

URBANISME I GÈNERE

Isabel Segura



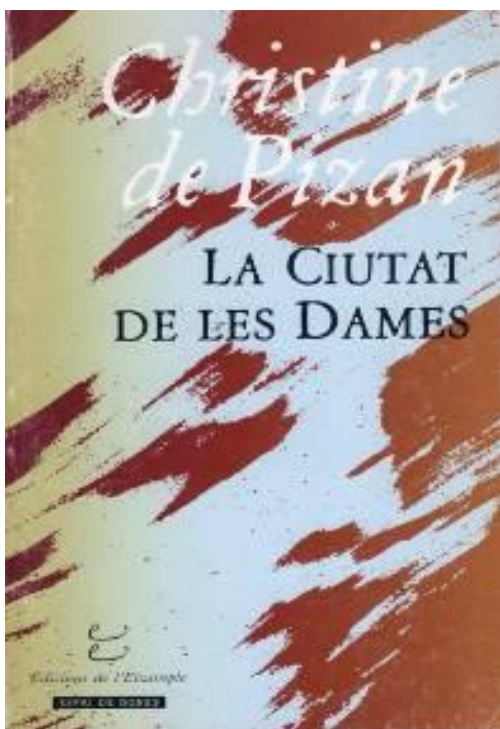
(Foto de Natàlia Limones)

Isabel Segura Soriano, és historiadora, especialitzada en la recuperació de la memòria històrica de les dones i dels espais que van crear. Pionera en l'estudi de la relació entre el paisatge urbà i la història de les dones, ha dirigit projectes locals i internacionals sobre dones i àmbits urbans. Fruit d'aquest treball han estat, entre d'altres, els llibres "*Guia de dones de Barcelona*" (1995), "*La Habana para mujeres*" (2003) i "*Memòria d'un espai. Institut de Cultura i Biblioteca Popular de la Dona 1909-2002*" (2007). El seu darrer llibre és "*La modernitat a la Barcelona dels cinquanta. Arquitectura industrial*" (2010). Ha comisariat exposicions com ara *Les dones i la ciutat de Barcelona* (1995), *20 anys de feminisme a Catalunya* (1996) o *Les dones i l'Ajuntament de Barcelona* (2007). Directora, amb Anna Bofill, del projecte *Les dones i la ciutat*, en el marc dels projectes finançats per la Unió Europea, les conclusions van ser publicades amb el títol "*Las mujeres y la ciudad: Manual de recomendaciones para una concepción del entorno habitado desde el punto de vista del género*" (1998).

URBANISME I GÈNERE: LA CIUTAT PER A LA VIDA QUOTIDIANA

Isabel Segura Soriano

Introducció



Per començar, res millor que fer-ho, amb una dona del segle XV, Christine de Pizan, que va formular el seu desig, en un llibre titulat *La ciutat de les dames*¹.

Què impulsà una dona, nascuda a Itàlia, resident a França, vídua i mare de tres criatures a escriure *La ciutat de les dames*? La resposta és concisa: la misogínia imperant a l'època.

Quin era el seu objectiu? La construcció simbòlica d'una ciutat per a les dones. I per fer-ho, comptarà amb l'ajuda de la

raó, la justícia i la rectitud, materials més durs i resistents que el marbre –són les seves paraules.

Posada a la feina d'erigir la ciutat, primer serà precis excavar la terra per a crear uns sòlids fonaments que es bastiran eradicant els prejudicis contra les dones, creats i fomentats per filòsofs, poetes, moralistes, i la llista seria molt llarga, que parlaven, amb veu homogènia, per concloure que la dona era intrínsecament perversa i inclinada al vici, diu Christine de Pizan.

Com desvetllar els prejudicis? La resposta també és molt concisa:

“...començant a reflexionar sobre la meva conducta, jo que havia nascut dona i pensava també en les altres moltes dones que he pogut tractar i que han volgut confiar-me els seus pensament íntims i secrets”². A partir d'aquest moment, Christine de Pizan, deixa de confiar en el judici d'altres per apel·lar al que ella sentia i sabia des del seu ser de dona. Així doncs, l'experiència pròpia i l'experiència

¹ Christine de Pizan. *La ciutat de les dames*. Barcelona, edicions de l'Eixample, Espai de dones, 1990.

² Christine de Pizan. *La ciutat de les dames*. Barcelona, edicions de l'Eixample, Espai de dones, 1990, p. 28.

