

Monografies

Urbanisme i gènere

L'urbanisme des de la política de les dones

Anna Bofill. Anna Bofill - Estudi d'Arquitectura.

Una altra visió de la ciutat

Considerem que un bon medi físic urbà és aquell que facilita la vida de les persones amb objectius de benestar i sostenibilitat, incloses totes les categories de persones amb totes les seves diferències. Tota política urbanística ha de suposar l'aplicació dels criteris de gènere al planejament i al disseny del paisatge urbà, perquè els criteris de gènere es formulen a partir d'una visió de la ciutat àmplia, holística, que abraça des dels espais del viure íntims fins als de l'hàbitat compartit i col·lectiu; des dels usos domèstics fins a les infraestructures urbanes i el planejament; des dels aspectes de la inseguretat i la por fins als temes de mobilitat; des dels moviments socials urbans i les associacions de veïnat fins a les polítiques urbanes.

La ciutat és sexuada i sexista (Hayden, 1980), l'espai físic no és neutre, crea jerarquies, provoca inequitats i discriminacions. Com sosté McDowell, els espais —com les persones— tenen un gènere, i les relacions socials i les relacions espacials es creen mútuament. La divisió espacial entre el món privat de la casa i el món públic del treball remunerat, la política i el poder, ha estat decisiva a les societats industrials per a la construcció dels atributs assignats a l'home i a la dona (McDowell, 2000, p. 145). Això es pot veure en el traçat de les ciutats, en la separació en zones, en els conceptes de vida sana, d'equilibri social, de família, així com en la distribució dels interiors dels edificis públics, que allotgen institucions, equi-

paments esportius, escoles i altres, on els espais d'ús femení i masculí es distingeixen per signes evidents d'estatus.

Clara Greed—seguint Doreen Massey— també considera que el desenvolupament de l'estructura patriarcal i del capitalisme ha construït les estructures socials i de poder, que es reproduïxen a l'espai físic, i les teories urbanístiques del segle xx han volgut imposar un ordre al món semblant al que van fer les religions, separant el sagrat del profà, la veritat de la falsedat, per crear una realitat en la qual l'home és la veritat i el centre, i la dona és «l'altre». I aquesta divisió a l'espai urbà s'expressa amb la creació de zones separades per a homes i dones i es trasllada a la dicotomia públic/privat en la societat. També constata que les creences dels planificadors sobre com ha de ser el món són un factor crucial per determinar la natura de la política urbanística, o si més no per a determinar el lloc de les dones a la ciutat dels homes (Greed, 1994).

Jane Darke afirma que la ciutat és un espai de propietat patriarcal (Darke, 1998). Pensem que l'afirmació és correcta pel que fa a la propietat estricta del territori d'assentament de les ciutats, que és efectivament de titularitat masculina en la seva quasi totalitat, i també quant a l'estructura dels usos del sòl i l'ordenació dels volums i dels espais lliures. La propietat és també un factor que determina el procés històric de configuració de les ciutats.

Com observen moltes anàlisis feministes, les dones saben que l'espai urbà

no els pertany. Elles no es troben a gust en certs llocs, no passen per certs carrers, no van a certs barris, no utilitzen certs mitjans de transport o no entren a segons quins equipaments o serveis. Saben que estan excloses de certes àrees de les ciutats, especialment a certes hores. Tenen limitada la llibertat d'anar i tornar de molts indrets per manca de seguretat. Aquesta sensació també la tenen les persones grans.

En l'actualitat, l'exclusió de les dones de l'espai urbà es fa mitjançant formes més difícils de combatre perquè són més complexes, més subtils, més inconcretes. Observem que en determinats barris i a segons quines hores del dia o de la nit, les dones rarament van soles, se les veu en grups, mixtos o de dones.

També hem d'agrair els estudis de Daphne Spain (Spain, 1992) sobre els espais des del gènere, en què defineix la casa, l'escola i el lloc de treball com a institucions espacials, que presenten diferents graus de segregació de gènere en les diferents cultures i al llarg del temps. Investiga la interrelació entre gènere, estatus i espai, a través d'una sèrie de casos que pren com a exemples. Qüestiona l'estructura de la diferència d'estatus entre dones i homes i proposa possibles maneres de poder canviar aquestes estructures. El concepte de gènere designa la naturalesa de la feminitat i de la masculinitat construïdes socialment i mútuament dependents. Incorpora les categories feministes d'esfera privada i esfera pública. Invoca la

integració espacial com a camí per elevar l'estatus de les dones. Comparteix amb altres teòriques l'esperança feminista d'una societat futura en la qual es valorin per igual les tasques de cura que les de guanyar-se la vida.

Què significa tenir una visió de la ciutat des de la perspectiva de gènere o des de la política de les dones? Significa mirar la ciutat des de l'experiència femenina de la vida o des del paper que històricament s'ha atribuït a la dona, que és realitzar les tasques de cura i gestionar, per tant, la vida quotidiana de tota la comunitat. També, i a causa d'aquest rol històric de les dones, la política de les dones considera les persones com a protagonistes de la ciutat, les contempla en tota la seva diversitat i les situa al centre mateix de les accions polítiques i estratègiques de transformació de l'entorn i del territori.

Incloure el gènere a l'urbanisme no vol dir considerar les dones com un col·lectiu de persones amb desavantatges, i dissenyar per a elles polítiques assistencials; vol dir desviar el punt de vista, construir nous raonaments i nous objectius sobre el medi físic en què viu la ciutadania.

