

URBANISME EN FEMENÍ

BARCELONA-CHICAGO



Franziska Ullmann

A l'atzar agraeixo tres dons: haver nascut dona,
de classe baixa i nació oprimida.

I el tèrbol atzur de ser tres voltes rebel.

Maria-Mercè Marçal, *Divisa*

"Repensar la ciutat des d'una perspectiva
feminista és deixar de produir espais des d'una
lògica productiva i mercantilista i començar a
pensar en entorns que prioritzin les persones que
els van a utilitzar.
Que els espais estiguin adaptats a les diferents
necessitats de les persones i no que les persones
s'adaptin a les condicions de l'espai. "

Beatriz Gutiérrez, *La Ciudad cuidadora*

El treball analitza com l'urbanisme feminista proposa redefinir les ciutats perquè el dret a habitar-les sigui efectiu per a totes les persones. El model urbanístic androcèntric i patriarcal de les nostres ciutats separa l'àmbit productiu i el reproductiu. Segrega els usos de les urbs per a fer-les funcionalment més econòmiques, de manera que manté la desigualtat de les dones. El model feminista posa les persones en el centre de les decisions i planteja una ciutat pensada per a la vida quotidiana, multifuncional, de mobilitat sostenible, participativa, amb espais públics de qualitat, segurs i conviviais. En una segona part estudia les ciutats de Barcelona i Chicago des de la perspectiva de gènere, analitzant aspectes de mobilitat i accessibilitat, equipaments i serveis de proximitat, seguretat, habitatge i representació, a partir de l'experiència personal de l'autora i de les enquestes del treball de camp. Conclou que Barcelona ha implementat millor les mesures d'afavoriment de la vida quotidiana.

RESUMEN

El trabajo analiza cómo el urbanismo feminista propone redefinir las ciudades para que el derecho a habitarlas sea efectivo para todas las personas. El modelo urbanístico androcéntrico y patriarcal de nuestras ciudades separa el ámbito productivo y el reproductivo. Segrega los usos de las urbes para hacerlas funcionalmente más económicas, por lo que mantiene la desigualdad de las mujeres. El modelo feminista pone a las personas en el centro de las decisiones y plantea una ciudad pensada para la vida cotidiana, multifuncional, de movilidad sostenible, participativa, con espacios públicos de calidad, seguros y conviviais. En la segunda parte estudia las ciudades de Barcelona y Chicago desde la perspectiva de género, analizando aspectos de movilidad y accesibilidad, equipamientos y servicios de proximidad, seguridad, vivienda y representación, a partir de la experiencia personal de la autora y de las encuestas del trabajo de campo. Concluye que Barcelona ha implementado mejor las medidas que favorecen de la vida cotidiana.

ABSTRACT

The article analyzes how feminist urbanism proposes redefining cities because the right to inhabit them is effective for all people. The androcentric and patriarchal urban model of our cities separates the productive and reproductive environment. It segments the uses of the cities to make them functionally cheaper, thus maintaining the inequality of women. The feminist model puts people at the center of the decisions and raises a city designed for everyday life, multifunctional, sustainable mobility, participatory, with public spaces of quality, safe and coexistence. In a second part, she studies the cities of Barcelona and Chicago from the gender perspective, analyzing aspects of mobility and accessibility, facilities and services of proximity, security, housing and representation, based on the personal experience of the author and of surveys of field work. Concludes that Barcelona has implemented the best measures of daily life.

Claus: urbanisme en femení, gènere, vida quotidiana, Barcelona, Chicago.

Claves:urbanismo en femenino, género, vida cotidiana.

Keys: gender urbanism, gender, daily life.

ÍNDEX

INTRODUCCIÓ	6
EXPERIÈNCIA.....	7
LA CIUTAT EN FEMENÍ	11
1. EL DRET A LA CIUTAT PER A TOTES LES PERSONES	
2. QUINES CIUTATS ENS TROBEM:.....	13
UNES CIUTATS ANDROCENTRISTES I PATRIARCALS	
2.1. L'ANDROCENTRISME EN EL DISSENY DE LES	
CIUTATS	
2.2. L'ABSÈNCIA DE LES DONES EN EL DISSENY DE LA	
CIUTAT	15
2.3. LA SITUACIÓ SOCIOECONÒMICA DE LA DONA	16
3. QUINA ÉS L'APORTACIÓ FEMINISTA A L'URBANISME.....	17
3.1. QUIN ÉS EL MODEL DE CIUTAT QUE VOLEN LES	
DONES?	
3.2. LA CIUTAT QUOTIDIANA I PRÒXIMA	19
BARCELONA I CHICAGO	
4. LES CIUTATS	20
5. LA CIUTAT DES DE LA PERSPECTIVA DE GÈNERE	23
5.1. PLANEJAMENT	
5.2. MOBILITAT I ACCESSIBILITAT	25
5.2.1. MOBILITAT	
5.2.2. ACCESSIBILITAT	30
5.3. ESPAIS, EQUIPAMENTS I SERVEIS	31
5.4. SEGURETAT I CONVIVÈNCIA	39
5.5. HABITATGE	44
5.6. REPRESENTACIÓ SIMBÒLICA	45
6. ANÀLISI DE LES DADES DEL TREBALL DE CAMP	46
7. CONCLUSIONS.....	53
8. AMB NOM PROPI.....	56
9. AGRAÏMENTS	57
10. BIBLIOGRAFIA	58
INTRODUCCIÓ	

Sóc dona. La meva mirada sobre el món em fa qüestionar valors i aspectes de l'organització de la societat occidental que considero incoherents i discriminatoris.

La democràcia es fonamenta no sols en el grau de participació sinó també en la capacitat de plantejar i assumir punts de vista diferents que incloguin totes les ciutadanes i ciutadans. D'aquesta manera es poden incorporar plantejaments i atendre necessitats diferents de les originades per la visió de superioritat androcèntrica.

La igualtat únicament esdevé efectiva quan s'adapta equitativament. I es fa realitat no en l'acceptació d'una distribució determinada de rols en un model de societat patriarcal, sinó en un nou model inclusiu de la visió de gènere.

Al llarg de la meva vida m'he adonat que la societat fa un tractament diferent entre les dones i els homes. He percebut com costa aconseguir la visibilitat en els èxits femenins. Ho he viscut com a jugadora i entrenadora de futbol sala. Veig que molts plantejaments culturals i socials ens atorguen un paper concret i que ens limiten les expectatives i les capacitats de desenvolupar-nos íntegrament. Com a jove amb inquietuds i amb ganes de canviar el món penso que la transformació ha de ser local per a arribar a ser global. I em qüestiono si l'escenari de la meva vida, la ciutat, representa també un element de discriminació que cal canviar.

Per això vull analitzar en perspectiva de gènere les dues ciutats que més conec. Barcelona, la ciutat on he nascut i visc. I Chicago, la meva ciutat d'acollida. Gràcies a un intercanvi del meu institut vaig conviure amb els Linker, que han esdevingut la meva segona família. D'aquesta manera he pogut visitar Chicago en sis ocasions i viure-hi com un habitant més.

HIPÒTESI

Les ciutats que incorporen la perspectiva de gènere al seu urbanisme són més accessibles, més diverses i més segures.

La ciutat de Barcelona és més accessible, més diversa i més segura que Chicago perquè ha incorporat més elements de la perspectiva de gènere a les seves polítiques urbanístiques.

L'EXPERIÈNCIA

Deu dies! Deu dies de vivències inoblidables! Moments de rialles, plors, curiositat, maduresa, cooperació, esforç, treball, sentiment, dedicació, respecte. Deu dies, deu!

El primer cop que vaig trepitjar Chicago va ser al juliol de 2011. La família Linker ens va convidar a passar dues setmanes amb ells. Arran de l'intercanvi que fa el nostre institut amb l'escola LaSalle, van convida-me amb el meu germà mitjà, en Bernat. Es van enamorar d'ell i van voler conèixer tota la família. Jo tenia onze anys.

El 10 de març de 2017 vaig tornar-hi. Acostumada al clima mediterrani, el fred es va apoderar de mi. Sola i a -25° C! Tots pendent de mi...

I així comença la meua aventura. Pensava que m'hi adaptaria despressa, però va ser més dur del previst. Suposo que estava massa acostumada a viatjar en família i buf!, Calia estar molt atenta a tot. Una mica de tímida, entendre'ls en anglès, organitzar un treball de camp a l'estranger enmig de l'hivern... Satisfeta i orgullosa de com va anar tot.

L'experiència americana

Barcelona-Munich-Chicago. Papellones a la panxa i un viatge llarg fins a la Ciutat del Vent. Al control de passaports no sabien si deixar-me passar. Els vaig haver d'ensenyat la foto del DNI. M'havia fet gran de cop, però finalment podia entrar. Endavant Amèrica!

Durant els tres dies següents, vaig organitzar-me. Per començar, buscava tota la informació al meu abast sobre l'estructura de la ciutat, la seva història, el pensament dels ciutadans. La primera entrevista, a casa, amb en **Jim Javorcic** voluntari a la Chicago Architecture Foundation (CAF). Em va explicar la construcció històrica de la ciutat i em va ajudar a entendre els seus elements més importants i característics i com funcionava. I em va convidar a la seu de Fundació. L'arquitectura de Chicago és imponent, monumental. Els gratacels són invenció seva i omplen el centre amb una barreja d'edificis històrics i de modernitat. Fan una muralla que envolta el riu, que és un centre de vida i d'activitat. I les explicacions en el metro elevat que encercla el centre de Chicago (The Loop), encara eren més visuals i interessants.

Al llarg de la setmana vaig visitar diferents llocs per informar-me sobre la ciutat: el meu propi barri de Lincoln Park , el Chicago History Museu, la Northwestern University, i la seu del districte 43.

I com diuen els xicaguencs es van obrir les finestres de Canadà i tots els carrers van quedar coberts de neu. Sense muntanyes, en una praderia immensa el fred arriba del Nord sense cap obstacle. Recordava els dies de tempesta a Barcelona on la ciutat quedava paraitzada. Aquí però, viuen preparats i res no els atura.

Al dia següent tenia una entrevista amb la **Michelle Smith, regidora del districte 43**. És una persona molt important per a la comunitat i la primera dona en exercir un càrrec tan alt. L'entrevista va ser llarga i molt fluïda. Vaig conèixer de primera mà el sistema de zonificació amb plànols i la distribució del districte, i els plans de futur. Ella és una *alderman*, una regidora del Districte, dels 77 que té Chicago. No li preocupa tant el nom de la seva institució (perquè hi ha una forta discussió sobre la feminització del càrrec, si cal que sigui *alderwoman*), sinó que l'Ajuntament únicament te 16 dones regidores.

Cada vespre venia gent a sopar a casa. El número 1868 de North Dayton Street era el punt de trobada de tota la família i els amics que em volien acompanyar en la meva experiència. Recollia enquestes, els exposava idees del treball i vaig acabar com una activista més de la renovació urbanística. Compartim l'orgull de la respectiva ciutat i la preocupació per uns barris millors. Un trosset més de Chicago al cor.



Fig. 1 Jack Javorcic (CAF) i la seva filla (Font:pròpia)

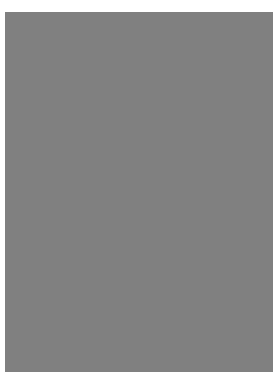


Fig. 2 Michelle Smith Regidora 43th Ward (Font:pròpia)



Fig. 3 Entrevista amb la regidora i la seva ajudant (Font:pròpia)

L'experiència catalana

L'experiència americana ja s'havia acabat i m'havia de centrar en els estudis i seguir treballant en el projecte. En acabar el curs ja tenia tot el temps per redactar, entrevistar i visitar.

El dia 7 de juliol vaig assistir a una jornada de "**Ciutats i dones: les polítiques de ciutat des d'una perspectiva de gènere**" organitzada per la Universitat Menéndez Pelayo, al Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB).

A les nou inauguraven el curs d'estiu i la primera ponent, María Ángeles Duran, sociòloga i actualment investigadora en el Centre de Ciències Humanes y Socials, CSIC, ens va parlar sobre la ciutat compartida. Un espai construït per a totes les persones i un futur garantit. Ella es preguntava qui cuidaria del seu poble, ja que històricament les dones estem fora d'aquest pla futur. Seguidament, l' Inés Sánchez de Madariaga, Càtedra de la UNESCO de gènere, sobre la

nova agenda urbana de Nacions Unides: un marc nou per a les polítiques de gènere a la ciutat. Ens va mostrar la nova llei de Dret a la Ciutat on esmenta 37 vegades nominatives el gènere. En l'àmbit de la mobilitat, Carme Miralles, ICTA-UAB, ens explicava la crisi econòmica i les diferències de gènere en la mobilitat quotidiana. Més accés a la mobilitat, que no vol dir més cotxes, ens dona més oportunitats. Ens va ensenyar com el sistema actiu (en bicicleta o caminant) havia augmentat per sobre del privat i que aquest havia disminuït notablement. L'arquitecta Adriana Ciocchetto, membre del Col·lectiu Punt 6, va exposar els treballs pràctics del seu col·lectiu envers l'espai públic en diferents zones de Catalunya. Per acabar aquestes jornades, vam fer un debat amb tres de les ponents i la Zaida Muxí com a moderadora i experta en el tema tractat.



Fig. 4 Jornada "Ciutats i dones". UIMP (Font:pròpia)



Fig. 5 Ponents de la Jornada. (Font:UIMP)



Aquest curs d'estiu ha estat la meva primera "experiència universitària", molt enriquidora. Un privilegi gaudir de la potència intel·lectual de totes les ponents. M'han ajudat a comprendre molt millor com funciona el

món i m'han ensenyat que encara hem de treballar molt dur per aconseguir la igualtat.

Fig. 6 Debat final a la Jornada. (Font: pròpia)

Per a completar la comparativa entre Barcelona i Chicago, el meu tutor em va posar en contacte amb un arquitecte amic seu, l'Eloi Ruana Gironès, de la Universitat Politècnica de Catalunya (Barcelona), que en aquell moment estava organitzant un taller internacional d'arquitectura amb la Monika Thadhani i el Chris Groesbeck, dos arquitectes de l'Illinois Institute of Technology de Chicago. Ells dos em van donar unes explicacions molt tècniques sobre les semblances i les diferències que veien entre les dues ciutats. Al seu parer Barcelona estava molt millor distribuïda i equilibrada que Chicago en equipaments i en mobilitat.

Lectures, articles, revistes d'urbanisme, notícies de feminisme... l'actualitat de Chicago i de Barcelona. Un temps d'aprenentatge, de conscienciació i de maduració.

Us convido ara a que sigueu participants
Dels resultats de tot aquest procés.



Fig. 7 Entrevista amb l'Eloi Ruana, en Chris Groesbeck i la Mònica Thadhani, arquitectes. (Font: pròpia)

LA CIUTAT EN FEMENÍ

*Els canvis dels quals sorgiran les noves ciutats seran feministes
perquè es basaran en la vida i no en la producció,
en la cura i no en la depredació,
en la col·laboració i el suport mutu i no en la competència;
valors defensats pels feminismes.*

Zaida Muxí, Doctora arquitecta.