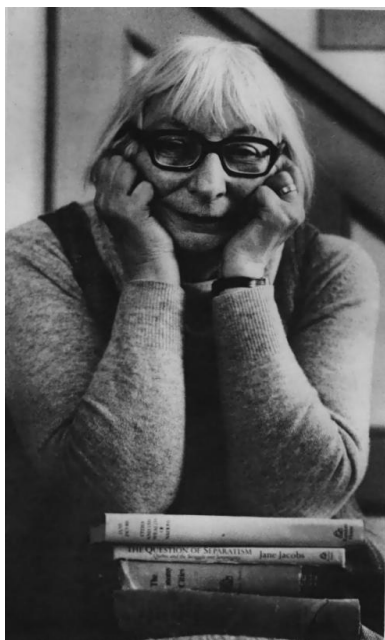
compartida amb altres dones, es converteix en una via de coneixement, en un vehicle per a crear un nou paradigma, una nova manera de veure, de fer, de planificar la ciutat.

Un altre text, escrit per una altra dona, molts segles després va ser *The Death and Life of Great American Cities*, de Jane Jacobs, traduït al castellà amb el títol de *Vida y muerte de las grandes ciudades*³, que amb la seva obra va desvetllar la complexitat de la vida urbana contemporània i contribuï a obrir noves perspectives en la manera d'estudiar la ciutat i les polítiques urbanes.

Malgrat la complexitat del seu treball, abans i després de la mort de Jane Jacobs el 2006, l'autora ha estat qualificada com a activista, mestressa de sa casa, que volia modelar les ciutats a escala domèstica. Indiscutiblement, activista, mestressa de sa casa i escala domèstica són conceptes utilitzats per a desqualificar-la.

Les crítiques de les quals va ser i és objecte Jane Jacob ¿es refereixen només a un problema d'experiència laboral -treball domèstic- que, malgrat no ser remunerat, és imprescindible per a la subsistència de la societat; o bé fan referència al seu mètode de coneixement que, en el cas de la Jacobs, va ser a través de "l'activisme"; o bé és refereix a un problema d'escala, -la domèstica?

88



Vist d'aquesta manera, Jane Jacobs i també Christine de Pizan i les seves obres semblen més un contratemps, una distorsió a les habituals i repetitives veritats del moment en que van aparèixer.

Probablement, tant Jane Jacobs com Cristhine de Pizan van ser intempestives, quasi inoportunes, gairebé impertinents, per allò d'inesperat que tenien les seves anàlisis i les seves propostes, enfront a la idea i a la forma hegemònica de fer ciutat, les quals s'imposaven en cadascun dels moments històrics en què van fer la seva aparició, en què van viure les dues autores. Intempestives, inoportunes i impertinents, per haver escrit sobre la ciutat des de la seva experiència del ser dona en el món urbà.

En la introducció a la seva obra *Vida y muerte de las grandes ciudades*, escrita en 1961, i traduïda al castellà el 1967, Jane Jacobs no podia ser més clara en les seves intencions: "*Este libro*

³ Jane Jacobs. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid, Península, 1967. Hi ha una nova edició publicada per Capitán Swing Libros, Madrid, 2011.

es un ataque contra las teorías más usuales sobre urbanización y reconstrucción de ciudades. Es, más bien, un ataque contra los principios y objetivos o fines que modelan la moderna y ortodoxa planeación y reordenación de las ciudades”⁴.

Aturem-nos-hi un moment, en Jane Jacobs i en els arguments que es fan servir pels sectors més crítics amb la seva obra. Un d’ells és el tema de l’escala utilitzada per a l’anàlisi i la formulació de les propostes, és a dir, l’escala domèstica. El que es qüestiona de l’autora, és, només, un problema d’escala?

Creiem que no, que el que s’està qüestionant és que Jane Jacobs situa en el centre el que, definit com a escala domèstica, no és altra cosa que optar per una ciutat en la qual el domèstic, dit en altres paraules, la vida quotidiana, sigui l’eix prioritari per analitzar, projectar i dissenyar les polítiques urbanes, ja siguin polítiques públiques, econòmiques o socials.



Jane Jacobs, tercera per la dreta, en una manifestació per salvar l’estació Penn, obra de l’arquitecte valencià Rafael Guastavino

Situar en el centre de les polítiques urbanes la vida quotidiana, era, és encara, un revulsiu a la idea hegemònica que l’impuls, el motor de la ciutat ha estat i és l’economia de mercat.

