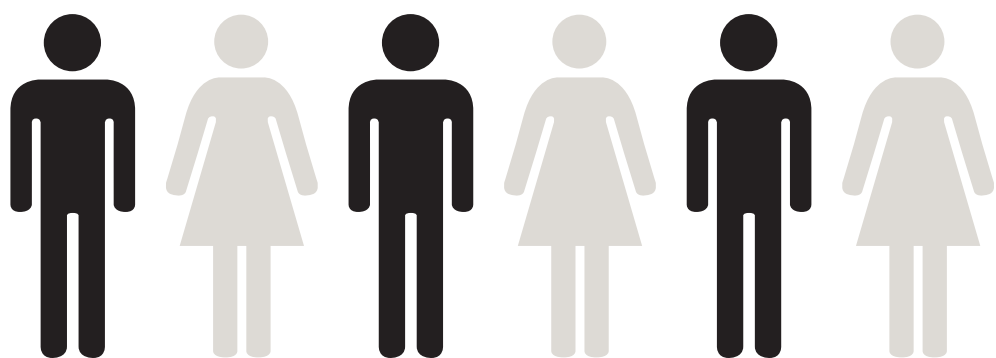




LA MUJER INVISIBLE



DESCUBRE CÓMO LOS DATOS CONFIGURAN
UN MUNDO HECHO POR Y PARA LOS HOMBRES



CAROLINE CRIADO PEREZ

Seix Barral





Seix Barral Los Tres Mundos

Caroline Criado Perez

La mujer invisible

Descubre cómo los datos configuran
un mundo hecho por y para los hombres

Traducción del inglés por
Aurora Echevarría

Título original: *Invisible Women*

© Caroline Criado Perez, 2019

Todos los derechos reservados

© por la traducción, Aurora Echevarría, 2020

© Editorial Planeta, S. A., 2020

Seix Barral, un sello editorial de Editorial Planeta, S. A.

Avda. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona (España)

www.seix-barral.es

www.planetadelibros.com

Primera edición: enero de 2020

ISBN: 978-84-322-3613-6

Depósito legal: B. 26.415-2019

Composición: Realización Planeta

Impresión y encuadernación: CPI (Barcelona)

Printed in Spain - Impreso en España

El papel utilizado para la impresión de este libro está calificado como **papel ecológico** y procede de bosques gestionados de manera **sostenible**.

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal).

Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

ÍNDICE

- 13** Prefacio
19 Introducción: el hombre por defecto

PRIMERA PARTE LA VIDA COTIDIANA

- 53** 1. ¿Hay sexismo en la retirada de la nieve?
76 2. Los urinarios de género neutro

SEGUNDA PARTE EL LUGAR DE TRABAJO

- 105** 3. El Viernes Largo
136 4. El mito de la meritocracia
162 5. El efecto Henry Higgins
183 6. Menos que un zapato

TERCERA PARTE
EL DISEÑO

- 205 7. La hipótesis del arado
221 8. Talla única de hombre
237 9. Una masa de tíos

CUARTA PARTE
IR AL MÉDICO

- 269 10. Los medicamentos no sirven
299 11. El síndrome de Yentl

QUINTA PARTE
LA VIDA PÚBLICA

- 325 12. Un recurso gratuito que explotar
344 13. Del monedero a la cartera
358 14. Los derechos de las mujeres son derechos
humanos

SEXTA PARTE
CUANDO LAS COSAS VAN MAL

- 387 15. ¿Quién lo reconstruirá?
396 16. No es la catástrofe lo que las mata

- 415 *Epílogo*
427 *Agradecimientos*
431 *Notas*
505 *Índice onomástico*

1

¿HAY SEXISMO EN LA RETIRADA DE LA NIEVE?

Todo comenzó con una broma. Corría el año 2011 y los funcionarios de la ciudad de Karlskoga, en Suecia, estaban asistiendo a una iniciativa de igualdad de género que implicaba reevaluar todas sus políticas a través de una perspectiva de género. Mientras, una a una, las políticas eran sometidas a esa severa inspección, un funcionario inoportuno soltó en broma que al menos en las labores de retirada de la nieve no hurgaría la «gente del género». Por desgracia para él, su comentario hizo que los expertos en género se preguntaran: ¿hay sexismo en la retirada de la nieve?

En ese momento, en consonancia con la mayoría de las administraciones, las labores de retirada de la nieve en Karlskoga comenzaban en las principales arterias de la ciudad y terminaban en los senderos peatonales y los carriles para bicicletas. Pero eso afectaba a hombres y mujeres de manera diferente, porque los hombres y las mujeres se desplazan de manera diferente.