Quina ciutat habitem? Quina ciutat volem? L'urbanisme feminista proposa redefinir les nostres ciutats segons les necessitats de la nova societat, basada en la igualtat d'oportunitats entre homes i dones, entre generacions i entre cultures. **En aquest treball fixarem el nostre estudi des de la mirada femenina en un àmbit urbà, el de les ciutats de Barcelona i de Chicago.** Partim del dret a la ciutat de totes les persones. Ens trobem amb la realitat d'una ciutat desigual. I descobrim els elements que la fan més inclusiva, sostenible i justa

1. EL DRET A LA CIUTAT PER A TOTES LES PERSONES

“Actualment la meitat de la humanitat -3,5 mil milions de persones- viu en ciutats. I l'any 2030 en serà quasi el 60% de la població mundial. En aquest context els estudis del programa de Nacions Unides **ONU-Habitat** constaten amb preocupació que únicament entre el 30 % i el 40 % de la nova ciutat -la construïda arreu del món en els darrers vint anys- és una ciutat planificada”.

La vida a la ciutat s'afegeix als drets inherents a la condició humana, com a dret a la ciutat.

«Es defineix com l'usdefruit equitatiu de les ciutats dins dels principis de sostenibilitat i justícia social. S'entén com un dret col·lectiu dels habitants de les ciutats, especialment dels grups empobrits, vulnerables i desfavorits, que els confereix la legitimitat d'acció i d'organització, basat en els seus usos i costums, amb l'objectiu d'assolir el ple exercici del dret a un patró de vida adequat » (ONU, 2004a: 3).



Fig. 8 Jornades a Biblioteca Francesca Bonnemaison 29 i 30 de juny de 2017. (Font: Ajuntament de Barcelona)

El dret a la ciutat per a totes les persones, plasmat a la *Carta Mundial pel Dret a la Ciutat* de l'Organització de les Nacions Unides recull en el seu Article II: Principis del

dret a la ciutat, punt 5 el principi de la Igualtat, no-discriminació: ... *els drets esmentats en aquesta carta seran garantits a totes les persones que habiten de forma permanent o transitòria a les ciutats sense cap discriminació d'edat, gènere, orientació sexual, idioma, religió, opinió, origen ètnic racial, social, nivell de renda, nacionalitat, o situació migratòria.* (ONU, 2004a:2)

En la mateixa línia i, en paral·lel, la *Carta pel Dret de les Dones a la Ciutat* (Barcelona, 2004).

A la Cimera de Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides (Nova York, setembre de 2015), els líders mundials van adoptar l'Agenda 2030 per al Desenvolupament Sostenible, un conjunt de 17 Objectius per acabar amb la pobresa, **lluitar contra la desigualtat** i afrontar el canvi climàtic per a l'any 2030. L'Objectiu de desenvolupament **5è** es refereix a la **igualtat de gènere**:

la seguretat en l'espai públic, l'herència de la terra i l'accés

a la feina. I remarquem l'Objectiu 11, que té com a meta **"Convertir les ciutats i els assentaments humans en inclusius, segurs, resilents i sostenibles."**



Fig. 9 Logo de l'11è ODS. (Font: ONU)

La **Nova Agenda Urbana**, (NUA en anglès) en el marc de la III Conferència de Nacions Unides sobre Vivenda i Desenvolupament sostenible (HABITAT III, Quito, octubre de 2016), reconeix el dret a la ciutat, considera positivament l'urbanisme, tracta les dones i el gènere des de l'equitat i defensa els espais públics segurs i de qualitat.

Per tant, l'Agenda Internacional ha reconegut el dret a la ciutat i la necessitat d'un urbanisme amb perspectiva de gènere.

2. QUINES CIUTATS ENS TROBEM: UNES CIUTATS ANDROCENTRISTES I PATRIARCALS

2.1. L'ANDROCENTRISME EN EL DISSENY DE LES CIUTATS

La societat patriarcal va dividir els rols dels homes i de les dones en la vida quotidiana a partir del s.XIX d'una manera molt clara. Amb la Revolució Industrial, l'aparició de les fàbriques va requerir la mà d'obra de persones que van haver "d'anar a treballar" fora de l'àmbit domèstic. Tots els homes de les classes baixes i moltes dones van acudir a les fàbriques. Tanmateix a les classes benestants els homes es dedicaven als negocis i les dones burgeses es van quedar a casa per a la cura de la família.

Els primers estudis de planificació urbana a Anglaterra es fan amb la consideració d'aquest model burgès de família. D'aquesta manera s'estableix un model de planificació del desenvolupament urbà basat en l'anomenada *divisió sexual del treball*, dels rols diferents que els dos realitzen a l'esfera privada i en la pública, **en l'àmbit del treball reproductiu no remunerat**, i **en l'àmbit del treball productiu** per la realització del qual es percep una compensació econòmica. Bàsicament, la divisió sexual del treball significa que mentre les dones es fan càrrec del treball domèstic no remunerat, els homes s'ocupen del treball remunerat en l'esfera pública. Això va donar lloc a **la disposició dels usos del sòl** separada i disgrega pel territori, **la zonificació**.

Aquesta distribució va adquirir valor universal amb la Carta d'Atenes de 1933 (redactada al IV Congrés d'Arquitectura Moderna, CIAM) i les idees de Le Corbusier, com origen de l'urbanisme modern. Així, aquest funcionalisme racionalista, amb el propòsit de solucionar problemes d'higiene i de contaminació industrial proposa **una ciutat disgregada** en què les diverses funcions: treballar, dormir, comprar, divertir-se, es realitzen en zones predeterminades per aquest ús exclusiu. És la ciutat dels **polígons** (residencial, industrial...) o dels hipermercats i centres d'oci enmig de la no-ciutat.

El funcionalisme va esdevenir el model de desenvolupament urbà als països del món occidental. Ha perdurat tot el segle XX, amb la conseqüent separació dels rols de gènere, l'augment de la desigualtat de poder i la destrucció de la cohesió social.

Jane Jacobs, teòrica nordamericana de l'urbanisme, va ser un de les pioneres en detectar les desigualtats implícites en el projecte de l'espai urbà. En el seu llibre *Muerte y vida de las grandes ciudades* ens parla de la ciutat zonificada:

"El model de zonificació es basa amb paper estereotipats segons el gènere, és a dir, unitats familiars amb una persona- l'home- encarregat de portar un sou i amb un horari

laboral convencional, i una mestressa de casa -la dona- que utilitza l'entorn urbà de forma diferent, porta els nens a l'escola, va a comprar i passa la major part del temps dedicada a la cura de la llar i d'altres membres de la família". (Darke, 1998:123)

L'urbanisme dels últims anys s'ha fonamentat en una sèrie d'errors de base que, malgrat ser reconeguts pels cercles tècnics, no deixen de ser les pautes de disseny urbà en l'actualitat, per inèrcia però també perquè s'adapten molt bé a les expectatives econòmiques del sistema productiu, sense tenir en compte el reproductiu.

El primer és la divisió estricta de funcions que s'oposa a la complexitat i barreja d'usos i persones característica de la ciutat tradicional. Aquesta divisió de les funcions que quotidianament els ciutadans, i sobretot les ciutadanes han de simultaniejar, implica una **enorme despesa de temps i energia per desplaçar-se d'una part a una altra de la ciutat**. La ciutat es mostra hostil a tots les persones fràgils o sobrecarregades: als que tenen alguna discapacitat o malaltia, a les persones grans, als nens i les dones. És a dir, a la gran majoria de la ciutadania.

D'altra banda, aquest model urbà **es basa necessàriament en la dependència del vehicle privat**. Pensem en la proporció d'inversió pública lligada a millores viàries per a vehicles privats (millora de carrers, autovies, túnels, rondes...) comparada amb la inversió en un transport públic més eficient, més detallat, que arribi a més punts i amb major freqüència. La proporció d'usuaris de vehicles privats és majoritàriament masculina, encara que és mínima respecte al total de la població.

If you're talking about raising children and distribution of workload I think the women are going to be more motivated to want to do that because they enjoy doing it more so I think that's one issue is just natural societal upper again and women enjoy doing that work more often so that they tend to do it more so I think that's one issue second issue. If you're on stay at home our person stay at home dad I can tell you there are some there's a number of stay at home moms that at my daughter's school I can think of one stay at home dad if you're a stay at home dad that's considered to be. Like here you are forever going to be explaining to people. What cocktail parties and school functions like why you chose this M.P. people will look at you strangely like your stay at home dad really like stay home out go through they'll.

Jim Javorcic (Chicago Architecture Foundation)

2.2. L'ABSÈNCIA DE LES DONES EN EL DISSENY DE LA CIUTAT

Les dones no han participat històricament en l'urbanisme de les ciutats. No van poder accedir als estudis superiors fins a principis del segle XX¹. Quan es van incorporar als despatxos d'arquitectes es va considerar que havien d'ocupar-se d'aspectes relacionats amb l'espai domèstic (disseny d'interiors i mobiliari). Quan s'han situat en un mateix pla o bé han estat ignorades pels seus col·legues masculins o bé han hagut d'adoptar les idees dominants, sense qüestionar-les, fins i tot en arquitectes de renom internacional. Finalment la seva representació en el llocs de decisió polítics i urbanístics es proporcionalment menor que la dels homes (“sostre de vidre”).

Aquesta mirada masculina de l'urbanisme universalitza com a neutre un model masculí “on el cos de les dones i de les minories (infants, persones grans, discapacitades) estan absents, reprimits i oblidats” (Cortés, G 2006:200). La sociòloga María Ángeles Durán, a *La Ciudad Compartida. Conocimiento, afecto y uso*, i a les Jornades Ciutats i Dones (UIMP,2017) explica aquest cànon com “**la síndrome del varavo**” l'acrònim de “varones activos”, que uneixen a aquesta condició la de persones sanes i mantenidors d'una família, que tenen més possibilitats de crear discurs i difondre'l, malgrat que per quantia resultin un grup minoritari [descomptem les dones, els infants i els mateixos homes no treballadors, jubilats o solters] (Durán, M. 2008). El desafiament polític de les ciutats en el futur és integrar els restants grups socials a la política real de la ciutat, **passar de la ciutat disgregada a la ciutat compartida.**

2.3. LA SITUACIÓ SOCIOECONÒMICA DE LA DONA

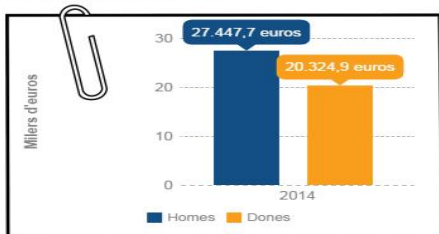
Un tercer element de discriminació és la diferent situació socioeconòmica d'homes i dones. Elles tenen un menor accés al mercat de treball. Les dones treballen en major

¹ La primera arquitecta americana va ser Louise Blanchard Bethune, el 1880, la primera europea l'alemanya Emilie Winkelmann el 1909 i la primera dona arquitecta espanyola Matilde Ucelay Maortúa, el 1936, amb el retrocés que va suposar el règim posterior a la guerra civil respecte del paper de la dona a la societat.

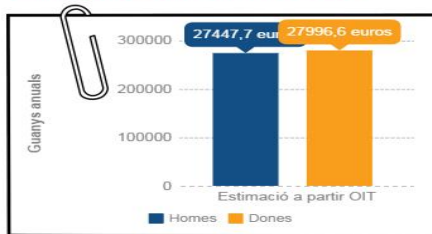
propoció amb contractes a temps parcial i compaginen hores de treball remunerat amb el treball no remunerat per a la societat com a curadores, amb una doble càrrega de feina. I encara que la temporalitat o el temps del contracte siguin els mateixos que els homes, la retribució salarial és menor per a les dones (l'anomenada **esquerda salarial**). Aquests fets suposen, d'una banda que les dones estan més temps aturades, que els seus ingressos són menors, i que, per tant, també són menors les seves pensions quan es jubilen, fet que provoca que les dones tinguin taxes més elevades de pobresa i d'exclusió social.

Tancar la bretxa salarial entre homes i dones, un repte com a societat
 Primer informe elaborat per la Generalitat de Catalunya Febrer 2017

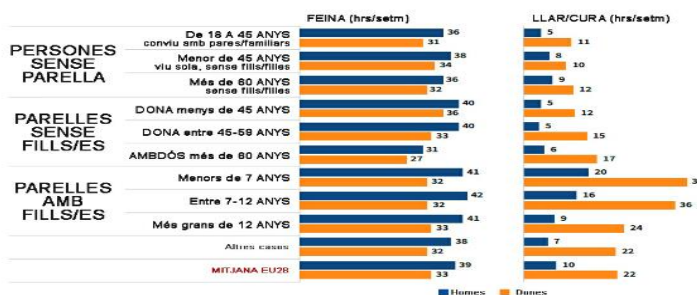
La desigualtat de salaris entre homes i dones, en guanys anuals bruts, és del 26% (per salari/hora: 15,9%)



Si es tingués en compte la formació i l'expertesa, la bretxa salarial hauria de ser, almenys, un 2% favorable a les dones (OIT)



La bretxa de corresponsabilitat, factor determinant del mercat de treball, la bretxa salarial i de la qualitat de vida i de l'ocupació a Europa (Hores setmanals de dedicació a la feina, a la llar i a la cura, per sexes)



Font: VI Enquesta Europea sobre Condicions de Treball, Eurofound, 2016)

La igualtat no és només un dret fonamental, sinó que ha de constituir-se en l'eix vertebrador d'una societat moderna que aspira a la justícia i la cohesió social.

La bretxa de corresponsabilitat en és un important element de discriminació i degradació de les condicions de treball de les dones.

Les dones dediquen el doble de temps que els homes a la llar i a la cura.

Calen canvis profunds en el repartiment i els usos del temps.

Fig. 10 Desigualtat salarial entre homes i dones i dedicació a la feina, a la llar i a la cura. (Font Dept. Treball, Afers Socials i Ocupació. Generalitat de Catalunya)

3. QUINA ÉS L'APORTACIÓ FEMINISTA A L'URBANISME

3.1. QUIN ÉS EL MODEL DE CIUTAT QUE VOLEN LES DONES?

Una ciutat on els barris s'equilibrin, amb dotacions i comerços propers a les vivendes.
Una ciutat complexa, amb una varietat d'usos, mixtificats i interconnectats.
Que dóna valor a la proximitat enfront de la globalitat.
Que té en consideració les necessitats diverses de les persones, els temps i els espais.
On sigui fàcil la mobilitat, amb un transport públic adequat, i una accessibilitat peatonal.
Amb espais públics segurs, dissenyats com a llocs de trobada i socialització...
Que facilita el treball de cura.
Que reconeix l'aportació històrica en la pròpia construcció de la ciutat.

L'urbanisme feminista és un enfocament per repensar el espais domèstics, comunitaris i públics des d'una perspectiva de gènere, a través de la participació i l'acció comunitària, **i amb l'objectiu de posar les necessitats de les persones en el centre de les decisions**. La idea és produir una transformació social reformulant els espais urbans per trencar jerarquies i discriminacions.

El planejament amb perspectiva de gènere considera que cal establir uns estàndards urbanístics mínims de **qualitat de vida**, basats en:

La multifuncionalitat (la barreja d'usos) en el mateix territori, de manera que s'integrin activitats econòmiques i activitats residencials. Amb el foment del petit comerç i la protecció dels mercats tradicionals, i evitant els grans equipaments comercials a la perifèria que depenen del transport privat. D'aquesta manera es facilita l'accés i es redueix el temps de desplaçament.

La pluricentralitat: anar cap a una ciutat amb més d'un centre urbà i dotar la perifèria amb les infraestructures i els equipaments necessaris perquè siguin autosuficients i independents. D'aquesta manera es trenca la divisió entre nucli i suburbis. S'aconsegueixen els mateixos avantatges per als dos, amb la reducció de problemes de congestió del trànsit, aparcament i transport públic.