Un breu apunt etimològic. Recordem que economia prové de la paraula *oikosnomia* que en el seu origen designava la bona administració de la casa i de les coses.

⁴ Jane Jacobs. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid, Península, 1967, p. 28.

El procés de creixement urbà

La revolució industrial comportà una nova manera de fer ciutat i l'inici d'un procés de segregació de l'espai en funció dels seus usos. De l'antiga casa pre-industrial, s'escindí el treball remunerat, que anà a les instal·lacions fabrils i el treball domèstic i de cura es circumscriví a l'habitatge unifamiliar. Tot això, a grans trets, ja que en l'espai domèstic també es realitzaven feines remunerades, en la majoria de casos treball submergit.

En el procés de creació de la ciutat industrial hi va haver una assignació sexuada de l'espai. L'espai, anomenat públic, corresponia als homes, el domèstic, a les dones. I també hi va haver una assignació sexuada dels treballs, el remunerat als homes i, a les dones, el domèstic i de cura, és a dir, l'atenció a les persones de l'entorn familiar.



Tots els discursos ja fossin religiosos, polítics, higienistes, arquitectònics, literaris ..., van insistir-hi. Però la realitat, no va ser ben bé així. Els carrers de les ciutats industrials anaven plens de dones a les hores del canvi de torn a les fàbriques. Les dades ho corroboren i les imatges també. Segons Ildelfons Cerdà, a mitjans del segle XIX a Barcelona, del total de població assalariada, el 40% eren dones, el 40% homes i el 20% criatures. Les imatges també corroboren la incorporació de les dones al treball assalariat des dels inicis de la revolució industrial.

La primera filmació, realitzada pels germans Lumière, captà el moment de la sortida dels treballadors, i hi destacaven els barrets femenins sobre les boines masculines. Anys després, un altre cineasta més proper geogràficament parlant, Fructuós Gelabert, localitzava la seva càmera a la porta d'una altra fàbrica, en un barri industrial de la ciutat de Barcelona i captava la sortida de la fàbrica de *La España Industrial*. Novament, dones i homes desfilaven davant la càmera.



“Sortida de la fàbrica”, dels germans Lumière, primer film de la història del cinema (1906), amb majoria femenina entre el personal treballador

91

Amb tot, la incorporació de les dones al treball remunerat no les eximí del treball domèstic i de cura de les persones de l’entorn familiar, ni tampoc de transitar pels carrers per tal de realitzar les diversitats d’activitats que comportava. Anar a mercat, a la font, portar criatures a l’escola i un llarg etcètera...

Durant el segle XX, es continuà dissenyant i planificant la ciutat sobre el mateix imaginari que pretenia que l’home treballava i la dona restava a la llar.

A la revista d’arquitectura AC, publicació del GATEPAC, de l’any 1932, apareixia un manifest programàtic de com havia de ser la ciutat moderna: “*La ciudad moderna debe de ser, como ente dotado de vida, un conjunto de órganos ordenados según su función. El tráfico realizando la unión de los elementos especiales de la ciudad*”⁵.

⁵ AC. Publicación del “G.A.T.E.P.A.C.”, según trimestre de 1932., p. 32.



Des de finals dels anys seixanta, esclatà a diverses ciutats catalanes, tot un conjunt de accions que conformaven un moviment per tal de millorar les condicions de vida als barris. I, molt sovint, les dones van ser les iniciadores i les capdavanteres en les campanyes relacionades amb les reivindicacions de tot allò que afectava la vida quotidiana: serveis, habitatge, planificació urbanística, seguretat... Les dones pels seus rols d'agent reproductiu, productiu i de gestió comunitària –tres activitats interrelacionades- han estat protagonistes en la història més immediata i han contribuït a fer de l'espai urbà una ciutat més habitable, un espai per a la relació.

93

A partir dels anys setanta, la frase “*Volem un barri per viure-hi*” va aparèixer escrita en moltes pancartes penjades als carrers. També era una frase que posà text i veu a moltes manifestacions. “*Volem un barri per viure-hi*” sintetitzava una idea, un model de ciutat que s'adeqüés a les necessitats de la vida quotidiana.



Manifestació a la plaça de Sant Jaume de Barcelona, per un “barri digne”

Des dels anys seixanta, les dones de Catalunya han apostat per un barri i una ciutat per viure-hi, amb els serveis propers i uns espais públics que facilitessin l'estada, la trobada, l'intercanvi, l'heterogeneïtat. Una ciutat de distàncies curtes, accessible, on la diversitat de funcions en el mateix territori facilités la realització de les diverses accions que comporta la vida quotidiana.

