

incorporació de criteris de gènere **Guia per al planejament urbanístic i l'ordenació urbanística** Guia per al planejament urbanístic i l'ord
amb la incorporació de criteris de gènere

Anna Bofill Levi

BIBLIOTECA DE CATALUNYA - DADES CIP
Bofill Levi, Anna

Guia per al planejament urbanístic i l'ordenació urbanística amb la incorporació de criteris de gènere
Bibliografia
ISBN 9788439378617
I. Catalunya. Generalitat II. Títol
1. Dones i urbanisme
711:396

© **Generalitat de Catalunya**
Institut Català de les Dones
Departament de Política Territorial i Obres Públiques

Autora **Anna Bofill Levi**
Edita **Institut Català de les Dones**
Primera edició Barcelona, 2008
Tiratge 5000 exemplars
Disseny original **Xeixa Rosa**
Realització editorial **Ara idees**
Impressió **Gramagraf S.C.C.L.**

D.L.: B-51648-2008

Índex

5	Presentació
7	Introducció
11	Planejament urbanístic general
13	Incorporació de criteris de gènere en les diferents fases del pla d'ordenació urbanística municipal
15	Tasques bàsiques prèvies a l'avaluació de l'impacte de gènere
17	L'avaluació de l'impacte de l'ordenació urbanística proposada en funció del gènere
21	Indicadors per a l'avaluació de l'impacte de l'ordenació urbanística en funció del gènere i per a la fase d'informació en la redacció d'un pla urbanístic d'ordenació municipal
25	Fase d'informació prèvia del pla d'ordenació urbanística municipal
25	Instruccions de gènere per a la fase d'informació
26	Estudis complementaris d'informació prèvia
27	Fase de redacció del pla d'ordenació urbanística municipal
27	Instruccions tècniques de gènere per a la fase de redacció del pla
31	Plans parcials urbanístics
31	Instruccions tècniques de gènere per als plans parcials urbanístics
37	Els plans de millora urbana i els plans especials
41	Projectes d'urbanització
43	La seguretat urbana: el planejament i el projecte urbanístic com a dissuasius de la violència
57	Consideracions finals
59	Bibliografia bàsica

Per unes ciutats amigues

El tret més característic de la identitat dels nostres pobles i ciutats és l'espai públic. Les places i els carrers, així com, per extensió, els equipaments públics i els transports col·lectius, són espais essencials d'intercanvi i convivència de la nostra vida social. És ben cert que l'interior dels habitatges, els llocs de treball, els comerços i, de manera creixent, la xarxa telemàtica, són també espais de socialització. Però l'accés a aquests àmbits està estrictament condicionat per criteris de parentiu, formació, ocupació, ingressos o afinitats personals. Això no passa en l'espai públic, l'accés al qual, en principi, és lliure per a tothom i no ha d'estar filtrat per cap d'aquestes barreres. És per això que la seva ordenació, la seva qualitat, la seva seguretat i la seva bellesa condicionen, en molt bona mesura, la nostra vida col·lectiva.

En termes generals, a Catalunya s'ha produït en les darreres dècades una millora molt notable de la qualitat de l'espai públic. La urbanització de places i carrers, l'adequació del mobiliari urbà, la limitació del trànsit de vehicles, la proliferació dels equipaments, la modernització del transport col·lectiu, l'increment de les zones verdes, l'extensió de l'arbrat... han permès que molts espais inhòspits, marginals i de mal transitar hagin esdevingut entorns de qualitat. Al seu torn, s'han recuperat per a l'ús públic molts àmbits que abans eren inaccessibles.

Ara bé, si bé l'accés a l'espai públic és lliure per a tothom, les experiències que es deriven de la seva freqüentació resulten molt diverses. Això és així perquè la capacitat de gaudir de l'espai públic depèn força sovint de les situacions específiques de les persones, com ara l'edat o la condició física. I depèn també del sexe. Factors com la manca d'enllumenat, les dificultats en la practicabilitat, l'aïllament o, fins i tot, l'ordenació i els elements simbòlics (monuments, perspectives i altres) poden fer que un espai públic resulti poc plaent, poc atractiu i poc segur per a una part de les persones, sobretot per a les dones.

Doncs bé, l'experiència ens mostra que si tenim la capacitat de configurar els nostres pobles i ciutats com a espais amigables, acollidors i plaents per a les dones, la qualitat de vida del conjunt de la població, la funcionalitat urbana i l'atractiu de l'espai urbà s'incrementen extraordinàriament. Vet aquí, doncs, el perquè cal pensar el disseny i l'ordenament de l'espai urbà des de la perspectiva de les dones, en primer lloc, per una consideració elemental de democràcia i de justícia social, ja que el conjunt de la població femenina constitueix més de la meitat de la nostra societat; i, en segon lloc, perquè si ordenem l'espai amb aquests ulls, les nostres ciutats seran també més habitables per a tothom, més atractives, més segures i, fins i tot, més competitives. Seran, si ho voleu dir així, ciutats amigues per a qui hi visqui i per a qui les visiti.

En el camp específic de la projectació urbanística a partir de criteris de gènere cal reconèixer que estem tot just fent els primers passos en un camí que és llarg i complex. Tanmateix, cada vegada es va imposant amb més força la consciència que aquest canvi de perspectiva és del tot necessari. Així, les nostres administracions, tant la Generalitat com els ajuntaments, han començat a prendre iniciatives de gran interès en aquest àmbit. Bona mostra d'això ha estat la inclusió del foment de «l'equitat de gènere en l'ús de l'espai públic i els equipaments» entre les actuacions de rehabilitació integral de barris promogudes per la Llei 2/2004 de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen d'atenció especial. La seva aplicació modèlica en els darrers quatre anys per part de la Generalitat i els ajuntaments ha generat una gran quantitat d'iniciatives interessants i plenes d'èxit, que un dia caldrà catalogar i analitzar.

També en el camp professional i disciplinar, la necessitat d'incloure la perspectiva de gènere i de les dones en la projectació urbanística ha anat obrint-se camí. En són bons exemples el creixent interès que hi dediquen la recerca i els temaris de les escoles i les facultats d'arquitectura, enginyeria, geografia i altres matèries connexes. En resulten també bona mostra el cúmul d'activitats sobre el tema que professionals d'aquestes disciplines han emprès en els darrers anys en el marc dels seus respectius col·legis.

El volum que teniu a les mans vol ser una aportació més en aquesta empresa ciutadana, administrativa i professional. La seva autora, Anna Bofill, ja va publicar una primera aportació, *Planejament urbanístic, espais urbans i espais interiors des de la perspectiva de les dones* (Barcelona, Institut Català de les Dones, 2005, Col·lecció «Quaderns de l'Institut», 6), en la qual explorava els principis i els objectius de la perspectiva de gènere en el camp de l'arquitectura i l'urbanisme. Ara, amb la publicació de la present *Guia per al planejament urbanístic i l'ordenació urbanística amb la incorporació de criteris de gènere* aquells principis generals prenen un caràcter més concret, contingent i aplicat.

Amb la publicació d'aquesta *Guia*, doncs, el govern de la Generalitat vol furnir una eina pràctica a l'hora d'aportar, des d'una visió de gènere, solucions a l'ordenació dels nostres espais urbans. I ho fa convençut que l'adopció d'aquesta perspectiva contribuirà de manera determinant a configurar les nostres ciutats com a espais amicals, equitatius i segurs per a tothom.

Marta Selva Masoliver

Presidenta de l'Institut Català de les Dones

Oriol Nel·lo

Secretari per a la Planificació Territorial

Barcelona, octubre del 2008

Introducció

Per a la pràctica del planejament urbanístic és important i necessari complir la igualtat o l'equitat de gènere. La transversalitat de gènere té en compte els aspectes de gènere en totes les etapes del procés de planejament. Aquest és un requeriment que ha fet la Unió Europea per a tots els països membres a través del tractat d'Amsterdam de 1997, amb l'objectiu d'eliminar les desigualtats i de promoure l'equitat de drets entre dones i homes.

Aquesta *Guia* té l'objectiu de facilitar la implementació de la perspectiva de gènere a les persones responsables de les diferents etapes del projecte i del procés del planejament urbanístic. També és útil per a les persones implicades en l'àrea del planejament, com associacions de veïns, assessories, consultories i altres organitzacions.

Dones i homes de diferent edat, cultura, formació, estat de salut i estatus social, tenen diferents necessitats, aspiracions, percepcions i prioritats. La igualtat de gènere assegura que aquestes diferències seran valorades equitativament. Les desigualtats de gènere actuals persisteixen, en part, per la dificultat de fer canvis fonamentals en la situació de les dones respecte a la dels homes a la societat en general i, per tant, també en les polítiques del planejament.

El planejament des de la perspectiva de gènere pot contribuir a la igualtat de gènere, perquè pot influir en la localització de les activitats, en la interrelació i la connexió d'aquestes, en les condicions i les qualitats dels llocs i en el desenvolupament sostenible.

Com exposo a *Planejament urbanístic, espais urbans i espais interiors des de la perspectiva de les dones* (Quadern de l'Institut, núm. 6, ICD, 2005), hi ha una interrelació entre l'estructura dels espais i la de la societat; els llocs configuren la nostra manera de viure, les nostres oportunitats de trobar feina, el grau de dificultat d'arribar a l'escola, a l'hospital, al centre esportiu o als comerços, i estimulen o dificulten les relacions entre les persones amigues o familiars. L'entorn reforça la identitat o pot alienar i discriminar. Les polítiques de planejament influeixen en les vides de dones i homes de maneres diferents, per tant, totes dues perspectives són necessàries en el procés de planejament.

El gènere és un element organitzatiu de la societat i afecta les nostres vides des del moment de néixer. La transversalitat de gènere reconeix la diversitat entre els gèneres i ens recorda que el gènere també té un paper en altres diferències, com l'edat, la cultura, la formació, l'estatus social, la salut i la capacitat física o mental. Per això, aquest punt de vista ha esdevingut un factor ineludible en el procés de planejament. Actualment a Europa ha esdevingut una clau estratègica per desenvolupar polítiques d'equitat entre dones i homes. Per aquest motiu, la transversalitat de

gènere és la base en la qual es fonamenta el Pla d'acció de les polítiques de les dones 2005-2007 de l'Institut Català de les Dones, i és present a totes les conselleries i a tots els departaments de la Generalitat de Catalunya.

Aquesta *Guia* vol ser una proposta de criteris de planejament des d'una perspectiva diferent de l'habitual, oberta al debat i a la reflexió. Aquesta proposta pressuposa un canvi en el pensament sobre el medi físic urbà, una superació del concepte d'*igualtat de drets* cap al concepte d'*igualtat en la diferència* i la recuperació dels valors orientats cap al benestar de les persones i, per tant, cap a les activitats de cura i de gestió de la vida quotidiana.

La *Guia* té caràcter orientador, no normatiu, i pretén ajudar a trobar estàndards d'igualtat i contribuir a aconseguir indicadors i paràmetres de gènere; a millorar els processos de planejament i fer-los més integradors; a desenvolupar mètodes sensibles a les necessitats de tota la població i estratègies de reconeixement de les necessitats específiques de cada col·lectiu en particular; a augmentar la conscienciació cap als temes de gènere i la seva relació amb el planejament, i a redactar plans d'ordenació que facin encaixar les necessitats de cada grup amb els interessos de la comunitat.

Per concloure aquesta introducció volem ressaltar que el planejament ha de ser flexible i canviant, perquè s'ha d'adaptar sempre a la societat a la qual s'aplica i a les transformacions constants del territori i del medi físic i ambiental.

Per què és necessària la transversalitat de gènere en el planejament urbànic?

Les qüestions de gènere volen donar a conèixer les diferents necessitats i els diferents requeriments de les dones i els homes en la vida a les ciutats, de manera que aquesta visió focalitzi el planejament i no sigui un afegit al marge, i introdueixi un canvi en el procés de fer ciutat. Mirar l'entorn construït des del gènere és posar-se unes altres ulleres, és tenir una altra òptica sobre la quotidianitat existent i sobre les polítiques que s'han de proposar mitjançant l'acció urbanística.

En el V Pla d'acció i desenvolupament de les polítiques de dones a Catalunya (2005-2007), l'eix quart, que tracta de la reorganització dels temps i els treballs per fer de la vida quotidiana un eix vertebrador de les polítiques, diu clarament que "parlar de reorganitzar els temps i els treballs exigeix contextualitzar aquesta situació i ubicar-la en l'entorn on té lloc, un entorn que pot facilitar-la o, per contra, dificultar-ne el desenvolupament" (pàg. 58).