La política de les dones mira la ciutat no únicament com a territori de producció i consum, ans també com a lloc de vida i de relacions, en què el treball és una de les activitats de les persones a més de la gestió de la vida quotidiana, el lleure o l'oci. És útil analitzar la ciutat considerant el gènere a més de l'edat, l'ètnia i la classe socioeconòmica

de la ciutadania, com van fer algunes acadèmiques geògrafes, antropòlogues, urbanistes, sociòlogues i arquitectes del moviment feminista anglo-americà de la dècada dels vuitanta i noranta del segle xx. A més, els moviments urbans de les dones prenen molta força, proposen models alternatius de ciutadania, amb la inclusió de totes les diversitats, la creació de noves pràctiques polítiques, de noves mediacions i xarxes, amb l'objectiu d'expandir els drets humans amb la inclusió dels drets de les dones (Werkele, 2000).

Tasques de cura – vida quotidiana – entorn físic urbà

Des que es lleva al matí fins que se'n va a dormir, què fa una dona?

Aquí s'evidencia que hi ha molts tipus de dones, naturalment; casades, solteres, joves, grans, sanes, malaltes, amb diferents tipus de renda, d'educació, d'ètnia. Cada una organitza el transcurs del dia d'una manera diferent. Tanmateix, hi ha una sèrie d'accions, de funcions, d'itineraris, de moviments, de sensacions, de situacions, de vivències que en diferents moments faran totes elles, disposades en el temps i l'espai de manera diferent (tret de les que pertanyen al sector de renda alta i que tenen contractada una ajuda domèstica quotidiana): portar les criatures al col·legi o la guarderia, anar a comprar productes de consum diari, portar la gent de casa al metge, fer gestions administratives, tenir cura del manteniment de la llar, fer tasques

de neteja, rentar i planxar roba, cuinar, cosir, ocupar-se de les activitats extraescolars de les criatures. A més, moltes d'aquestes dones tenen una feina remunerada. Compartir aquestes tasques de manera equitativa entre dones i homes encara és lluny.

La gestió de la vida quotidiana no es fa, doncs, només a l'interior de les parets que conformen l'habitatge; és també un conjunt d'activitats, comportaments, sensacions i experiències que es produeixen a l'espai públic, a l'espai fins ara considerat d'ús masculí.

Anar a la feina també forma part de la vida quotidiana, i fer esport, jugar, relaxar-se, anar al cine, al teatre, i en general l'esbarjo, l'oci, l'aprenentatge i la cultura. Encara que es puguin fer de manera esporàdica o no quotidiana, també es consideren activitats diàries.

Les tasques relacionades amb la gestió domèstica esdevenen, doncs, funcions urbanes que, lluny de romandre invisibles, han de ser incorporades als continguts primordials dels assentaments urbans. Són les que fins ara s'han anomenat tasques de cura. I les persones que són l'objecte d'aquestes cures s'han anomenat fins ara incorrectament persones dependents (criatures i joves, persones malaltes, persones grans o amb minusvalidesa), quan de fet el col·lectiu principal d'aquestes persones «dependents» són precisament els homes. El col·lectiu dels homes no podria dedicar-se al treball remunerat sense els treballs de cura assignats històricament a les dones, que han estat

invisibilitzats i no relacionats amb el desenvolupament humà, la força de treball, l'activitat econòmica i el producte nacional. La sociologia comença a canviar el concepte de dependència pel d'interdependència. I l'economia des del feminisme proposa abandonar el mercat com a eix vertebrador de l'activitat economicosocial i substituir-lo per l'esfera de la reproducció (Borderías i Carrasco, 1994).

Divisió de rols – divisió d'espais. Estereotips de gènere

La societat patriarcal va dividir els rols dels homes i les dones a la vida quotidiana a partir del segle XIX d'una manera molt contundent. Mentre la producció de béns es feia dins de l'àmbit de la casa familiar, i tots els membres de la família hi participaven, encara que les dones fossin les responsables principals de la cura, el fet que també treballessin a la producció (o a l'agricultura) comportava que la divisió dels rols no fos gaire precisa. Amb la revolució industrial, l'aparició de fàbriques on es produïen o manufacturaven productes va requerir mà d'obra de persones que van haver d'«anar a treballar» fora de l'àmbit domèstic. La demanda (per tipus de treball i perquè el treball de les dones va ser de seguida menysvalorat) es va orientar majoritàriament cap als homes. Això va propiciar que en certs sectors de la burgesia (no a les classes de rendes baixes, on les dones sempre han treballat dins i fora de casa, encara que els salaris fossin més baixos per a elles) s'establís una cla-

ra divisió de rols. Els homes van acudir en massa a les fàbriques i moltes dones es van quedar a casa.

El model de zonificació, es a dir l'organització del territori per àrees separades d'usos del sòl, no sorgeix únicament per objectius de racionalitat, es basa fonamentalment en el pensar la societat dividida entre homes i dones amb papers estereotipats; els homes amb un treball remunerat aporten el sustent material i van de casa a la feina, les dones són vistes com a mestresses de casa, que s'ocupen de la cura de la família, i els seus moviments pel barri i la ciutat no són considerats rellevants.

Ja a l'inici del creixement de les ciutats s'inicia la separació de les funcions i la suburbialització a gran escala. La divisió de rols segons el gènere i la separació entre la llar i el lloc de treball es dona en tots els assentaments urbans d'Europa. Encara que moltes dones tinguessin un treball remunerat a més de ser mestresses de casa, els urbanistes i altres persones que intervenen en la transformació de la ciutat les veien únicament en el seu paper de cuidadores de la llar. De fet la manca d'equipaments i serveis per a les tasques de cura obligava que, a cada família, almenys una dona s'ocupés d'aquestes tasques.