La mobilitat sostenible, amb prioritjació del transport públic i dels vianants. Això suposa dissenyar camins sense obstacles i segurs, pensats per a tota classe de vianants. Preveure infraestructures per a implementar alternatives de mobilitat sostenibles, com el tramvia, els microbusos elèctrics o la bicicleta. Facilitar parades de transport públic on s'ubiquen els equipaments. Preveure aparcaments dissuasius,

connectats amb el transport públic. Configurar xarxes d'itineraris per a les persones que van a peu, ja en exclusiva o ja en connexió amb altres xarxes de mobilitat. I afavorir els entrecreuaments de carrers amb vehicles en forma de xamfrà, per a minimitzar els punts de conflicte i facilitar la circulació lenta.

La qualitat de l'espai públic (accessibilitat, seguretat i convivencialitat).

La participació de les dones en el disseny de la ciutat.

I la recuperació de la memòria històrica col·lectiva i en particular de la història de les dones; revisar i ampliar el nomenclàtor amb inclusió de noms de dones.

Aquest concepte de tractament de les ciutats va ser teoritzat en els anys 70.

Des de mitjans dels anys 80, la ciutat de Viena ha avaluat els efectes que diferents dissenys de polítiques urbanes tenen sobre homes i dones i s'ha convertit en referent internacional en planejament urbà amb perspectiva de gènere (disseny de vivendes socials comunitàries, espais públics afavoridors de la seguretat i la convivència, condicions de comoditat dels vianants).

A partir dels anys 90 el "**gender mainstreaming**" o "**transversalitat de gènere**" ha estat adoptat com una política d'igualtat de gènere per les Nacions Unides a la Conferència Mundial de Dones de Pequín de 1995 i per Europa pel Tractat d'Amsterdam el 1998. "Se suma i no substitueix als dos enfocaments anteriors de les polítiques d'igualtat -la igualtat davant la llei, i les accions específiques dirigides a dones. El *mainstreaming de gènere* estableix com a principi d'acció de les polítiques de igualtat entre homes i dones l'obligació d'integrar l'enfocament de gènere en tots els camps d'acció de les polítiques públiques; i en tots els estadis del cicle (des del disseny, la programació, la preparació de pressupostos, la planificació i la execució, fins a l'avaluació i el seguiment)" (Sánchez de Madariaga, 2016).

A Espanya arriba amb la Llei Orgànica 3/2007 de 22 de març, per a la igualtat efectiva de dones i homes. A Catalunya entre 2004 i 2011, el fons econòmic de la Llei de Barris de Catalunya va permetre finançar i impulsar projectes sobre estructures urbanes amb perspectiva de gènere. Diversos ajuntaments han començat a aplicar aquestes polítiques: Girona, Gavà (Barcelona), Donosti, Palma, Santa Coloma de Gramenet, entre d'altres. Barcelona ha creat una àrea d'aquesta especialitat (2015). El Govern del País Basc ha incorporat la perspectiva de gènere a la modificació de les Directrius d'Ordenació del Territori (2017).

3.2. LA CIUTAT QUOTIDIANA I PRÒXIMA

L'objectiu principal del planejament del territori amb criteri de gènere és el "*d'adequar l'espai físic a la bona gestió de la vida quotidiana per a un ús lliure dels assentaments urbans i per estimular el repartiment de responsabilitats entre dones i homes en el procés de fer ciutat.*" (Bofill, 2008:11)

El concepte vida quotidiana engloba totes aquelles activitats que desenvolupem en el nostre dia a dia, o eventualment. La vida quotidiana no es pot desvincular d'un espai compartit i d'un temps finit.

Te el seu origen en les dones escandinaves, frustrades per la manera en què es veien obligades a enfrontar-se amb la càrrega de la complexitat de la vida quotidiana contemporània -tot, i a diferència del context mediterrani de l'existència de serveis de suport a les persones dependents i d'altres mesures de suport a la família- i desitjoses d'un entorn més propici al desenvolupament de l'individu com a persona complexa amb facetes múltiples que inclouen la vida professional però també a vida privada i la cura d'altres. (Sánchez de Madariaga, 2004:106)

La proposta sueca assenyalava que **calen equipaments i infraestructures per a la nova vida quotidiana**, entenent per **infraestructures el conjunt de serveis que es poden generar en les ciutats per afavorir el desenvolupament d'una vida comunitària més plena: escoles, llars d'infants, menjadors públics, centres de dia, etc.** Els equipaments, en la seva gran majoria, relacionats amb les tasques de cura; activitats relacionades amb el manteniment de la vida i condicionades pels papers socials que s'han assignat tradicionalment a les dones (Diaz Muñoz, 1995: 112).

No obstant això, l'existència d'equipaments és necessària però no és suficient. Per escapar de la zonificació i crear entorns rics i heterogenis aquests serveis han d'atendre a **la barreja d'usos i integrar-se en un tot temporal a la ciutat -necessitat de concentració** (Jacobs, 1961: 235). A més, la seva arquitectura ha de ser ajustada, han de projectar-se com espais promotors d'interacció, possibilitadors de la cohesió social, i no com a peces monolítiques aïllades del seu entorn. (Novas, M. *Arquitectura y Género. Una reflexión teórica*).

BARCELONA I CHICAGO

4. LES CIUTATS

BARCELONA

El sistema tradicional de creixement mediterrani, amb una **complexitat d'usos** del sòl ha deixat pas a un **model de dispersió**, no tant accentuat com a Chicago. Les indústries han marxat de la ciutat. Únicament queda mixtificada per la barreja d'usos residencial i comercial a la major part dels districtes i barris. I es recupera la connectivitat amb el teixit industrial amb les empreses tecnològiques en el nou barri del 22@.

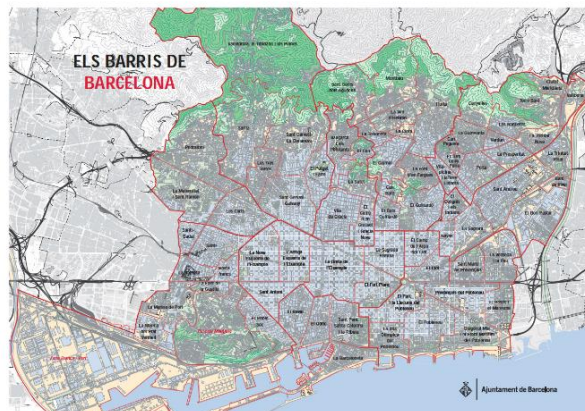


Fig. 11 Mapa dels barris de Barcelona. (Font: Ajuntament de Barcelona)

La ciutat va créixer des del nucli romà originari, primer enderrocant les muralles (1850) i després ocupant el pla del Barcelonès mitjançant un projecte d'Eixample, **el Pla Cerdà (1859)**. Aquest pla dona les claus per a entendre el disseny més característic de la ciutat de Barcelona, la malla quadrangular d'illes amb xamfrà. Cerdà volia una ciutat més saludable i més igualitària, amb compatibilització de la circulació de vianants i el trànsit rodat.

L'existència d'unitats de població anteriors, els pobles absorbits, en forma de nous districtes els ha permès mantenir la seva identitat i dissenyar uns límits de repartiment d'equipaments i de serveis més grans que els barris. La política municipal ha revitalitzat en aquests últims anys els barris de Barcelona, per a equilibrar-los respecte de la pròpia unitat més gran de Districte. La ciutat intenta esdevenir policèntrica i crear nous centres urbans com **el Fòrum, el 22@ i La Sagrera**.

Els problemes actuals de la ciutat són l'habitatge, la gentrificació, els derivats de la pressió turística i la millora de les comunicacions ferroviàries de rodalies.



Fig. 12 Detall de la quadrícula a l'Eixample de Barcelona. (Font: Ajuntament de Barcelona)

CHICAGO

URBANISME EN FEMENÍ: BARCELONA – CHICAGO FRANZISKA ULLMANN

La Ciutat de Chicago està dividida en districtes de **zonificació (zoning)** que reflecteixen la diversitat dels usos dels veïnats. Cada districte de zonificació té diferents regulacions pel que fa als tipus d'activitats residencials, comercials i industrials que estan permeses.

El traçat de la ciutat és **ortogonal**, configurat per una retícula de carrers tirada a corda que es pot ampliar indefinidament per l'extensió de la praderia ("la Praire"). Presenta una centralitat única, en el Loop, amb una gran concentració d'oficines, comerços i equipaments. Chicago és una ciutat que es pot entendre, "des de dins cap a fora", prenent com a centre el sector més proper a la costa del llac Michigan i com perifèria els suburbis més allunyats de la costa. Des de la riba del llac cap a l'interior, trobem al centre el CBD (Central Business District), i partint des d'aquest punt en direcció oest anem recorrent els diferents sectors de Chicago: els barris de classe baixa, els de classe mitjana, els suburbis i les urbanitzacions allunyades del centre.

L'incendi de Chicago de 1871 va destruir gran part de la ciutat. La necessitat de reconstrucció va ser una oportunitat d'adaptar la ciutat a les necessitats necessitats industrials. **L'Escola de Chicago**, un grup d'arquitectes funcionalistes aportaran a la nova ciutat el seu element més característic, el gratacel, construït de formigó armat i vidre. El projecte per a ordenar la ciutat i millorar l'eficiència del comerç i de les comunicacions va ser el **Pla Burnham de 1909** (Daniel Burnham i Edward H. Bennet), amb un model semblant al de París de l'època. Establia millores del front del llac, un sistema de carreteres fora de la ciutat, la millora de les terminals ferroviàries i l'ordenació sistemàtica dels carrers i avingudes dins de la ciutat. De les propostes sols es van executar l'ampliació dels carrers i els bulevards de durant les dècades següents i la parc públic de 25 quilòmetres a la riba del llac (de les seves 29 quilòmetres de llac). Però ha tingut un impacte profund en la planificació urbana de Chicago.

Els problemes actuals, a més del finançament municipal són la violència, la discriminació i la segregació racial i econòmica, l'habitatge, la gentrificació i la congestió de les vies de comunicació de trànsit rodat.



Fig. 13 Trames urbanes de Chicago. (Font: <http://elordenurbano.com/contrastes-socioespaciales-chicago/>)

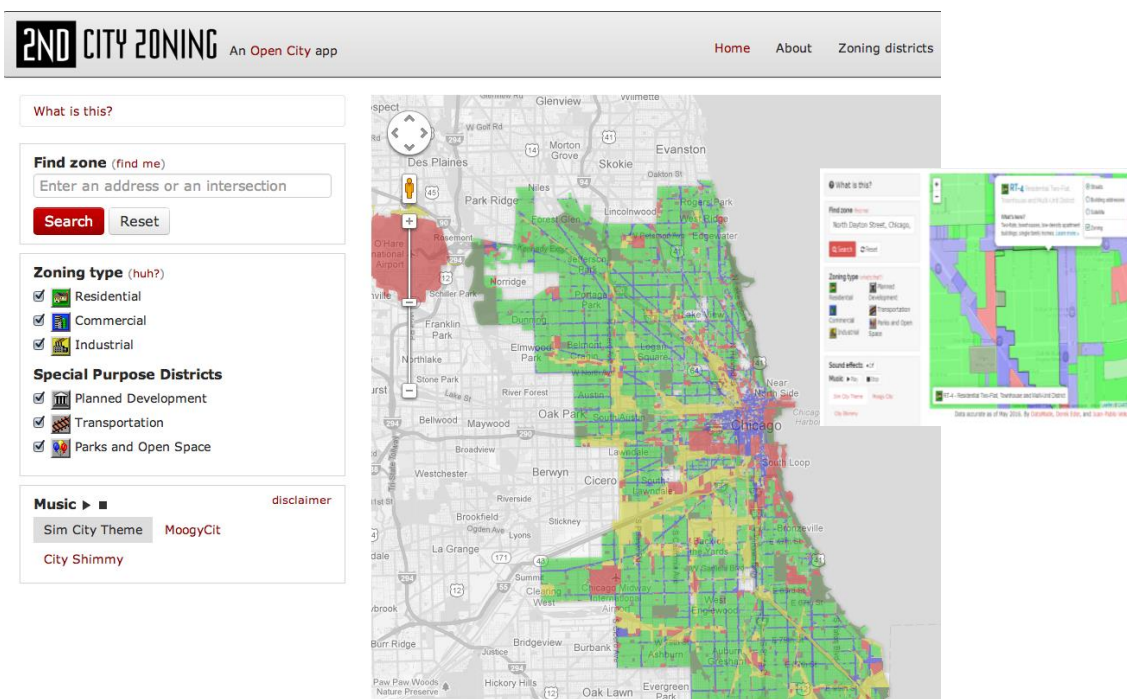
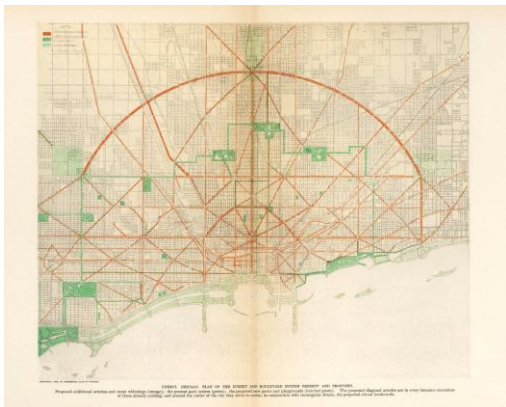


Fig. 14 Dibuix general del Pla de Chicago (1909). (Font: CAF)

Fig. 15 Maqueta de Chicago. Chicago Architecture Foundation (CAF). (Font: pròpia)

Fig. 16 Mapa de zonificació de Chicago. Detall Dayton St. (Font: 2ndCityZoning)

Fig. 17 Vista panoràmica de Chicago. (Font: <http://elordenurbano.com/contrastes-socioespaciales-chicago/>)



5. LA CIUTAT DES DE LA PERSPECTIVA DE GÈNERE.

- 5.1. Planejament
- 5.2. Mobilitat i accessibilitat
- 5.3. Equipaments i serveis de proximitat
- 5.4. Seguretat
- 5.5. Habitatge
- 5.6. Representació

5.1. PLANEJAMENT

La transversalitat de la perspectiva de gènere supera les polítiques d'igualtat i suposa la seva aplicació a totes les fases del planejament.

BARCELONA. MESURES DE GOVERN

L' Ajuntament de Barcelona, amb l'alcaldeessa Ada Colau, i el partit en Comú Podem han aprovat dues **mesures de govern** (acords programàtics) que afecten al gènere:

“**La transversalitat de gènere**”. (2015) S'ha creat un nou Departament per a la Transversalitat de Gènere (DTG), que identificarà i planificarà amb el conjunt de l'organització municipal els objectius d'igualtat de gènere en les diferents polítiques municipals (econòmiques, socials, urbanístiques, culturals, de RRHH.)

“**Urbanisme amb perspectiva de gènere**” (2016), que integra la perspectiva de gènere en totes les polítiques urbanístiques i les actuacions vinculades a la gestió de l'espai públic, la mobilitat i l'ecologia de la ciutat. I les mesures del Pla de Barris, que contenen criteris de gènere segons la Llei de Barris de Catalunya.

La contractació municipal incorpora clàusules socials d'igualtat de dones i homes.

Inclou la perspectiva de gènere en els pressupostos i estableix un sistema de desagregació de dades per sexes.