També és voluntat del Pla d'acció establir mesures polítiques que tinguin en compte els valors de l'experiència femenina quant a la vida quotidiana i "crear un hàbitat adequat a la nostra manera de percebre, sentir i viure els espais i el territori" (pàg. 59); facilitar l'accés a la mobilitat pública, que condiciona l'accés al mercat de treball, als serveis i a la realització de les tasques de cura, i impulsar, en els nous desenvolupaments urbanístics, ordenacions pensades amb criteris de proximitat dels llocs de residència als llocs de treball productiu i reproductiu, com serveis i equipaments, per ajudar a compaginar la vida laboral amb la domèstica.

A més, en el Pla s'inclouen mesures per introduir la perspectiva de gènere en el disseny i el desenvolupament de les polítiques d'ordenació de l'espai i de planificació

territorial, per tal d'aplicar la diferent percepció de les dones respecte a l'espai urbanístic. Perquè la percepció de seguretat o inseguretat que experimenten les dones és molt diferent de la dels homes i afecta la manera en què s'apropien de l'espai públic. Totes les persones han de tenir la llibertat de poder transitar per tota la trama urbana a qualsevol hora del dia i de la nit.

En les disposicions addicionals del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, que aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, la disposició catorzena porta com a títol "Incorporació de la perspectiva de gènere", i diu:

"El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha d'incorporar la perspectiva de gènere en el desenvolupament d'aquesta Llei per tal de garantir la promoció de la representació paritària en la composició dels òrgans urbanístics col·legiats i de l'avaluació de l'impacte de l'acció urbanística en funció del gènere."

Aquesta *Guia* facilitarà la incorporació d'aquesta perspectiva de gènere d'una manera transversal en els diferents punts de l'articulat del Text refós de la llei d'urbanisme i del seu Reglament aprovat pel Decret 305/2006, de 18 de juliol.

Altres motius per considerar les qüestions de gènere en el planejament són els següents: l'adaptació a les polítiques d'igualtat impulsades per la UE; la millora que es pot oferir a les polítiques d'immigració i de col·lectius minoritaris, com persones grans, discapacitades o grups en risc d'exclusió social, i a les polítiques per al col·lectiu d'infants i per a persones joves, i el compliment dels principis de sostenibilitat que es refereixen als aspectes socials, més enllà dels que tracten les qüestions mediambientals. (Recomanem veure les dades de població a Catalunya disgregades per sexe, que mostren els índexs de pobresa femenins, de salari, de realització de les tasques de cura, de possessió del carnet de conduir i del cotxe, d'ús del transport públic i de sensació d'inseguretat, i d'altres, com les dades d'immigració femenina. Totes aquestes dades estan publicades per l'Institut d'Estadística de Catalunya —Idescat—.)

Els aspectes de seguretat urbana i de gènere tenen un capítol especial al final d'aquesta *Guia*, atès que han de ser considerats a part, d'una manera específica, per treballar amb les institucions apropiades, i d'acord amb el Pla general de seguretat de cada municipi.

A continuació enumerem alguns exemples d'impacte negatiu en funció del gènere a l'entorn construït:

- El manteniment per raons arquitectòniques d'una façana històrica amb portals estrets i escales s'ha de reconsiderar per requeriments d'accessibilitat, com l'accés de persones amb carrets i cotxets i de persones discapacitades.
- Un paviment d'un carrer amb llambordins dificulta el trànsit de persones amb elements com cotxets, bastons o crosses.
- Un centre comercial o turístic sense els serveis necessaris o amb serveis insuficients, com pocs lavabos o urinaris, manca o escassetat d'espais de canviadors de nadons, crea problemes a les persones, sobretot si porten una criatura.
- L'existència de centres mèdics, escoles de secundària o centres esportius en terrenys no accessibles al transport públic causa un perjudici específic a les do-

nes, perquè són elles les que van més a peu i amb transport públic i les que s'ocupen dels infants.

- Complexos d'oficines situats en àrees no accessibles al transport públic o a llocs on hi ha zones d'aparcament no vigilades o amb poca il·luminació, és un fet particularment negatiu per a les dones. La distribució dels llocs de treball està relacionada amb la mobilitat i amb les distàncies entre residència i treball.
- La restricció o la prohibició de la circulació de vehicles en un carrer comercial i la no-construcció d'una àrea d'aparcament propera afecta la possibilitat d'ús del carrer a totes les persones que necessiten complir les tasques de cura.
- L'excés d'arbres en una via per a vianants impedeix la visió clara de la ruta i dificulta la seguretat. Certs recorreguts del carril bici poden ser perillosos i poc segurs. Hi ha moltes discrepàncies entre homes i dones quant a l'ús de les bicicletes que fan que la xarxa de carril bici hagi de ser estudiada i investigada.
- L'existència de promocions urbanístiques amb habitatges de baixa densitat d'edificació i pocs serveis d'ús quotidià a la vora perjudica particularment la salut física i mental de les dones.
- Carreteres a les perifèries d'àrees urbanes sense voreres dificulten i posen en perill que les persones hi puguin caminar.

Incorporació dels criteris de gènere en cada una de les figures del planejament urbanístic

Aquesta *Guia* mostra com introduir les qüestions de gènere en el planejament urbanístic. L'aplicació de les qüestions de gènere serà diferent segons el moment del pla en què les vulguem aplicar. És a dir, si el planejament ja existeix i s'ha de posar en marxa, les qüestions de gènere estaran relacionades amb la manera o amb el mètode de desenvolupament d'aquest pla; si el pla està subjecte a revisió, o si s'ha de començar de nou, els objectius de gènere tractaran d'identificar els temes o les polítiques adequades al municipi en qüestió. És a dir, les polítiques i els criteris de gènere es poden aplicar al planejament en qualsevol fase del seu desenvolupament. Les qüestions de gènere també es poden incorporar al tractament del desenvolupament sostenible, de les polítiques de transport i del disseny del paisatge urbà.

En el planejament urbanístic general fem referència a les accions principals que s'han de considerar i portar a terme per incorporar la visió de gènere, i desenvolupem particularment el Pla d'ordenació urbanística municipal i els plans que es desenvolupen per mitjà del planejament urbanístic derivat: els plans especials urbanístics, els plans de millora urbana i els plans parcials urbanístics.

Planejament urbanístic general

Objectiu principal del planejament del territori amb criteris de gènere:

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.

Accions:

- a. Analitzar l'impacte actual del medi urbà en la qualitat de vida de dones i homes i també transmetre les conclusions a totes les persones que redactin els plans.
- b. Definir criteris per al planejament del territori des de l'òptica de gènere, tenint en compte les necessitats de l'organització de la vida quotidiana a partir de mètodes de participació de les dones.
- c. Elaborar instruments d'avaluació del planejament urbanístic segons els criteris de gènere amb la creació d'oficines de gènere.
- d. Crear nous mecanismes de participació de la ciutadania i dels agents socials en paritat en els processos de planificació i disseny urbans, i considerar que cal fer intervenir les dones, específicament en aspectes de gestió de la vida quotidiana.
- e. Considerar els estàndards urbanístics mínims de qualitat de vida per adequar-los a la perspectiva de gènere, com són els següents:
 - Crear unitats ambientals o comunitats d'habitatge que integrin activitats econòmiques i serveis que coexisteixin en equilibri i garanteixin la seguretat urbana.
 - Integrar diferents densitats d'edificació, diferents tipologies d'habitatges, diferents categories de població.
 - Barrejar funcions o aproximar usos comercials i d'equipaments comunitaris als sectors residencials i a les àrees de sòl urbà consolidat.
 - Descentralitzar serveis i equipaments dels centres històrics de les ciutats cap als barris perifèrics, ja que són més igualitàries les ciutats polinuclears, on cada barri disposa de les qualitats del centre, i trencar la divisió entre nucli i suburbis.

- Crear àrees i xarxes de verd urbà al sòl urbanístic i preveure-les al sòl urbanitzable (revisar la dotació de 20 m² per cada 100 m² de sostre).
 - Evitar la configuració de l'espai urbà en taca d'oli, és a dir, implementar mecanismes per controlar el disseny de l'espai públic urbà a favor de les persones que van a peu i de la seva seguretat.
 - Elaborar mecanismes per fomentar comerços a les unitats ambientals, als barris i als pobles, situats a prop dels habitatges, i per protegir els mercats tradicionals.
 - Fomentar la creació de centres lúdics, recreatius i esportius als barris per a la diversitat social, generacional i de sexe.
 - Incloure espais per als infants als grans equipaments d'oci, culturals i comercials.
 - Limitar i, si és possible, no planificar en els perímetres urbans la creació de grans establiments comercials dependents del transport privat.
 - Assolir una mobilitat sostenible: crear camins sense obstacles, dissenyats per garantir la seguretat, o complir els criteris que garanteixen la seguretat i facilitar el pas de cotxets, carrets de la compra, cadires de rodes, croses i altres elements que utilitzen les persones amb alguna discapacitat.
 - Facilitar espais per a parades de transport públic als punts d'ubicació d'equipaments comunitaris.
 - Preveure infraestructures per implementar les alternatives de mobilitat més sostenibles com tramvia, microbusos elèctrics, bicicletes.
 - Preveure la creació d'aparcaments dissuasius als límits de la delimitació del sòl urbanitzable, connectats amb la xarxa de transport públic.
- f. Incorporar en la legislació dels plans municipals normes per dissenyar i col·locar el mobiliari urbà, obres d'art, fonts, elements com llums, cabines telefòniques, bústies i d'altres, segons criteris de gènere.
- g. Recuperar 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.
- h. Introduir la variable de sexe en tota la informació estadística prèvia i en els indicadors de creixement, de població, etc.
- i. Considerar, a l'hora d'establir les determinacions de les prioritats, les prioritats elaborades pels criteris de gènere.
- j. Considerar les necessitats dels diferents sexes.
- k. Garantir els factors que contribueixen a la sensació de seguretat.
- l. Considerar els valors que provenen de la història i de la vida quotidiana de les dones.
- m. Incloure criteris de conservació i de protecció del territori.

Incorporació de criteris de gènere en les diferents fases del pla d'ordenació urbanística municipal

En aquesta *Guia*, com hem dit, recollim criteris de planejament urbanístic segons el gènere, o més ben dit, des del punt de vista de les dones, per incorporar-los en les diferents fases del planejament. És a dir, d'una banda, fem una lectura de la Llei d'urbanisme i del seu Reglament per respondre a les exigències d'avaluació de l'impacte de l'ordenació segons el gènere i el respecte als col·lectius socials, i de l'altra, fem una descripció de com incorporar els criteris de gènere considerats de manera transversal en totes les fases i les figures del planejament. Perquè sense la incorporació dels criteris de gènere a totes les fases del planejament, l'avaluació posterior del resultat del projecte resultarà negativa.

La Llei i el Reglament de la Llei d'urbanisme (art. 69.5 del Reglament) exigeixen que en la Memòria social del pla d'ordenació urbanística municipal s'inclouï una "avaluació de l'impacte de l'ordenació urbanística proposada en funció del gènere i respecte als col·lectius socials que requereixen atenció específica, tals com els immigrants i la gent gran. L'objecte és que les decisions del planejament a partir de la informació sobre la realitat social, contribueixin al desenvolupament de la igualtat d'oportunitats entre dones i homes i afavoreixin els col·lectius mereixedors de protecció".

Segueix el Reglament: "Aquesta avaluació de l'impacte de l'ordenació urbanística proposada en funció del gènere i respecte a determinats col·lectius socials ha de contenir:

- a) Una diagnosi de la situació a partir de l'anàlisi de la informació sobre la població a la qual afecta el pla, la identificació dels rols de gènere dels diferents col·lectius afectats, les necessitats de benestar i estratègiques de dones i homes i altres col·lectius.
- b) Una valoració de l'impacte social i de gènere del pla, la qual comprèn:
 - 1r. La justificació de la coherència de l'ordenació proposada amb les necessitats detectades de les dones i els homes i d'altres col·lectius pel que fa especialment als paràmetres d'accessibilitat, mobilitat, seguretat i ús del teixit urbà, tenint en compte les necessitats de les persones que duen a terme les tasques de cura i de gestió domèstica i de les que reben aquesta atenció.
 - 2n. Mesures o determinacions previstes en el pla que contribueixin a desenvolupar els objectius d'igualtat d'oportunitats entre les dones i els homes i entre els diversos grups socials.
 - 3r. Previsió de com incidirà l'ordenació proposada sobre la situació originària de dones i homes i d'altres col·lectius."