En l'actualitat, les dones s'incorporen cada vegada més al treball remunerat, les famílies són nuclears, de pocs membres, i representen només la meitat, o menys, dels grups de convivència; la desocupació esdevé important i fa que molts homes s'ocupin de les tas-

ques domèstiques, els equipaments i serveis de cura (llars d'infants, centres per a la tercera edat, clubs de joves, clubs d'esports i d'esbarjo, centres sanitaris, etc.) s'han multiplicat (tot i que encara en calguin molts més) i les dones s'han incorporat massivament als estudis i a l'ús dels espais urbans.

Les àrees d'ús diferenciat a les ciutats crescudes ràpidament a la segona meitat del segle XX estan connectades per xarxes de transport privat i públic que també han estat concebudes amb la visió dels estereotips de gènere, per portar els homes als llocs de treball. Els moviments de les dones, o més precisament els que s'han de fer per al compliment de les tasques de la vida quotidiana, no són tinguts en compte. Són moviments polièdrics, mentre que els primers són lineals. D'aquesta manera les xarxes connecten el centre amb les perifèries i no les perifèries entre si, o connecten segons quins serveis amb les àrees residencials, però no connecten serveis i equipaments i residència.

A totes aquestes característiques avui hem d'afegir el fenomen de la immigració, que a més de les diferències d'edat, de cultura, d'estatus socioeconòmic, de salut, d'opció sexual, afegeix la diferència d'ètnia. Tota aquesta diversitat crea fragmentacions, polaritzacions, guetificacions que repercuteixen en la qualitat de vida de moltes àrees del centre urbà i de determinades perifèries. Àrees que podrien ser vitals i animades per la barreja social esdevenen difícils per a viure-hi quan la majoria

dels residents són pobres, no tenen feina i vagaregen pels carrers. Llavors augmenta la delinqüència i la diversitat ètnica es transforma en tensió racial i social.

Inseguretat i por. Polítiques per a la prevenció de la violència i dels delictes

Aquest tema ha esdevingut primordial en els estudis de dones dels últims anys a causa de la més gran visibilització de la violència domèstica, de la constatació que la separació de l'esfera domèstica de la pública no és real a la vida d'avui i de la degradació d'alguns barris de les ciutats, així com de la no-resolució del tema de la immigració. Les dones limiten els seus desplaçaments i activitats pel sentiment d'inseguretat; tenen por de sortir perquè tenen por de ser agredides, per exemple a vegades al vespre al seu mateix barri. Tanmateix ho han assumit com un fet natural. Ho accepten a vegades inconscientment.

L'espai no és neutre. Hi ha una clara connexió entre el disseny urbà i la violència envers les dones. El sentiment d'inseguretat que experimenten les dones és molt diferent del dels homes, i afecta la manera com les dones s'apropien de l'espai públic. Per tant és fonamental relacionar el sentiment d'inseguretat de les dones amb la concepció de les polítiques d'ordenació de l'espai i de planificació urbana. La inseguretat de les dones és sexual i física, mentre que la dels homes és només física. Les dones temen per llur integritat,

són vistes per la societat i es veuen elles mateixes com a més dèbils i incapaces de defensar-se.

Del total de les accions de planejament i disseny des de la perspectiva de les dones, l'aspecte més desenvolupat fins ara al món occidental és el de la seguretat, entesa com a control i prevenció dels delictes per mitjà del disseny i el planejament de l'entorn físic urbà.

Durant els anys vuitanta i noranta es van elaborar guies, amb la incorporació d'alguns criteris de gènere, per planificar, dissenyar i gestionar les ciutats al Canadà (Toronto), Regne Unit, Holanda, així com a Austràlia. Es van fer auditories per a diagnosticar els delictes i determinar polítiques d'actuació i costos. Es van fer canvis als centres urbans com, per exemple, millores en els sistemes d'il·luminació pública, la seguretat als parcs i als aparcaments, així com en el transport públic. També es va millorar la seguretat als barris (comerços i residències). A les ciutats britàniques s'ha millorat la seguretat pública als parcs, a les estacions d'autobús i trens, als centres comercials, hospitals i escoles. Els Safe Cities Projects¹ han donat alta prioritat a la seguretat de les dones i dels grups ètnics, i també han desenvolupat programes per a joves a escoles i comunitats o barris. Els projectes es fan en col·laboració estreta entre la ciutadania i els governs locals.

Els paràmetres principals identificats a la *Guia per al planejament urbanístic i l'ordenació urbanística amb la incorporació de criteris de gènere* (Bofill Levi, 2005) com a factors de planejament i

disseny per a prevenir la violència i els delictes urbans són, entre altres: les densitats edificades de les àrees residencials; la pluriactivitat, la integració i barreja d'equipaments i de tipologies d'habitatges; el sentit de territorialitat donat per la configuració urbanística dels barris; la visibilitat i lectura clara dels itineraris; la il·luminació dels espais públics; la ubicació, el condicionament i l'adequació dels espais públics; la volumetria i ordenació dels edificis als plans parcials d'ordenació urbanística; el disseny i la distribució del mobiliari urbà; la tria de materials i colors del mobiliari urbà i els elements decoratius; l'estat de conservació i de manteniment dels espais públics; el disseny i la conservació posterior dels espais intermedis d'ús comunitari; el control dels terrenys en desús; la bona visibilitat als espais de trànsit dins dels edificis i la seva transparència interior/exterior; l'existència de control social als espais públics; el disseny adequat per a poder «veure i ser vist» a tots els equipaments públics i a xarxes de mobilitat (estacions, aparcaments, etc.).