Carecemos de datos consistentes y desglosados por

sexo de todos los países, pero los que tenemos dejan claro que las mujeres son invariablemente más proclives que los hombres a desplazarse a pie y en transporte público.¹ En Francia, dos tercios de los usuarios del transporte público son mujeres; en Filadelfia y en Chicago, en Estados Unidos, las cifras son del 64 %² y del 62 %, ³ respectivamente. Por otra parte, es más probable que los hombres de todas partes del mundo se desplacen en coche,⁴ y si en una familia sólo hay uno, son los hombres los que más acceso tienen a él,⁵ incluso en una utopía feminista como es Suecia.⁶

Y las diferencias entre hombres y mujeres no se detienen en el medio de transporte: también se observan en los motivos por los que se desplazan. Lo más probable es que los hombres tengan un patrón de movilidad bastante simple: entran y salen de la ciudad dos veces al día. Mientras que el patrón de las mujeres tiende a ser más complicado. Las mujeres realizan el 75 % del trabajo no remunerado del mundo, lo que afecta a sus necesidades de desplazarse. Un patrón de desplazamiento femenino típico implica, por ejemplo, dejar a los niños en la escuela antes de ir a trabajar, llevar a un pariente mayor al médico y hacer la compra de regreso a casa. A esto se le llama «encadenamiento de desplazamientos», un patrón de movilidad que se ha observado en las mujeres de todo el mundo y que consiste en varios desplazamientos cortos interconectados.

En Londres, las mujeres tienen tres veces más probabilidades que los hombres de llevar a un hijo a la escuela⁷ y un 25 % más de probabilidades de hacer desplazamientos encadenados;⁸ esta cifra asciende al 39 % si hay un niño mayor de nueve años en el hogar. La disparidad de los desplazamientos encadenados entre hombres y muje-

res se observa en toda Europa, donde en las familias en las que ambos cónyuges trabajan, ellas tienen el doble de probabilidades que los hombres de dejar a sus hijos en la escuela e ir a recogerlos durante sus desplazamientos diarios. En los hogares con niños pequeños es más marcada: para una mujer trabajadora con un niño menor de cinco años el encadenamiento de los desplazamientos aumentará en un 54 %, mientras que para un hombre en la misma situación sólo aumentará un 19 %.⁹

Todas estas diferencias en Karlskoga demostraron que el programa de retirada de la nieve, aparentemente neutro al género, no lo era en absoluto, por lo que los concejales municipales habían cambiado el orden de las prioridades, anteponiendo la recogida de la nieve a los peatones y a los usuarios de transporte público. Después de todo, razonaron, no costaría más dinero, y es más fácil conducir un automóvil que empujar un cochecito (o una silla de ruedas o una bicicleta) a través de cuatro dedos de nieve.

No comprendieron que en realidad supondría un ahorro de dinero a la larga. Desde 1985, en el norte de Suecia se han recogido datos sobre las admisiones hospitalarias por lesiones. Sus bases de datos están dominadas por los peatones, que se lesionan tres veces más que los conductores en condiciones resbaladizas o de hielo,¹⁰ y dan cuenta de la mitad del tiempo en el hospital de todas las lesiones relacionadas con el tráfico.¹¹ Y la mayoría de estos peatones son mujeres. Según un estudio de las lesiones de los peatones en la ciudad sueca de Umeå, el 79 % ocurrieron durante los meses de invierno y las mujeres representaban el 69 % de las personas que habían resultado heridas en incidentes individuales (es decir, sin que hubiera nadie más involucrado). Dos tercios de los peato-

nes lesionados se habían resbalado y caído sobre superficies heladas o cubiertas de nieve, y el 48 % presentaban lesiones moderadas o graves, siendo las fracturas y las dislocaciones las más comunes. Las lesiones de las mujeres también tendían a ser más severas.

Un estudio llevado a cabo en el condado de Skåne a lo largo de cinco años observó las mismas tendencias y constató que las lesiones suponían un coste en asistencia sanitaria y una pérdida de productividad.¹² El coste estimado de todas esas caídas peatonales en un solo invierno era de treinta y seis millones de coronas (alrededor de 3,2 millones de dólares, aunque es probable que el cálculo sea conservador, pues muchos peatones que se han lesionado acuden a hospitales que no contribuyen con sus datos al registro nacional de accidentes de tráfico; otros van al médico, y algunos pocos simplemente se quedan en casa). Como resultado, es probable que aumenten los gastos de salud y productividad.

Sin embargo, aun con este cálculo conservador, el coste que suponían los accidentes de peatones en condiciones de suelo helado fue aproximadamente el doble que el correspondiente al mantenimiento de las carreteras en invierno. En Solna, cerca de Estocolmo, el coste fue tres veces mayor, y algunos estudios muestran que fue aún mayor.¹³ Sea cual sea la disparidad exacta, está claro que prevenir las lesiones priorizando a los peatones en el programa de retirada de nieve tiene sentido desde el punto de vista económico.

Una breve coda sobre la retirada de la nieve nos llega de la blogosfera de la derecha alternativa,¹⁴ que reaccionó con regocijo cuando en 2016 Estocolmo no pudo implementar un sistema de retirada de la nieve igualitario para ambos géneros: ese año una nevada más intensa de lo

normal dejó los caminos y las aceras cubiertos de nieve, y las personas que debían desplazarse para ir a trabajar no pudieron hacerlo. Pero en sus prisas por celebrar el fracaso de una política feminista, lo que esos articulistas de derechas no advirtieron es que ese sistema ya había funcionado con éxito en Karlskoga durante tres años.

En cualquier caso, ellos también informaron del problema con muy poca precisión. Heat Street afirmó que la política había fracasado en parte porque «según se informó, aumentaron las lesiones que requerían acudir al hospital»,¹⁵ pasando por alto que lo que aumentó fueron las lesiones de los peatones,¹⁶ lo que demostraba que el problema no era que hubieran priorizado a los peatones, sino que las labores de retirada de la nieve en su conjunto no se habían llevado a cabo con eficacia. Es posible que los automovilistas tuvieran dificultades para desplazarse, pero no fueron los únicos.