Recomanacions per a una ciutat adequada a les necessitats de la vida quotidiana⁶.

El model de ciutat posat en pràctica a Catalunya des dels anys cinquanta del segle XX, i a diverses ciutats europees i també americanes, comportà, tal com ja hem dit, l'aparició de polígons, bé fossin residencials o industrials, un model, una manera de fer ciutat, que forçava el desplaçament de la població, en la majoria de casos per mitjans mecànics i que té, com a conseqüència, la despesa de temps, d'energia, de diners i un increment de la contaminació acústica i ambiental. Alhora, aquesta dispersió, dificultava, dificulta, la realització de les activitats quotidianes.

Aquest model urbà és insostenible a nivell territorial, econòmic, social i mediambiental. Jane Jacobs, va ser una de les veus més preclares en les nefastes conseqüències que tindria aquest model que comportaria la mort de les ciutats.

De l'aiguabarreig

Jane Jacobs, aborda l'anàlisi urbana des de diverses escales. L'inicia a nivell de carrer, passa a nivell de barri, després al districte i acaba amb la ciutat en el seu conjunt. En tots els nivells defensa la diversitat urbana, una diversitat que com més exuberant sigui, molt millor. I explica quines són les condicions que la faran possible:

Primer: els barris, els districtes han d'acollir més d'una funció primària i aquestes han de garantir la presència de persones que surtin de casa seva en horaris diferents i que utilitzen molts equipaments en comú.

Segon: la majoria de les mançanes han de ser petites, els carrers i la possibilitat de girar cantonades han de ser abundants. Cal evitar mançanes de 200 metres.

⁶ Gran part de les recomanacions que a continuació exposem, es basen en les conclusions de diversos tallers realitzats amb col·lectius de dones de diverses ciutats. Aquests tallers es van fer en el marc del projecte europeu "Les dones i la ciutat", promogut per la Fundació Maria Aurèlia Capmany i co-dirigit per Anna Bofill i Isabel Segura.

Tercer: els districtes han de barrejar edificis de diverses èpoques i condicions, tot preservant una bona proporció de cases antigues, de tal forma que presentin una gran varietat en el seu rendiment econòmic. Aquesta barreja ha de ser necessàriament compacta.

Quart: hi ha d'haver també una concentració humana densa.

Aquestes quatre condicions combinades, creen nuclis efectius i econòmics. L'aiguabarreig, conclou, dóna vida a la ciutat, en cas contrari, les ciutats moren, o es degraden, en una mena de mort urbana.



95

Des de la teoria, sustentada en praxis, de teòriques com Jane Jacobs als Estats Units, i a Catalunya per Anna Bofill⁷, des de la pràctica i l'activisme d'elles mateixes i de moltes altres, que han ocupat carrers i places per fer explícita la denúncia i l'obsolescència d'un model de ciutat i alhora han plantejat alternatives, aquest són algunes de les propostes, de les recomanacions, per fer de les ciutats espais habitables.

Un entorn urbà que combina diverses funcions i rutes, amb un disseny atractiu dels espais públics, incrementa la confortabilitat, facilita les trobades, promou l'ús de les persones, i també, incrementa la percepció de seguretat i fa que, en cas de necessitar ajuda, puguis demanar-la, bé sigui per preguntar una adreça, o formular qualsevol altra demanda.

⁷ Anna Bofill, és autora, entre d'altres, de "*Planejament urbanístic, espais urbans i espais interiors des de la perspectiva de les dones*" . Barcelona. Institut Català de les Dones. 2005 i de la "*Guia per al planejament urbanístic i l'ordenació urbana amb la incorporació de criteris de gènere*". Barcelona, Institut Català de les Dones, 2008.

En el disseny de l'espai urbà són recomanables diversos aspectes que contribuiran a millorar-hi la qualitat. El disseny dels espais pot fomentar o bé, pel contrari, apaivagar els conflictes. Crear espais suficients per a la col·lectivitat, pensats des de la diversitat dels interessos i desitjos de les persones que els utilitzaran, incrementa la sensació de confortabilitat de l'espai col·lectiu i dissuadeix tant de l'apropiació d'un sol grup, com del vandalisme.

