

## Ciutats que estimen les dones

Tipus: [1]

Autor: [Catanzaro, Michele](#) [2]

Creació: Publicat per [Michele Catanzaro](#) [2] el 06/07/2018 - 08:25 | Última modificació: 17/01/2019 - 17:37

Una tarda del passat mes de maig, una desena de dones es van reunir en un col·legi del barri madrileny de Fuencarral. El grup, format per mestresses de casa amb nens, jubilades i adolescents, estava convocat per Inés Novella, una urbanista de la Universitat Politècnica de Madrid. Novella va desplegar davant d'elles un mapa del barri. Les dones van apuntar les seves zones preferides, els carrers pels quals prefereixen no passar i les àrees que els proporcionen serveis i oportunitats.

Al cap d'unes setmanes, el mateix grup va tornar a quedar amb Novella. Van fer un llarg passeig per Fuencarral, mentre la investigadora prenia nota de totes les seves observacions. "A mesura que les participants es van obrint, surt molta informació. En una activitat d'aquest tipus, que vaig fer en una altra ciutat, una participant va revelar que havia sofert una agressió sexual al carrer", explica Novella.

El que sorgeixi d'aquestes trobades entrarà en un informe d'impacte de gènere que Novella entregarà a l'empresa responsable de [Madrid Nuevo Norte](#) [3]. Es tracta d'un gegantí projecte urbanístic que ocuparà terrenys d'antic us ferroviari, avui semi abandonats, al voltant de l'estació de Chamartín, perllongant pel nord el Passeig de la Castellana i "cosint" el nord de Madrid.



L'urbanisme amb visió de gènere és una tendència a l'alça, però no majoritària.

“Serà un barri nou sencer, amb un impacte enorme en els barris del voltant. Estem intentant que el projecte aterra de la forma més suau i possiblement amb efectes beneficiosos al seu voltant”, afirma Novella. En concret, aquesta investigadora pretén que els efectes siguin beneficiosos per a les dones: que els problemes que aquestes viuen al barri dels voltants serveixin per dissenyar millor el nou barri, i que l’operació urbanística en aquest últim serveixi per millorar els primers.

“L’informe d’impacte de gènere és obligatori des de l’any 2003, arrel de l’aplicació d’una directiva europea. El 2007, aquesta pràctica va rebre una altra empenta amb la llei d’igualtat. Però les constructores han començat a prendre’s-ho en serio quan els jutjats van començar a parar projectes per no tenir informes de gènere solvents”, explica Novella.

En el cas de Madrid Nuevo Norte, algunes de les coses que demanen les dones ja són incloses al projecte. Per exemple, els grans descampats plens d’escombraries i vandalisme que toquen amb els barris existents haurien d’albergar equipaments públics. Així mateix, en el nou barri, cada habitatge tindrà una parada de transport públic a menys de 10 minuts a peu.

## **Mobilitat**

Requeriments com aquests són ingredients típics de [l’urbanisme amb visió de gènere](#) [4], una tendència a l’alça en l’arquitectura, però encara lluny de ser majoritària. “Dones i homes tenen vides quotidianes molt diferents. Si l’urbanisme no s’ocupa d’aquest fet específicament, no està responnent a unes necessitats que existeixen”, explica Inés Sánchez de Madariaga, investigadora de la Universitat Politècnica de Madrid, referent en urbanisme feminista a Espanya.

Els [estudis estadístics sobre mobilitat](#) [5] revelen que les dones tendeixen a tenir moviments poligonals al voltant de casa, mentre els homes tendeixen a fer moviments pendulars entre casa i treball. “Les dones s’ocupen de la cura dels menors, dels malalts, de la gent gran, dels dependents. També del manteniment de la llar. I tot això ho han de compatibilitzar amb la feina remunerada. Això es tradueix en horaris i patrons de moviment molt diferents”, explica Madariaga.