La macroescala urbana²

El model de ciutat americana és el de la ciutat dispersa, extensa, que es dilata

1. És el nom donat a molts dels plans de seguretat amb criteris de gènere realitzats al Canadà, Austràlia i Europa.

2. Els apartats següents recullen un seguit de temes tractats i desenvolupats al llibre *Planejament urbanístic, espais urbans i espais interiors des de la perspectiva de les dones* (Bofill Levi, 2005).

en el territori. Els suburbis es poden estendre fins a més de 100 km del centre urbà. Sense arribar a aquests extrems, les nostres ciutats s'han anat desenvolupant seguint aquest model de la dispersió, a expenses del territori rural i a desgrat de les llargues distàncies entre residència, lloc de treball i equipaments. Barcelona també, malgrat el seu tret històric característic de compacticitat, ha desenvolupat una última fase d'urbanització caracteritzada per la difusió de la població i de les activitats sobre el territori. I el fenomen es fa més palès si es mira la Gran Barcelona Metropolitana, des de Castelldefels fins a Montgat i des del Prat de Llobregat fins al Papiol.

Les dones són les més penalitzades per aquest fenomen, perquè han d'estar molt de temps en moviment per accomplir les tasques de la vida domèstica. En primer lloc, els planificadors han concebut les xarxes de transport públic per resoldre la comunicació casa-treball pensant que l'home és qui surt a treballar mentre que la dona es queda a casa, i han oblidat les connexions entre residència i equipaments, per exemple. En segon lloc, les comunicacions es fan prioritàriament amb vehicle privat, que és utilitzat majoritàriament pels homes (entre un 75% i un 80%)³. Les dones es mouen més a peu i agafen els transports públics, que són insuficients; es desplacen més que els homes perquè van a tots els llocs necessaris per al compliment de les tasques quotidianes, en uns recorreguts que són més aviat

polièdrics o aleatoris: de casa a l'escola de les criatures, a la feina, a les botigues, al metge, a deixar l'avi al centre de dia, a una gestió administrativa i de retorn a casa.

La mobilitat per mitjans privats es fa necessària, doncs, en aquest model de ciutat dispersa i mancada de xarxes de transport públic, amb els consegüents problemes de contaminació del medi i els problemes de salut, que també afecten majoritàriament les dones.

Les solucions verdes o ecològiques, com ara anar amb bicicleta, tampoc no resolen els problemes perquè, com diuen les urbanistes britàniques, els joves ciclistes, vestits de licra i amb màscares antivent, tenen comportaments altament arrogants i agressius, com molts homes conductors de cotxes. Passar del cotxe a la bici és més verd però no necessàriament menys sexista (Greed, 1994).

El disseny mateix dels carrils bici mostra moltes vegades la incompatibilitat amb les persones que van a peu i la poca importància que se'ls dona. I les propostes de restricció de l'ús del cotxe també perjudiquen les dones, perquè són mesures que no tenen en compte l'ús que en fan per a les tasques quotidianes d'assistència, que es consideren menys importants.

L'escala intermèdia de districte i de barri

La tasca de la compra diària és una altra activitat que fa que la frontera entre

l'esfera privada i la pública s'esvaeixi. Tradicionalment es feia la compra cada dia al barri i a peu. Actualment es fa una gran part de la compra els dissabtes i als grans supermercats o hipermercats, situats a determinades àrees dels barris o a les perifèries de les ciutats, i amb vehicle privat, la dona sola o acompanyada del marit o també les criatures. Alguns homes s'han incorporat a la tasca de la compra domèstica, perquè comencen a practicar el compartir o moltes vegades perquè són desocupats. Tanmateix encara són moltes les dones que van al mercat o als comerços del barri amb el seu carret, sobretot les dones grans o les que no treballen en un treball remunerat i/o tenen un nivell de renda baix.

Hi ha molts «barris-dormitori» dels anys seixanta i setanta que no tenen serveis de botigues ni mercats, ni altres equipaments. Els han anomenat «barris-dormitori» els urbanistes —homes— des de la seva experiència, que contempla sols la vida dels homes que hi van només a dormir. Però per a moltes de les dones que hi viuen són el seu barri de tot el dia, un barri mort, sense vida, del qual han de sortir per anar a fer les tasques domèstiques.

El centre de Barcelona s'ha caracteritzat per la complexitat de funcions que hi radiquen, hi han conviscut

3. ATM, DPTOP i ERMB. "Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya 2006", a Carme Miralles-Guasch (2010). *Dones, mobilitat, temps i ciutats*. Quaderns de l'Institut, 14, Generalitat de Catalunya, Institut Català de les Dones.

tradicionalment els usos residencials, les activitats productives i els serveis. Poc a poc la indústria i altres activitats productives han anat abandonant el centre per instal·lar-se en polígons especialitzats. I també molts serveis, com el comerç destinat a les persones i la llar s'han situat fora, als marges del centre i dels barris perifèrics, en forma de grans superfícies. Aquest fet perjudica especialment les dones i les persones que fan les tasques de cura, que necessiten que l'espai tingui una major complexitat o barreja de funcions per a reduir els desplaçaments, incrementar la seguretat, augmentar els recursos i afavorir la interrelació entre les persones que habiten el barri.

D'aquesta difusió de la població i de les activitats sobre el territori, i de l'especialització de les àrees en usos específics, se'n deriva també una segregació dels grups socials segons el seu nivell de renda.