El siguiente invierno todo fue mucho mejor: cuando hablé con Daniel Helldén, un concejal del Departamento de Tráfico de Estocolmo, me comentó que en los doscientos kilómetros de caminos para peatones y ciclistas que ahora se están limpiando con máquinas especiales («los dejan tan limpios como en verano») los accidentes se han reducido a la mitad. «Así que el efecto es realmente bueno.»

El programa inicial de recogida de la nieve de Karlskoga no se había concebido para beneficiar deliberadamente a los hombres a expensas de las mujeres. Al igual que muchos de los ejemplos de este libro, surgió a raíz de una brecha de datos de género; en este caso, una brecha en la perspectiva. Los hombres (y habrían sido hombres) que inicialmente diseñaron el programa sabían cómo se des-

plazaban ellos y lo acoplaron a sus necesidades. No se propusieron deliberadamente excluir a las mujeres. Sencillamente no pensaron en ellas. No se pararon a pensar si las necesidades de las mujeres podían ser diferentes. Y, de ese modo, esa brecha de datos se produjo al no involucrar a las mujeres en la planificación.

Inés Sánchez de Madariaga, profesora de planificación urbana de la Universidad Politécnica de Madrid, me señala que esto es un problema generalizado en la planificación del transporte. El sector del transporte está «fuertemente dominado por los hombres», explica. En España, «el ministerio en el que hay menos mujeres trabajando, ya sea en cargos políticos como en técnicos, es el del Transporte. Están sesgados, por consiguiente, por su experiencia personal».

En general, los ingenieros se centran sobre todo en la «movilidad por trabajo». Los horarios de los empleos fijos crean horas punta en los desplazamientos, y los planificadores necesitan saber la capacidad máxima que pueden soportar las infraestructuras. «Hay por tanto una razón técnica para planificar las horas punta», reconoce Sánchez de Madariaga. Pero la necesidad de planificarlas no explica por qué se pasan por alto los desplazamientos femeninos (que no suelen ajustarse a las horas punta y, por lo tanto, «no afectan a la capacidad máxima de los sistemas»).

Las investigaciones de que disponemos dejan claro el sesgo a favor de los modos de desplazamiento típicamente masculinos. La Comisión de las Naciones Unidas sobre la Condición Jurídica y Social de la Mujer encontró «un sesgo masculino» en la planificación del transporte y un fallo al abordar el género «en la configuración del sistema». ¹⁷ Un informe de la Unión Europea de 2014 sobre

la satisfacción de los europeos con el transporte urbano describe los patrones de movilidad masculinos como «normales» pese a denunciar el fracaso de los sistemas de transporte público europeos para atender adecuadamente a las mujeres.¹⁸ Más frustrantes son los términos de planificación comunes como «movilidad obligatoria», lo que Sánchez de Madariaga explica como un concepto general de uso común para «todos los desplazamientos realizados por motivos laborales o educativos».¹⁹ Como si los desplazamientos por trabajos de cuidados no fueran obligatorios, sino meramente «tiempo de espera» para diletantes.

El sesgo también es evidente en las prioridades de gasto del gobierno. Stephen Bush, corresponsal político de *The New Statesman*, señaló en un artículo de julio de 2017 que, si bien el gobierno conservador ha predicado sistemáticamente una retórica de austeridad, los dos últimos cancilleres *tory* han hecho una excepción para la construcción de carreteras, en las que ambos han invertido grandes cantidades de dinero.²⁰ Los niveles de vida están cayendo, y Gran Bretaña ya tiene una infraestructura vial suficientemente desarrollada, y hay muchas otras áreas que parecen una inversión más sabia en potencia, pero en ambos casos las carreteras han sido por alguna razón la opción obvia. Por otro lado, en 2014 el 70 % de los ayuntamientos redujeron la financiación de los autobuses (la forma de transporte más feminizada), con un recorte de diecinueve millones de libras sólo en 2013, y los precios de los billetes de autobús han ido subiendo cada año.²¹

Los políticos británicos no están solos en esto. Según un informe del Banco Mundial de 2007, el 73 % de la financiación para el transporte se destina a carreteras y

autopistas, la mayoría de las cuales son rurales o comunican ciudades.²² Aun cuando son la opción de inversión correcta, adónde conducen las carreteras propuestas no es una decisión neutra al género. Para ilustrar la importancia de que los proyectos de desarrollo se basen en datos desglosados por sexo, otro informe del Banco Mundial describió la discrepancia sobre una carretera propuesta en una aldea en Lesotho. Las mujeres querían que se construyera en una dirección para «facilitar el acceso al pueblo más cercano con servicios básicos»; los hombres querían que se construyera en la dirección opuesta «para poder llegar más fácilmente a caballo a la ciudad más grande y al mercado».²³

La brecha de género en los datos de movilidad continúa con la omisión deliberada en muchas encuestas de los desplazamientos peatonales y otros transportes «no motorizados» más cortos.²⁴ Estos viajes, dice Sánchez de Madariaga, «no se consideran pertinentes para la formulación de políticas de infraestructura». Dado que las mujeres generalmente caminan más tiempo y cubren distancias más largas que los hombres (en parte debido a sus responsabilidades como cuidadoras, en parte porque tienen menos recursos), esta marginación de los desplazamientos no motorizados inevitablemente las afecta más. Pasar por alto los desplazamientos más cortos también aumenta la brecha en los datos sobre el encadenamiento de los desplazamientos, ya que este tipo de movilidad generalmente implica al menos un recorrido a pie. En resumen, la suposición de que los recorridos más cortos a pie son irrelevantes para las políticas en materia de infraestructuras equivale poco menos que a suponer que las mujeres son irrelevantes para dichas políticas.