Tasques bàsiques prèvies a l'avaluació de l'impacte de gènere

Per avaluar l'impacte de gènere en la fase d'informació d'un procés de redacció de Pla urbanístic d'ordenació municipal, cal desenvolupar les tasques bàsiques següents:

- Analitzar amb tècniques de participació el grau de satisfacció de les persones que duen a terme les tasques de cura i de gestió domèstica, i identificar les dificultats trobades. O bé analitzar com repercuteix l'ús de l'espai en les dones i el compliment de les tasques quotidianes de cura en cada punt del territori.
- Veure de quina manera ha influït l'ordenació del territori, si positivament o negativament.
- Estudiar com el medi físic pot incloure les sol·licituds de la població.
- Comprovar que l'anàlisi de la població recull la població femenina, els diferents grups d'edat i totes les situacions socioeconòmiques.
- Configurar l'estructura urbanística actual incloent-hi també la percepció de les dones i la seva imatge mental de la ciutat.
- En l'estudi de les xarxes de mobilitat, incloure-hi el punt de vista de gènere.
- En l'anàlisi del conjunt del municipi, incloure-hi els paràmetres d'accessibilitat, mobilitat, seguretat i ús del teixit urbà.

L'avaluació de l'impacte de l'ordenació urbanística proposada en funció del gènere

(per incloure en la memòria social del pla d'ordenació urbanística municipal).

A. Diagnosi de la situació:

- Anàlisi de la informació sobre la població: les dades estadístiques de la població han de tenir en compte la diferenciació per sexes.
- Les dades qualitatives obtingudes per mètodes de participació ciutadana han de tenir en compte els resultats de tallers o de consultes fetes a dones usuàries del sector territorial afectat.
- La identificació de les necessitats de la població s'ha de fer segons paràmetres com:
 - a. La distribució dels usos del sòl
 - b. La ubicació d'equipaments comunitaris i de serveis de proveïment
 - c. La situació de les parcel·les de reserva d'ús residencial
 - d. La distribució de les tipologies residencials a les parcel·les de reserva
 - e. La ubicació de les reserves d'espais verds i lliures
 - f. Les xarxes d'infraestructures
 - g. L'adequació de la mobilitat en la gestió de la vida quotidiana amb l'elaboració de cartografia explicativa de la mobilitat interna en el pla i en relació amb el municipi, quant a:
 - L'ús del transport públic
 - Les vies de trànsit per a les persones que van a peu.

B. La valoració de l'impacte social i de gènere del pla, la qual comprèn:

1r. Justificació de com s'adequa l'ordenació a les necessitats de les dones i dels homes i de col·lectius pel que fa als paràmetres d'accessibilitat, mobilitat, seguretat i ús del teixit urbà.

Accessibilitat:

1. Als equipaments i als serveis
2. Als espais urbans i als sectors residencials
3. A les estacions i a les parades del transport públic.

En cada cas, avaluar si es compleix la llei de supressió de barreres arquitectòniques des de la mirada de les dones, que pot aportar elements de mobilitat que encara manquen a la llei. Treballar aquesta qüestió amb el col·lectiu de dones amb mobilitat reduïda.

Mobilitat:

1. Assegurar la mobilitat per a les persones que van a peu i amb elements com cotxets d'infants, cadires de rodes, carrets de la compra, bastons, gossos, etc. Eliminar obstacles i impediments al trànsit.
2. Crear vies segures per als vehicles i àrees lliures de trànsit rodat.
3. Justificar distàncies dels sectors residencials als d'equipaments i serveis i estacions o parades de transport públic, i intentar evitar que siguin més grans que les que es poden recórrer en 10 minuts a peu.
4. Per a les xarxes de transport públic, justificar la idoneïtat de la situació d'estacions i de parades respecte als equipaments i als serveis, i les connexions dins del sector del pla, per adequar-los a la gestió de la vida quotidiana.

Seguretat:

1. Percepció futura per part de les dones i els homes de la imatge de la ciutat a partir del pla.
2. Grau de multifuncionalitat arran de la combinació d'usos i la reducció de distàncies entre si.
3. Saber on ets i on vas (senyalització): possibilitat que els vianants facin una lectura clara de la ruta i s'orientin per la xarxa viària.
4. Veure i ser vist (visibilitat): grau de luminància de les vies i les àrees per a vianants per tal d'assegurar bons camps de visió i evitar racons i atzucacs.
5. Escoltar i ser escoltat (afluència): facilitar la diversitat d'usos, crear punts de vigilància i aplicar un estudi dels usos del temps en cas que aquest estigui fet pel municipi.
6. Configuració dels espais públics que permeten fer-hi activitats com caminar, jugar, seure, etc., per afavorir que les persones que habiten a prop els utilitzin. Evitar els espais públics oberts en forma de taca d'oli.

Ús del teixit urbà:

1. Afavorir la barreja d'usos a les parcel·les d'ús residencial.
2. Crear espais específics per a infants, jovent i persones grans o per als qui necessitin tranquil·litat i seguretat.
3. Evitar els grans equipaments comercials que depenen del transport privat.
4. Destinar llocs d'esbarjo per al jovent, primordialment de caràcter esportiu o cultural.
5. Fer visibles els equipaments i els serveis dins de l'ordenació urbana.
6. Afavorir la varietat dels tipus edificadors per a la bona cohesió social.
7. Afavorir la formació d'espais intermedis de convivència veïnal, exteriors i comunitaris.
8. Dotar d'espais verds i d'equipaments de suport a la vida quotidiana, com ara centres d'oci per a infants, per a la gent gran, per estimular la integració de les persones immigrants, sanitaris, d'esbarjo i de cultura, espais verds per a l'esbarjo de criatures, de jovent i de gent gran, i espais públics reservats per als gossos .
9. Reservar indrets per a la creació de fites o elements d'orientació i identificació del barri o la ciutat, per ajudar a la integració de les persones al barri o a la ciutat i augmentar la qualitat paisatgística.

2n. Mesures o determinacions previstes en el pla que contribueixen al desenvolupament dels objectius d'igualtat d'oportunitats entre les dones i els homes, i entre els diversos grups socials.

Els grups de persones usuàries o futures usuàries han d'identificar aquestes mesures mitjançant mètodes de participació que tinguin en compte criteris de gènere.

3r. Previsió de com incidirà l'ordenació proposada sobre la situació originària de dones i homes i de diversos col·lectius.

Es pot fer per mitjà d'indicadors, quantitatius o qualitius, del tipus utilitzat per a la fase d'informació del Pla urbanístic d'ordenació municipal, descrits a continuació.

Indicadors per a l'avaluació de l'impacte de l'ordenació urbanística en funció del gènere i per a la fase d'informació en la redacció d'un pla urbanístic d'ordenació municipal

La publicació *Estadístiques sota sospita*, de l'Institut Català de les Dones (Barcelona, setembre de 2006), fa una proposta de nous indicadors des de l'experiència de les dones com a eina imprescindible per aplicar les polítiques de les dones a Catalunya.

En aquesta publicació es descriuen alguns indicadors de diagnosi en matèria de mobilitat per ajudar a conèixer la mobilitat diferenciada entre dones i homes (pàg. 48), com ara: índex de motorització, accés al vehicle privat, sistemes utilitzats i distàncies dels desplaçaments, índex de seguretat percebuda a les estacions i vehicles de transport públic, accessibilitat a estacions de metro i ferrocarrils, espai públic destinat al trànsit rodat i al trànsit de vianants o indicadors per conèixer l'evolució del model de ciutat dispersa a Catalunya. També trobem indicadors d'activitats esportives (pàg. 54), de treballs de cura (pàg. 58), de percepció de la violència segons el barri on es viu (pàg. 66) i d'agressions sexuals en edificis urbans, als vestíbuls dels edificis i als espais públics.

Però la identificació d'indicadors en matèria de planejament urbanístic encara és objecte d'exploració i d'investigació. El planejament urbanístic abasta nombroses disciplines i per a cadascuna cal repensar la incorporació de les dones formant part del cos social, per poder-les considerar coprotagonistes del quefer quotidià i de la transformació del medi físic.

En aquesta *Guia* citem alguns exemples d'indicadors de caràcter quantitatiu i qualitatiu com a mostra d'un treball que encara s'ha de desenvolupar i que pot ser molt extens i variable segons el territori i el col·lectiu social al qual s'apliqui.

Els primers quatre indicadors són de metodologia de caràcter general.

I. *Incloure persones tècniques especialistes en el planejament urbanístic i el disseny urbà de gènere*

Indicadors: Quina és la composició per sexes de l'equip que redacta el Pla? Hi ha paritat? Són persones especialitzades en planejament de gènere?

II. *Utilitzar dades quantitatives que recullen la diferenciació per sexes*

Indicador: Les dades utilitzades per a la informació són desagregades per sexe?

III. *Obtenir dades qualitatives per mitjà de la participació de les dones usuàries a tots els nivells del procés de recollida d'informació*

Indicador: Han estat consultades les dones objecte del territori de planejament per obtenir les dades qualitatives de l'estat del territori a estudiar?

IV. *Fer participar les dones en la valoració dels objectius i en la presa de decisions a l'hora d'establir les prioritats*

Indicador: S'ha fet participar les dones i les associacions tècniques i polítiques del territori en qüestió en la definició dels objectius i en l'establiment de les prioritats del Pla?

V. *Incloure la variable gènere a les qüestions o els paràmetres a tractar en la informació.*

Indicadors de les principals qüestions de gènere a la fase d'informació.

Indicadors a escala de ciutat o districte:

VI. *La distribució dels usos del sòl al municipi*

Indicador qualitatiu: Les dones o les altres persones que s'ocupen de les tasques de cura i de gestió domèstica, troben els serveis i els equipaments necessaris per acomplir les tasques de la vida quotidiana al districte? Quins són?

Indicadors quantitius:

1. Distància (en km) que s'ha de recórrer per arribar als serveis i equipaments necessaris per acomplir les tasques de la vida quotidiana.
2. Temps esmerçat per arribar-hi.

VII. *La ubicació de les àrees residencials i dels equipaments comunitaris i de serveis*

Indicador qualitatiu: Les àrees residencials són d'ús exclusiu o combinat amb altres usos com ara comerços, oficines, tallers, centres socials i equipaments culturals, d'oci i esbarjo, educatius o recreatius?

Indicador quantitatiu: Nombre de metres quadrats destinats a activitats o usos en relació amb el nombre de metres quadrats destinats a habitatge.

VIII. *Les delimitacions dels diferents tipus de sòl (urbà, urbanitzable, no urbanitzable)*

Indicadors:

1. El teixit urbà que es desenvoluparà al sòl urbanitzable, serà la continuïtat del teixit urbà existent?
2. El teixit urbà no consolidat, té prioritat de desenvolupament davant del sòl urbanitzable?

IX. *La ubicació dels espais verds i lliures*

Indicadors:

1. Formen una xarxa d'espais per a les persones que caminen?
2. Formen els espais verds i els espais lliures urbans, espais que fomentin la trobada i la relació de les persones?
3. Tenen una dimensió adequada (a escala humana) i una configuració envoltant que garanteixi la sensació de seguretat a les dones, les criatures, les persones grans i les altres persones considerades fràgils pels agressors potencials?
4. Són espais lliures d'obstacles i de vehicles? Quants?

X. *La localització dels elements infraestructurals*

Indicadors:

1. Són les vies de circulació de vehicles compatibles en amplada i en la relació vial/vorera amb els vehicles i les persones que hi circulen?
2. Els elements d'il·luminació urbana estan ubicats de manera que les persones que caminen tinguin una visió clara de l'entorn?

XI. *La mobilitat: dades estadístiques separades per sexes de l'ús del transport públic; estudi de la mobilitat de les dones i de les persones que van a peu; elaboració de cartografia explicativa de la mobilitat.*

Indicadors quantitius:

1. Quin és l'ús que fan del transport públic les dones i els homes? (En nombre de persones que viatgen i en temps esmerçat per viatge.)
2. Quantes dones han pogut accedir a un lloc de treball proper al seu domicili? I, al contrari, han hagut de deixar la feina per la incompatibilitat de temps esmerçat i dels horaris amb les tasques de cura de la llar? Quants homes han tingut el mateix problema?
3. Quantes persones poden deixar el vehicle privat en aparcaments dissuasius o d'altres per passar a utilitzar el transport públic (les que viuen a la ciutat i les que vénen de fora per treballar o fer alguna cosa a la ciutat)?

Indicadors qualitius:

1. Grau de satisfacció de les dones i altres persones que s'ocupen de la cura i del treball domèstic, quant a la seva mobilitat a peu i en transport públic, i compatibilitat amb el treball reproductiu.
2. Tenen les dones i els homes les mateixes facilitats de mobilitat a peu, en transport públic i en vehicle privat?
3. Als grups familiars o domèstics, qui porta el vehicle privat?
4. Quina proporció (en m² d'ocupació de sòl per a vials, aparcaments i carrils específics) i quina compatibilitat hi ha al territori analitzat entre la mobilitat a peu, en transport públic i en vehicle privat?
5. Les persones que van a peu poden utilitzar de manera còmoda, tranquil·la i segura el sòl destinat a aquest efecte? I amb els elements com ara carrets, cotxets, cadires de rodes, croses, gossos guia, entre d'altres?