Una jornada típica d’una dona implica fer algun encàrrec, portar els nens a l’escola, anar a la feina, fer compres, ocupar-se d’un familiar gran (una tasca cada vegada més present, degut a l’envelliment de la població), portar els nens a activitats extraescolars, al metge, etcètera. “Això és així estadísticament i la diferència amb els homes s’està reduint molt lentament, no està passant un canvi substancial”, observa Madariaga.



El disseny de les ciutats, i especialment del transport públic, pot obstaculitzar l'accés de les dones a la feina.

El disseny de les ciutats pot transformar aquesta rutina en una guerra. "Les dones poden tenir dificultat en accedir a la feina, en tenir feina a temps complet, o en tenir promocions, perquè no poden desplaçar-se en les condicions espai-temporals existents", observa Madariaga.

Per exemple, per falta de serveis de transport públic que responguin a les seves necessitats: la qualitat del transport públic afecta de forma diferencial a les dones, perquè la població femenina té menys renda mitjana, i doncs menys accés al vehicle privat. O també per falta d'equipaments a una distància raonable de la llar: guarderies, escoles, centres de dia, etcètera.

Les urbanitzacions d'habitatges unifamiliars en perifèries, crescudes sense programació de transport públic o equipament, que obliguen a anar en cotxe a qualsevol lloc, són el paradigma d'un urbanisme hostil amb les dones. També ho són els parcs empresarials o els campus universitaris allunyats de les ciutats, monofuncionals i accessibles només amb transport privat. "Plantegen una combinació difícil entre assistència a la feina i altres activitats que es podrien fer a l'entorn", observa Madariaga.



Les activitats de cura recauen encara majoritàriament en les dones, però l'urbanisme no sol tenir-ho en compte.

Si Madrid Nuevo Norte podria ser un exemple positiu (per exemple, al voltant de l'estació de Chamartín es preveu una gran concentració d'oficines fàcilment accessibles), la Ciutat financera del Santander, a Boadilla del Monte, allunyada de la Madrid, accessible només amb una estació de tramvia o amb cotxe privat, seria un exemple negatiu, segons Madariaga.

La ["barreja d'usos"](#) [6] és la recomanació fonamental de l'urbanisme feminista en aquest àmbit. Tenir equipaments de recolzament de la vida quotidiana en proximitat de cada llar, i grans infraestructures (per exemple, hospitals) accessibles en transport públic.

## Seguretat

La seguretat és l'altre gran àmbit en el qual homes i dones viuen les ciutats de manera profundament diferent. "Les dones tenim una major percepció d'inseguretat que els homes, això és detecta en tots els grups d'edat i en tots els contextos geogràfics. El punt clau és la percepció, perquè en realitat són els homes els més afectats per crims", afirma Inés Novella.

Per exemple, s'ha comprovat que un espai poc il·luminat els fa més por a les dones que als homes. Un altre tret crític és el recorregut per accedir al transport públic: ponts túnels, zones mig buides o mig urbanitzades poden construir una barrera psicològica per accedir al transport.

En aquest àmbit gènere i edat es barregen. Hi ha més dones grans que homes grans i les dones grans tenen més afectacions de mobilitat que els homes grans. Per això, l'espai públic els pot resultar més hostil a elles que a ells.

“El resultat d’aquesta percepció diferencial és que les dones s’autolimiten els seus horaris i recorreguts, i això resulta en menys autonomia i menors oportunitats de creixement personal. Fins als casos més extrems on el món s’acaba reduint a la llar”, afirma Novella.



La percepció d’inseguretat és major en homes que en dones en totes les franges d’edat.

Certs trets del disseny urbà poden augmentar la percepció d’inseguretat. Un exemple que els experts consideren nefast des d’aquest punt de vista és el Fòrum de Barcelona. “Una gran explanada sense cap tipus d’activitat, sense motius per anar allà de manera quotidiana... és un despropòsit a nivell de percepció de seguretat”, observa Novella.