Els barris crescuts al voltant de les ciutats, tant si són concentrats com dispersos, no responen a les necessitats i la manera de viure la vida quotidiana de les dones. Encara que no hi ha un model ideal d'agrupació residencial que vagi bé a totes les dones a causa de les seves diferències (algunes prefereixen l'habitatge unifamiliar amb jardí, altres la casa unifamiliar en filera, altres el pis en un edifici), els problemes de densitat, d'alçades i la volumetria dels edificis, la pobresa dels equips i serveis, la manca d'integració de les funcions, la poca qualitat del

paisatge urbà, el disseny equivocat dels espais públics, i la manca de transports públics, són comuns a totes elles.

La microescala dels espais urbans

Els carrers i les places no es contemplen pensant en les persones que van a peu. A l'espai urbà és difícil orientar-se i identificar-se, no se sent la pertinença al lloc. Falta continuïtat, varietat i unitat, visibilitat o lectura clara de la ruta, és a dir sensació de seguretat. Amb el desenvolupament lliure de la construcció s'ha destruït una part de la memòria històrica i del *geni*⁴ dels llocs. Molts barris nous manquen d'una imatge que els doni personalitat; són ambigus, anodins. Els fets de la història de les dones i de les cultures en l'entorn urbà, però, han contribuït a la producció de l'espai i a la construcció dels llocs, i per tant han de ser tinguts en compte.

Molts espais urbans, equipaments i serveis no són fàcilment accessibles per a les persones amb cotxets o carrets de la compra, o per a les persones amb discapacitats. Moltes voreres són impracticables amb cotxets de criatures o carrets, o són ocupades pels cotxes o per elements del mobiliari urbà: arbres, pilones, cabines, etc.

Encara hi ha grans dèficits d'il·luminació a molts espais dels barris, encara que en conjunt les ciutats emanen a la nit una quantitat d'energia lumínica considerada desmesurada pels ecologistes; però aquesta energia no està ben distribuïda o està distribuïda en funció d'objectius comercials i no pas funci-

onals. Per exemple, es despèn molta energia il·luminant les vies de trànsit rodat, que ja estan il·luminades pels fars dels mateixos vehicles, en comptes d'il·luminar les voreres i les parts del paviment per on circulen les persones.

El sentit del geni del lloc, que en molts casos s'ha perdut, es podria tornar a recuperar mitjançant la intervenció de les dones a les ciutats. Les dones són més capaces de ser sensibles a la qualitat enfront de la quantitat, al valor de les preexistències ambientals i de la memòria històrica, i no es deixen enlluernar per intervencions monumentals. L'esperit del lloc s'ha de sentir no com una força estàtica lligada al record, sinó com un element dinàmic, una construcció constant de la personalitat del territori.

El concepte de monumentalitat també s'ha d'analitzar, perquè moltes vegades és el motor d'intervencions grandioses a la ciutat, que són excessives o inútils, o representen exclusivament l'ego d'un individu determinat. Es pot analitzar com s'ha utilitzat l'arquitectura per reforçar prototipus de privilegi.

Temes clau de la vida quotidiana

Per totes aquestes consideracions expressades molt succintament, és ineludible considerar els temes clau de la

4. El concepte de *geni del lloc* va ser definit i àmpliament descrit pel professor Christian Norberg-Schulz (1979) a *Genius Loci*. Milà: Electa Editrice.

vida quotidiana com a imprescindibles per a la disciplina urbanística.

Ocupar-se de les tasques de cura i de gestió de la vida quotidiana, a més de realitzar un treball remunerat, dona una altra experiència de la realitat urbana. Et fa comprovar el funcionament de tots els espais i serveis de la ciutat, les llargues distàncies entre residència i equipaments, i residència i lloc de treball, la insuficiència del transport públic, la poca compatibilitat dels horaris dels diferents sectors d'activitat, la manca, encara, de molts equipaments en àrees perifèriques, la poca accessibilitat a molts indrets, la invasió del cotxe a la via pública, els obstacles als recorreguts de les persones que van a peu, la inseguretat a molts espais públics, a més de tots els problemes derivats de la contaminació del medi, fins i tot la contaminació acústica, sobretot a la ciutat de Barcelona. I per allò del paper que a les dones els toca fer a la societat, encara ara, malgrat la incorporació d'alguns homes a les tasques de la vida quotidiana, són elles les qui més pateixen les conseqüències d'aquestes disfuncions.

Planificar amb criteris de gènere significa dues coses fonamentals: d'una banda significa posar no només l'home sinó també la dona en posició de centralitat, és a dir considerar la ciutat no només com a territori de transaccions econòmiques i de desenvolupament i la ciutadania com a clients, productors o consumidors, sinó veure la ciutat com a continent d'activitats i de moviments

de la població en general, amb totes les seves diversitats d'edat, ètnia, estatus socioeconòmic, salut, sexe o orientació sexual. I veure les ciutadanes i els ciutadans com a persones que caminen, i l'espai urbà com un paisatge pel qual se circula o que es viu durant tot el dia. D'altra banda significa que si posem al centre d'atenció també la cura i la gestió de la vida quotidiana, sigui de responsabilitat femenina o masculina, cal transformar els espais perquè també les dones tinguin la llibertat d'anar i venir, amb tranquil·litat i amb plena sensació de pertinença a tots els llocs.

Quant a la ciutat i al seu territori

S'ha de repensar la natura i el significat de la utilització del sòl disponible a les ciutats i al territori, per reflectir de manera més real l'organització de la vida quotidiana, amb noves distribucions dels usos del sòl. La pluralitat d'usos i la multifuncionalitat dels espais fan una ciutat de distàncies curtes i uns barris dotats de les qualitats de la centralitat, animats, amb control social i dissuasius de violència.