Cartografiar els positius i els negatius.

XII. La seguretat: estudi dels punts sensibles de les àrees urbanes, en relació amb el delictes i la sensació d'inseguretat

Indicadors quantitius:

1. Densitat edificadora mesurada en nombre d'habitants per ha, o en m² edificat per m² de sòl (les densificacions mitjanes afavoreixen la sensació de seguretat).
2. Nombre de punts negres identificats al territori. Cartografia d'aquests punts.

Indicadors qualitius:

1. Visibilitat dels espais urbans, característica que permet veure i ser vista.
2. Claredat de lectura dels recorreguts a peu.
3. Existència de control social a les diferents hores del dia i de la nit.
4. Facilitat d'orientació quan es va a peu, per l'existència d'elements identificadors dels espais urbans. Cartografia dels resultats.

XIII. L'accessibilitat: estudi de l'accessibilitat als equipaments i als serveis, a l'espai urbà i a l'edificació residencial, i les seves relacions. L'accessibilitat a les estacions i a les parades del transport públic. Estudi en general de barreres arquitectòniques des del gènere.

Indicadors quantitius:

1. Nombre de llocs on s'ubiquen els equipaments i els serveis que són poc o gens accessibles. Cartografia.
2. Nombre d'edificis amb problemes d'accessibilitat. Identificació.

Indicadors qualitius:

1. Grau de satisfacció en l'accessibilitat als comerços, equipaments i serveis des de la residència.

Indicadors a escala de barri

L'escala de barri, la que permet veure el teixit urbà com a volums i espais públics urbans, ens donarà indicadors més detallats. Els presentem només com a suggeriment per incloure la variable gènere als plans parcials.

- I. *L'habitatge*, exemple d'indicadors: ubicació de tipologies d'edificació existents; descripció dels models de les tipologies existents segons els usos possibles de vida domèstica, treball, independència dels membres del grup, etc.; tipus d'habitatges segons el preu; oferta/demanda d'habitatge; tendències de creixement segons la situació geogràfica al municipi; accessibilitat econòmica segons sexe, edat, cultura i ètnia, i altres.
- II. *L'espai públic*, exemple d'indicadors: anàlisi de la configuració dels espais urbans segons l'ús per a la gestió de la vida quotidiana: com a camins i recorreguts, com a llocs per ser-hi; com a satisfacció de les necessitats (lavabos, canviadors, oci, jocs, restauració, etc.).
- III. *Els elements d'urbanització*, exemple d'indicadors: materials de les edificacions, la urbanització, l'enllumenat públic, la senyalística, etc.
- IV. *Els parcs i jardins i la xarxa de verd urbà*, exemple d'indicadors: manteniment, ubicació, estructura dels recorreguts, seguretat, etc.
- V. *El mobiliari urbà*, exemple d'indicadors: disseny, materials, estat de conservació, disposició dels bancs dins dels espais destinats a estar, etc.

Fase d'informació prèvia del pla d'ordenació urbanística municipal

Objectius:

- Descriure l'estat actual del municipi.
- Identificar les qüestions o els paràmetres a tractar en la informació.
- Establir els objectius i la metodologia del pla o projecte.
- Acotar el marc de la informació.

Instruccions tècniques de gènere per a la fase d'informació

- a. Incloure persones tècniques especialistes en el planejament urbanístic i el disseny urbà de gènere.
- b. Utilitzar dades quantitatives que recullin la diferenciació per sexes.
- c. Obtenir dades qualitatives per mitjà de la participació de les dones usuàries a tots els nivells del procés de recollida d'informació.
- d. Fer participar les dones en la valoració dels objectius i en la presa de decisions a l'hora d'establir les prioritats.
- e. Les qüestions o els paràmetres a tractar en la informació han d'incloure la variable de gènere. Les principals són:

Quant a ciutat districte:

- a. La distribució dels usos del sòl al municipi.
- b. La ubicació d'equipaments comunitaris i serveis.
- c. La ubicació de les àrees residencials.
- d. Les delimitacions dels diferents tipus de sòl.
- e. La ubicació dels espais verds i lliures.
- f. La localització dels elements infraestructurals.
- g. La mobilitat: dades estadístiques separades per sexes de l'ús del transport públic; estudi de la mobilitat de les dones i de les persones que van a peu; elaboració de cartografia explicativa de la mobilitat.
- h. La seguretat: estudi dels punts sensibles de les àrees urbanes, en relació amb el delictes i la sensació d'inseguretat; elaboració de cartografia dels punts sensibles.
- i. L'accessibilitat: estudi de l'accessibilitat als equipaments i als serveis, a l'espai urbà i a l'edificació residencial, i les seves relacions. L'accessibilitat a les estacions i a les parades del transport públic. Estudi en general de barreres arquitectòniques des del gènere i cartografia dels punts de difícil accessibilitat.

A l'escala de barri, considerant el teixit urbà com a volums edificats i espais públics urbans:

- a. L'habitatge: ubicació de les tipologies de l'edificació existents; descripció dels models de les tipologies existents segons els usos possibles de vida domès-

tica, treball, independència dels membres del grup, etc.; tipus d'habitatges segons el preu; oferta/demanda d'habitatge; tendències de creixement segons la situació geogràfica al municipi; accessibilitat econòmica segons sexe, edat i cultura o ètnia; etc.

- b. L'espai públic: anàlisi de la configuració dels espais urbans segons l'ús per a la gestió de la vida quotidiana: com a camins i recorreguts, com a llocs per ser-hi; com a satisfacció de les necessitats (lavabos, canviadors, oci, jocs, restauració, etc.).
- c. Els elements d'urbanització: materials de les edificacions, la urbanització, l'enllumenat públic, la pavimentació, les àrees d'aparcament, la senyalística, etc.
- d. Els parcs i jardins i la xarxa de verd urbà: manteniment, ubicació, estructura dels recorreguts, seguretat, etc.
- e. El mobiliari urbà: disseny, materials, estat de conservació, disposició als espais, etc.
- f. Analitzar amb tècniques de participació el grau de satisfacció de les dones i persones que fan les tasques de cura i gestió domèstica, i identificar les dificultats trobades.
- g. Recollir les deficiències observades i els suggeriments presentats al municipi per les dones usuàries, les tècniques i les polítiques. Es pot crear un servei de recollida de suggeriments al municipi.

Estudis complementaris d'informació prèvia

- Estimar la població desitjada per a l'últim any del pla, amb la inclusió de la variable de gènere i la piràmide d'edats.
- Analitzar la planificació vigent i els processos en curs.
- Detectar els problemes clau a curt, mitjà i llarg termini, amb els criteris de gènere, mitjançant la participació de dones.
- Establir un programa de necessitats i, si es vol, també una definició de prioritats, naturalment amb la implicació de possibles futures persones usuàries i entitats.
- Extreure conclusions a partir dels suggeriments de la ciutadania en les pràctiques de participació de les dones i de totes les idees recollides a la bústia municipal.
- Cartografiar l'estructura del municipi (districtes, barris, àrees i xarxes).
- Estudiar les variables mediambientals (geologia, topografia, clima, hidrologia, energies, residus, etc.).
- Analitzar els aprofitaments industrial, agrícola, forestal, ramader, miner, etc.
- Analitzar la població: estudiar les característiques de la població establerta al municipi i al seu territori, les condicions socioeconòmiques i les previsions d'evolució, per sexes.
- Descripció de l'estructura urbana i anàlisi morfològica:
 - Elements estructurals: xarxa de comunicacions, tipus, jerarquització de les vies, funcionament de la mobilitat de vehicles i de persones, adaptabilitat de la xarxa al compliment de les tasques de cura de la llar, a la seguretat i a l'agradabilitat.
 - Edificis públics: influència en l'estructura urbana, jerarquia, accessibilitat, dotacions i equipaments, distàncies i seguretat.
 - Les illes: tipologies edificatives i altres variables com ara dimensions, formes, distribucions, façanes, usos, densitats, espais intermedis, espais comunitaris, seguretat, etc.

- Àrees de centralitat, centre administratiu.
- Centres de barri, qualitats de centralitat.
- Agrupacions residencials i el seu entorn, relació amb els equipaments, els serveis i els llocs de treball.
- Ubicació dels habitatges.
- Ubicació dels equipaments i dels serveis.
- Xarxes de verd urbà.

Fase de redacció del pla d'ordenació urbanística municipal

Instruccions tècniques de gènere per a la fase de redacció del pla

La fase d'ordenació o concreció formal ha d'incloure una valoració des de la perspectiva de gènere per garantir l'ús equitatiu de la ciutat. Ha de fomentar la participació de les dones a tots els nivells i la presa de decisions del procés d'ordenació. Si hi ha objectius de gènere en els instruments d'ordenació de rang superior, el Pla s'hi haurà d'adaptar.

Quant a la classificació del sòl, els plans d'ordenació urbanística municipal classifiquen tot el sòl comprès al seu àmbit urbà, urbanitzable i no urbanitzable (art. 64 del Reglament).

Per definir el model d'implantació urbana i de l'estructura general de l'ordenació del territori, l'article 65 de la Llei especifica que els plans d'ordenació urbanística municipal han de definir sistemes generals de comunicacions, d'espais lliures públics i d'equipaments comunitaris, i les xarxes generals de serveis; han d'establir la programació temporal i els indicadors de creixement, població, recursos, desenvolupament econòmic i social del sistema urbà i la disponibilitat de recursos hídrics i energètics; han de definir les intervencions necessàries en el teixit urbà existent per conservar-lo, rehabilitar-lo, reurbanitzar-lo, regenerar-lo o transformar-lo; han d'establir determinacions per a una mobilitat sostenible, i han de determinar valors arqueològics, arquitectònics, paisatgístics i ambientals que han de ser objecte de protecció.

Quant als criteris de classificació del sòl urbà, les instruccions de gènere recomanen que:

- No es classifiqui sòl urbà allunyat de la trama urbana consolidada, si és possible, per no provocar la dispersió del model de desenvolupament urbà.
- Qualsevol trama urbana autònoma projecti equipaments i serveis que la facin independent de la resta de la ciutat, per poder facilitar la gestió de la vida quotidiana.
- La classificació d'*urbana* de qualsevol zona consideri la implantació d'un sistema de transport públic que la comuniqui amb la resta de la ciutat.
- L'ordenació dels espais intermedis sigui prioritària en l'ordre d'execució del planejament.

Quant als criteris del sòl urbanitzable:

- La superfície dels terrenys classificats com a urbanitzables sigui contigua a la dels terrenys classificats com a sòl urbà.
- Les superfícies i els aprofitaments assignats per al planejament conjunt de les diferents categories de sòl urbanitzable atengui també els objectius de gènere considerats dins del model de ciutat en les fases anteriors.

Quant als criteris del sòl no urbanitzable:

- S'apliqui la perspectiva de gènere a la normativa d'usos i d'edificació, en les previsions de serveis mínims, en els sistemes generals i locals i en els equipaments, així com en els sistemes d'execució per als assentaments que s'estableixin al sòl no urbanitzable.

Quant a les determinacions del Pla d'ordenació urbanística municipal en les diverses classes de sòl (art. 68 del Reglament), comprenen la qualificació específica dels terrenys; el traçat i les característiques de la xarxa viària; l'assenyalament de les alineacions i les rasants; la regulació dels usos principals i compatibles de la parcel·la mínima indivisible i dels paràmetres urbanístics de l'edificació; pot preveure una ordenació volumètrica de caràcter obligatori o diverses alternatives; la regulació de les condicions estètiques o tipològiques de les edificacions; la delimitació dels polígons d'actuació urbanística, l'execució de la urbanització i, en sòl urbà no consolidat, qualsevol tipus d'actuació urbanística, i la definició dels serveis urbanístics per assolir la condició de solar (art. 68.2).