Els anys '90, la ciutat canadenca de Montreal va començar a plantejar-se aquesta qüestió seriosament. És allà on va néixer el “mètode de la marxa” (“marxa d’exploració” o “auditoria de seguretat”) que Novella està aplicant a Fuencarral. “Es tracta de passejades dirigides amb grups-objectius per les seves zones habituals: s’explora la il·luminació, la visibilitat, la mobilitat peatonal (especialment de persones grans o cuidadores), l’estat de manteniment – la percepció d’inseguretat augmenta en un lloc brut –, com de vital és una zona (un entorn animat redueix la inseguretat), la distància del transport públic, si les parades tenen seients o no, la senyalització (la falta de senyalització augmenta la percepció d’inseguretat, i més en les dones), etcètera”, explica Novella.

A més d’extreure informacions tècniques que es poden incorporar a propostes urbanístiques, el mètode de la marxa té l’efecte d’apoderar el grup amb el qual es treballa. Ja s’ha aplicat en diversos entorns, com Pinto, Usera, el Marítim de València o el casc antic d’Alacant.

El mètode forma part d'una caixa d'eines que les ciutats estan desenvolupant de forma creativa. La ciutat austríaca de Viena va desenvolupar un pla perquè les adolescents recuperessin el seu espai als parcs públics, que estaven copats pels seus coetanis masculins. Sota la direcció de l'urbanista Zaida Muxí, la ciutat catalana de Santa Coloma de Gramenet està a l'avantguarda d'intervencions de gènere a Espanya, segons els experts.

### El debat al voltant de l'urbanisme feminista

No obstant, no tots els urbanistes combreguen amb les premisses de l'urbanisme feminista. "La qüestió del gènere no em sembla rellevant en quant a la planificació urbana. N'hi ha d'altres, com l'edat, que em semblen més importants. Per a mi, homes i dones són iguals: el disseny urbà ha de ser per a tot el món", afirma Vicente Guallart, que va ser arquitecte en cap de l'Ajuntament de Barcelona del 2011 al 2015.

Guallart titlla l'urbanisme amb visió de gènere de "reactiu" o "preventiu", el mateix tipus de planificació que porta a no posar bancs a les places per evitar que els facin servir persones que viuen al carrer. "El treball que vam desenvolupar a Barcelona és crear una ciutat integradora, pensada per a tothom", explica Guallart.



L'urbanisme feminista també pretén apoderar les dones en la seva relació amb la ciutat.

"Precisament per a que l'urbanisme sigui integrador, cal que consideri de forma igual les necessitats d'homes i dones, i aquestes no són iguals perquè el seu dia a dia és diferent", replica Madariaga, que lamenta que els urbanistes més destacats no estiguin tenint en compte l'enfocament de gènere.

"Estem parlant de mirar com és la vida quotidiana de la meitat de la població, que no afecta només a les dones, sinó també a la gent gran, als menors i als malats. No és política de la identitat, és un tema molt tangible i



material", conclou.

**Michele Catanzaro** (Roma, 1979) és doctor en física i periodista freelance per a mitjans com El Periódico, Nature i d'altres. És co-autor del llibre 'Networks. A Very Short Introduction' i del documental 'Injustícia Exprés. El Caso Óscar Sánchez'. El seu treball ha estat reconegut, entre d'altres, pel premi Prismas, European Science Writer of the Year, Nimfa d'Or i Rei d'Espanya.

**Categories:** Articles

- [7]

**URL d'origen:** <https://sciencecorner.diba.cat/blogs/2018/07/06/ciutats-que-estimen-les-dones>

**Enllaços:**

- [1] <https://sciencecorner.diba.cat/>
- [2] <https://sciencecorner.diba.cat/members/catanzarom>
- [3] <https://distritocastellananorte.com/>
- [4] <http://www.juntadeandalucia.es/iam/catalogo/doc/iam/2004/18542.pdf>
- [5] <http://genderedinnovations.stanford.edu/case-studies/transportation.html>
- [6] <http://genderedinnovations.stanford.edu/case-studies/urban.html>
- [7] <https://sciencecorner.diba.cat/node/575>