CHICAGO. MESURES DE GOVERN

L'Ajuntament de Chicago ha aprovat **dues modificacions de les seves ordenances** referides al gènere. No es tracta de mesures programàtiques sinó específicament referides als Drets civils i evitació de la discriminació.

“Identitat del gènere i discriminació d’orientació sexual”

L'ordenança de drets humans de Chicago i l'ordenació de l'habitatge just prohibeixen la discriminació contra els individus en funció de la seva orientació sexual i / o la seva identitat de gènere. Es prohibeix la discriminació en l'ocupació, allotjament públic, habitatge i el crèdit.

“Accés als lavabos i vestidors a partir de la identitat de gènere”

L'Ordenança de Drets Humans de Chicago estableix que els propietaris i el personal de botigues, restaurants i gimnasos han de permetre que els clients triïn el servei de lavabos o una altra instal·lació privada de la seva elecció (vestidors), i prohibeix que se'ls demani que presentin la seva identificació o provin el seu gènere.

La contractació municipal prioritza les empreses amb col·lectius de dones.

No inclou la perspectiva de gènere en els pressupostos.

BARCELONA. PARTICIPACIÓ. MARXES EXPLORATÒRIES

El planejament municipal ha inclòs l'elaboració de mapes de ciutat a partir de la realització de **marxes exploratòries**, visites *in situ* al territori amb tècnics municipals, veïnes i veïns i experts en àmbits com el gènere i la seguretat que serveixen com a element de diagnòsi perceptiva. Se n'han fet a la Colònia Santiveri i a la Zona Franca.

CHICAGO. PARTICIPACIÓ FORMAL.

La planificació urbana té un sistema formal de participació promoguda pels Districtes i per els operadors públics i privats dels projectes urbanístics, amb varietat de formats: xerrades, trobades, enquestes, debats amb usuaris i debats amb grups d'interès. Abasta totes les fases del procés i és recollida sistemàticament en documents oficials d'accés públic.

5.2. MOBILITAT I ACCESSIBILITAT

5.2.1. MOBILITAT

Els sistemes de transport públic normalment es dissenyen segons les necessitats de determinats viatgers (persones que es desplacen entre les seves llars i llocs d'ocupació remunerada). La mobilitat associada amb el treball de cura, (que és un treball no remunerat realitzat per adults, per a infants o altres dependents, inclòs el treball relacionat amb el manteniment d'una llar), generalment no ha figurat en el disseny del transport.

Els estudis de gènere han demostrat d'una banda, que les dones accedeixen a tenir en menor mesura un vehicle privat, motiu pel qual són principalment vianants i usuàries del transport públic. D'altra banda, els seus desplaçaments es troben especialment condicionats per la **cadena de tasques**, relacionades amb la cura de la família i de la llar (vida quotidiana), tant en el nombre de desplaçaments com en l'elecció de rutes i d'horaris.

Els desplaçaments de les dones (o en el seu cas les persones curadores) han estat descrits com a **poligonals**, en contraposició als **pendulars** (encadenats/**commuting**) que realitzen majoritàriament els homes, que únicament treballen, i per tant, sols es traslladen del punt de treball al punt de residència.

La comprensió de les diferències de gènere en els viatges ha conduït al concepte d' **encaminament de viatge (trip chaining)** que puposa preveure **amb ramificacions el disseny de sistemes de transport públic**.

Altres diferències de gènere en el transport són les distàncies recorregudes, els modes de transport, l'accés al vehicle privat, el motiu dels viatges, el temps destinat, el nombre de viatges, els patrons espacials dels desplaçaments i el seu àmbit geogràfic, l'edat de cessament voluntari de la conducció, la seguretat i l'ergonomia. Vegeu la fig.18 on es veu com tenir un fill menor de 5 anys augmenta la cadena per a la dona en un 54% i per a l'home només un 19% (McGukin, 2005).

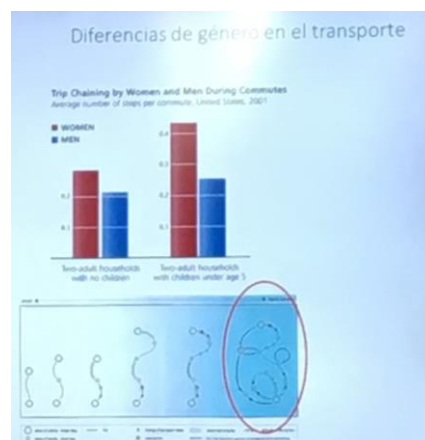


Fig. 18 Cadena de viatge per dones i homes. Gràfica de desplaçaments.(Font: UIMP)

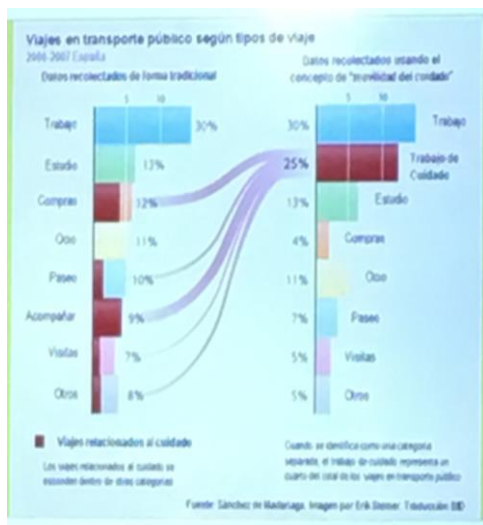


Fig. 19 Mobilitat de la cura. (Font: UIMP)

Segons estudis americans (Crane, 2007. Mokhtarian, 2010) i europeus (Hjorthol, 2004) les dones mostren temps de viatge més curts i amb distàncies més curtes que els homes. Els homes fan més viatges de feina i les dones més viatges de no-feina (acompanyament de fills/es, compres). I les dones prenen més atenció a la seguretat per a les eleccions sobre el transport. Les dones a Barcelona usen menys el cotxe privat que els homes, i fan més desplaçaments a peu i en transport públic (EMEF, 2013).

El nou concepte de mobilitat de la cura permet quantificar i visibilitzar els desplaçaments de les persones adultes per a tenir cura d'altres i per al manteniment de la llar. Com es veu a la figura 19, els viatges relacionats amb la cura quedaven amagats dins d'altres categories tradicionals (compres, passeig, acompanyament, visites...).

La mobilitat en perspectiva de gènere aporta diversos criteris a la planificació de la mobilitat i al disseny de sistemes de transport.

1. Facilitar els recorreguts curts

BARCELONA. Línies de BUS DE BARRI

El Bus del Barri són autobusos de mida petita amb capacitat per a unes 20 persones per donar servei en aquells barris on per les seves especials característiques urbanístiques (carrers estrets i sinuosos) o orogràfiques, els autobusos regulars no podien accedir. Fan trajectes de curt recorregut, per a possibilitar l' accés als diversos espais i equipaments del barri. A més tenen connexió amb la xarxa bàsica de transport públic. Així, aquests barris també estan comunicats amb el centre i amb altres barris de la ciutat.

2. Prioritzar el transport públic enfront de la construcció de noves vies de trànsit ràpid.

BARCELONA. Mobilitat equitativa

El Pla de Mobilitat 2013-2018 reconeix el dret dels ciutadans a moure's de forma sostenible, segura i saludable per la ciutat. Estableix el repartiment de l'espai públic de forma jerarquizada on la primera prioritat són vianants i ciclistes respecte de la resta de modes de transport, i que atorgui al transport públic un espai reservat a banda del vehicle privat.

CHICAGO. Pla 2040

Continua formulant la construcció i millora de les grans autopistes per a evitar les congestions. Cal dir que el mateix programa reconeix que les congestions a la zona d'Illinois van costar més de set mil milions de dòlars

3. Dissenyar línies de transport públic que no passin pel centre i que plantegin estructures ramificades.

BARCELONA. Disseny de la xarxa ortogonal d'autobusos.

La nova xarxa ortogonal de bus facilita els desplaçaments horitzontals i verticals i millora l'intercanvi amb altres autobusos, metro i tramvia. Millora la connectivitat, l'accessibilitat, la utilització fàcil i la percepció de seguretat amb visió de gènere.

(Pla de Mobilitat 2013-2018)

CHICAGO. Pla 2040

Planteja la millora urgent de les estructures ferroviàries, tant en el manteniment com en la nova construcció amb línies ramificades, amb incorporació de trens d'alta velocitat per a comunicar la zona de Chicagoland.

4. Connectar la ciutat amb els polígons industrials o els suburbis.

BARCELONA. Línia 9 del metro.

L'ampliació de la línia 9 del metro ha permès millorar les comunicacions del barri de la Zona Franca i l'accés dels treballadors i treballadores al seu polígon industrial.

CHICAGO. Manca de connexió suficient dels trens que cobreixen els trajectes dels suburbis amb el sistema de metro del centre (Loop), amb intercanviadors molt distanciat.

I could improve on some of the incidents situations in Chicago like what would I improve on and you're talking specifically about infrastructure I take a look of a public transportation system probably needs to be up to its owner of a trains the storm is over one hundred years old and probably needs to be overhauled although they have done a lot of them for months to a but they could do more than one area that Chicago is weak compared to other cities it's we don't hear of. We don't have a good interracial between the city and suburban transportation networks, we have a lot of commuter trains that go up to the suburbs and we have the elevated train system that goes out to different parts of the city but they're not interested like in order to get from in order to get from the suburban trains over to the city trains you have to walk here to walk like in some cases a significant distance like almost a half a mile to get just to get from some of the elevated trains over to the suburban trains and other cities that I've done to there are ensure graded like the way of one rail of where you can access the Suburban and the City trains.

Jim Javorcic CAF (Chicago Architecture Foundation).

5. Augmentar els serveis d'autobusos nocturns els caps de semana.

Una mesura no implementada ni a Barcelona ni a Chicago, però sí en ciutats com Viena són els **programes de sol·licitud**, que permeten als usuaris nocturns desembarcar de l'autobús en ubicacions més properes a la seva destinació final a la nit.

CHICAGO. Parada d'autobús a Lincoln Park a la nit.

El disseny transparent i ben il·luminat de la parada permet veure i ser vist. És robusta per a resistir el vent i la neu.

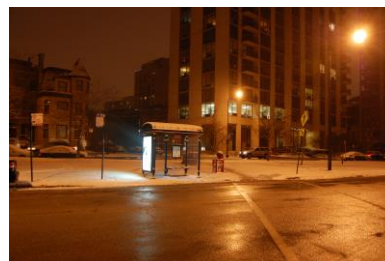


Fig. 20 Parada d'autobus a Lincoln Park.Chicago. (Font: <https://cityforward.wordpress.com/2011/07/04/city-to-city-country-to-country/>)

6. Facilitar els itineraris en bicicleta i a peu.

CHICAGO: Carrils bici.

Chicago ha incrementat els carrils bici. Facilita el transport de les bicicletes a l'exterior dels autobusos, amb portabicicletes molt característics. I permet portar les bicicletes al metro fora de les hores punta.



Fig. 21 Autobús de Chicago amb portabicicletes. (Font: oròbia)

7. Establir una bona xarxa d'itineraris per a vianants.

Suposa introduir un conjunt d'elements que facin còmode el trajecte, fàcilment identificable i que aportin seguretat respecte del trànsit rodat.

8. Promoure feina, comerç i equipaments de proximitat a tots els barris, per a evitar els desplaçaments innecessaris.

CHICAGO. *In downtown Chicago or something there's cerainly a door but usually but mostly it's your office buildings and commercial again you kind of go to neighborhoods in the suburbs where you look. And which means that there are using strong separation between the place we were for most or for places to live especially the kids yes for sure.*

Monika Thandhani, Chicago's Architect.

9. Establir símbols identificatius inclusius i no discriminatoris.



Qui va al davant?
Quin és el "gran"?
Qui decideix per on passen?
Qui porta els "llibres"?
Qui, només, l'esmorzar?
Qui, simplement, segueix?
A qui li interessa, més, la imatge?
És el mateix córrer amb pantalons
que amb faldilles?



Fig. 22 Senyal de perill: camí escolar. (Font: <http://blocs.xtec.cat/ambelspeusaterra/tag/dia-de-la-dona>)

Fig. 23 Fig. 23 Senyals no discriminatoris.Viena. (Font: https://www.clc.gov.sg/documents/publications/urban-solutions/issue10/11_case_study-vienna_gender_mainstreaming.pdf)

El senyal de trànsit de perill per ser una ruta de nens i nens cap a l'escola té un caràcter internacional (s'usa tant a Barcelona com a Chicago). Podem reflexionar sobre la seva igualtat, vegeu la figura 22. I veiem els esforços de mainstreaming de gènere utilitzats a Viena en els senyals quotidians (figura 23).

5.2.2. ACCESSIBILITAT

Espais accessibles

Suposa la millora de l'accés a les vies públiques: rampes, passamans, escales mecàniques, ascensors. No són mesures específiques de les dones, donat que les mesures d'inclusió són afavoridores de molts altres col·lectius: persones amb discapacitat o persones amb mobilitat reduïda de forma permanent o transitòria)

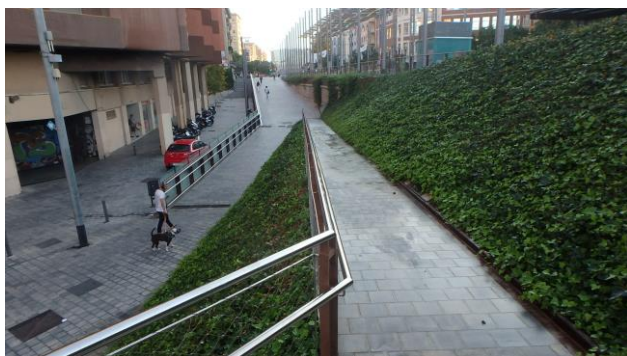


Fig. 24 Rampes d'accés als Jardins de Sants. (Font: pròpia)

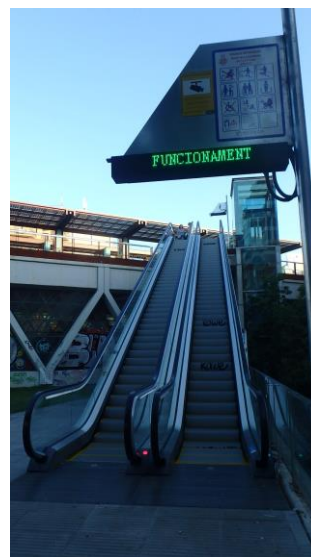


Fig. 25 Escapes mecàniques d'accés a la coberta dels Jardins de Sants. (Font: pròpia)

La incorporació dels ascensors a la major part les parades de metro i les rampes als autobusos facilita l'accés persones amb mobilitat reduïda, als cotxes per a nadons, les persones en cadira de rodes i a les que porten equipatges.

BARCELONA. Accessibilitat al metro i autobusos.

Les línies de metro de Barcelona tenen 156 parades de metro, de les quals un 90% estan adaptades (15 no ho estan). Els autobusos són 100% plenament accessibles.

CHICAGO. Accessibilitat al tren, metro i autobusos

Les línies de trens urbans Metra tenen 241 estacions de trens, amb un 80% adaptades. Les línies de CTA del Loop té un 70% de les seves 145 estacions adaptades. Les línies d'autobus són 100% accessibles.