Pero no lo son. Los hombres tienden a desplazarse solos mientras que las mujeres lo hacen cargadas: de bolsas de la compra, cochecitos, niños o parientes ancianos a los que cuidan.²⁵ Según una encuesta que se realizó en 2015 sobre la movilidad en Londres, las mujeres «tienen bastante menos probabilidades que los hombres de estar satisfechas con las calles y las aceras después de su último recorrido a pie», tal vez reflejando la realidad de que no sólo es más probable que caminen más que los hombres, sino que además lo hagan empujando cochecitos y, por lo tanto, que les afecte más el estado de las aceras.²⁶ A las aceras, estrechas, accidentadas y cubiertas de mobiliario urbano mal colocado, hay que sumarles escaleras estrechas y empinadas en muchos lugares de tránsito, lo que hace que desplazarse por la ciudad con una sillita sea «extraordinariamente difícil», dice Sánchez de Madariaga, quien calcula que el trayecto puede ser hasta cuatro veces más largo. «¿Qué hacen entonces las mujeres jóvenes con hijos pequeños?»

Priorizar los coches sobre los peatones no es inevitable. En Viena, el 60 % de todos los desplazamientos se realizan a pie, sobre todo porque la ciudad se toma en serio la perspectiva de género a la hora de planificar. Desde la década de los noventa, la responsable de la planificación con enfoque de género de Viena, Eva Kail, ha ido recopilando datos sobre los desplazamientos peatonales y ha realizado las siguientes mejoras: cruces mejor ubicados y señalizados (además de crear cuarenta cruces adicionales), escaleras reacondicionadas con rampas para cochecitos y bicicletas, ensanchamiento de mil metros de aceras y aumento del alumbrado de las calles peatonales.²⁷

La alcaldesa de Barcelona, Ada Colau, ha mostrado similar determinación en devolver la ciudad a los peatones, creando lo que se ha llamado *superilles* o «supermanzanas»: secciones de la ciudad con velocidad de circulación restringida y abiertas sólo al tráfico local, con calles donde los peatones tienen la misma prioridad que los coches. Otro ejemplo de los cambios que pueden implementarse sin dificultad para adaptarse a los patrones de movilidad de las mujeres llega de Londres, donde en 2016 se introdujo en la red de autobuses la tarifa Hopper.²⁸ Anteriormente, cada vez que un usuario subía a un autobús se le cobraba un nuevo billete, pero con este nuevo sistema puede realizar dos viajes en una hora por el precio de uno. Este cambio es particularmente útil para las mujeres, que eran desproporcionadamente penalizadas por el antiguo sistema de cobro. Esto se debe a que son más proclives a realizar desplazamientos encadenados, pero también a que ellas constituyen la mayoría (57%) de los usuarios de autobuses de Londres (porque son más baratos, pero también porque los perciben como más amigables para los niños) y es más probable que tengan que hacer transbordos (lo que en el sistema anterior contaba como un nuevo viaje).

La razón por la que es más probable que las mujeres tengan que hacer transbordo es porque, como en la mayoría de las ciudades del mundo, el sistema de transporte público de Londres es radial.²⁹ Esto significa que se ha identificado un solo «centro» y la mayoría de las rutas conducen a él. Habrá algunas rutas circulares, pero concentradas en el centro. Todo parece más bien una telaraña. Es increíblemente útil para quienes se desplazan a diario para ir a trabajar y sólo necesitan entrar y salir del centro de la ciudad. Sin embargo, resulta menos útil para

todo lo demás. Y este binario útil/no tan útil encaja bastante con el binario masculino/femenino.

Pero si bien las soluciones como la tarifa Hooper suponen una mejora, no son ni mucho menos una práctica habitual en todo el mundo. En Estados Unidos, aunque hay algunas ciudades que han dejado de cobrar los transbordos (en Los Ángeles dejaron de hacerlo en 2014), otras siguen haciéndolo.³⁰ Chicago, por ejemplo, todavía cobra por las conexiones de transporte público.³¹ Esas tarifas parecen particularmente atroces a la luz de un estudio de 2016 que mostraba hasta qué punto el sistema de transporte de Chicago estaba sesgado contra los típicos patrones de viaje femeninos.³² El estudio, que comparaba Uberpool (la versión de viajes compartidos de la popular aplicación de taxi) con el transporte público en Chicago, ponía de manifiesto que para los desplazamientos al centro, la diferencia de tiempo entre Uberpool y el transporte público era insignificante: alrededor de seis minutos de promedio. Pero para los viajes entre barrios, que es la clase de recorrido que es probable que las mujeres hagan para acudir a un trabajo informal o cumplir con sus responsabilidades como cuidadoras, era grande: Uberpool tardaba veintiocho minutos en hacer un viaje que en transporte público llevaba cuarenta y siete.