Les necessitats bàsiques per a satisfer una correcta vida quotidiana comporten una disposició dels equipaments i serveis que impliqui proximitat o reducció dels temps d'accés, accessibilitat física i seguretat.

Restablir els límits entre els assentaments urbans i el camp contribuirà a contenir l'extensió edificadora i a controlar els seus impactes visuals i ambientals. D'altra banda, fragments de

natura organitzada hauran de configurar una xarxa de verd urbà necessària per a beneficiar la vista, l'olfacte i tots els sentits.

L'organització del territori i el desenvolupament de les ciutats haurà de respondre a les necessitats de mobilitat de les dones, als seus recorreguts poligonals (els dels homes són pendulars, casa/treball remunerat), tant en els teixits urbans com en els rurals, i afavorir l'aproximació entre residència i serveis. A Catalunya la prioritat donada al vehicle privat en general (el 60% de superfície lliure l'ocupa el cotxe, que és utilitzat només per un 37,3% de la població en àmbit metropolità), esdevé dramàtica per a les dones a les zones rurals, on la xarxa de transport públic és quasi inexistent i el vehicle en general el porta l'home (quasi el 62%).

La mobilitat és un element de discriminació social per a les dones (el vehicle privat el sol portar més l'home) i més per a les que tenen limitada la capacitat de moviment. Les dones, en bona part dels seus desplaçaments diaris, van a peu i en transport públic (gairebé el 67%), mentre que en el cas dels homes el percentatge és del 48,5%. En l'àmbit metropolità el transport privat és utilitzat pels homes en un 46,8% i per les dones en un 28,2%. En l'àmbit de les comarques no metropolitanes els homes utilitzen el transport privat en un 61,3% i les dones en un 44,3%.⁵

5. Xifres deduïdes de Miralles-Guasch, 2010 (llibre citat a la nota 3).

A les ciutats la circulació de vehicles privats provoca un dels grans problemes de salut, per la pèrdua de temps, per l'estrès i per la contaminació ambiental. Calen estudis sobre l'organització de l'espai/temps a les ciutats.

Una nova gestió del territori haurà de controlar els abocaments industrials i els urbans, recuperar les aigües i els espais naturals contaminats i planificar les ubicacions correctes de les noves àrees d'expansió de les ciutats.

El territori, les ciutats, els espais rurals i urbans de vida, treball i relació han de ser reorganitzats per a la diversitat de sexe, edat, salut i cultura, i esdevenir assequibles, accessibles, sostenibles, segurs i adequats a les diferents opcions de vida quotidiana que permetin la llibertat individual i social.

Quant a l'espai urbà

Els espais urbans hauran de donar protagonisme a les persones que van a peu, amb el reforçament i l'ampliació de les xarxes de transport públic i la creació d'àrees urbanes només per a vianants o compatibles amb un transport públic no agressiu.

L'espai urbà ha de facilitar l'orientació de les persones que van a peu, els habitants dels conjunts habitacionals o dels barris han de sentir-ne la pertinença; per a satisfer aquestes necessitats els espais han de configurar tancaments amb característiques de continuïtat, unitat i varietat alhora. Això facilitarà la lectura clara de la ruta i contribuirà a la seguretat.

Els espais urbans han de ser contenedors de memòria històrica, amb la recuperació de les seves preexistències històriques i ambientals.

Totes les persones i en especial les dones han de poder transitar per tota la trama urbana a qualsevol hora del dia i de la nit. Sense esquivar cotxes ni obstacles diversos, amb seguretat i llibertat.

El paisatge urbà ha de potenciar la dimensió estètica de les persones pel seu tractament visual i sensual i per la seva adequació a l'esperit del lloc. Aquestes qualitats el faran menys vulnerable, menys vandalitzable i més segur.

L'accessibilitat a tots els llocs privats i públics afavoreix la vida quotidiana i la seguretat urbana. Les rutes han de ser lliures d'obstacles.

Els espais físics s'hauran de dotar de coherència formal i d'equilibri social i ambiental. La coherència formal interna s'obté utilitzant processos de desenvolupament lògics acompanyats de participació ciutadana i de la definició de criteris de diferència sexual en l'ús i la percepció dels espais. L'equilibri s'obté adequant l'entorn físic a les necessitats i desigs de les persones, en un procés de planejament i disseny de dalt a baix i de baix a dalt alhora, en un procés obert i de plena participació de la ciutadania.

Quant a l'habitatge

L'habitatge és l'espai quotidià per a alimentar-se, treballar, descansar, gaudir i procrear, i també per a compartir,

estimar, conèixer, col·laborar, comunicar. Tanmateix per a una dona pot ser l'espai de la submissió, del treball obligatori invisibilitzat, no reconegut, o de patiment, fins i tot de mort.

Els col·lectius familiars diferents de la família nuclear ja constitueixen més del 50%,⁶ per tant és necessari adequar l'oferta dels habitatges a la varietat dels grups habitacionals, al compartir les tasques domèstiques, a les adaptacions segons les etapes del cicle de la vida o al tipus de tasques que s'hi poden fer (treball reproductiu i també productiu); a les diferents cultures, ètnies, capacitats econòmiques (la major precarietat és la femenina), a les persones amb discapacitats (les dones no disposen d'organització ni mobiliari flexible per a adaptar), als criteris de sostenibilitat (com l'estalvi d'energia, la no-contaminació, la no-utilització de productes contaminants en la construcció, i que el reciclatge d'escombraries no sigui responsabilitat única de les dones, etc.).