Totes aquestes determinacions s'han de preveure des de la perspectiva de gènere, segons els criteris següents:

- Multifuncionalitat: combinar diferents usos en un mateix territori. Facilita l'accés a llocs i instal·lacions i redueix l'obligatorietat de fer llargs viatges.
- Priorització del transport públic davant de la construcció de noves artèries de trànsit rodat ràpid.
- Pluricentralitat: planificar amb l'objectiu d'anar cap a una ciutat plurinuclear d'estructura cel·lular, evitar l'existència d'un sol centre urbà i dotar la perifèria de les infraestructures necessàries perquè siguin autosuficients i independents amb qualitats de centralitat –foment d'espais de treball, serveis, etc.—, de manera que es trenquin les divisions entre suburbis i centre urbà i s'aconsegueixin els mateixos avantatges per als dos, amb la reducció dels problemes de congestió de trànsit, aparcament i transport públic.
- Ampliació dels nuclis urbans amb àrees que tinguin condicions adequades per urbanitzar-les (topogràfiques, geològiques, hidrològiques, etc.) i connexions múltiples amb els nuclis urbans per minimitzar els desplaçaments i, al mateix temps, també afavorir el desenvolupament de les línies de transport públic.
- Limitar l'extensió dels espais públics (formats per espais lliures i vials) per minimitzar els recursos necessaris per urbanitzar-los i conservar-los, i maximitzar la superfície d'illes (formades per volums i espais lliures d'ús comunitari) per afavorir la diversitat dels tipus edificadors, el nombre mínim d'habitatges unifamiliars i la construcció d'usos diversos per al bon desenvolupament de la vida quotidiana.
- Augmentar la dotació de sòl per a parcs en àrees d'agrupacions residencials per a infants, els seus acompanyants i les persones grans.
- Crear xarxes d'espais lúdics i d'esbarjo per a la diversitat social i generacional.
- Organitzar les agrupacions d'habitatges de diferents tipologies en grups de veïnatge disposats al voltant d'àrees verdes lliures, accessibles i ordenades de manera que formin un teixit d'espais lliures continu sense deixar grans espais buits separadors dels volums. És millor un conjunt de petites àrees de parc relacionades entre si que un gran parc allunyat del teixit habitacional.

- Integrar els espais esportius amb els petits parcs dels nuclis urbans per incrementar la superfície dels espais lliures i disminuir les distàncies amb la residència, al mateix temps que es reforça el sistema d'activitats. Integrar també els equipaments i serveis a cada sector, en especial els centres escolars.
- Configurar xarxes d'itineraris per a les persones que van a peu que comuniquin tots els vestíbuls d'entrada als habitatges, equipaments i parades d'autobús o tramvia. Protegir, si escau, els itineraris de les inclemències del temps amb porxadetes.
- Configurar les noves xarxes de mobilitat amb sentit de la jerarquia, segons posin en relació illes o nuclis urbans, o barris o districtes a diferents escales.
- Excloure autopistes i autovies de les àrees residencials pels impactes ambientals i per les fractures que ocasionen als barris.
- Situar aparcaments públics als accessos de les ciutats i altres assentaments urbans, en contacte amb parades de la xarxa de transport públic.
- Ubicar usos comercials i d'altres als baixos dels volums residencials de les illes.
- Pensar en xarxes de recorreguts per a vianants lliures de trànsit, independents de les xarxes de mobilitat de vehicles i transport públic, i en xarxes mixtes amb transport públic compatible amb l'anar a peu, com per exemple el tramvia o el microbús elèctric de barri.
- Afavorir els encreuaments de carrers de vehicles en forma de xamfrà per minimitzar els punts de conflicte i facilitar la circulació lenta. En els recorreguts de vianants, permet la lectura clara de la ruta i, per tant, la sensació de seguretat.
- Prendre mesures de protecció, millora i recuperació dels àmbits objecte de protecció en sòl no urbanitzable des de la perspectiva de gènere.
- Delimitar el sòl no urbanitzable i crear una protecció als assentaments existents amb vies de circumval·lació.
- Considerar els criteris de gènere en la regulació dels usos permesos i prohibits en sòl no urbanitzable.
- En sòl no urbanitzable, poder formular plans especials per implantar usos i activitats segons les necessitats específiques identificades per les dones per al desenvolupament de les tasques de la vida quotidiana.
- Si és possible, crear aparcaments dissuasius als accessos vials als assentaments urbans per alliberar el trànsit de vehicles als centres urbans.
- Altres determinacions en sòl urbanitzable, que són iguals a les dels plans parcials urbanístics que exigeixen una ordenació detallada.

Quant a les determinacions relatives a les necessitats socials d'accés a l'habitatge (art. 66 del Reglament):

D'acord amb les necessitats detectades en la memòria social, els plans d'ordenació urbanística municipal estableixen el sòl que s'ha de destinar a la construcció d'habitatges de protecció pública o a habitatges objecte d'altres mesures d'estímul de l'habitatge assequible, com qualificar el sòl, determinar percentatges de sostre, etc. El Reglament de la Llei d'urbanisme considera que "en tot cas s'ha d'acreditar la inexistència de concentració excessiva d'aquest tipus d'habitatge i la no-generació de segregació espacial. S'ha de procurar sempre la barreja de l'habitatge amb protecció oficial i el lliure, i si és possible fer coexistir ambdós tipus d'habitatge en el territori" (art. 66.4.b).

L'anàlisi del paràmetre de la densitat d'habitatges en relació amb la seguretat urbana posa de manifest que les unitats veïnals i els barris més segurs són els que

tenen una densitat d'habitatges intermèdia, és a dir, d'1m² de sostre per 1 m² de sòl. Aquesta densitat està distribuïda en volums edificats no gaire alts, de tres a sis o set plantes, i configura espais oberts públics o comunitaris per ser utilitzats i controlats òpticament des dels habitatges. La barreja també és un paràmetre de gènere: barreja de tipologies habitacionals, d'usos i de persones.

Plans parcials urbanístics

Segons la Llei d'urbanisme, els plans parcials urbanístics tenen per objecte el desenvolupament del planejament general, en sòl urbanitzable delimitat i no delimitat, mitjançant l'ordenació detallada del seu àmbit territorial.

Per establir l'ordenació detallada dels usos i dels paràmetres edificadors, els plans parcials urbanístics han de concretar: la qualificació del sòl, amb especificació dels terrenys que es destinen a habitatge amb protecció oficial; els índexs d'edificabilitat neta; l'ús de l'habitatge amb la seva densitat neta; la definició de la parcel·la mínima; la dotació de places d'aparcament; els elements compositius de l'ordenació prevista amb les alineacions de l'edificació en relació amb els vials i els espais lliures, privats o públics, i les fondàries edificables, l'alçada màxima, el nombre de plantes i la distància de l'edifici amb els llinars de la parcel·la; l'ordenació volumètrica o les alternatives, i les alineacions i les rasants.

A l'article 84.2 del Reglament de la Llei d'urbanisme es parla dels aspectes als quals s'ha de referir la memòria dels plans parcials urbanístics. Concretament, el punt c diu: "Objectius i criteris de l'ordenació de l'àmbit, anàlisi, si escau, de les alternatives plantejades i descripció i justificació de la proposta d'ordenació i, concretament, dels aspectes [...] 3r. De l'adequació a les directrius de planejament que estableixen l'article 9 de la Llei d'urbanisme i els articles 5 a 7 d'aquest Reglament; 4t. De l'adequació de l'ordenació a les necessitats de les persones que realitzen les tasques de cura i gestió domèstica, en especial pel que fa als paràmetres d'accessibilitat, mobilitat, seguretat i ús del teixit urbà; 5è. Del compliment de les determinacions del planejament urbanístic general sobre mobilitat sostenible, d'acord amb l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada que ha de formar part de la documentació del pla."

Atès que els aspectes de sostenibilitat, des dels ambientals fins als de mobilitat, es consideren també aspectes de gènere, n'hem inclòs alguns a les instruccions següents.

Instruccions tècniques de gènere per als plans parcials urbanístics

Quant a les condicions naturals del terreny

És molt important l'anàlisi de les variables geogràfiques, geològiques i mediambientals per establir els objectius formals d'un pla parcial, amb la finalitat d'aconseguir un habitatge més confortable i millor per a la ciutadania. Les més importants són:

Topografia i característiques geològiques del solar

Cal adequar la tipologia i la parcel·lació a la topografia del lloc, especialment per al traçat de les vies i dels espais lliures.

- S'ha d'evitar l'agrupació de volums que configuren un gran nombre de cantonades còncaves (amb un angle inferior a 90 graus) i, en el cas que n'hi hagi alguna, que formi part d'un sol habitatge.
- S'ha d'evitar la creació d'edificis plurifamiliars amb patis de llum que donin a habitacions o locals amb una il·luminació natural deficient.
- Cal que la profunditat edificable per als edificis residencials no sigui superior als 12 m, per facilitar la il·luminació natural i la ventilació.

Quant a l'espai públic

En general, els criteris d'ordenació de l'espai públic han de respectar els paràmetres per garantir l'accessibilitat, la mobilitat i la seguretat de les persones que van a peu.

Parcs i jardins i altres vies arbrades i enjardinades

- En el disseny dels parcs cal intercalar espais per a funcions diverses i àrees obertes, de manera que el seu tractament permeti diferents utilitzacions, com ara passeigs, miradors, àrees enjardinades o boscoses, àrees per a l'esbarjo i el repòs, i també jardins didàctics, granges educatives, vivers, hortes per ser cultivades pel veïnat, etc.
- Els parcs i jardins s'han de poder tancar amb tanques no opaques que permetin el control visual dels mateixos, sobretot a la nit, per afavorir un gaudi ambiental de l'entorn, i que aquesta tanca tingui portes corresponents a cada carrer i a cada edifici públic.
- Cal configurar vies per passejar d'amplades superiors als 3 m i d'una alçada lliure superior a 4,5 m sota les copes dels arbres que les limiten per facilitar la circulació de vehicles d'emergència i de manteniment. També cal pensar en la col·locació de bancs de manera que permetin posar cadires de rodes o cotxets d'infants als costats.
- Els itineraris pavimentats que permetin travessar parcs en temps de pluja han de ser construïts amb enrajolats antilliscants.
- Les àrees de trobada i relació han de tenir en compte la insolació i, per tant, han d'estar concebudes amb elements per donar zones d'ombra, tant materials com vegetals, alhora que permetin caminar i fer altres activitats.
- Els jocs per a la mainada han d'estar agrupats en àrees protegides amb tanques baixes que impedeixin l'entrada dels gossos, si no és que vagin amb els seus propietaris i lligats; s'han d'habilitar o construir àrees protegides, separades i tancades per als gossos de dimensions suficients i degudament dotades de sistemes de recollida dels excrements i de papereres.
- Les àrees d'activitats i jocs com les bitlles o les botxes, per a les persones adultes i grans, han d'estar situades a prop de les de la mainada, per afavorir el contacte entre les diferents edats sense interferències molestes.
- Dotar els passeigs i les àrees de pas amb prou il·luminació nocturna, amb llums compatibles amb els arbres i altra vegetació.
- Col·locar serveis a la vora de les àrees d'activitats, i equipaments com ara quioscs i bars amb taules i cadires, i amb els serveis d'urinaris, lavabos i canviadors de nadons suficients, així com punts d'emergència i SOS, dotats de marquesines o altres elements per protegir-se del sol i de la pluja.

Els espais públics per a l'oci cultural i d'esbarjo

- Cal considerar aquestes àrees com a components singulars del sistema general d'espais lliures, amb accessos des de les vies de trànsit rodat.

- Cal considerar la necessitat d'habilitar àrees d'aparcament a prop d'aquestes àrees.
- Cal considerar la necessitat d'accés amb transport públic a menys d'una distància de 10 minuts de recorregut a peu.
- Cal considerar la necessitat d'àrees amb migtub (*half-pipe*) o altres elements de formigó per a les activitats com ara patinar amb rodes o amb monopati per a la mainada més gran i el jovent. També camps de sorra no obligatòriament regulars, més o menys tancats per a esports (futbol, bàsquet, etc.) i altres jocs.

Els parcs esportius

- Ubicar parcs esportius amb pistes per als jocs més practicats pels diferents grups d'edat i gènere. Les dones s'incorporen cada vegada més a jocs d'equip.
- Dotar els parcs esportius d'instal·lacions que es puguin utilitzar tot l'any, a més dels equipaments obligats de vestidors, lavabos i sales de manteniment.
- També cal considerar que les distàncies dels parcs esportius a la xarxa de transport públic sigui curta.

Les places

- És imprescindible dissenyar les places com autèntics llocs per estar-s'hi, segures i acollidores.
- Dotar-les dels corresponents llocs d'ombra, amb arbrat, si és possible.
- Delimitar les places almenys en tres dels possibles quatre costats, o en tres quartes parts del seu perímetre, amb edificis o bé altres elements com ara vegetació, pèrgoles, etc.
- Connectar les places amb la xarxa viària rodada almenys per un costat.
- Tenir molt en compte l'orientació de la plaça respecte al sol, per ubicar correctament les àrees de repòs i la situació dels bancs. Procurar que aquestes zones no estiguin al costat d'una via de trànsit rodat, per evitar les molèsties dels sorolls i els gasos. Els carrers més amples han de ser tangents a les zones més ombrívoles de la plaça.
- Segons la situació geogràfica, en zones plujoses, i la grandària, cal dotar les places d'una àrea coberta per poder-les aprofitar tot l'any.
- Assegurar una il·luminació correcta amb llums alts compatibles amb els arbres, amb els luxs suficients per garantir la seguretat i evitar la sensació d'inseguretat.