Dada la escasez de tiempo de las mujeres (al sueldo y al trabajo sin remunerar de las mujeres se suma una jornada laboral más larga que la de los hombres), Uberpool puede parecer una solución atractiva.³³ Pero cuesta tres veces más que el transporte público, y las mujeres también tienen menos poder adquisitivo que los hombres: todas las mujeres del mundo tienen menos acceso que los hombres a la economía doméstica, mientras que la brecha salarial de género global se encuentra actualmente en

el 37,8 % (varía mucho de un país a otro, con un 18,1 % en el Reino Unido, un 23 % en Australia y un 59,6 % en Angola).³⁴

Hay, por supuesto, un problema de recursos, pero es, en cierta medida, una cuestión de actitud y de prioridades. Aunque el informe de McKinsey calcula que el trabajo no remunerado de cuidar a otras personas contribuye con diez trillones de dólares al PIB mundial anual,³⁵ los viajes por trabajo remunerado siguen estando mejor valorados que los realizados por trabajos no remunerados.³⁶ Pero cuando le pregunto a Sánchez de Madariaga si, en una ciudad como Londres o Madrid, hay motivos económicos para proporcionar un transporte que cubra las responsabilidades de las mujeres como cuidadoras, su respuesta es inmediata. «Sin duda. El empleo de las mujeres supone una aportación realmente importante para el PIB. Por cada aumento de porcentaje en el empleo de las mujeres se registra una subida mayor del PIB. Pero para que las mujeres trabajen, el ayuntamiento tiene que apoyar ese trabajo.» Y una de las formas clave para hacerlo es diseñar un sistema de transporte que permita a las mujeres realizar su trabajo no remunerado y aun así llegar a tiempo a la oficina.

Cuando se trata de una infraestructura fija como los metros y los trenes, explica Sánchez de Madariaga, no hay mucho que pueda hacerse de forma barata y fácil para abordar este sesgo histórico. «Se puede mejorar su accesibilidad», dice, y eso es todo. Los autobuses, por otro lado, son flexibles, y las rutas y las paradas pueden y deben «trasladarse y adaptarse según las necesidades». Esto es, de hecho, lo que Ada Colau ha conseguido en Barcelona al introducir una nueva red ortogonal de autobuses (una cuadrícula en lugar de una telaraña, que es

más útil para los desplazamientos encadenados). Sánchez de Madariaga también sostiene que el transporte público necesita desarrollar «servicios intermedios, algo entre un coche y un autobús. En México tienen una especie de minibús llamado *terceros*. Y hay taxis compartidos. Éstos ofrecen mucha flexibilidad, y creo que podrían y deberían desarrollarse para apoyar la movilidad de las mujeres».

Aunque gran parte de la brecha de datos de género histórica en la planificación del transporte se ha producido simplemente porque a los planificadores (en su mayoría) masculinos no se les ocurrió que las mujeres podrían tener diferentes necesidades, existe otra razón, menos disculpable, y es que se cree que las mujeres son simplemente más «difíciles» de evaluar. «Las mujeres tienen patrones de movilidad mucho más complicados», explica Sánchez de Madariaga, quien ha diseñado una encuesta para calcular los desplazamientos de las mujeres como cuidadoras. Y, en general, las autoridades de transporte no están interesadas en los hábitos de viaje «atípicos» de las mujeres. Anastasia Loukaitou-Sideris, profesora de planificación urbana en la Universidad de California en Los Ángeles (UCLA), me comenta que «muchas veces existe la percepción por parte de los operadores de transporte de que las necesidades de todos son universales. Hombres, mujeres, no hay diferencias. Y esto es completamente falso». Se ríe con exasperación. «Al hablar con las pasajeras, mencionan un montón de necesidades diferentes que no están siendo atendidas.»

Para empeorar las cosas, las autoridades de transporte están agravando la brecha de datos de género existente al no desglosar por sexo los datos recogidos. En el informe anual de estadística de transporte³⁷ creado por el De-

partamento de Transporte del gobierno del Reino Unido hay una estadística única (sobre el desglose por sexo del porcentaje de aprobados en los exámenes de conducción: en 2015-2016 aprobaron el 44 % de las mujeres frente al 51 % de los hombres que lo hicieron) y un enlace a un sitio web del gobierno que presenta un informe sobre el género y los recorridos a pie. Dicho informe no dice nada sobre el desglose por sexo del uso de autobuses o trenes, por ejemplo, aunque esta información es crucial para planificar un sistema de transporte que sirva adecuadamente a todos sus usuarios.

Las agencias de transporte público de la India tampoco clasifican sus datos por sexo,³⁸ mientras que un informe reciente de la Unión Europea lamentaba la escasez de datos de transporte sensibles a la dimensión de género, explicando que «este tipo de datos no se recogen con regularidad en la mayoría de los países europeos».³⁹ Al igual que en el Reino Unido, el informe anual de estadística de transporte de Estados Unidos sólo menciona dos veces a las mujeres: una en relación con los permisos de conducir y otra sobre los recorridos a pie.⁴⁰ Sin embargo, a diferencia del Reino Unido, estas referencias ni siquiera se presentan como estadísticas útiles. Sólo son afirmaciones generalizadas.

