de transporte público frente a la utilización del vehículo privado; la eliminación de las barreras arquitectónicas para favorecer la accesibilidad a vivienda, equipamientos, servicios, etc. y la recuperación de la calle como lugar de estancia y encuentro social» (*ibidem*). Igualmente con motivo de la Conferencia de Naciones Unidas «Hábitat II», se elaboró el documento «Agenda Hábitat España», con el propósito de abrir un proceso participativo de las mujeres en el diseño de la ciudad para lo cual se realizaron dos talleres en Pamplona (Justo Moreno, 1999) (y posteriormente varios encuentros y talleres en Barcelona, Lorca, Avilés y el País Vasco), planteándose, en ellos, diferentes temas de debate y entre los que cabe destacar los que hacen mención a la incorporación de la mujer al trabajo fuera de casa en relación con la localización y accesibilidad a los servicios y comercios; las repercusiones de los nuevos modelos urbanos, tales como la segregación social y de usos, la dispersión etc.; las transformaciones acaecidas en la estructura familiar y en los nuevos tipos de tipos de familia y sus repercusiones en la vivienda; las necesidades de equipamientos; el desacuerdo entre la aportación de la mujer a la sociedad y su participación en la toma de decisiones; así como la ausencia de indicadores y análisis específicos sobre las necesidades y demandas realizadas desde la perspectiva de género.

En estos talleres las propuestas incluían respecto del transporte una mayor conexión entre los barrios periféricos y el centro de la ciudad y una ampliación de la frecuencia horaria de autobuses públicos; medidas tendentes a disminuir el tráfico privado que impide un uso tranquilo de la ciudad, llegándose a considerar que las vías rápidas de circulación suponen verdaderas fronteras entre barrios; respecto de las zonas verdes hay una clara preocupación de las mujeres de hacerlas accesibles a los distintos colectivos a la vez que propone la existencia de diferentes servicios tales como: urinarios públicos, zonas para cambiar a los niños etc.; igualmente se manifestó la necesidad de una adecuación de las calles y las plazas que permitan el paseo y la estancia por lo que consideró la pertinencia de la eliminación de barreras físicas y el aumento de las áreas peatonales y, así, recuperar la calle como lugar de encuentro y socialización; adecuar las viviendas a las nuevas situación de los diferentes grupos familiares; de igual modo se

manifestó el deseo de lograr una ciudad sostenible con plantaciones de árboles en la ciudad, recuperación de los espacios naturales, recogida selectiva de residuos domésticos etc., propuestas y peticiones, que se inscriben, todas ellas, en el reto imprescindible que se plantea para el siglo XXI de conseguir unas ciudades mas sostenibles y diseñadas para todo el mundo.

Para lograr que las demandadas efectuadas por los diferentes grupos femeninos sean incorporadas a la planificación urbanística, es imprescindible el fortalecimiento real, y no puramente formal, de los derechos de ciudadanía de las mujeres, respecto a su participación (Justo Moreno, 1998) en el diagnóstico, elaboración de propuestas y toma de decisiones sobre la ciudad⁵, se hace indispensable la elaboración de actividades informativas y formativas dirigidas a las mujeres, a fin de favorecer su participación en los procesos urbanísticos, utilizando los mecanismos existentes o creando, en su caso, nuevos cauces de participación. Igualmente en las Memorias de las diferentes Directrices, Planes Estratégicos, Planes Generales y Normas Subsidiarias, se debe reflejar el objetivo de promover un diseño y una organización que beneficie tanto a hombres como a mujeres, por lo que hacer falta conocer, evaluar y adecuar las desiguales situaciones de los grupos sociales que viven en las ciudades, es por esto que en los análisis detallados del territorio y en la cuantificación de las necesidades, se hace necesario la inclusión de la variable género. Las propuestas derivadas de los análisis antepuestos deben ser recopiladas en la Propuesta de Ordenación y las concretas convendrá que sean recogidas en la Normas Generales de Usos y Edificación y en las Ordenanzas Particulares de cada clase de suelo. Con el objetivo de lograr en las ciudades una mayor calidad de vida de hombres y mujeres, equivalente y no excluyente por razón de sexo o edad, y desde el respeto de ciudadanía de todos sus habitantes.

Referências bibliográficas

- AA.VV (1996), *Agenda Hábitat España: «II Conferencia de Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos»*. Madrid: Ministerio de Fomento.
- AA:VV (2004), *Ciudades para las personas: género y urbanismo: estado de la cuestión*, Colección: Estudios, 84. Madrid: Instituto de la Mujer.
- Amorós, Celia, (1994), *Feminismo, igualdad y diferencia*, México, Universidad Autónoma de México.
- Carta Europea de la Mujer en la Ciudad, (1996), en <<http://habitat.aq.upm.es/dubai/96/bpo18.html>>.
- 5 En este sentido y con el objetivo de impulsar las acciones establecidas en el *III plan de de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres en el municipio de Valladolid*, con vigencia entre los años 2003 y 2006. El Ayuntamiento de Valladolid recibió, recientemente, la propuesta del trabajador Social y Agente de Igualdad de Oportunidades Sergio Miranda Castañeda, para la creación de un «Observatorio Municipal de Urbanismo y Mujeres», que serviría de estímulo a los cauces establecidos para la participación de las mujeres en el diseño y construcción de la citada ciudad.