Els carrers, les avingudes, els passatges i altres vies per a vianants

- Fer que els itineraris per a les persones que caminen siguin tranquils, agradables, segurs i sense entrebancs.
- Fer cura de la pavimentació: estudiar bé si la diferenciació entre les voreres i la part del trànsit rodat s'ha de fer mitjançant desnivell o sense; estudiar si hi ha d'haver àrea per aparcar, carril bus o tramvia, carril bici, moll de parada de bus, arbrat amb escocell protegit, etc. El material triat de pavimentació ha de ser variat, amb ornamentació, d'acord amb la funció o l'ús de cada part. Decidir l'existència de jardineres per a la vegetació o no.
- Col·locar lloses o paviment antilliscant a les parts per als vianants.
- Evitar la creació de desnivells que dificultin la visibilitat dels recorreguts, tant per a l'orientació com per a la sensació de seguretat.

- Traçar els itineraris per als vianants de manera que els desnivells puguin ser utilitzats per persones amb mobilitat reduïda, persones que es desplacen amb cadira de rodes i també persones que portin cotxets de nadó o carrets de la compra.
- Dissenyar les voreres amb les amplades mínimes per al pas de persones amb croses o amb cadira de rodes. L'encreuament de dues persones amb cadira de rodes o amb croses necessita 1,80 m i amb paraigües oberts, 2,20 m.
- Crear els passos zebra convenients per a les persones que caminen a distàncies no gaire separades, d'acord amb la dimensió i la importància de les voreres.
- És important considerar el disseny de xamfrans del Pla Cerdà a les xarxes viàries quadrículades, per millorar la intervisibilitat de les persones que van a peu i de les que condueixen. Dependrà de la magnitud de la xarxa, del volum de trànsit suportat, de la situació i de la dimensió del barri a planificar.
- Mitigar el trànsit rodat als carrers que convingui amb rampes o esqueses d'ase desacceleradors, especialment al voltant d'escoles, equipaments, places i parcs, etc., i ressaltar els passos de vianants en els carrers d'accés i en carrers estrets residencials mitjançant plataformes enrassades amb les voreres i rampes desacceleradores.
- Cal situar aparcaments públics als accessos de les ciutats i altres assentaments urbans, en contacte amb parades de la xarxa del transport públic.

Quant als espais intermedis

- Estimular la creació d'espais intermedis entre el domini privat i el públic. Entenem per *espais intermedis* els espais que es configuren entre el domini domèstic privat de l'habitatge o l'espai interior d'equipaments, serveis i centres de treball com ara oficines, etc., i el domini exterior públic ocupat pel trànsit rodat. Poden ser espais interiors o exteriors que formin part de l'entramat dels edificis o dels espais exteriors a les edificacions.
- L'espai intermedi ha d'afavorir les trobades entre les persones que hi viuen, els jocs de la mainada i el jovent, i sobretot ha de respectar la seguretat i la tranquil·litat.
- Els espais intermedis interiors també són necessaris per ubicar-hi llocs per a les activitats de les associacions de veïns, les associacions de dones i altres col·lectius veïnals que es considerin en cada cas.
- A les àrees urbanes congestionades s'ha d'aconseguir que alguns carrers es tanquin al trànsit rodat durant unes hores i/o dies determinats, per oferir espais d'esbarjo als adults, als joves i als més petits.
- Cal adoptar el criteri europeu de proporcionar un nombre de places d'aparcament al subsòl dels edificis a les agrupacions d'habitatges.

Quant a les plantes baixes

- En general és millor fer coincidir els plans de façana amb les alineacions, llevat potser dels casos en què hi hagi habitatges a la planta baixa.
- És aconsellable que els vestíbuls d'accés als edificis tinguin l'entrada alineada amb la vorera del carrer (en cas de no donar al pati o a l'espai intermedi interior de l'illa), i a menys de 35 m de la calçada, perquè tinguin la màxima visibilitat des de la via pública.
- Els vestíbuls dels edificis han de tenir com a tancament a l'exterior una superfície transparent per veure i ser vist.

- Les plantes baixes diàfanes són llocs que provoquen una gran sensació d'inseguretat. És aconsellable no projectar-les i, si n'hi ha, cal tancar-les o reutilitzar-les, o bé, si no hi ha més remei, dotar-les d'una gran il·luminació, col·locar-hi miralls, punts d'alarma i altres elements que les facin clarament i totalment visibles.
- És aconsellable, per qüestions de seguretat, barreja d'usos, etc., l'ús de les plantes baixes per a activitats diverses, no per a habitatges, com ara comerços, oficines, tallers i petites indústries no contaminants i compatibles amb l'ús residencial. L'accés als vestíbuls no ha de tenir cap element que faci de barrera física ni visual, ha d'estar protegit de la pluja amb elements de coberta, i ha de tenir a prop algun element per facilitar l'espera i deixar els paquets.

Quant a la xarxa d'espais verds

- Crear una estructura de verd urbà a tots els nivells del planejament.
- Els espais verds han de fer agradables els espais públics, però s'ha de procurar que no restin visibilitat, ja que potencia la sensació d'inseguretat.
- El tractament dels punts verds s'ha de fer utilitzant al màxim els arbres i les espècies autòctones, i no s'han de triar arbres les arrels dels quals poden trencar paviments o jardineres, per a una conservació i un manteniment millors, més sostenibles i més econòmics.
- Les polítiques de participació ciutadana han de poder contribuir a la reflexió entorn del disseny de les àrees verdes.

Altres instruccions tècniques de gènere

- Per als contenidors d'escombraries, cal reservar llocs i estacionaments dissenyats especialment, independents de les voreres i dels passos de vianants. Cal optar, sempre que es pugui, per contenidors soterrats.
- A l'ordenació dels volums, cal considerar els aspectes d'orientació i d'identificació paisatgística, per mitjà de fites visuals donades pels mateixos volums o altres elements, per ajudar a formar la imatge mental dels barris.
- Per a objectius d'habitabilitat i de seguretat, és convenient consultar el capítol dedicat als paràmetres de seguretat i de sensació de seguretat.

Els plans de millora urbana i els plans especials

Els plans de millora urbana en sòl urbà consolidat poden tenir per objecte completar o acabar la urbanització, regular la composició volumètrica i de façanes, preveure operacions de rehabilitació del teixit urbà, ordenar el subsòl o altres finalitats anàlogues (art. 90.1). Els plans de millora urbana en sòl no consolidat poden tenir per objecte, a més de les finalitats establertes en el punt anterior, completar el teixit urbà o bé acomplir operacions de reforma interior, de remodelació urbana, de transformació d'usos, de reurbanització o de sanejament de poblacions i altres de similars (art. 90.2).

Les determinacions són les mateixes que les dels plans parcials urbanístics i, a més, poden preveure la rehabilitació de l'edificació existent, la seva substitució, la creació de nous sistemes urbanístics, l'eradicació dels usos que es preveuen transformar i les actuacions per executar l'obra d'urbanització.

Instruccions tècniques de gènere per als plans de millora urbana

A. Distàncies curtes, multifuncionalitat i barreja d'usos

- Millora de les relacions de proximitat *procurant integrar els usos i les funcions* com ara l'habitatge, el lloc de treball, el comerç i els serveis. Es tracta de combinar funcions per facilitar la gestió de la vida diària.

B. Ampliar els usos

- *Ampliar els serveis i els equipaments* segons les necessitats de la població de l'àrea, atenent a totes les diversitats.
- Preveure la creació d'*espais lúdics, recreatius i culturals* per facilitar la convivència entre les diverses realitats socials i generacionals.
- Preveure la creació d'*espais per a les associacions de dones i altres associacions cíviqes*.

C. Introduir espais verds

- Configurar una *estructura de verd urbà*, com a trama d'acompanyament dels recorreguts de les persones que es desplacen a peu.
- Tractament específic de la *seguretat als parcs i jardins*:
 - Els parcs són un capítol important per tenir en compte la seguretat urbana. Aquesta s'incrementa amb la concepció dels parcs amb una estructura dividida en sectors i una clara indicació de la jerarquia dels camins interiors, de manera que els itineraris a l'interior del parc siguin ben clars.

- Es recomana instal·lar cabines de telèfon i també punts de trucades d'emergència.
- També es recomana que, per al disseny definitiu d'un parc, es tingui en compte la participació del veïnat, especialment de les dones, no solament perquè aquest respongui als seus desigs i necessitats, sinó també perquè la participació i la implicació de la població a la concepció d'un espai contribueix perquè posteriorment l'espai el sentin més segur i propi, i també s'incrementi el sentit de la coresponsabilitat en la conservació i el manteniment d'aquest espai.

D. Aparcaments

- Fomentar la construcció d'*aparcaments subterranis públics o privats* per alliberar sòl per a les persones que es desplacen a peu.
- Tractament específic de la *seguretat als aparcaments*, tant a l'interior com a l'exterior dels edificis, perquè:
 - Estiguin ben il·luminats de manera racional, és a dir, posant els punts de llum sobre les places d'aparcament i als camins de comunicació amb l'exterior, i no només, com se sol fer, sobre les vies de circulació, que normalment il·lumina el mateix vehicle amb els fars.
 - Siguin projectats amb una configuració clara i sense obstacles.
 - Tinguin dimensions petites o bé es creïn subdivisions si és molt gran, amb accessos independents al carrer.
 - Siguin fàcilment identificables els accessos de vehicles i persones.
 - Tinguin instal·lació de càmeres de seguretat i també punts de trucada d'emergència.
 - Siguin com més alegres millor. Això es pot aconseguir pintant les parets amb colors vius, fet que augmentarà la sensació de seguretat.

E. Algunes mesures per millorar les qualitats ambientals i paisatgístiques dels espais urbans

- Control de la densitat edificadora i poblacional, amb la reutilització i la densificació del sòl urbà infrautilitzat o obsolet.
- Barreja i integració de funcions a les àrees residencials.
- Fer que les places es puguin utilitzar com a veritables llocs per estar, dotades de personalitat pròpia, de claredat i de visibilitat, sense llocs indeterminats i amagats.
- Transformar alguns carrers destacats perquè siguin veritables trajectes per a vianants, de recorreguts tranquils i de lectura clara, i emanin sensació de seguretat.
- Dotar de prou il·luminació i disposició eficaç dels llums, més per a les persones que per als cotxes.
- Disposar el mobiliari urbà correctament per evitar una sensació d'inseguretat.
- Dissenyar correctament les amplades de les voreres (ni massa estretes ni massa amples). Estudiar-ne la proporció amb l'amplada de la calçada. Cal considerar que l'encreuament de dues persones amb cadira de rodes necessita 1,80 m.
- Convertir en zona de vianants, si cal, determinats carrers i/o places.
- Aplicar un tractament per aïllar físicament i visualment els espais buits o en desús.
- Crear un disseny específic per a les façanes dels carrers ocupats per edificis d'oficines, on no s'hi viu en determinades hores.

- Condicionar els passos entre edificis o sota els edificis i els passos sota vies, perquè siguin totalment i clarament visibles i segurs.
- Condicionar els accessos als edificis públics per facilitar veure i ser vist, amb materials transparents.
- Condicionar les parades de bus i els vestíbuls del metro per crear condicions objectives de dissuasió de la violència i donar sensació de seguretat.
- Efectuar periòdicament el manteniment de les façanes dels edificis.

F. Accessibilitat i mobilitat

- Protegir els *accessos als indrets* on estan ubicats els mercats i altres equipaments, i estudiar-ne l'accessibilitat.
- Dotar de guals adequats i no perillosos, és a dir, sense arestes, totes les voreres.
- Redissenyar *els recorreguts* per a vianants per alliberar-los de qualsevol obstacle que dificulti el pas, com ara cotxes, motos, faroles, pals, cabines telefòniques o bústies.
- Crear llocs per ubicar-hi contenidors d'escombraries a la xarxa de recorreguts per a vianants, però en andanes pròpies segures i protegides del trànsit rodat.
- Fer *l'estudi del sistema de comunicació interior* del barri, àrea urbana o vila per proposar noves xarxes de transport públic en cas de deficiència o noves definicions de recorreguts i de parades en cas de no complir les necessitats de la vida quotidiana.

G. Ampliar el nomenclàtor amb noms de dones

Quan es creïn carrers, places o altres vies i espais urbans, cal donar visibilitat a l'obra de dones i, per tant, un lloc just a la història.

H. Afavorir la creació d'espais intermedis entre el domini privat i el públic

L'espai intermedi afavorirà el joc de nens i nenes i de persones joves del veïnat i el retrobament entre persones adultes. Ha de respectar la tranquil·litat i la seguretat de les dones i de les persones grans. L'espai intermedi ha de respectar l'estada i el passeig.