Les persones amb desavantatge social, com moltes dones i joves, han de disposar d'habitatge de lloguer subvencionat a preu assequible, amb una oferta diversificada, àmplia, flexible, duradora i sostenible.

Cal un canvi de normativa i d'ordenances per a l'habitatge social i un

6. Es dedueix de l'anàlisi de l'estadística de les llars a Catalunya; l'any 2001 consten 577.002 llars sense nucli, 519.040 llars de parelles sense fills, i 948.348 llars de parelles amb fills. Idescat, 2010.
Web: www.idescat.cat

control més gran de l'habitatge de promoció privada, per a la inclusió dels criteris de diferència sexual.⁷

Les dones necessiten una habitació pròpia (que no sigui ni la cuina ni la cambra dels mals endreços), i també cadascun dels membres del grup familiar, i a més reclamen una habitació plurifuncional per al grup.

La configuració de l'espai físic d'un conjunt d'habitatges pot ajudar a superar la separació de les esferes domèstica i pública, que afavoreix la violència contra les dones,⁸ per mitjà de la creació d'espais intermedis de convivialitat veïnal.

A mode de conclusió, el model de ciutat i de barri al qual aboca l'aplicació de les polítiques urbanístiques amb inclusió de criteris de gènere és aquell que configura una distribució de residència, equipaments, serveis, comerç, indústria, per a facilitar la vida quotidiana, afavorir el dret al treball, possibilitar la cohesió i la integració social i, alhora, crear un paisatge urbà que doni sentit de pertinença als llocs i afavoreixi la sensació de seguretat i d'agradabilitat de totes les persones i grups, de tota la ciutadania. A Barcelona, sense anar més lluny, tenim un exemple clar de model urbà que, en la seva proposta inicial, hagués pogut ser excel·lent per a satisfer gran part d'aquestes exigències. El model proposat per Ildefons Cerdà per a la Barcelona del 1850 i el seu desenvolupament futur, amb una visió absolutament lúcida i sensible dels requisits d'organització d'usos, d'espais

lliures i de volums per a una vida «humana» a la ciutat.

En matèria de planejament urbanístic i disseny urbà el feminisme proposa un nou «femi/humanisme»⁹ en el qual se superi la divisió i jerarquització donada pels estereotips de gènere, es creïn nous imaginaris culturals i es vagi més enllà de les dualitats històricament construïdes per la cultura imperant.

Mobilització de les dones i mecanismes de participació

Els moviments urbans de les dones prenen molta força a la dècada dels noranta, en diferents llocs i situacions, per reclamar col·lectivament espais de participació i solucions a les seves necessitats.

Els moviments de dones proposen models alternatius de ciutadania, que inclouen totes les diversitats, creen noves pràctiques polítiques i instauren noves formes de resistència a través de les mediacions i la creació de noves xarxes. Amb un objectiu comú —articular noves formes de poder local arrelat a la política de la vida quotidiana— contribueixen a expandir els drets humans amb la inclusió dels drets de les dones.

En una sèrie de convencions internacionals i conferències de les Nacions Unides, grups de dones de diferents ONG reclamen cercar una veritable igualtat més enllà dels conceptes tradicionals dels drets humans, que enfoqui quatre temes fonamentals:

incloure els drets de les dones com a drets polítics i civils; incloure els drets socioeconòmics com el dret a l'alimentació, a l'habitatge, a la salut i al treball; emfatitzar els drets de les dones en les lleis; i posar la vida al centre (Wekerle, 2000).

Les dones també reclamen una nova organització espacial-temporal per a gestionar millor la vida quotidiana. Les seves experiències i punts de vista es troben exclosos o invisibilitzats pels que decideixen el desenvolupament de les ciutats. A Europa les dones utilitzen els seus drets com a ciutadanes per a estudiar i proposar espais públics i serveis amb la redefinició de necessitats i una nova visió de la sostenibilitat. A l'Europa del Nord estudien, amb fons de la Comunitat Europea, l'habitatge i noves organitzacions d'unitats veïnals i de barris, amb la finalitat que els nous projectes incloguin habitatge, serveis, equipaments i treball. Configuren també nous plans de mobilitat i de seguretat urbana i projecten ordenacions de l'espai a escala intermèdia. Per exemple, el barri de la ciutat de Göteborg, Suècia, projectat per la municipalitat

7. Vegeu Bofill Levi, 2005.

8. Per aprofundir en aquest concepte vegeu Bofill, Anna (1999). «Aménagement urbain et architecture, facteurs de sécurité et de sécurisation», a *Forum Européen Sécurité Urbaine: Sécurité Femmes*, Frankfurt. I també Manifest «Seguridad y democracia», Nàpols, 2000. Consultable a : <http://www.fepsu.es/declaraciones.asp>

9. Paraula proposada per l'autora per a superar el concepte androcèntric d'humanisme.

sobre principis de planejament de gènere.¹⁰

A Itàlia i Alemanya els treballs i les propostes s'orienten cap a la planificació del temps. La reorganització de les activitats diàries per a coordinar els horaris d'oficines, comerços, escoles, administració i treball, i la mobilitat en general.

Les dones reclamen drets de ciutadania, espais de pràctica democràtica, canvis en el procés de planificació per a integrar les veus de les dones i la creació d'estructures institucionals per tal que els governs municipals considerin la perspectiva de gènere de forma transversal.

A Frankfurt el moviment de dones i l'Oficina Municipal de les Dones es preocupen pel tema de la nit i de la inseguretat. En una sèrie de tallers i de jornades de debat replantegen com una ciutat pot esdevenir més amable. Demanen un partenariat entre el poder local i la societat civil, per estudiar estratègies d'organització espacial i territorial, basades en els temes prioritaris de mobilitat, seguretat urbana, habitatge i serveis.