- Corpas Reina, María Carmen, Durán, M.^a Ángeles (*et al.*), (1990), *El uso del espacio urbano en la vida cotidiana. Espacio urbano y relaciones personales*. Valencia: Universidad de Valencia.
- Durán, M.^a Ángeles y Hernández Pezzi, Carlos, (1998), *La ciudad compartida*. Madrid: Madrid, editado por el Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos, (2 volúmenes).
- Folguera, Pilar (1987). «La presión del espacio urbano sobre la actividad de la mujer: espacio interior y exterior», *Estudios territoriales*, n.º. 5, pp, 107-124.
- García Nart, Marta (1999). *La calle como camino o tropiezo para la igualdad*, disponible en < <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n7/aadur.html> >.
- Hayden, Dolores (1979). «¿Cómo sería una ciudad no sexista? Especulaciones sobre vivienda, diseño urbano y empleo», en el Curso: *Planificando y diseñando una sociedad no sexista*. Los Angeles: Universidad de California. Documento, también, disponible en < <http://habitat.aq.upm.es/> > (en línea) [consultado el 8 de enero de 2005]
- Jacobs, Jane (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*, 2.^a edición. Madrid: Ediciones Península.
- Justo Moreno, Aurora (1999). «La salud de las mujeres y la salud de las ciudades», *Boletín Ciudades para un futuro más sostenible*. Madrid: Colectivo de Mujeres Urbanistas. Disponible en: < http://www.nodo50.org/mujeresurbanistas/Articulos/AJusto_salud.html > [Consultado el 10 de enero de 2005].
- Justo Moreno, Aurora (1998). *La planificación urbana desde la perspectiva de género. Por un derecho a la ciudad igualitaria*. <<http://www.nodo50.org/mujeresurbanistas/cur-sos/AJusto.html>>
- López Accotto, Ana I. (1997). «Género y desarrollo: el círculo vicioso de la interdependencia desigual», *Boletín Ciudades para un futuro más sostenible*. Madrid: Colectivo de Mujeres Urbanistas.
- Pernas, Begoña, (1998). «Reinventando el espacio», *Boletín Ciudades para un futuro más sostenible*. Madrid: Colectivo de Mujeres Urbanistas.
- Rainero, Liliana e Rodigou, Maite, (2003). «Indicadores urbanos de género. Instrumentos para la gobernabilidad urbana», *51 Congreso Internacional de Americanistas*. Santiago de Chile. Disponible en < <http://www.redmujer.org.ar/articulos.htm> >.
- Román Rivas, Marta, (1995). *La reconstrucción del espacio cotidiano*. En <<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n7/amrom.html>>. Documento completo disponible en < <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n7/amrom.html> > [Consultado el 10 de enero de 2005]
- Tobío, Constanza (1995). «El acceso de las mujeres al trabajo, el espacio y el urbanismo», Tobío, Constanza y Denche, Concha (eds.), *El espacio según el género. ¿Un uso diferenciado?*. Madrid: Dirección General de la Mujer, Comunidad de Madrid.
- Vega, Pilar (1996). «Las mujeres de la calle y la calle de las mujeres. La conquista de la calle», *Boletín Ciudades para un futuro más sostenible*. Madrid: Colectivo de mujeres urbanistas.

Abstract

Women Participation in City Planning

Many times, over the last decades, city planning has deeply and radically modified the organization of cities, without keeping in mind repercussions and difficulties these urban changes have had and have for the feminine group frequently. To be considered in

particular women that deploy a multiplicity of functions in order to be able to carry out daily tasks based on great number of city trips. There is need to add to those the ones that derive from extradomestic work, where inequality problems between men and women are enlarged.

Key-words gender, urbanism, inequality, participation, democracy.

Résumé

Femmes et participation dans la planification urbaine

Dans les derniers décennies, la planification urbaine a changé radicalement l'organisation des villes sans avoir en attention les répercussions et difficultés que ces changements ont apporté et apportent pour le collectif féminin. Dans ce goup lá, if faut considérer, spécialement, celles qui exercent une multiplicité de fonctions pour pouvoir réaliser des tâches quotidiennes, basées surtout dans un noble important de déplacements dans la ville, et à qu' on doit accroître les dérivés du travail extradomestique. Ça peut amplifier les problèmes concernés à la inégalité entre hommes et femmes.

Mots-clés genre, urbanisme, inégalité, participation, démocratie.

M.^a Luisa Ibáñez Martínez. Formada em Trabalho Social e em Sociologia, Membro do «Centro de Estudos de la Mujer» da Universidade de Salamanca. Como profesora do Gabinete de Sociologia e Comunicação Audiovisual da Universidade de Salamanca, ensina, além de outras, na cadeira de «Sociologia Urbana» na Licenciatura de Sociologia. Autora de investigações, comunicações e publicações com uma diversidade de tópicos, com especial atenção às que tratam das relações entre homens e mulheres nos diferentes âmbitos da vida.

Artigo recebido em Setembro de 2005 e aceite para publicação em Dezembro de 2006.