Sentir-se identificat amb el barri on vius o treballes és un important requisit per assumir responsabilitats comunitàries. Diversos elements contribueixen a potenciar la sensació de confortabilitat a l'espai públic i a crear entorns urbans actius: l'orientació, la perspectiva, la visibilitat i la il·luminació.

Orientació significa que una persona ha de poder trobar fàcilment el camí, el que significa que l'espai ha d'estar organitzat amb passejos i rutes, línies o senyals que indiquen el camí principal i poder identificar el punts de destinació, sense ambigüitat.



Entrada a una estació del metro de Barcelona

Reconèixer i tenir una bona perspectiva de qualsevol situació, cosa que significa que la ruta de les persones que caminen ha d'estar clarament indicada, il·luminada i amb una bona perspectiva de les cantonades i racons. Les persones i la seva cara han de ser vistes a una distància de quatre metres.



La visibilitat assegura un control social i personal. La visibilitat ha de ser possible des l'espai públic als edificis i viceversa.

Això també ha de ser aplicable a les entrades dels edificis, ascensors, escales, passatges, aparcaments, accessos i disseny de les estacions de metro, de ferrocarril i parades d'autobús.

Veure (control personal) i ser vista (control social) depenen en gran mesura d'una bona il·luminació.

En molts carrers, inclosos els d'urbanització o remodelació recents, els fanals il·lumina la calçada per on passen els cotxes i, en canvi, no il·lumina directament la vorera, per allà on circulen les persones que hi caminen. Un contrasentit evident, ja que els cotxes duen fanals i les persones no. En d'altres casos, els fanals estan situats per sobre del fullam dels arbres, circumstància que provoca ombres que, a la nit, poden generar sensacions visuals confoses o poc clares.

97

De la mobilitat

Els desplaçaments per causes quotidianes són superiors als desplaçaments per causes obligades –treball remunerat i estudis.

Segons l'“*Enquesta de mobilitat quotidiana a Catalunya*”, realitzada el 2006,⁸ els desplaçaments per motius ocupacionals –treball i estudis-, en un dia feiner, arriben a 5.679.610 i, en canvi, la mobilitat personal, que inclou desplaçament per compres, acompanyament de persones, diversió i oci, passeig, visita a amistats i familiars, gestions personals, visites sanitàries o hospitalàries, formació no reglada i menjar, suposa un total de 6.897.543 desplaçaments diaris.

Les xifres, malgrat una aparent aridesa, ens revelen realitats, fins ara amagades. A la vista de les situacions emergents que les xifres ens constaten, cal revisar tòpics i prejudicis, amb els quals durant anys s'ha anat consolidant una xarxa de transport públic que responia al criteri de prioritzar la mobilitat ocupacional, en temps passats anomenada “obligada”. En canvi, ha menystingut la

⁸ “*Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya*”, 2006. Barcelona, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya, 2006.

mobilitat per motius de caire personal, que ara ja sabem que és la que impulsa la majoria dels desplaçaments de la població.

Cal preguntar-se si el traçat de les línies del transport públic, freqüència i recorregut, responen a aquesta diversitat de models de mobilitat. Cal preguntar-se, també, si els models de mobilitat que es promouen des de les institucions públiques, s'ajusten o no, a les necessitats de desplaçaments de la població.

L'accés a la mobilitat repercuteix en l'accés al mercat del treball remunerat, als serveis i a l'ús dels béns de la ciutat. L'accés a la mobilitat pública, per tant, pot ser un element democratitzador o, pel contrari, un element de marginació.

El disseny, freqüència i recorregut de les línies de transport públic actual, limita la capacitat de desplaçament de les dones i, per tant, la seva llibertat i el dret a l'ús de la ciutat i a l'exercici de la plena ciutadania.

Així doncs, a nivell de recomanacions, cal adequar la xarxa de transport públic a la diversitat de les activitats de la vida quotidiana tot prioritzant el transport públic sobre els vehicles privats i garantir, alhora, l'accessibilitat física, social i econòmica a la mobilitat.

De la seguretat



Els moviments de dones han revelat que l'espai no és neutre, pot crear una sensació d'inseguretat o, pel contrari, de seguretat, de confortabilitat. Un espai pot ser dissuasori de la violència o, pel contrari, afavorir-la. Hi ha una clara i directa connexió entre el disseny urbà i la violència contra les dones. El disseny de places,

parades d'autobús o metro, aparcament i passos subterranis poden causar inseguretats.