De la pràctica de l'ús dels espais habitats a la presa de decisions

Com poden les dones transformar la dissimetria dels sexes en l'ús de l'espai?

Als moviments socials de les dones, la pràctica de la relació i del partir de si mateixa ha fet que es desenvolupessin polítiques en què la concepció de la llibertat és relacional, substitutiva de l'individu, de la singularitat, en què

l'ordre social és substituït per l'ordre simbòlic. Les dones treballen per sortir dels estereotips de gènere, perquè a l'entrada del segle XXI han entrat plenament al món del coneixement i de la cultura. Gairebé el 60% dels títols universitaris són de dones, elles ja ocupen molts llocs a la jurisprudència, a la medicina, a l'arquitectura, així com en altres professions tècniques i científiques, per no dir en l'ensenyament, on des de fa molts anys hi ha més dones que homes. I també són nombroses a les activitats artístiques, als mitjans de comunicació o a la publicitat, i en tots aquests àmbits treballen per crear nous imaginaris culturals.

Aquesta ha estat una veritable revolució que va esclatar a l'última dècada del segle passat, i en nom d'ella les dones han d'esdevenir els actors principals de la transformació del territori, n'han de ser l'element dinàmic i al mateix temps equilibrador.

Característiques de la lluita de les dones han estat sempre el dinamisme, el moviment, però també l'equilibri demogràfic, ambiental, etc.¹¹


La participació de les dones en la presa de decisions afegeix un plus a la definició del futur del territori, fomenta la cohesió social, supera la passivitat de l'usuari/ària o del consumidor o la consumidora, contribueix a la reapropiació social de l'espai.

La participació de les dones en la presa de decisions per a la transformació del medi urbà ha de comptar amb la posada en escena de solucions

contractuals consensuades per la xarxa de relacions representades per les associacions, les cooperatives, les societats, grups diversos, etc.

És molt difícil canviar l'imaginari cultural masculí de cop i volta. També ho és fer que mètodes i pràctiques de fer ciutat facin un gir de cent vuitanta graus. Tanmateix el moviment de les dones, el seu concepte diferent d'identitat i de llibertat, la seva pràctica d'exercir la vida quotidiana i les relacions, i els coneixements i sabers que emanen de la seva experiència i formació han de propiciar el veritable canvi i garantir l'autèntica sostenibilitat.

Més que buscar l'equitat en l'ús de l'espai cal repensar una ciutat i un territori per a totes les persones.

Conèixer i entendre els mecanismes de transformació i desenvolupament de les ciutats i els pobles, saber utilitzar els entorns urbans o rurals i saber-hi viure i gaudir-ne respectant-los és tot un repte. Aquesta transformació, organització i configuració només serà possible amb la participació de les dones (amb la incorporació d'aquells homes que entenguin els reptes proposats pel feminisme). 

10. Consulteu, Horelli, Liisa; Booth, Christine; Gilroy, Rose (2000). *Eurofem-toolkit, for mobilising women into local and regional development*. Hèlsinki: Helsinki University of Technology, Center for Urban and Regional Studies. Conclusions de la Conferència Internacional d'Eurofem a Hämeenlinna, Finlàndia, 1998. www.eurofem.net [Consulta: 2007]

11. Vegeu Young, Iris M. (1990). *Justice and the politics of difference*. Princeton University Press.

Referències bibliogràfiques

BOFILL LEVI, Anna (2005). *Planejament urbanístic, espais urbans i espais interiors des de la perspectiva de les dones*. Barcelona: Institut Català de les Dones, Quaderns de l'Institut, núm. 6.

BOFILL LEVI, Anna (2008). *Guia per al planejament urbanístic i l'ordenació urbanística amb l'incorporació de criteris de gènere*. Barcelona: Institut Català de les Dones, Eines, núm. 11.

BORDERÍAS, Cristina; CARRASCO, Cristina (1994). «Instrucción. Las mujeres y el trabajo: aproximaciones históricas; sociológicas y económicas», a BORDERÍAS, Cristina; CARRASCO, Cristina i ALEMANY, Carmen (comp.). *Las mujeres y el trabajo: algunas rupturas conceptuales*. Barcelona: Icaria.

DARKE, Jane (1998). «La ciudad modelada por el varón». *La vida de las mujeres en las ciudades*. Madrid: Narcea.

GREED, Clara (1994). *Women & Planning*. Londres: Routledge.

HAYDEN, Dolores (1980). «What would a non-sexist city be like?», *Signs: Journal of Women in Culture and Society*, núm. 5 (supl. 3).

HAYDEN, Dolores (1981). «What would a non-sexist city be like? Speculations on housing, urban design, and human work», a CATHERINE R. STIMPSON *et al.* (eds.), *Women and the American City*. Chicago: Chicago University Press, i a R.T. LE GATES i F. STOUT, *The City Reader* (2000). Londres: Routledge.

MASSEY, Doreen (1994). *Space, place and gender*. Oxford: Polity Press.

MCDOWELL, Linda (2000). *Género, identidad y lugar*. Madrid: Ediciones Cátedra.

SPAIN, Daphne (1992). *Gendered Spaces*. University of North Carolina Press.

WEKERLE, Gerda (2000). «Women's rights to the city, a Democracy». *Citizenship and the Global City*. (ed. Engin Isin). Londres: Routledge.

Web

Forum Europeu de Seguretat Urbana
www.efus.eu