5.3. ESPAIS, EQUIPAMENTS I SERVEIS

5.3.1. Espais públics per a la convivència diària

L' Estat del Benestar suposa que la ciutadania compti amb espais i serveis que ajudin a cobrir les necessitats de la vida quotidiana i que són elements fonamentals per a la qualitat de la vida urbana. En una ciutat inclusiva, l'espai urbà ha d'afavorir la igualtat d'oportunitats i autonomia de totes les persones, **pensant en totes les edats i condicions de les persones que en faran ús, incorporant espais específicament pensats per a grups concrets d'usuaris i usuàries.**

D'aquesta manera faciliten la millora de la relació social, de la qualitat de vida, i l'autonomia dels grups dependents (criatures i gent gran). Amb una XARXA D'ESPAIS, EQUIPAMENTS I SERVEIS ACCESSIBLE I PRÒXIMA.

- **Disposició del mobiliari amb zones de trobada**

Les àrees de trobada han de tenir en compte la insolació, i per tant, tenir zones d'ombra. La col·locació dels bancs ha de permetre posar-hi cadires de rodes o cotxets als costats. I també una disposició que faciliti la relació i l'intercanvi.

- **Bona senyalització que faciliti l'orientació, la identificació i l'apropiació**



Fig. 26 Pal de senyals. Magie Daley Park
(Font: <http://maggiedaley.com/>)

CHICAGO . Magie Daley Park

Les senyalitzacions peatonals únicament es troben als interiors dels parcs.

BARCELONA. Carrer de Joan Güell. Sants.

Més completa, amb mapes de situació i ubicada per tota la ciutat, no sols als parcs com a Chicago.



Fig. 27 Pal de senyals.
Carrer Joan Güell. (Font: pròpia)

- **Recuperació d'espais**

BARCELONA. Els jardins interiors de Barcelona. Ubicats majoritàriament a l'Eixample, són poc coneguts per la gent barcelonina ja que els seus accessos resulten poc visibles. Aquestes places recuperen el disseny inicial del pla Cerdà de zones ple d'illes de cases obertes a un jardí interior destinat al lleure i la convivència dels veïns. Se n'han recuperat 39. Responen a la reivindicació popular de diversos col·lectius de dones per a trobar uns espais de joc per als seus infants. La seva demanda es va traslladar a la política urbanística municipal. El Consell de Benestar de Barcelona va proposar que els jardins interiors tinguessin noms de dones, donada la poca visibilitat femenina en el nomenclàtor municipal.



Fig. 28 Jardins de Flora Tristan. Placa, espai i accés interior. (Font: <http://www.bcncatfilmcommission.com/es/location/jardins-de-flora-tristan>)

CHICAGO. Transformació del North Grant Park, ara Maggie Daley Park.

La participació dels usuaris del parc ha estat un element bàsic en el procés de disseny, amb reunions públiques, grups de discussió i una enquesta des del lloc web del projecte, amb més de 1.500 respostes. Permet activitats durant tot l'any, adreçades a una gran varietat d'usuaris en edats i interessos, dins d'un entorn paisatgístic variat, confortable i segur (vegeu fig. 29). El nom ret homenatge a Maggie C. Daley (1943 - 2011), esposa d'un dels alcaldes de Chicago i cofundadora de diverses organitzacions sense ànim de lucre que organitzen activitats per a adolescents.



Fig. 29 Zona infantil amb castells i ponts. (Font: <http://maggiedaley.com/>)

5.3.2. Espais Vius: entorns multifuncionals.

Aporten una varietat de serveis i una barreja d'usos per a aconseguir una ciutat diversa. Generen concurrència de persones, control social informal o vigilància natural en horaris diürns i nocturns.

- **Equipaments de proximitat: biblioteques, escoles, llars d'infants.**

BARCELONA. Recuperació d'espais industrials per a equipaments.

A l'antiga fàbrica tèxtil El Vapor Vell de Sants s'ubiquen una escola de primària i una biblioteca. A la mateixa plaça està situat un centre d'assistència primària. Es concentren equipaments variats dins de l'estructura del barri.



Fig. 30 Plaça del Vapor Vell. (Font: pròpia)

- **Foment del comerç de barri.**

Un teixit comercial de proximitat facilita la vida quotidiana, i afavoreix cohesió i el desenvolupament del territori.

BARCELONA. Eixos comercials. Festes del comerç al carrer.

L'eix comercial és una entitat que reuneix a les associacions de comerciants d'un territori per a adequar, organitzar i promoure el territori com un centre comercial a cel obert, amb una gestió continuada i professional. A Barcelona existeixen 21 eixos comercials, organitzats en la Fundació Barcelona Comerç i repartits per tota la ciutat.



Fig. 31 Mapa dels eixos comercials. Logo de la Fundació Barcelona Comerç. (Font: Ajuntament de Barcelona)

CHICAGO.

Neighborhood Opportunity Fund.

Es tracta d'un Pla de l'Ajuntament de Chicago per a fer créixer els eixos comercials al sud, sud-est i a

l'est de la ciutat. Iniciat el 2016, subvenciona entre el 30 i el 50% del valor dels projectes (que han de ser d'un import mínim de 30.000 \$) de construcció i de millora d'establiments comercials i culturals. Han d'aportar un "catalytic impact" (impacte catalitzador) per a enfortir el barri. L'ampliació dels eixos comercials i la creació de zones de lleure farà visitar més determinats barris ara insegurs.

The problem feeds on itself because maybe the part of the reason why those areas are so unsafe or make let me say this a different way maybe the part of the reason why there are more all attractions in those areas that people like me would want to go to is because they're perceived as being on stage. Inside like In this pot the object is just commercial. But just leaving us oh we can. See that in the Navy yet we can find commercial.

Jim Javorcic. CAF (Chicago Architecture Foundation)



Fig. 32 Transformació d'un comerç subvencionat. Logo del programa. (Font: <https://neighborhoodopportunityfund.com/>)



- **Mercats i supermercats de proximitat**

BARCELONA: Revitalització dels mercats municipals a tots els districtes

Barcelona disposa d'una una densa **xarxa de mercats municipals** única a Europa: **39 d'alimentaris i 4 de no alimentaris** (els Encants, el Mercat Dominical de Sant Antoni, els Encants de Sant Antoni i el Mercat de les Flors de la Rambla), de tal manera que tots els barris en tenen un a prop. Cal afegir-hi les fires i els mercats d'artesans que s'instal·len en places i carrers de nombrosos barris. Són espais on es pot comprar pràcticament de tot, aporten qualitat de vida dels ciutadans com a impulsors d'una dieta sana i equilibrada, amb activitats formatives i educatives i representen autèntics punts de reunió del veïnatge.



Fig. 33 Sup. Coberta del Mercat de Santa Caterina (Font: Ajuntament de Barcelona)
Inf. Interior del mercat de Sants. (Font: pròpia)

CHICAGO: Problemàtica dels deserts alimentaris per manca d'accés a productes frescos

Els deserts alimentaris es poden descriure com aquelles àrees geogràfiques en les que els seus habitants tenen poca o cap disponibilitat d'opcions alimentàries assequibles i saludables (especialment fruites i verdures fresques) a causa de l'absència de botigues de queviures a una distància de viatge convenient.

A Chicago més de 500.000 habitants (majoritàriament afroamericans, com es veu en la fig. 34) viuen en deserts alimentaris, i uns altres 400.000 viuen en veïnats en què on predominen els restaurants de menjars ràpids i no es troben botigues de queviures. La Manca d'una alimentació correcta provoca obesitat i malalties cardiovasculars. Les grans superfícies queden lluny i les botigues més petites han marxat dels barris cap a zones econòmicament més solvents. Alguns activistes del moviment per la justícia alimentària han obert cooperatives d'aliments en aquestes zones (com *Fresh Family Foods* al sector sud de la ciutat).

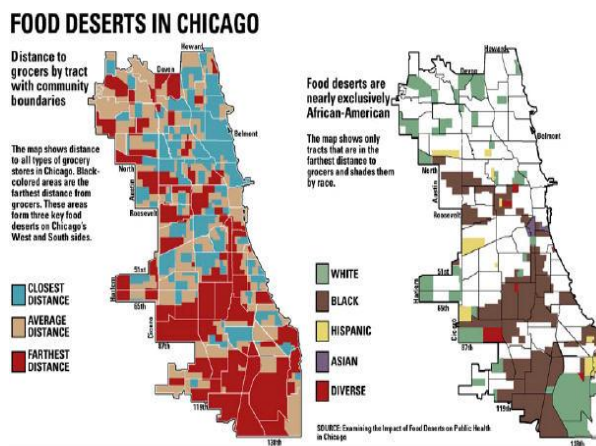


Fig. 34 Correlació entre deserts alimentaris i distribució racial. (Font: <http://www.yogagardens.org/demographics/food-desert>)

- **Eliminar els espais buits fronterers:** vies de tren, molls, campus, grans autopistes, aparcaments, parcs, rius, que representen autèntiques barreres, amb simplificació d'usos i pocs usuaris.

BARCELONA. Jardins de la Rambla de Sants. Cobriment verd de les vies del tren cap a l'estació de Sants.

Es tracta d'un espai verd construït per a cobrir les vies de tren i del metro paral·leles al carrer d'Antoni de Capmany al barri de Sants de Barcelona. Van ser inaugurats el 20 d'agost del 2016. El barri guanya una nova zona verda de 760 metres lineals, que ajuda a eliminar la fractura urbana que històricament han comportat les vies del tren.



Fig. 35 Panell informatiu sobre espais i serveis. (Font: pròpia)

El recorregut s'inicia des de la plaça de Sants amb una font ornamental. A continuació, es troba un umbracle que genera un espai polivalent de 660 m². Els jardins compten



amb una àrea infantil, aparells de *fitness*, lavabos, un bar i un biblioparc, a més del recorregut botànic. Així combina una oferta d'usos i activitats per a edats i condicions diverses.

Fig. 36 Paret lateral del jardí, amb espais de descans i ombra. (Font: pròpia)

CHICAGO. Camí costaner del riu Chicago

El nou Chicago Riverwalk és un important equipament públic a nivell del riu al llarg del baix Wacker Drive, que s'estén des de l'oest de l'Avinguda Michigan fins Lake Street, el que permet un passeig peatonal amb una gran barreja d'activitats de serveis. Com un nou sistema de ruta connectada, el disseny del Chicago Riverwalk ofereix tant continuïtat com a varietat per al visitant del parc. Planteja sis espais diferenciats que permeten diverses experiències en el riu, des de la restauració, els espectacles, el passeig, el lloguer de barques de rem el joc infantil i l'exploració ecològica. Alhora, els materials de disseny que combinen amb les ribes edificades proporcionen cohesió visual al llarg de tot el passeig. Manté i reforça la centralitat del riu Chicago per a la ciutat i n'amplia possibilitats d'ús per a una gran varietat d'usuaris.



Fig. 37 Dos trams del Chicago Riverwalk. (Foto:City of Chicago)

- Evitar els espais buits dins de la ciutat

BARCELONA. Pla d'espais buits

El programa municipal Pla de Buits Urbans amb Implicació Territorial i Social (Pla BUITS) té l'objectiu de dinamitzar terrenys en desús de la ciutat de Barcelona, a través d'activitats d'interès públic de caràcter provisional, impulsades per entitats públiques o privades sense ànim de lucre, afavorint la implicació de la societat civil en la regeneració i dinamització del teixit urbà. Es tracta d'activitats d'àmbit educatiu, esportiu, lúdic o recreatiu, cultural o artístic, ambiental o paisatgístic, social o comunitari, o anàlegs.



Fig. 38 El portal de Sants. Gestonat per l'Eix Comercial de Sants. Calçotada popular març 2017. (Font: pròpia)

CHICAGO. Cases abandonades i solars sense edificar

A Chicago, el districte financer està envoltat per una gran extensió de **barris de classe mitjana-baixa i classe baixa**, que es caracteritzen per tenir cases de dues o tres altures amb jardí a la part de darrere. Les cases són més petites que als barris de classe alta o mitjana-alta, tenen menys espais verds i són més propers a autopistes i polígons. Una altra de les seves característiques és la presència de cases abandonades o solars sense edificar. És un problema greu d'habitatge i de seguretat, ja que la ciutat té al voltant de 35.000 cases abandonades, especialment en els barris del South Side, **com Englewood i Back of the Yards, on una de cada sis cases és buida**. El cost de la rehabilitació és molt superior al preu de venda, de manera que no reben ni finançament públic, ni privat.



Fig. 39 Edificis abandonats. Englewood. (Font: <https://www.democraticunderground.com/101618974>)

5.3.3. Accessibilitat física i virtual

L'accessibilitat física i d'organitzativa dels serveis apropiats fomenta especialment la qualitat espacial de les persones en edat avançada així com la reintroducció de la infància en la ciutat. La supressió de barreres arquitectòniques constitueix un aspecte bàsic d'un disseny urbà que no presenti obstacles insalvables. D'altra banda la coordinació d'horaris amb altres equipaments i transport, i la difusió d'informació suficient són altres elements que completen l'accessibilitat.

Obrir les escoles com a espais de joc i de trobada

BARCELONA. Patis oberts

Les escoles i els instituts obren els seus patis a famílies, infants i adolescents fora d'horari escolar, en cap de setmana i en període de vacances escolar, amb monitoratge i activitats, a càrrec del Consorci d'Educació de Barcelona. Fomenten la interrelació i suposen una alternativa de lleure.

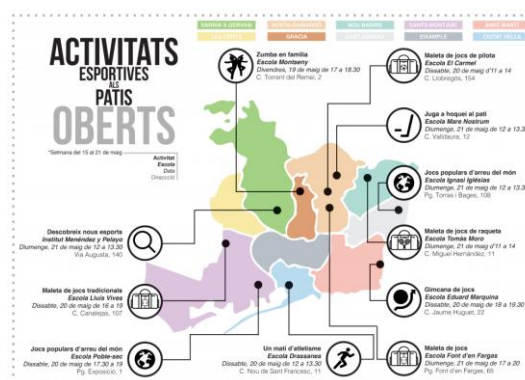


Fig. 40 Mapa dels patis oberts i activitats. (Font:Ajuntament de Barcelona)

Accessibilitat virtual i possibilitat d'ús de les instal·lacions.

CHICAGO. Estratègies de repartiment de temps d'ús.

La forma de demanar la pista de tennis a Lincoln Park. Davant de la porta de cada pista trobem dos penjarrobes, un amb signe positiu i l'altre negatiu. Si penges una raqueta al positiu s'enten que la pista està reservada durant la següent hora parell i en el negatiu la següent hora imparell. Amb absolut respecte per part de la gent.

BARCELONA. Manca d'espais esportius d'accés lliure.

Barcelona té molt poques pistes esportives amb accés lliure. Moltes són de lloguer o únicament es poden usar si es pertany a un club esportiu. En els espais públics l'únic element d'accés és l'ocupació física en un temps anterior, amb el problema de l'ús intensiu que en fan determinats col·lectius que utilitzen l'espai amb més freqüència i l'acaben fent d'ús exclusiu (en el cas per exemple de voler practicar bàsquet o frontó al Parc de l'Espanya Industrial, al barri de Sants).

CHICAGO. Lavabos inclusius



El moviment LGBTQ ha promogut una modificació de l'Ordenança de Drets Humans de Chicago perquè els banys públics no reflecteixin el gènere de les persones (*neutral public bathrooms*).

Fig. 41 Símbol de lavabo inclusiu. (Font:openclipart.org)

BARCELONA. Canviadors neutrals

Creació d'un espai comú en els lavabos per poder canviar als nadons o posar un canviador a cada zona, no només en el lavabo de dones.