Una brecha de datos menos visible proviene de la forma en que las agencias de transporte de todo el mundo presentan sus datos. En general, todos los desplazamientos relacionados con el trabajo remunerado se agrupan en una sola categoría, mientras que el trabajo de cuidados se subdivide en categorías más pequeñas, algunas de las cuales, como «ir de compras», no se distinguen del ocio. No hay desglose por sexo pero está encubierto. Cuando Sánchez de Madariaga contabilizó los desplazamientos

relacionados con cuidados en Madrid, descubrió que eran casi los mismos que los desplazamientos por motivos laborales. Y cuando refinó más los datos desglosándolos por sexo, se encontró con que «el único y principal propósito de los desplazamientos femeninos era cuidar de otras personas, de la misma manera que el principal propósito de los desplazamientos de los hombres eran el empleo». Si hubieran desglosado todas las encuestas de viaje, los planificadores se verían obligados a tomarse ambos desplazamientos con la misma seriedad.

Si realmente queremos comenzar a diseñar un sistema de transporte que sirva a hombres y mujeres por igual, no es buena idea concebir la infraestructura de forma aislada, advierte Sánchez de Madariaga, porque la movilidad de las mujeres también es una cuestión de política de planificación global: en concreto, la creación de áreas de «uso mixto». Estas áreas se topan con las normas de la planificación tradicional que, en muchos países, dividen legalmente las ciudades en áreas de un solo uso, ya sean comerciales, residenciales o industriales, práctica que se ha dado en llamar *zonificación*.

La zonificación se remonta a la antigüedad (qué estaba permitido construir a cada lado de las murallas de la ciudad, por ejemplo), pero hasta la Revolución industrial no empezamos el tipo de división explícita de qué podía construirse, que fue lo que legalmente separó la vivienda del lugar de trabajo. Y con estas categorías simplificadas, esta clase de zonificación ha tejido un sesgo masculino en el entramado de las ciudades de todo el mundo.

Las leyes de zonificación se basan y priorizan las necesidades de un hombre heterosexual casado que es el

sostén de la familia, y que va a trabajar por la mañana y vuelve a su casa de las afueras para relajarse por la noche. Ésta es, según Sánchez de Madariaga, «la realidad personal de la mayoría de las personas que toman decisiones en ese ámbito», y la idea de que el hogar es ante todo un lugar para el ocio «sigue apuntalando las prácticas de planificación en todo el mundo».⁴¹

Pero si para estas personas que toman las decisiones el hogar es «un escape del trabajo remunerado» y «un lugar para el ocio», éste dista de ser su papel en la vida de la mayoría de las mujeres. A nivel mundial, las mujeres hacen tres veces más trabajo de cuidados no remunerado que los hombres;⁴² según el Fondo Monetario Internacional (FMI), esto puede subdividirse en dos veces más del cuidado de los niños y cuatro veces más del trabajo doméstico.⁴³ En Katebe, una ciudad del centro de Uganda, el Banco Mundial denunció que, después de pasar casi quince horas realizando una combinación de tareas domésticas que comprendían cuidar de los niños, cavar, preparar la comida y recoger combustible y agua, no era de extrañar que las mujeres dispusieran tan sólo de unos treinta minutos de tiempo de ocio al día.⁴⁴ Por el contrario, los hombres, que dedicaban una hora menos al día a cavar que las mujeres, una cantidad de tiempo insignificante a las tareas domésticas y el cuidado de los niños, y ningún tiempo a la recogida de combustible y agua, lograban tener cuatro horas al día para el ocio. Puede que el hogar fuera un lugar de ocio para él, pero ¿para ella? No tanto.

En cualquier caso, en la mayoría de las familias los dos progenitores trabajan, y como lo más probable es que, en las parejas heterosexuales, sean las mujeres las que tienen las principales responsabilidades al cuidado de los hijos y los parientes ancianos, la separación jurídica entre el hogar

y los lugares de trabajo formales puede complicar increíblemente la vida. No se tiene en cuenta a las personas que tienen que acompañar a los niños y a los familiares enfermos por la periferia de un área urbana con una infraestructura de transporte público deficiente. La verdad es que la mayoría de las ordenanzas de zonificación no reflejan la vida de las mujeres (o incluso la vida de muchos hombres).

El impacto de esta irreflexión indolente que señala el hogar como lugar de ocio puede ser grave. En 2009, Brasil lanzó un plan de vivienda pública llamado «Minha Casa, Minha Vida» (Mi casa, mi vida) que consistía en ayudar a las personas (en ese momento, aproximadamente cincuenta millones) que residen en viviendas inadecuadas.⁴⁵ No ha funcionado exactamente de esa manera.

La imagen estereotipada de las favelas de Brasil es la de barrios marginales que no cumplen con los requisitos de habitabilidad, zonas de pobreza conflictivas donde no rige la ley y donde los residentes acobardados viven con miedo de las bandas que acechan. Hay algo de verdad en este estereotipo, pero para muchos residentes de las favelas la realidad es bien diferente, y la casa en la que viven es simplemente la vivienda social construida por la comunidad que el Estado no ha podido proporcionarles. Han surgido en respuesta a una necesidad, y generalmente se encuentran en lugares que les convienen tanto para el trabajo como para el transporte.