Amb tot, però, es constata, que on s'exerceix més violència dels homes contra les dones, és en l'espai domèstic i en aquest traspasar façanes des dels carrers fins a l'habitatge, hi ha hagut durant els darrers trenta anys una persistent campanya dels grups de dones per fer visible no només aquests tipus de violència, sinó també els mecanismes que la sustenten.

La participació com a eina de responsabilitat social comunitària

Les dones, pel seu paper d'agents productors, reproductors i de gestió comunitària, tenen un coneixement exhaustiu de la necessitat. La diversitat d'accions que comporta la vida quotidiana provoquen un ús més intensiu de la ciutat i, per tant, un coneixement més intens. Cal acollir aquest saber, cal potenciar-lo, cal fer-lo visible, per tal de millorar l'entorn urbà.

Coneixedores de la realitat que trepitgen quotidianament, són interlocutores d'alta qualitat per a detectar necessitats i mancances, són informadores imprescindibles en la recollida de dades prèvies a qualsevol projecte de planificació, són analistes de projectes i informadores per a les avaluacions dels projectes, sempre que se les convoqui, és clar. Així doncs, les dones, pel seu coneixement intensiu de les realitats urbanes, hauran d'estar present en totes les fases dels projectes urbans, tant en les prèvies a la planificació, com durant el procés de planificació i execució, i, indiscutiblement, en la fase d'avaluació, ja que són elles, tal com ja hem dit, les que més utilitzen els espais urbans.



Bibliografia

-AA.VV, *Les femmes et la ville, logements, services et environnement urbains*. París: OCDE, 1995.

-Bisquert, A.; Navarro, I. *Ciudad y mujer. Actas del curso urbanismo y mujer, nuevas visiones del espacio público y privado. Málaga 1993-Toledo 1994*. Madrid: Seminario Permanente Ciudad y Mujer, 1995.

-Bofill, A, Dumenjó, R.M., Segura, I. *Las Mujeres y la Ciudad*. Barcelona: Fundació Maria Aurèlia Capmany, 1998

- Bofill Levi, Anna. *Planejament urbanístic, espais urbans i espais interiors des de la perspectiva de les dones*. Barcelona. Institut Català de les Dones. 2005.

-Bofill Levi, Anna. *Guia per al planejament urbanístic i l'ordenació urbana amb la incorporació de criteris de gènere*. Barcelona, Institut Català de les Dones, 2008.

-Borja, J. i Castells, M. "*La ciudad de las mujeres*", *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Taurus, 1997, pp. 75-110.

-*Charte Européenne des femmes dans la cité. Vers un "Droit à la Cité pour les Femmes"*. Une plate-forme commune de réflexion sur le plan européen. Recherche/action subventionnée par l'Unité pour l'Égalité des chances de la Commission des Communautés Européennes, 1994.

-Colomina, Beatriz (ed.) . *Sexualitat i espai*. Barcelona, UPC, 1998.

-Duran, M.A. y Hernández, C. *La ciudad compartida*. Madrid. Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España, 1998.

-Falu, Ana (ed.). *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos*. Santiago de Chile, Red Mujer y Hábitat de América Latina, Ediciones Sur, 2009.

-Femmes et ville de Montreal y Federación Canadiense de Municipalidades. *Una ciudad a la medida de las mujeres. El papel de las municipalidades en el alcance de la igualdad de género*. Montreal. Femmes et ville de Montreal y Federación Canadiense de Municipalidades. 2004.

-Greed, C. H. *Women & Planning. Creating gendered realities*. London, Routledge, 1994.

-Jacobs, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid, Península, 1967. Hi ha una nova edició publicada per Capitán Swing Libros, Madrid, 2011.

-Michaud, A. [coord]. *Guide d'enquête sur la sécurité des femmes en ville*. Montréal: Ville de Montréal, 1993.

-Miralles, Carme. *Dones, mobilitat, temps i ciutats*. Barcelona, Institut Català de les Dones, 2010.

-Pizan, Christine de. *La ciutat de les dames*. Barcelona, Edicions de l'Eixample, Espai de dones, 1990

-*Urbanismo y Género. Una visión necesaria para todos*. Barcelona, Diputación de Barcelona, 2006

-Wekerle, Gerda R. *Gender Planning in Public Transit: Political Process, Changing Discours and Practice*. Fainstein, Susan S. (ed.) ; Servonleds, Lisa J. (ed.). *Gender and Planning*. New Brunswick, NJ: Rutgers University Press, 2004