Imatge del centre comercial L'Illa Diagonal



Fig. 42 Indicador de lavabos amb zona de canviador i d'alimentació. (Font: pròpia)

5.4. SEGURETAT I CONVIVÈNCIA

El disseny urbà no pot evitar les agressions o els conflictes, però sí que pot col·laborar a crear espais vius, vigilats per l'activitat mateixa de la gent, on a qualsevol hora es pugui passejar amb tranquil·litat. Crear espais segurs, vius i comprensibles és un objectiu que rarament apareix entre les prioritats dels plans urbanístics.

Definim seguretat com l'autonomia i la llibertat per utilitzar els espais públics. Té un component públic-objectiu, representat per la criminalitat. I un component subjectiu, la por individual, vinculada per la relació de les persones amb l'entorn urbà, amb la llibertat de moviments i l'exercici de drets.

Les dones tenen una major sensibilitat a la inseguretat ja que no usen la força física. Això les limita ja que adopten mesures d'autoprotecció com reduir l'exposició, no sortir de nit, vestir de determinada manera. Perceben espais com a perillosos, o eviten el pas de nit per alguns llocs; reben petites agressions quotidianes i agressions greus, moltes vegades del seu propi entorn (parella, ex-parella).

5.4.1. Claus per a desenvolupar polítiques de seguretat urbana en perspectiva de gènere

1. Escala de BARRI

CHICAGO. El problema d'inseguretat per les bandes i els tirotejos.

La ciutat de Chicago està dividida en 77 (wards/districtes electorals) que agrupen 100 barris (neighborhoods). El problema general per a la seguretat és el de les bandes, i en concret el dels tirotejos.

El Chicago Tribune ha registrat 807 víctimes de tirotejos al 2016. Hi ha algunes àrees més afectades que altres. En aquest mapa les zones blaves més fosques indiquen una major quantitat de víctimes de tirotejos. Austin és l'àrea comunitària amb més víctimes durant 2016, 82, seguida del parc Humboldt (46), North Lawndale (45), Englewood (40) i East Garfield Park (37). Quatre d'aquestes cinc àrees comunitàries es troben al West Side de Chicago. Podem veure una altra concentració al sud-oest de la ciutat.

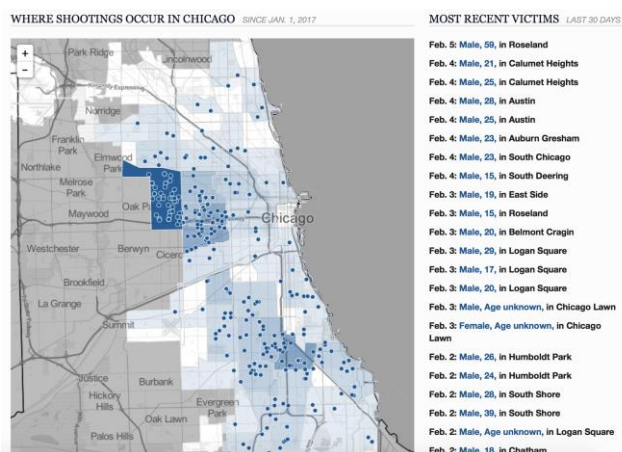


Fig. 43. Mapa de tirotejos i data, sexe, edat i lloc d'atac de les víctimes. (Font: Chicago Tribune)

I consider it to be very safe but there is

a gang problem in Chicago but they came from one place predominantly of bugs. Probably seven or eight different neighborhoods in the city and those areas are probably the worst that we've ever been in history but a lot in a lot of the killing and much safer examples where you saw but not so much another person but she told us Chicago's murder rate is higher than yours the Los Angeles.

Jim Javorcic CAF (Chicago Architecture Foundation)

2. Enfocament INTEGRAL

- 2.1. Tractament de les dades sobre la criminalitat.
- 2.2. Inclusió de la desagregació per sexe en la recollida de les dades.
- 2.3. Participació de les dones del veïnat.

La participació pública es fa imprescindible en la planificació de les nostres ciutats.

La solució radica en part en proporcionar medis institucionalitzats per el reconeixement i la representació explícita i real de grups desigualment tractats.

3. Acció POSITIVA: IDENTIFICACIÓ DELS PUNTS NEGRES URBANS

Ciutats com Toronto, Montreal, Londres, Bristol (*Making safer places*) o Basauri han configurat metodologies d'auditories per a la seguretat del transport i de l'espai urbà.. A partir de **caminades i tallers** amb la participació de les persones de les dones del barri, arquitectes, tècnics, estudiants...es dibuixen **els mapes de la ciutat prohibida**, on es cartografiem els espais percebuts com a poc segurs, i que, per tant, s'eviten i queden com a espais perduts.

BARCELONA. Les auditories de seguretat i gènere de l'Ajuntament de Barcelona, des de 2013 recullen les **dades segregades** de la seguretat referides no sols als delictes sinó també a l'habitatge, als parcs i jardins, la via pública i la salut.

5.4.2. Mesures per a la creació d'espais visibles, oberts, segurs, vius i accessibles

La Carta Europea de les Dones i la Ciutat (1995) i la Declaració de Montreal (2002) han incidit en una nova filosofia urbana. El disseny de les ciutats pot contribuir a crear espais segurs, mitjançant tres principis bàsics: **la visibilitat o transparència, la ruta clara i els entorns multifuncionals**. Aquests principis es completen amb els **d'obertura, diversitat d'usos i accessibilitat**.

Espais visibles

Per a la visibilitat o transparència és clau un enllumenat públic que projecti una il·luminació suficient i uniforme, no sols a la zona de vehicles, sinó especialment a la vorera de vianants. Evitar passos sota carrers i vies. Evitar passadissos foscos. Mantenir una bona il·luminació a la ciutat.

CHICAGO. Millora dels passadissos comercials interiors.

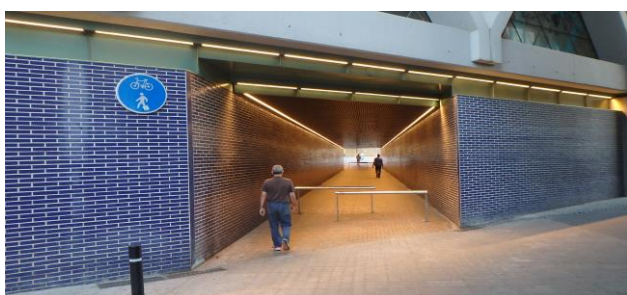
Es tracta de la revitalització del sistema de galeries comercials instal·lat en el centre de Chicago, que inicialment comunicava dues estacions del metro entre Washington Boulevard i Jackson Street, i que ara connecta més de cinquanta edificis del Loop. Facilita la circulació ràpida i protegida del fred.

La proposta millora la relació amb l'exterior i renova, amplia i dona lluminositat a tots els espais, amb noves activitats culturals, com biblioteca i sala d'exposicions.



Fig. 44 Proposta del estudi Mas de Chicago de renovació del Pedway de Chicago. (Font: <http://www.plataformaurbana.cl>)

BARCELONA. Millora de l'enllumenat amb LEDS en passos de sota vies.



El pas sota les vies del Jardí de Sants queda ben il·luminat, amb visió suficient i segura. Les tanques als extrems eviten l'entrada de ciclistes amb velocitat, però no impedeixen la circulació amb cotxets o carros.

Fig. 45 Entrada i interior del pas subterrani sota les vies del tren i el Jardí de Sants. (Font: pròpia)

Espais oberts

La **ruta clara** ve afavorida amb l'ordenació espacial, que eviti barreres, espais buits, carrerons i racons. Per a aconseguir espais oberts podem, entre d'altres:

Tancar carrers com a espais de joc o com a elements de seguretat

BARCELONA. Recuperació dels carrers temporalment per al joc.

Carrer de Finlàndia, a Barcelona, tancat els diumenges al matí de juliol per a activitats lúdiques i veïnals.

CHICAGO. Block parties. Carrers sense sortida. Make Way for People.

Block parties. Tancament dels carrers per a la festa del carrer, amb la participació de tot el veïnat.

Carrers sense sortida a Chicago. Amb una sola entrada i sortida. Es consideren els carrers més segurs en els neighborhoods.

El programa Make Way for People Una iniciativa del Departament de Transport de Chicago (CDOT). que permet l'ús de vies públiques per a activitats que promoguin comunitats més segures i més transitables. També actuacions de mobilitat en zones amb excés d'extensió de la via (vegeu la fig.)



Fig. 46 Lincoln Hub. 3000 N. Lincoln Avenue. (Foto: chicagocompletestreets.org)

Espais segurs

Fer més segurs els barris

CHICAGO. El control veïnal.

Els membres de cada barri tenen cura dels seus veïns mitjançant el seguiment i el control de les activitats que esdevenen al carrer: circulació, serveis, persones desconegudes. I comuniquen a la policia qualsevol incident o sospita.

It 's what citizens can do because is that to me this is a sense of the way that you treat life people see sacred neighbors always be aware and look out for each other.

Michelle Smith 43th Ward Alderman

Fer més segurs els desplaçaments a les escoles i instituts

BARCELONA. Camins escolars.

Són un conjunt de mesures de pacificació del trànsit al voltant dels centres escolars, on intervenen la Guàrdia Urbana, els tècnics de mobilitat i educació del districte, les escoles i les associacions de mares i pares, amb estudi dels itineraris, modificacions i millores viàries, senyalització específica. I també amb la col·laboració dels comerços del barri que faciliten informació i atenció a l'alumnat en cas de necessitat. Els comerços s'identifiquen amb un distintiu a l'aparador i es fan campanyes a les escoles.



Fig. 47 Pas de vianants enrasat del camí escolar de les escoles Jaume I i Pràctiques II (Font:pròpia)

CHICAGO. Safe Haven Program.

Es tracta d'un programa de la policia de Chicago en col·laboració amb els comerços dels barris. Es tracta d'oferir refugi on persones en situació d'emergència puntual pugui rebre ajut: un avi desorientat pot usar el telèfon, un infant perdut, una persona ferida o accidentada. El cartell de la finestra de la botiga, com el que es reproduïx, és un signe visible del suport a la comunitat i a les persones que hi viuen i treballen.



Fig. 48 Cartell que identifica el comerç com a participant en el programa (Font: Ajuntament de Chicago)

5.5. HABITATGE

En aquest apartat es podrien desenvolupar tres punts principals. El primer, el disseny dels habitatges per a poder acompanyar les persones en la seva trajectòria vital. Pisos més petits per als inicis de la vida independent, que es poden anar transformant en la seva distribució interior a mesura que augmenten les necessitats familiars.

El segon lloc la planificació de l'habitatge, amb especial incidència en les polítiques públiques de sòl i de vivenda social.

El tercer que lliga amb el dret a la ciutat i amb els barris vius, que es refereix a la gentrificació de determinats zones de la ciutat per causa de l'especulació i l'expulsió dels seus habitants, antics i els futurs amb un nivell de vida similar.

A Barcelona, Ciutat Vella i la Barceloneta, dos dels barris més antics de Barcelona, centrals i deteriorats que han patit més la pressió urbanística amb l'assetjament immobiliari dels seus habitants, que en molts casos han estat dones grans amb poc recursos. A Chicago els barris de Logan Square, Humboldt Park, Wicker Park i Bucktown al voltant del parc urbà lineal The 606, de 4,35 km sobre Bloomingdale St., que ha provocat un augment del valor de les propietats i dels impostos, que ara no poden pagar les antigues famílies, en especial llatines.

L'extensió d'aquest treball no em permet tractar aquestes temes amb més profunditat.

5.6. REPRESENTACIÓ SIMBÒLICA

BARCELONA. Recuperació de la memòria històrica.



Fig. 49 Revers i anvers dels plafons amb referències històriques, experiències i fotografies. (Font: pròpia)

El recordatori a la Presó de dones és un element configurat per 5 plafons juxtaposats, s'erigeix al xamfrà dels carrers Europa i Joan Güell, a Les Corts, des de novembre de 2015. Forma un espai de memòria temporal que homenatja les dones que van patir la repressió política i moral amb la seva reclusió en aquesta institució durant la dictadura franquista (1939-1955).

CHICAGO. Chicago Women's Park and Gardens

Es tracta d'un dels parcs de Chicago, obert l'any 2000 que està dedicat a visibilitzar les dones que han estat importants per a la història ciutat. L'element més representatiu és l'estàtua de Jane Adams, psicòloga i premi Nobel de la Pau per la seva participació en el moviment sufragista i pacifista femení, esculpida per Louise Bourgeois el 2011. Té un edifici central on s'exhibeix una exposició d'imatges de personatges femenins de la ciutat. I en el parc es desenvolupen activitats culturals i de lleure de caire familiar.



Fig. 50 Exposició d'imatges de personatges femenins de la ciutat. Monument en honor a Jane Adams. (Font:chicagowomenspark.com)

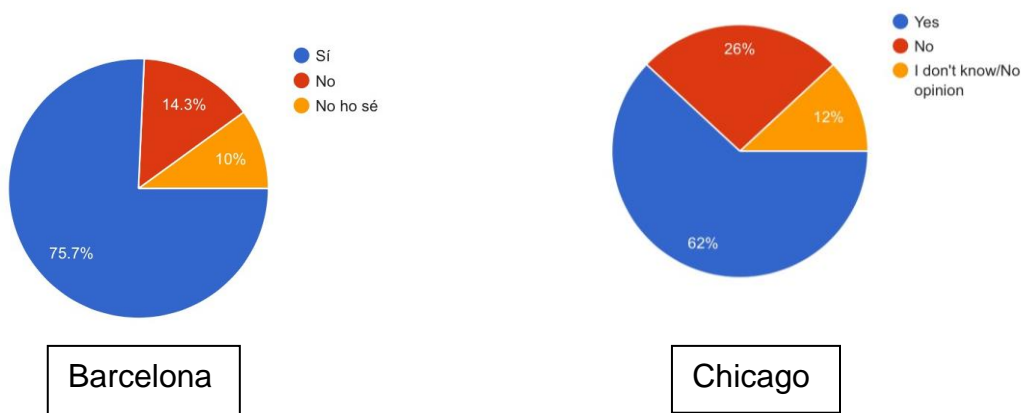
6. ANÀLISI DE LES DADES DEL TREBALL DE CAMP

Un dels elements per a la recollida de dades ha estat l'elaboració d'una enquesta de dotze preguntes sobre diferents punts d'estudi. L'han contestada un total de 120 persones, 50 d'elles residents a Chicago i 70 a Barcelona. De les persones de Chicago un 62% són dones i un 38% homes. Pel que fa Barcelona el 75,7% són dones i el 24,3% homes.

1. LA DISTRIBUCIÓ DE LA CIUTAT I ELS SEUS EQUIPAMENTS (Preguntes 1 i 2)

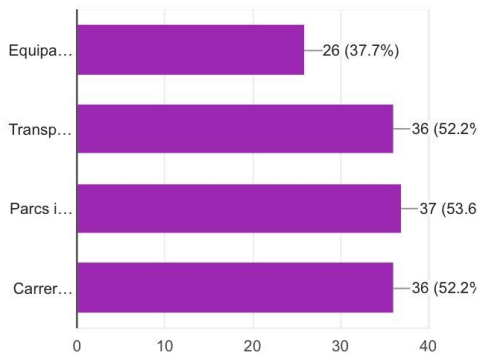
A la pregunta 1 “T'agrada la distribució urbanística de la teva ciutat?”

Els ciutadans i ciutadanes de Barcelona mostren molta més satisfacció que les habitants de Chicago. Això pot tenir la seva explicació en la important transformació urbana de Barcelona a partir dels Jocs Olímpics de 1992. I en la constant millora de les infraestructures i les reformes i la rehabilitació d'espais que ha arribat a tots els districtes.