No puede decirse lo mismo de los complejos habitacionales de Minha Casa, Minha Vida (MCMV), que se han edificado en su mayoría en los confines más alejados de la zona oeste, un área que Antônio Augusto Veríssimo, presidente del Departamento de Vivienda de Río, describió en 2010 como una *região dormitório* (región dormitorio-

rio) debido a la falta de puestos de trabajo.⁴⁶ De hecho, Veríssimo desalentó la construcción de viviendas públicas en esa área por temor a crear «más guetos de pobreza». La investigación de la London School of Economics (LSE) también ha puesto de manifiesto que a la mayoría de las personas reasentadas se las ha trasladado mucho más lejos de su hogar original que los siete kilómetros autorizados por la ley municipal.⁴⁷

Luisa, de cuarenta y dos años, vivía en una favela en la rica zona sur de Río, donde, junto con las zonas central y norte, se encuentran la mayoría de los empleos en Río. «Salía por la puerta y ya estaba prácticamente en el trabajo —le contó a un investigador de la Fundación Heinrich Böll—. Había transporte en todas las direcciones.»⁴⁸ No tenía que recorrer kilómetros a pie para llegar a una parada de autobús. Ahora vive en un apartamento de MCMV en Campo Grande, en la subdesarrollada zona oeste de Río, a más de cincuenta kilómetros de su antiguo hogar.

Sin oportunidades de empleo en las inmediaciones, los residentes tienen que viajar hasta tres horas para llegar a las zonas norte y central, utilizando una infraestructura de transporte que, en el mejor de los casos, puede describirse como limitada. Más del 70 % de las nuevas viviendas se encuentran a treinta minutos a pie de la estación de tren o metro más cercana.⁴⁹ Y la falta de un transporte público adecuado para las personas que han sido reubicadas del centro a las afueras repercute a las mujeres en particular, porque Río sigue la tendencia mundial de que los hombres dominan la propiedad de los automóviles: el 71 % de los automóviles son propiedad de hombres, y ellos tienen el doble de probabilidades que las mujeres de viajar en vehículos particulares.⁵⁰

También afecta especialmente a las mujeres debido a sus responsabilidades como cuidadoras. Melissa Fernández Arrigoitia, investigadora de la LSE, describió el ataque de pánico que tuvo una mujer a la que entrevistó al recibir la noticia de que la habían trasladado a un complejo de MCMV. Madre de dos hijos y embarazada de un tercero, sólo podía trabajar porque su madre la apoyaba en el cuidado de los niños. Si la trasladaban a setenta kilómetros de distancia de su madre y de su lugar de trabajo le sería imposible mantener su empleo. Y en los nuevos complejos de MCMV, los escasos servicios de cuidado infantil existentes «no se han renovado ni se han ampliado para atender a los nuevos residentes».⁵¹

La falta de servicios de guardería se ve agravada por el diseño de los nuevos complejos gubernamentales. Los apartamentos han sido diseñados para albergar familias nucleares tradicionales, pero éstas no son de ninguna manera la unidad familiar estándar de una favela. «Es muy raro que uno vaya a un hogar en una favela y no haya tres generaciones viviendo allí», comenta la doctora Theresa Williamson, una experta en planificación urbana afincada en Río, y añade que «nunca he visto a una persona mayor viviendo sola en una favela». De igual manera, la mayoría de los hogares que Arrigoitia visitó eran de madres solteras que a menudo vivían con los hijos y un progenitor mayor. Pero el diseño de estas «diminutas» viviendas «no responde en absoluto a la variedad de familias posibles», y un efecto secundario es que la solución que a menudo proporciona la vida intergeneracional de las favelas para el cuidado de los niños se ha descartado en los nuevos complejos de forma deliberada.

En cuanto al espacio público en los complejos de MCMV, más o menos se reduce a los «grandes aparca-

mientos», a pesar de que muy pocas personas tienen automóvil, y a «áreas de juego infantiles muy mal mantenidas» y con instalaciones tan baratas que al cabo de un par de meses ya están destrozadas (y no se reemplazan). El diseño de los complejos parece haber tenido más en cuenta la privacidad que la vida en comunidad. Para las familias acostumbradas a la intimidad de la favela, explica Williamson, donde «tu hijo ni siquiera necesita una guardería a partir de cierta edad, porque todo el mundo lo vigila», esto a menudo se traduce en aislamiento y miedo a la delincuencia. Como resultado, «los niños no pasan tanto tiempo al aire libre, sino que se quedan dentro de casa». Y las mujeres tienen que cuidarlos de una manera en que no lo hacían antes en la favela. De pronto necesitan a alguien que se los cuide. Y no tienen a nadie.

Esto ni siquiera es una cuestión de recursos. Es una cuestión de prioridades. Brasil invirtió millones en infraestructuras de transporte público en el periodo previo a la Copa Mundial de Fútbol de 2014 y los Juegos Olímpicos de 2016. El dinero estaba allí, simplemente se gastó en otra cosa. Según la investigación del programa Cities de la LSE, la nueva red de corredores Bus Rapid Transit tendía a privilegiar las áreas donde estaban situadas las instalaciones olímpicas, dejando «el problema del transporte colectivo entre los reasentamientos más pobres y el centro [...] sin resolver».⁵² Además, según los residentes, las prioridades de reubicación del gobierno no eran tanto ayudar a quienes necesitaban una vivienda mejor como hacer sitio al desarrollo de infraestructuras para la Copa Mundial y los Juegos Olímpicos que se aproximaban.