I. Analitzar la ubicació del mobiliari urbà i de les obres d'art

Si no estan col·locats de manera adient, cal recol·locar-los o bé estudiar que hi siguin en el cas que facin falta, amb criteris de seguretat, de relació correcta amb les condicions climàtiques, de fomentar la trobada i de permetre el descans.

J. Estudiar els mecanismes de control

És necessari per fer complir les lleis i les normatives sobre el manteniment de façanes i d'edificis.

Cal una adaptació successiva als criteris de gènere del disseny urbà en la remodelació i la readaptació a les necessitats i als canvis poblacionals futurs de carrers, places, altres vies i espais i jardins.

K. Quant als centres urbans o centres històrics

- Cal evitar la destrucció d'edificis o elements significatius i representatius de la *memòria històrica col·lectiva de la ciutat* i particularment de la *història de les dones*.

- Cal *renovar-los i regenerar-los*, és a dir, conservar les fites històriques i recuperar els llocs històrics que contribueixen a donar un sentit d'identitat i a establir una continuïtat entre passat, present i futur.

Per als plans especials urbanístics, les instruccions de gènere són les mateixes que les dels plans territorials i urbanístics. Com diu l'article 94.2, "en els casos en què ho exigeixi la legislació sobre mobilitat, serà necessari incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, amb el contingut que determini aquesta legislació".

També caldria incloure-hi un estudi d'avaluació de l'impacte del pla sobre el territori i sobre la població afectada segons el gènere.

Projectes d'urbanització

“Els projectes d'urbanització són projectes d'obres per a l'execució material de les determinacions dels plans urbanístics pel que fa a les obres d'urbanització dels àmbits d'actuació urbanística.” (Reglament de la Llei d'urbanisme, art. 96.) La Llei preveu projectes d'urbanització i projectes d'urbanització complementaris.

Els projectes d'urbanització han de contenir les xarxes de sanejament i han d'estar vinculades a la xarxa de col·lectors existents o futurs amb la descripció i el projecte dels traçats; les determinacions dels vials rodats, aparcaments, itineraris de vianants i ciclistes, les alineacions i les rasants dels solars edificables per als diversos usos, la determinació del tractament i del disseny de la xarxa de trànsit en comú, i l'encintada de voreres i rigoles; el modelatge dels terrenys destinats a parcs i jardins públics, i les altres xarxes de distribució d'energia elèctrica, d'aigua, de gas o telecomunicacions. Tot això ha de ser detallat amb les particularitats suficients per ser construït.

Els projectes d'urbanització complementaris són els projectes per executar les obres d'urbanització que no siguin les bàsiques definides pels projectes anteriors. L'objectiu és determinar els elements de l'espai públic i preveure els recursos adequats a la seva funció.

Els plànols de projecte i els plànols de detall dels projectes complementaris d'urbanització han de reflectir els tractaments finals dels vials; el disseny de les àrees d'aparcament i dels elements fixos de la xarxa de transport públic, i dels espais per ubicar-hi contenidors o altres elements propis dels serveis o les infraestructures; els detalls dels escocells, del paviment de voreres i del tipus d'arbrat, i dels registres i altres elements destinats a controlar i mantenir els serveis i les infraestructures; les característiques d'enllumenat públic tant per a la circulació rodada com per als vianants i els ciclistes; els elements vegetals per a l'enjardinament o la plantació; el mobiliari urbà en funció de la utilització i la freqüentació; els espais lliures destinats a jardins i parcs amb tots els detalls d'aportació de terres, subministrament elèctric, accessibilitat, traçat de paviments per a vianants i àrees d'estacionament i trànsit de vehicles o senders pedalables; els elements d'aigua i la seva distribució i desguàs; el projecte de plantacions i la previsió del manteniment; els elements de senyalització; els elements destinats a jocs per a la mainada, i el disseny del perímetre i de les característiques dels tancats, si escau.

Les decisions que han de prendre les persones expertes en la redacció dels projectes d'urbanització i complementaris han de considerar els criteris de projectació i disseny des de la perspectiva de les dones continguts als capítols de plans parcials urbanístics, plans de millora urbana i seguretat urbana. A més, han de tenir en compte les qüestions o els aspectes que hagin identificat les futures dones habitants de l'àrea a urbanitzar, o les dels barris annexos a aquesta àrea, després que el municipi on s'efectuï l'actuació urbanística hagi dut a terme el taller de participació corresponent.

La seguretat urbana: el planejament i el projecte urbanístic com a dissuasius de la violència

Marc conceptual

La seguretat a les ciutats preocupa cada vegada més al conjunt de la societat, tant als que la governen com a la ciutadania per a la qual la ciutat és l'entorn quotidià.

La seguretat i la violència han saltat al primer terme als diferents congressos que durant els darrers anys s'han fet a escala internacional, tant de gènere com d'àmbit polític i tècnic, sobre la ciutat, l'urbanisme i les seves complexitats.

A l'informe d'introducció redactat pel Fòrum Europeu per la Seguretat Urbana, que va tenir lloc a Nàpols el desembre de 2000, s'expressa que la preocupació social envers la violència s'està intensificant, especialment la violència exercida contra les persones. Les ciutats es veuen impotents per fer-hi front, i els mecanismes per combatre tant la violència patida com la violència exercida són difícils.

Està creixent una sensibilitat especial envers els joves com a autors de violència i les dones com a víctimes majors de la violència. La qüestió dels joves és un camp molt complex i actualment s'està estudiant a diverses ciutats. Els joves són executors de violència i, alhora, víctimes de violència. Les noves pràctiques culturals, les diversitats, les marginacions, les desestructuracions socials i familiars, condueixen els joves a nous riscos que són difícils de controlar i de disminuir.

Les dones, a través dels moviments col·lectius emancipadors i d'ONG, han elaborat punts de vista específics, han portat a la llum la violència de gènere. Exposades a una violència perpetrada per l'altre sexe que mina seriosament els seus drets i la seva llibertat, les dones pateixen també els comportaments dels seus fills que, amb l'exemple difós a moltes famílies per l'actitud del pare, es pot transformar en violència.

Al Fòrum de Seguretat i Democràcia, que va tenir lloc a Nàpols el novembre de 2001, algunes de les conclusions a les quals es va arribar són:

- els joves són més sovint víctimes que autors de violència;
- la violència dels pares té un paper primordial en l'ús de la violència per part dels joves;
- la violència exercida i patida pels joves està vinculada fortament a l'increment de les desigualtats i de la desorganització social;
- la violència expressiva es desenvolupa en detriment de la delinqüència d'apropiació;
- per a molts joves la delinqüència és socialitzadora, i fins i tot integradora;
- la reacció social a la violència patida i exercida pels joves no té coherència;
- marginem els joves en els processos de decisió.

Respecte a les dones, el Fòrum es pronuncia en la introducció a les sessions amb les observacions següents:

- la violència de gènere no és reconeguda degudament;
- la violència envers les dones a l'espai privat és important; les dones no són del tot lliures d'anar i tornar a l'espai públic;
- les condicions econòmiques i socials de la immigració exposen les dones immigrants a algunes violències particulars;
- desvetllar i assenyalar la violència de gènere constitueix un risc per a les dones;
- la sensibilització dels homes respecte de la violència de gènere continua sent insuficient;
- l'accés de les dones a la ciutat demana l'accés de les dones a l'àmbit polític.

Com es va exposar al *Planejament urbanístic, espais urbans i espais interiors des de la perspectiva de les dones* (Quaderns de l'Institut/6, ICD, novembre de 2005), la seguretat urbana és una qüestió que ha esdevingut primordial als estudis de dones dels últims anys, a causa d'una visibilització més gran de la violència domèstica, a la constatació que la separació de l'esfera domèstica de la pública no és real en la vida d'avui i a la degradació d'alguns barris de les ciutats, així com a la no-resolució del repte de la immigració.

L'espai no és neutre, hi ha una connexió clara entre el disseny urbà i la violència envers les dones. Els espais que fan por són el motiu pel qual moltes dones limiten la seva llibertat de moviments i, per tant, restringeixen l'ús de la ciutat. Això vol dir que moltes parts i indrets de la ciutat es converteixen en illes no utilitzables i llocs inaccessibles per a les dones.

Les dones limiten els desplaçaments i les activitats pel sentiment d'inseguretat, tenen por de sortir, perquè tenen por de ser agredides, per exemple, al vespre al seu mateix barri. Tanmateix ho han assumit com un fet natural. Ho accepten de vegades inconscientment.

Segons David Yansenne, director d'Operacions de la Gendarmeria de Brussel·les (Nàpols, 2000), a les dones, els falta la llibertat d'anar i tornar, eviten determinats llocs i no es mouen a determinades hores. La llibertat d'anar i tornar està estretament lligada al concepte d'espai públic, que és l'espai urbà on es concentra una gran part de la població. A la nostra cultura occidental, ja des dels grecs i romans, l'espai públic ha estat indret de trobada, i ara ha de ser lloc de presència d'individus i grups socials diferents en un exercici ple d'urbanitat i de democràcia.

Segons Anne Michaud, excoordinadora de Femmes et Ville, Ville de Montreal, del Comité d'action femmes et sécurité urbaine, l'accés de les dones a la ciutat amb tota confiança i en tots els moments és ara més que mai una de les principals fites lligades a la consecució de la igualtat entre els dos sexes. La inseguretat viscuda per les dones, tant en els llocs privats com en els públics, i els seus impactes sobre la seva mobilitat i la seva llibertat de ser, és encara, sens dubte, un dels principals obstacles per a la consecució, de fet, d'aquesta pertinguda igualtat (*Violències i ciutat de les dones: Ciutats a la mesura de les dones: llibertat, igualtat, seguretat!*, Fòrum de Nàpols, 2001).

La violència exercida sobre les dones és la revelació més flagrant de les desigualtats entre homes i dones que travessen segles, cultures i civilitzacions. Els missatges

quotidians donats a les dones perquè prenguin mesures per protegir-se fa que aquestes perdin confiança en elles mateixes i que creguin que la seva seguretat depèn de la disminució dels riscos que prenguin, a costa de la limitació de la seva llibertat de moviments.

Les estadístiques no reflecteixen la realitat de la violència feta a les dones; cal, doncs, substituir aquesta manca d'informació per estratègies que donin la paraula a les dones mateixes. Que elles puguin testimoniar les agressions sofertes, i tot el que s'hi involucra, per mitjà d'enquestes, treballs de grup, debats, publicacions, difusió, etc.

L'experiència de Montreal en mobilitat i seguretat

A Montreal s'ha posat en funcionament un servei anomenat Entre dues parades. El servei permet a les dones baixar de l'autobús al vespre i a la nit, a demanda seva, per aproximar-se a la seva destinació i evitar carrers foscos i insegurs. Aquest servei ha estat seleccionat entre les 40 millors pràctiques d'Habitat (Nacions Unides) i presentat a l'Acadèmia Internacional d'Organització de Base de Dones (GWIA) a Alemanya, sota la recomanació de la Comissió Huairou. Aquest exemple conté els ingredients necessaris per instaurar polítiques locals que tenen en compte necessitats de les dones. Es tracta d'un partenariat estratègic entre grups de dones i poders locals. Els ingredients principals són:

- instauració d'ens permanents de concertació i d'acció entre organismes comunitaris i públics;
- adhesió dels *partenaires* a una plataforma comuna on les dones són al centre de l'acció;
- expressió de les necessitats de les dones;
- escolta i suport dels poders locals;
- obertura dels organismes públics perquè tinguin en compte les necessitats de les dones;
- confecció de projectes pilot que continguin les avaluacions fetes per les usuàries;
- molta confiança, paciència i tenacitat.

Aquest partenariat estratègic ha de traduir el punt de vista de les dones sobre la ciutat. A Montreal han fet així la renovació de les estacions del metro. S'han d'integrar els criteris d'ordenació per a la seguretat. Però el condicionament de la ciutat envers la seguretat va més enllà, ja que cal que les ciutadanes hi col·laborin i s'han de desenvolupar els mecanismes per escoltar-les i eliminar els obstacles perquè hi participin; cal consultar les ciutadanes en les fases preliminars d'elaboració de plans urbanístics o d'equipaments i serveis, per fer que l'aplicació dels criteris sigui més enriquidora; cal donar a conèixer els criteris, per tal de poder ser aplicats, mitjançant la formació dels actors implicats en la transformació de la ciutat, i s'han d'avaluar els projectes realitzats.

El compromís d'integrar la visió de gènere en les polítiques de prevenció de la violència s'ha d'entendre com una manera d'abordar sistemàticament qualsevol qüestió relativa a la delinqüència segons les realitats pròpies de cada sexe i de les posicions respectives de cada sexe en la problemàtica abordada. Així, el camp d'investigació segons el gènere s'ha d'aplicar tant als fenòmens de bandes de joves i de xarxes de prostitució, com a les agressions a les persones grans i a la violència a les escoles.