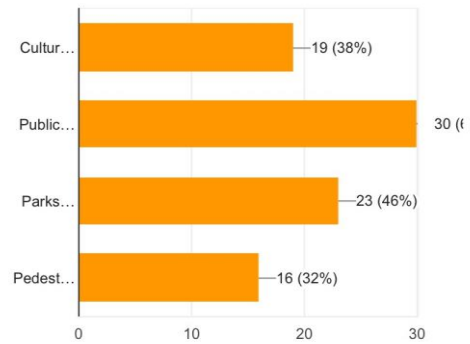


A la pregunta 2 “Quins aspectes urbanístics milloraries?”

Les proporcions són similars. Un dels elements fonamentals seria la millora del transport públic així com la dels equipaments. Les dues ciutats defereixen però, especialment en la necessitat de carrers pels vianants i en els parcs i jardins. Barcelona voldria ser una ciutat amb molts més espais de trànsit per als vianants i espais verds. Aquesta preferència podria venir determinada per la diferent extensió de les respectives ciutats i la densitat de la seva població. Chicago remarca la mobilitat i Barcelona defensa un espai vital més ampli: Chicago té 606,1 km² i Barcelona: 101,9 km²).



Barcelona



Chicago

Equipaments culturals, Transport públic, Parcs i jardins, Carrers per als vianants.

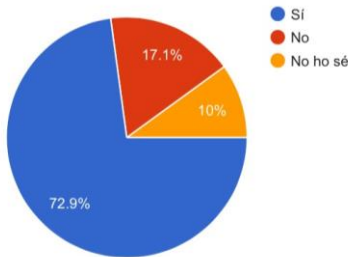
2. SEGURETAT (preguntes 3 i 4)

A la pregunta 3 “Consideres que és una ciutat segura?”

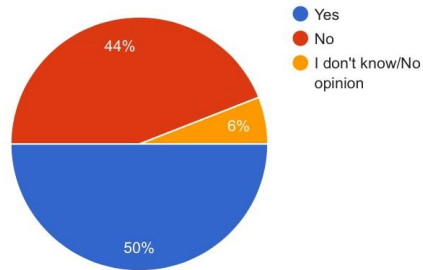
Únicament la meitat de les persones de Chicago la consideren segura i quasi la mateixa quantitat no la perceben així. Per contra, Barcelona és valorada com a ciutat segura per quasi tres quarts parts.

Les persones de Chicago són conscients del problema generat per les bandes de delinqüents i els seus enfrontaments armats. Els tirotejos i la mort per trets perduts i la localització de la violència en determinats barris (*Suburbs*) fan que la seva percepció de seguretat no abasti tot el conjunt de la ciutat. (Fins i tot existeixen aplicacions de mòbil que exclouen de la ruta els barris més conflictius.)

Barcelona ja no té barris prohibits o exclosos i el nivell de seguretat comprèn tota la ciutat.



Barcelona



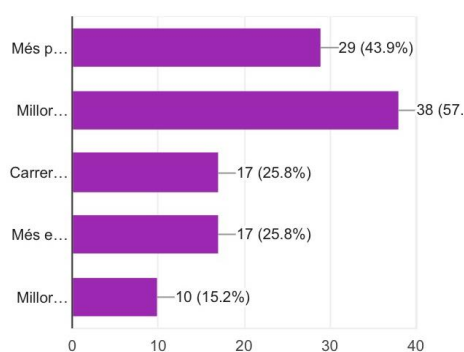
Chicago

A la pregunta 4 “Quins aspectes farien més segura la teva ciutat per a les dones?”

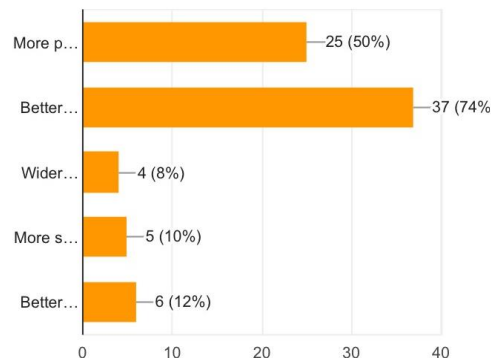
Els resultats són similars. La percepció subjectiva de seguretat queda molt afavorida amb la millora de la il·luminació dels carrers. I la percepció objectiva augmenta si també ho fa la presència policial en els espais públics.

En canvi, Barcelona continua amb la prevalença de la mobilitat peatonal i de la reducció dels vehicles. Chicago no prescindeix de vehicles i únicament torna a coincidir amb Barcelona en la millora de la senyalització dels espais públics.

(Els campus de les Universitats Americanes i així ho vaig veure a la de Chicago tenen pals d'emergència amb intercomunicadors per a demanar ajut en cas d'agressió, perill o malaltia).



Barcelona



Chicago

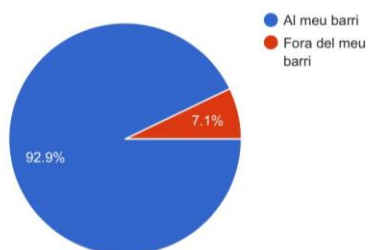
Més policia, Millor enllumenat dels carrers, Carrers més amples, Més espais sense cotxes, Millor senyalització dels espais públics

3. LA VIDA QUOTIDIANA (preguntes 5 i 6)

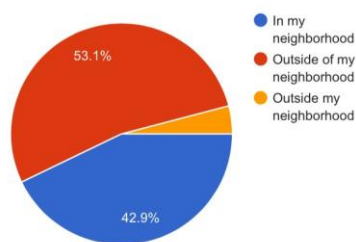
A la pregunta 5 “On compres principalment: dins o fora del barri?”

Aquest és un dels resultats més àmpliament diferenciats de l'enquesta. Quasi bé totes les persones de Barcelona (92,9%) normalment compren dins del seu barri. Tot el contrari de Chicago on és majoritària (57,2%) l'opció de compra fora del barri.

Entenc que l'explicació la podem trobar en la distribució diversa de les dues ciutats. Barcelona estructura els seus barris amb una multiplicitat d'usos (mixticitat). En el mateix territori conviuen espais amb funcions residencials, comercials, educatives, de serveis, empresarials,... A Chicago en canvi es presenta clarament la zonificació, que atribueix a cada zona de la ciutat una funció exclusiva o predominant, que obliga al desplaçament molt més llunyà per a les activitats de la vida quotidiana.



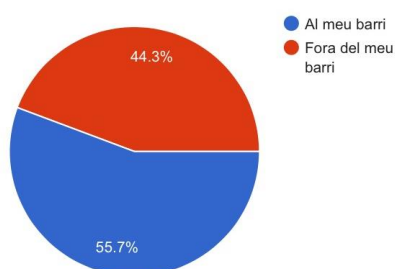
Barcelona



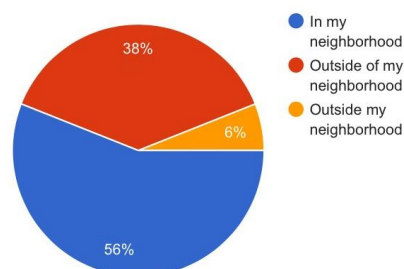
Chicago

A la pregunta 6 “Els teus espais d’oci són: dins o fora del barri?”

Els resultats són equivalents a les dues ciutats. Predomina lleure dins del barri, que es relaciona amb trobades amb els amics i amigues i familiars. He observat a Chicago més costum de reunir-se a les pròpies cases que no pas a Barcelona. Influeix també que moltes de les vivendes dels *neighborhoods* són unifamiliars amb un tamany més gran que les de Barcelona.



Barcelona

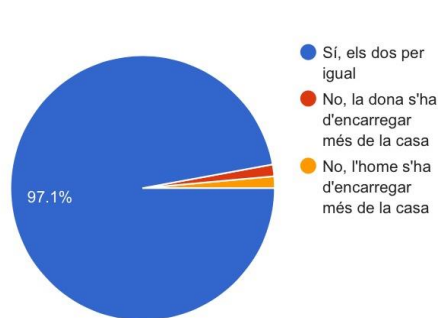


Chicago

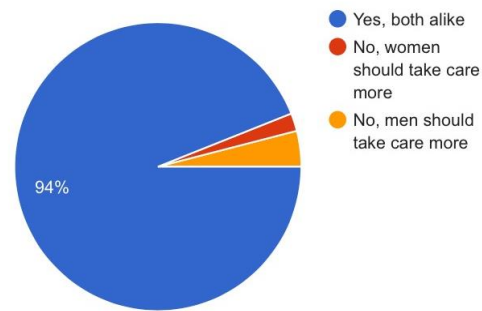
4. IGUALTAT (Preguntes 7 i 8)

A la pregunta 7 “Creus que els homes i les dones han d’assumir les mateixes responsabilitats familiars?”

La concepció d’igualtat és la mateixa a les dues ciutats. Quasi la totalitat de les respostes plantegen una assumpció paritària de les tasques de cura de la família.



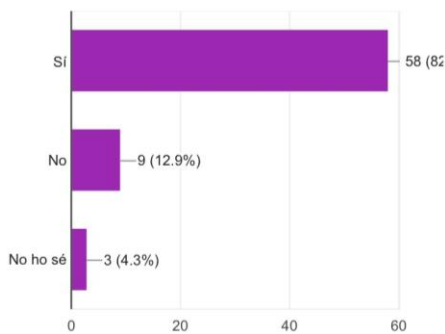
Barcelona



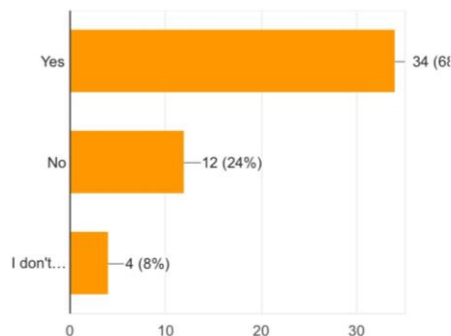
Chicago

A la pregunta 8 “Creus que les dones tenen més dificultats que els homes per a conciliar la vida laboral amb la familiar?”

La resposta predominat a les dues ciutats és que efectivament la conciliació de la vida laboral i familiar és més difícil per les dones que pels homes. Aquests resultats ens apropen més a la realitat que la situació ideal de la pregunta anterior.



Barcelona

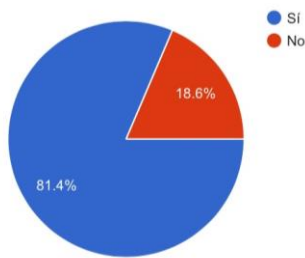


Chicago

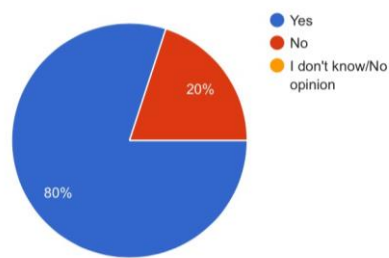
4. MOBILITAT (preguntes 9,10 i 11)

A la pregunta 9 “Podries viure a la teva ciutat sense cotxe?”

En aquesta pregunta es valora el fet objectiu de viure sense cotxe. Les opinions són les mateixes a ambdues ciutats. Resulta més sorprenent a Chicago on el cotxe s'utilitza amb molta més freqüència que a Barcelona i on les infraestructures, com les autopistes, els carrers i el gran nombre d'aparcaments faciliten arribar amb cotxe a tot arreu. Per l'experiència pròpia he viscut un ús molt més intensiu del vehicle, no sols el propi sinó mitjançant UBER, una *start-up* americana que proporciona una xarxa de transport a qualsevol persona a través d'una aplicació mòbil.



Barcelona

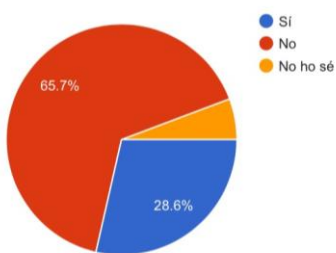


Chicago

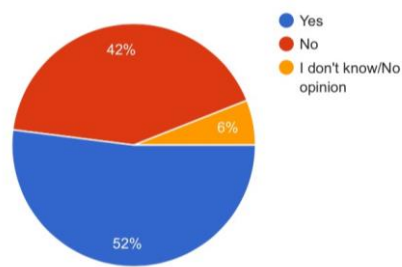
A la pregunta 10 “Creus que el transport públic és suficient?”

Es reflecteix una gran diferència entre la posició a Barcelona i a Chicago. A Barcelona una ampla majoria (65,7%) és crítica i considera insuficient el transport públic.

Si bé el percentatge de satisfacció és majoritari a Chicago (52%), el grau d'insatisfacció també és molt elevat (42%).



Barcelona

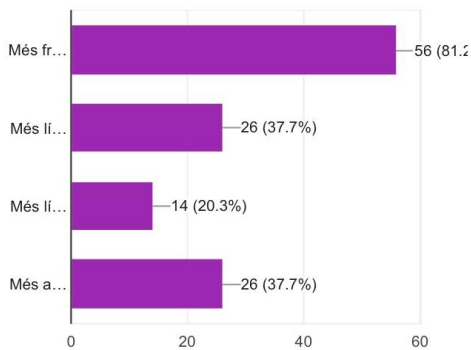


Chicago

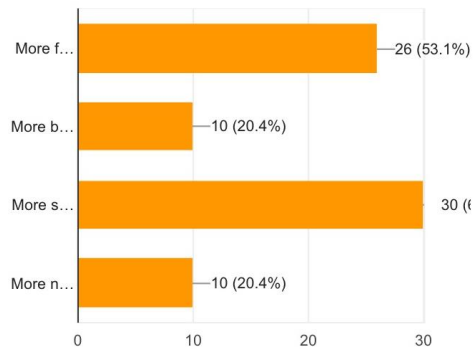
A la pregunta 11 “En què podria millorar el transport públic?”

Els punts de millora es distribueixen diversament a les dues ciutats. Barcelona prima una major freqüència de pas del transport públic existent i un augment de les línies d'autobusos diürns i nocturns.

Chicago també posa èmfasi en les freqüències però escull el metro com a element de millora. A Barcelona continua l'expansió de la xarxa de metro L9,L2, i va incorporar el tramvia. El metro a Chicago no arriba a tots els barris dels afores, malgrat tenir una presència important en el centre (metro elevat, exterior, *loop*:recorregut circular).



Barcelona



Chicago

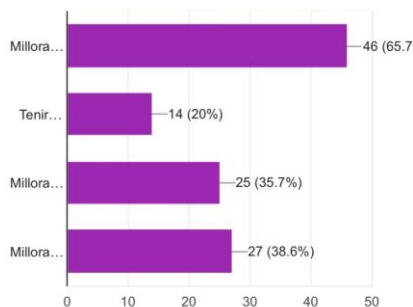
Més freqüència de pas, Més línies d'autobusos, Més línies de metro, Més autobusos nocturns

6. CONFORTABILITAT

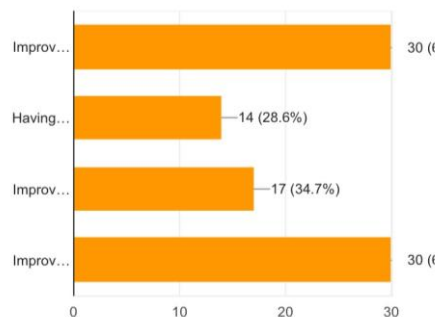
A la pregunta 12

“Quins aspectes creus que facilitarien més la vida quotidiana de les persones?”