Así, las mujeres pagan las consecuencias. Cristine Santos perdió su empleo en un mercado de Nova Iguaçu

después de que la trasladaran al complejo Vivenda Das Patativas en Campo Grande. «Tenía que tomar tres autobuses», explicó.⁵³ Otra mujer estaba tan cansada de desplazarse a diario hasta seis horas entre su casa y el lugar de trabajo que sufrió un accidente automovilístico casi mortal.⁵⁴ Con pocas opciones a su alcance, las mujeres han optado por convertir su nuevo hogar en una tienda para vender refrescos, preparar almuerzos o cortar el pelo a la gente. Pero saben que, al hacerlo, se exponen a que las desalojen, porque están incumpliendo las normas de zonificación. Convertir el hogar en un lugar de trabajo es una opción en una favela, porque no existen regulaciones de zonificación: toda el área ya es técnicamente ilegal. No es el caso de las viviendas públicas del gobierno, donde está estrictamente prohibido regentar un negocio desde casa por tratarse de una zona residencial.

En pocas palabras, el gobierno brasileño alejó a las mujeres de los lugares de trabajo formal (y, de hecho, del informal: las mujeres predominan en los 7,2 millones de puestos de trabajo doméstico de Brasil) y no les proporcionó transporte público adecuado ni servicios de cuidado infantil.⁵⁵ Con ello prácticamente han obligado a las mujeres a convertir su casa en su lugar de trabajo, al hacer que ésta fuera la única opción realmente abierta a ellas. Y luego lo han declarado ilegal.

La vivienda pública no tiene por qué ser así, pero la alternativa requiere reflexión. Cuando los funcionarios públicos de Viena decidieron construir un nuevo complejo de viviendas subvencionadas en 1993, primero definieron «las necesidades de las personas que utilizarían el espacio» y a continuación buscaron soluciones técnicas para satisfacer esas necesidades, explica Eva Kail.⁵⁶ Eso significaba recopilar datos, sobre todo datos desglosados

por sexo, porque las «personas» a las que iban destinadas esas viviendas eran mujeres.

Las encuestas que compiló entonces la agencia nacional de estadísticas de Austria mostraron que las mujeres dedicaban más tiempo al día a las tareas domésticas y al cuidado de los niños.⁵⁷ (Según las últimas cifras del Foro Económico Mundial, las mujeres austríacas dedican dos veces más tiempo que los hombres al trabajo no remunerado y más tiempo total al trabajo remunerado y no remunerado combinado.)⁵⁸ Y así, explica Kail, los funcionarios diseñaron el complejo de viviendas Frauen-Werk-Stadt I (Mujer-Trabajo-Ciudad I, al que le han seguido el II y el III) para atender las necesidades de las mujeres que cuidan de otras personas.

Lo primero fue la ubicación, que, según Kail, se eligió cuidadosamente para facilitar a las mujeres el desempeño de sus responsabilidades como cuidadoras. El complejo está justo al lado de una parada de tranvía, y hay una guardería en el mismo recinto y escuelas en la vecindad, lo que significa que los niños pueden ir y venir solos a partir de una edad temprana (Sánchez de Madariaga señala que una de las cosas que más desgastan a las mujeres es «acompañar a los niños a la escuela, al médico y a las actividades extracurriculares»). Dentro del complejo también hay un consultorio médico, una farmacia y espacio comercial para otras tiendas, y tiene un gran supermercado cerca. Es lo último en diseño de uso mixto.

El diseño de FWS I es, de hecho, el de una favela construida a propósito. Prioriza a la comunidad y el espacio compartido. Los edificios, comunicados entre sí y con un máximo de cuatro viviendas por planta, están dispuestos alrededor de una serie de patios compartidos (con zonas de césped y áreas de juego infantiles) que son

visibles desde cualquier vivienda del proyecto. Por otro lado, por medio de escaleras transparentes y visibles desde el exterior, un alto nivel de iluminación en los espacios públicos y un aparcamiento bien iluminado y accesible únicamente a través de los pisos, pretende promover una sensación de seguridad.⁵⁹ Otro complejo de viviendas en Viena (Autofreie Mustersiedlung) prescindió totalmente de los aparcamientos, pasando por alto la normativa de zonificación que especifica que debe haber una plaza de aparcamiento por vivienda nueva.⁶⁰ En cambio, invirtieron en salas comunes y áreas de juego adicionales. El complejo no estaba destinado específicamente a mujeres, pero como éstas tienen menos probabilidades de conducir y más de cuidar de los niños, el resultado satisface las necesidades de vivienda de las mujeres.

El trabajo de cuidados también está integrado en el interior de planta abierta de los pisos FWS I. La cocina está situada en el centro de cada piso y es visible desde cualquier punto, reproduciendo el diseño del patio exterior. Esto no sólo permite a las mujeres vigilar a los niños mientras trabajan en la cocina, sino que sitúa las tareas domésticas en el corazón de la casa: un desafío sutil a la idea de que éstas son responsabilidad exclusiva de las mujeres. Compárese con la experiencia de una funcionaria local de Filadelfia que tuvo que verificar una y otra vez que los contratistas no ponían las cocinas en un tercer piso sin ascensor. «¿Quién quiere llevar a cuestras las bolsas de la compra y los cochecitos hasta el tercer piso?», pregunta.⁶¹