La millora de transport públic és l'element majoritari comú a Barcelona (65,7%) i Chicago (61,2%). El segon element, també és el de la seguretat, molt més accentuat a Chicago (61,2%) que a Barcelona (38,6%). Els carrers més adaptats als vianants són el tercer element comú. La preferència per augmentar les botigues resulta més marcada a Chicago que a Barcelona, per la pròpia manera de separar els usos que hem vist anteriorment.



Barcelona



Chicago

Millorar el transport públic, Tenir més proximitat dels comerços, Millorar els itineraris per a vianants, Millorar la seguretat.

7. CONCLUSIONS

El canvi fonamental que representa aplicar la perspectiva de gènere en la construcció de les ciutats és el de posar en el centre d'atenció les persones concretes i les seves necessitats en tots els nivells del planejament, per a fer barris i ciutats amb xarxes adequades per a la vida quotidiana de totes i tots els habitants que conviuen en un territori.

Barcelona ha implantat en la seva política municipal mesures d'urbanisme des de la perspectiva de gènere. Com a factors d'aplicació podem destacar en primer lloc l'ideari polític feminista del partit del govern municipal (Barcelona en Comú). En segon lloc el propi disseny de la ciutat, que amb la conservació d'una barreja d'usos (mixtificació) i una xarxa viària que afavoreix cada cop més al vianant en detriment del vehicle, afavoreix un desenvolupament millor de la complexitat de la vida quotidiana. Igualment l'existència de centralitats diverses i la equitat en la distribució d'equipaments per tots els Districtes.

Chicago no té implantada una política municipal des de la perspectiva de gènere. Políticament la preocupació sobre la discriminació i la igualtat es refereixen a les minories ètniques, i en el seu cas, pel que fa al sexe, al col·lectiu LGBT. El disseny de la ciutat és un exemple clar de zonificació, amb una gran diferenciació i especialització dels usos. Així mateix es combina amb una única centralitat i amb una gran extensió sobre el territori, fets que provoquen una gran despesa de temps i energies en els desplaçaments forçats, que dificulten la vida quotidiana.

Barcelona ha conservat i millorat per tot el seu territori una xarxa de mercats municipals que aporten alimentació de qualitat i programes d'educació alimentària al seu veïnat. Chicago per contra no pot garantir l'accés a la fruita i la verdura fresques d'un nombre molt important de la seva població. Les lleis del mercat no faciliten una alimentació saludable a la població amb nivell de pobresa més gran, que és principalment afroamericana.

Barcelona i Chicago comparteixen la fortalesa i la diversitat dels seus barris (districtes i barris i districts & neighborhoods) i la voluntat de preservar les seves identitats (peculiaritats). Les dues ciutats consideren el comerç de barri com a element de progrés de la comunitat, com a element de regeneració, de cohesió, de confort i de seguretat.

Barcelona i Chicago parteixen de la base de la igualtat entre homes i dones i també són conscients de la major dificultat per a les dones de conciliació de la vida familiar i laboral, en una assumpció socialitzada de la seva atribució de les tasques de cura.

Barcelona té un grau de seguretat més elevat que Chicago. Quantitativament la percepció s'estén a tota la ciutat comtal mentre que determinats barris de Chicago en queden exclosos. Qualitativament són les armes de foc i els tirotejos els factors de més inseguretat a la ciutat americana, fet que es produeix a Barcelona. El control no formal comunitari és molt més alt a Chicago. La pertinença al veïnat i la participació en activitats comunitàries aporten coneixença i seguretat. A les dues ciutats els espais amb una bona visibilitat, il·luminació i identificació aporten seguretat i tranquil·litat als seus habitants.

Barcelona ha recuperat l'urbanisme de proximitat, amb una rehabilitació dels jardins interiors de l'Eixample, amb la millora dels petits parcs dins dels barris per a atendre la diversitat d'usos i de temps la seva utilització, a més d'incorporar elements afavoridors de la mobilitat. Ha augmentat també la incidència dels processos participatius que afavoreixen recollir les necessitats dels habitants, i institucionalitzar la participació, de manera que els sectors més poc representats puguin exercir els seus drets. Chicago té aquesta tradició participativa molt més assolida tradicionalment i amb una formalitat en els processos, moltes vegades per la col·laboració privada en el finançament dels projectes.

Chicago ha continuat amb els grans parcs urbans, amb totes les facilitats de concentració d'un gran nombre d'habitants, encara que també ha incrementat els processos afavoridors dels vianants, en especial al centre de la ciutat, amb el riu Chicago com a element vertebrador. No ha aconseguit trencar la degradació urbanística d'alguns dels barris del Sud de la ciutat, que es cronifica perquè les inversions en rehabilitacions són més costoses que el preu de mercat que en resultaria.

Barcelona ha incrementat l'oferta d'espais públics amb l'obertura de les instal·lacions escolars fora de l'horari lectiu, però encara no ha solucionat de forma eficient com seguir augmentant aquesta oferta pública i gratuïta, i com gestionar l'accés a aquests espais. Chicago té una gran oferta d'espais públics, amb un bon control i respecte social de la seva utilització.

El transport públic de Barcelona presenta una gran flexibilitat, densitat i facilita la rapidesa en els desplaçaments. L'aposta per la bicicleta, amb l'augment dels carrils-bici i del servei de bícing, la reducció de la circulació i de la velocitat en determinades zones, la integració tarifària, el disseny ortogonal de la xarxa d'autobusos, el bus de barri i la millora del metro han permès un sistema de transport que afavoreix uns usos diversos. Per contra, el transport públic de Chicago resulta menys flexible, menys còmode, més lent i amb problemes de seguretat en algunes de les seves parades/estacions. El cotxe continua essent l'element clau de desplaçament més ràpid i còmode, però el gran nombre de vehicles i l'extensió del territori provoca problemes crònics de congestió del trànsit.

El procés de recuperació de la memòria històrica i del paper de les dones en la construcció de la societat resulta molt més intens a Barcelona en l'actualitat que a Chicago.

CONCLUSIÓ FINAL

Valido la hipòtesi que la ciutat de Barcelona ha incorporat més que Chicago la perspectiva de gènere i per això és una ciutat més diversa, accessible i segura (i m'atreviria a dir, més humana).

7. AMB NOM PROPI

La visibilitat de les dones en la història urbanística, social, científica ...passa per designar i reconèixer les seves contribucions a la millora de la vida de les ciutats, més enllà de la freda cita bibliogràfica.

M^a de los Ángeles DURÁN, sociòloga, per mostrar-nos que la ciutat no pot ser exclusiva de ningú, sinó compartida per tothom.

Inés SÁNCHEZ DE MADARIAGA, arquitecta, per la projecció internacional dels seus treballs sobre la mobilitat de la cura.

Flora TRISTÁN, escriptora i activista, per la seva tasca de denúncia de la discriminació de la dona i de les desigualtats de la nova societat sorgida de la Revolució Industrial.

Jane JACOBS, sociòloga, per ensenyar-nos amb una clarividència de dècades, i ulls de dona, com viuen i moren les nostres ciutats.

Zaída MUXÍ, Adrianna CIOCOLETTO i la resta de membres del COL·LECTIU PUNT 6, per la força d'un projecte col·laboratiu teòric i pràctic de l'urbanisme feminista.

Christine de Pizan per posar llum i idees clares sobre la ciutat de les dones enmig de la foscor de l'Edat Mitjana.

Eva KAIL, arquitecta, per tants anys materialitzant vivendes i barris de Viena, fins a convertir la ciutat en un model de FAIR SHARED CITY.

Les dones anònimes membres dels moviments veïnals de Catalunya dels anys 60 i 70, per la seva protesta i el seu compromís, que ens ha portat a gaudir d'uns barris més cohesionats, espais de convivència.

Les dones de les nostres ciutats, perquè tots els dies i cada dia tenen cura de la seva vida, de les seves famílies, de la seva feina, de la seva comunitat; perquè fan les ciutats més vives, més igualitàries i més felices.

La meva àvia i la meva mare.

8. AGRAÏMENTS

A la família Linker, la Susie, l'Eddie, l'Andie i la Jennifer, per fer de Chicago la meva segona casa.

Al Josep M Descarrega, per la seva tutoria entusiasta, rigorosa i encoratjadora.

Al Jordi Portabella, per descobrir-me un feminisme urbanista que m'era absolutament desconegut.

A la Michelle Smith, per mostrar-me la política de les comunitats de Chicago.

Al Jack Javorcic, per transmetre'm la passió de l'arquitectura de la Ciutat del Vent.

A les ponents de les Jornades "Ciutat i Dones", perquè van fer que el meu primer contacte amb el món de la universitat esdevingués unencontre lluminós, enriquidor, amb idees noves que em van despertar inquietuds i la consciència del camí que queda encara per recórrer i de la gran capacitat de les dones per aconseguir-ho.

A l'Eloi Ruana, la Monika Thadhani i el Chris Groesbeck, per ensenyar-me com l'espai influeix en la vida de les persones.

Al Xavier Peradalta, per orientar-me cap al Col·lectiu Punt 6 amb una nova mirada sobre les persones i els llocs.

A la meva família, per donar-me suport en tot moment i especialment per omplir la meva vida quotidiana d'una estimació sense límits.

9. BIBLIOGRAFIA

LLIBRES

DURAN, M.A. (2008). *La ciudad compartida. Conocimiento, afecto y uso*. Santiago de Chile: Ediciones Sur.

JACOBS, J. (2011 [1961]) *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.

NAREDO, M. (2010). *Guia per a l'elaboració de diagnòstics de seguretat amb visió de gènere a l'àmbit rural i urbà*. Departament d'Interior, Relacions institucionals i Participació. Generalitat de Catalunya. Barcelona.

NOVAS, M. (2014). *Arquitectura y género. Una reflexión teórica*. Castelló: Universitat Jaume I.

REVISTES

BOFILL, A. (2006) "Planejament urbanístic, espais urbans i espais interiors des de la perspectiva de les dones". *Quaderns de l'Institut Català de la Dona*, Maig 2006 (n.6).

MUXÍ, Z.; CASANOVAS, R.; CIOCOLETTO, A.; FONSECA, M.; GUTIÉRREZ, B. (2011) "¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?" *Feminismo/s n. 17*, juny 2011, pàg. 113.

MUXÍ, Z. (2007) "Ciudad próxima. Urbanismo sin género". *Parlem de comerç! Cicle de debats al voltant del comerç urbà*. Octubre, 2007.

MUXÍ, Z. (2015) "Mujeres haciendo ciudades: aprendiendo del pasado". *Ágora*, 2015 (vol.2, n.3), pág. 111-124.

PÉREZ, P. "Reformulando la noción de "Derecho a la Ciudad" desde una perspectiva feminista". *Encrucijada. Revista Crítica de Ciencias Sociales*, 2013 (n.5), pág. 92-105.

PÀGINES WEB

AA VV. *Ciutat, urbanisme i educació*. Associació Internacional de Ciutats Educadores. Pàgina consultada el 20 de juliol de 2017 [pdf]
<http://www.edcities.org/ca/wp-content/uploads/sites/6/2009/10/monogr%C3%A0fic-urbanisme.pdf>

AJUNTAMENT DE BARCELONA. Auditoria de seguretat i gènere. [pdf]
https://www.slideshare.net/Barcelona_cat/seguretat-131121-seguretat-i-genere
Pàgina consultada el 17.04.2017

AJUNTAMENT DE BARCELONA. Urbanisme i gestió del territori. Informació urbanística.[en línia]
Pàgina consultada el 26 de juliol de 2017

<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/ca/serveis/la-ciutat-funciona/urbanisme-i-gestio-del-territori/informacio-urbanistica>

AJUNTAMENT DE BARCELONA. Guia per donar compliment al criteri de gènere en subvencions.[pdf] Pàgina consultada el 26 de juliol de 2017
<http://media-edg.barcelona.cat/.../Guia-per-donar-compliment-al-criteri-de-gènere-en-subvencions>

AJUNTAMENT DE BARCELONA. Mesura de govern: la transversalitat de gènere [slide] Pàgina consultada el 26 de julio de 2017
https://www.slideshare.net/Barcelona_cat/mesura-de-govern-la-transversalitat-de-gnere-a-lajuntament-de-barcelona

ARANDA, C.; FERRER, L. *Curs sobre pressupostos amb perspectiva de gènere*. [pdf] Pàgina consultada el 20 de juliol de 2017
http://economia.gencat.cat/web/.content/documents/arxius/presentaciodelcurs_pressupostosambperspectivadegenere.pdf

BAYONA, E. *Urbanismo feminista o cómo humanizar las ciudades desde la experiencia de las mujeres* [en línia] Pàgina consultada el 16 de juliol de 2017
<http://www.publico.es/sociedad/urbanismo-feminista-humanizar-ciudad-experiencia.html>

BARCELONA EN COMÚ. Barcelona té nom de dona. [en línia] Pàgina consultada el 16 de juliol de 2017
<https://barcelonaencomu.cat/ca/post/barcelona-te-nom-de-dona-0>

CITY OF CHICAGO. [en línia] Pàgina consultada el 23 de juliol de 2017
https://www.cityofchicago.org/city/en/depts/cchr/provdrs/advisory_councilonwomenandlgbt.html

CITY OF CHICAGO. [en línia] Pàgina consultada el 23 de juliol de 2017
https://www.cityofchicago.org/city/en/depts/cchr/provdrs/advisory_councilonwomenandlgbt/news/2016/june/city-council-approves-measure-to-protect-residents-from-discrimi.html

CDOT. Chicago Department of Transportation. *Chicago complete streets*. [en línia] [en línia] Pàgina consultada el 22 octubre de 2017
<http://chicagocompletestreets.org/streets/mwfp/peoplestreets/>

GENERALITAT DE CATALUNYA. *Desigualtat salarial entre homes i dones*. [en línia] Pàgina consultada el 26 de juliol de 2017
<http://web.gencat.cat/ca/actualitat/detall/Desigualtat-salarial-entre-homes-i-dones>

GERMA, M. *Gender in the city: interview with Édith Maruéjols*. [en línia] Pàgina consultada el 13 d'octubre de 2017
<http://urban-obs.com/gender-in-the-city-interview-with-edith-maruejols/>

MAGGIE DALEY PARK. Official site [en línia] Pàgina consultada el 25 de setembre de 2017
<http://maggiedaleypark.com/>

PÉREZ, J. *Contrastes socioespaciales en Chicago*. El orden urbano en el siglo XXI. [en línia] Pàgina consultada el 26 de setembre de 2017
<http://elordenurbano.com/contrastes-socioespaciales-chicago/>

RUSTIN, S. *If women built cities, what would our urban landscape look like?*
[en línea] Pàgina consultada el 13 d'octubre de 2017
<https://www.theguardian.com/cities/2014/dec/05/if-women-built-cities-what-would-our-urban-landscape-look-like>

URBAN DEVELOPMENT VIENNA. *Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development.* [pdf]
Pàgina consultada el 22 de setembre de 2017
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008358.pdf>

VELÁZQUEZ, I, *El tiempo de las cerezas. Reflexiones sobre la ciudad desde el feminismo.* [en línea]. Pàgina consultada el 7 de setembre de 2017.
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n19/aivel.html>

WPS Prague. *How to design a fair shared city* [en línea]
Pàgina consultada el 9 de juliol de 2017
<http://www.wpsprague.com/fairsharedcity/>

SÁNCHEZ, I. *Perspectiva de Género en las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco.* Propuestas de acción. 2016. Universidad Politécnica de Madrid.
Pàgina consultada el 26 de setembre de 2017