Seguretat i sensació de seguretat/inseguretat

La seguretat a les ciutats i, sobretot, la sensació de seguretat no depèn només de la quantitat dels efectius de la policia que hi hagi pels carrers.

Els conceptes de seguretat i de sensació de seguretat estan íntimament relacionats amb el concepte d'habitar; és a dir, habitar comporta, com una de les seves dimensions, sentir-se segur i tranquil en un espai.

Hi ha determinats llocs a la ciutat on es coneixen casos concrets d'agressions i que, per tant, les dones eviten; aquesta és una por real a un espai concret. Però moltes vegades, i és el que passa més sovint, la por és difusa. Les dones eviten determinats espais o simplement limiten els moviments o els moments del dia o de la nit en què es mouen per la trama urbana.

El sentiment d'inseguretat costa d'estudiar, perquè és difícilment quantificable, reposa en elements emocionals, subjectius i variables. El sentiment d'inseguretat que experimenten les dones és molt diferent del dels homes, i afecta en la manera com les dones es fan seu l'espai públic. També hi ha un important sentiment d'inseguretat relacionat amb la mobilitat. A l'entorn de les línies de transport públic, tant dins dels vagons com a les estacions o als espais que hi ha al voltant, les dones desenvolupen un sentiment d'inseguretat.

És fonamental, per tant, relacionar el sentiment d'inseguretat de les dones amb la concepció de les polítiques d'ordenació de l'espai i de planificació urbanística.

Els transports públics són llocs on no es respecta l'espai vital, la distància íntima entre les persones (particularment a les hores punta); són espais anònims, com els ara anomenats *no-llocs*, on no es pot fer res més que deixar-se portar, sense cap contingut, que provoquen sentiments d'impotència; espais que pertanyen a tothom i a ningú. Els espais d'espera, o els recorreguts d'accés o de connexió entre línies són particularment insegurs.

Les dones han de negociar dia a dia l'apropiació de l'espai públic: el sentiment d'inseguretat està relacionat amb una funció de control social per a les dones.

Una ciutat més segura millorarà les relacions entre homes i dones, i afegirà valors de confort, d'acolliment, de sostenibilitat i, en definitiva, d'habitabilitat.

És reconegut el paper primordial de les organitzacions de dones perquè es reconegui com un problema important la violència de gènere. Indiquen que en algunes ciutats es comencen a desenvolupar programes d'ajuda a les dones víctimes de la violència; a crear serveis per afavorir l'accés de les dones a l'espai públic; a elaborar informes sobre urbanisme i arquitectura de la ciutat; a donar un nou punt de vista sobre la ciutat; a elaborar mapes de punts sensibles o negres, i a relacionar diversos camps de competències i territoris amb categories diferents.

Les dones remarquen que hi ha una ciutat de les dones que els dissenyadors de l'espai generalment ignoren o subestimen. Assenyalen que la vocació primera de l'espai públic a les nostres societats modernes ha de ser de fluidesa i trobada, d'obertura a totes les categories de la població; que el sentiment d'inseguretat està en estreta relació amb la qualitat, el confort, el condicionament, la neteja, el manteniment i l'activitat de l'espai, i que la seguretat no es limita a indrets, sinó que es viu i se sent en els trajectes.

Les dones, en els seus itineraris exploratoris, assenyalen la importància dels llindars, dels intervals, de les vies d'accés; els llocs públics i privats interactuen; els seus enllaços són els que configuren l'espai de la ciutat i la seva accessibilitat; l'espai públic i la seva seguretat no és només una qüestió de proximitat; les persones que van a peu tenen la paraula sobre l'espai públic tant com el veïnat.

Les dones, amb aquestes observacions, recorden que hi ha similituds entre el fet d'accedir a la ciutat i el fet d'accedir a la política. Si no hi ha accés de les dones a la política, el mateix enfocament de gènere, si roman orientat només cap a la prevenció de la victimització i a una ajuda tutelar, pot tornar-se una trampa per a les dones (i també per als homes).

Altres consideracions

A l'informe final del projecte Secucities Crime Prevention Europe, del Fòrum Europeu per la Seguretat Urbana d'agost de 2002, es recomanen una sèrie d'objectius que ha de dur a terme la Unió Europea per assegurar la millor coordinació de les polítiques existents entre estats. Participen en aquest projecte vuit ciutats europees: Luton i Brent (Gran Bretanya), Marsella (França), Mòdena i Bolonya (Itàlia), Bonn (Alemanya), Liège (Bèlgica) i Girona (Catalunya). Com un dels resultats del projecte, la Comissió Europea accepta la idea de crear una xarxa europea per a la prevenció de la delinqüència amb un treball prioritari sobre la delinqüència juvenil, les drogues, etc., i la delinqüència urbana, entesa com la que afecta la vida quotidiana a escala local. Les mesures prioritàries que proposen inclouen també la reducció de la delinqüència per mitjà dels plans de renovació urbana i de projectes arquitectònics.

Una altra trobada del Fòrum Europeu per la Seguretat Urbana, que va tenir lloc a Saragossa el 2006, dona com a resultat el *Manifiesto Zaragoza 2006*, que dedica un capítol a "Urbanisme, espais públics i inseguretat", en el qual s'afirma:

"L'urbanisme i l'arquitectura tenen un impacte reconegut en la seguretat i han de ser instruments per resoldre els problemes existents, per evitar l'aparició de futurs problemes, per soldar les fractures existents i per crear una relació de reciprocitat entre els diferents espais de la ciutat.

Els participants de la conferència recomanen integrar els instruments de diagnosi preventius i de valoració amb les intervencions que modifiquen la ciutat. Els espais públics són el reflex de l'energia, de la confrontació i dels conflictes existents a la ciutat. Des dels urbanistes fins als operadors de la policia, la idea de ciutat és plural i exigeix un diàleg entre ciència i coneixement, de vegades allunyades, i també entre tots els actors (els residents i altres usuaris) amb els seus interessos i conflictes respectius."

Al novembre de 2005, l'Institut Català de les Dones va dur a terme les Jornades per a la prevenció de les violències contra les dones sota el lema "Fem impensable la violència", on es tracta la qüestió de les accions cap a la seguretat a l'espai físic i s'exposa com l'entorn urbanístic i l'arquitectura actuen com a formes de condicionament social i contribueixen a la sensació de seguretat o inseguretat i, per tant, poden ser factors de prevenció de la violència i de la delinqüència.

En alguns països d'Europa comença a haver-hi col·laboracions entre especialistes: dissenyadors, arquitectes, planificadors urbanístics i experts en delinqüència. Col·labo-

racions que reposen sobre hipòtesis que tracten les interrelacions entre l'entorn físic i el comportament humà. Avui ningú no nega que el planejament urbanístic i l'arquitectura tenen una influència sobre el comportament o els sentiments de les persones, i també tenen influència sobre la delinqüència i la por a aquesta, perquè repercuten sobre el comportament tant dels agressors com dels vigilants, siguin aquests la policia o els habitants mateixos. I també influeixen sobre les persones que són víctimes potencials de la delinqüència o de la por a aquesta.

El Comité Européen de Normalisation va iniciar l'any 2000 un treball entre diferents estats de la Comunitat per definir normes de planejament urbanístic per a la prevenció de la delinqüència i la violència (Urban design against crime CEN/TC 325 A-A febrer, 2000), treball en suspens per manca de consens de tots els països participants. Tanmateix van arribar a algunes conclusions inicials, que s'inclouen al document del 2002 "Prevention of crime by urban planning and building design. CEN/TC325/WG2" [<http://www.cen.eu/cenorm/>], com a esborrany, i que conté diverses recomanacions en forma de mesures, com, per exemple, millorar la il·luminació dels carrers o aplicar un pla de vigilància, i altres mesures com a estratègies. Identifiquen 15 estratègies que representen una llista de més de 100 mesures, alhora que exposen conceptes sobre els objectius de les activitats preventives.

Les estratègies es refereixen tant al treball de preparació al planejament o disseny com a la fase de projecte i disseny, i al treball de gestió posterior a la realització dels projectes concrets.

Algunes estratègies de planejament inclouen:

- Respectar les estructures socials i físiques existents.
- Crear habitabilitat amb la barreja de funcions i usos i fer una distribució i una disposició dels carrers atractives.
- Barrejar estatus socioeconòmics i evitar l'aïllament i la segregació.
- Fer densitat urbana, crear sentiment de veïnatge i evitar territoris amplis i àrees desolades.

Aquestes estratègies apunten a l'elecció de l'escala, la funció o la barreja de funcions de manera que siguin un incentiu d'habitabilitat, de control social i de sentit de pertinença al lloc.

Implementar aquestes estratègies pressuposa que el teixit urbà existent és perjudicial, que, en cas de nous desenvolupaments, aquestes creen condicions per a la formació de xarxes socials i que el nou sector esdevé part del teixit urbà al més aviat possible. També es tracta d'evitar que edificis voluminosos que poden ser segurs interiorment donin l'esquena a enormes terrenys buits o *campes* d'aparcament. Posen com a exemple les àrees comercials. Les estratègies de planejament cap a la seguretat consideren que aquestes han d'estar ben integrades al teixit urbà en comptes de ser concebudes com a llocs aïllats i coberts, com els *macros* o els hipermercats.

Les estratègies de disseny inclouen:

- Visibilitat: veure i ser vist.
- Accessibilitat: orientació, espai per a la mobilitat, rutes alternatives i accés limitat per a persones no autoritzades.
- Territorialitat: tenir en compte l'escala humana, la distribució correcta d'usos i activitats.

- Atractivitat de l'entorn: colors, materials, llums, sorolls i olors.
- Força i solidesa en elements com portes, finestres i mobiliari urbà.

Aquestes estratègies s'orienten a la creació de condicions tant per al control social en el sentit de la pertinença al lloc, com per regular l'accessibilitat a les àrees i als edificis, de manera que les persones puguin tenir el control de la situació, i que els que hi transiten casualment o vagin amb males intencions siguin dissuadits d'entrar-hi.

Les estratègies d'administració i gestió inclouen:

- Reforçar els objectius o modificar-los.
- Vigilar (patrullant o amb instal·lació de videocàmeres).
- Reglamentar (pel comportament de les persones envers els espais o els objectes públics).
- Mantenir els llocs en bones condicions.
- Crear infraestructures per a grups específics (jovent, persones sense sostre, drogodependents, etc.).
- Comunicar (a través de missatges de prevenció i de regles de comportament).

Aquest primer treball també dóna alguns exemples de recomanacions per edificar conjunts residencials, com "una àrea viva creada amb barreja de parts residencials i oficines, tallers i botigues, així com dotada d'espais verds i de camins per a les persones que volen utilitzar l'espai públic, com, per exemple, zones de jocs de mainada o d'estada de persones, que redueixen la por a la violència"; "la barreja de grups socioeconòmicament diferents redueix la delinqüència i la criminalitat"; "les perspectives de l'espai interior cap a l'espai públic i els camins redueixen el vandalisme i la violència"; "els desenvolupaments a escala humana –no grans alçades– i la creació d'un sentit de pertinença redueixen..."; "s'augmenta el sentit de pertinença al lloc amb un paisatge urbà atractiu, una arquitectura, un mobiliari urbà i una pavimentació agradable, que també redueixen la por i el sentiment d'inseguretat"; "fer infraestructures per a persones joves, grans, dones, mainada, drogodependents, és a dir, per a cada un dels col·lectius socials..."; cuidar la senyalística i altres mitjans d'orientació", i "evitar espais massa amplis per a aparcaments, dividir-los en parts més reduïdes...", entre d'altres.

A partir de totes aquestes consideracions i després de molts treballs realitzats amb grups de dones en diverses ocasions, com el projecte europeu "Les dones i la ciutat", finalitzat el 1999, el Congrés de Dones de Barcelona, de 1999, el treball "Christine de Pisan: eines per a la prevenció de la violència a l'espai físic", Premi 8 de Març Maria Aurèlia Capmany 2001 de l'Ajuntament de Barcelona, i de l'experiència professional en la redacció de plans i projectes d'urbanisme, d'espais públics i d'arquitectura per a habitatges, oficines, serveis i equipaments, i de la consulta activa i actualitzada d'altres treballs i documents, alguns dels quals s'anomenen a la bibliografia adjunta, podem passar al capítol següent, on es tracta d'identificar paràmetres de planejament, disseny urbà i arquitectura orientats a la prevenció de la delinqüència i la violència.

Alguns paràmetres de planejament, disseny urbà i arquitectura per garantir el compliment de la seguretat urbana i la sensació de seguretat

Dividim la llista de paràmetres en tres nivells d'estructuració i lectura de l'entorn físic:

- D'ordenació i planificació urbanística.
- De disseny i condicionament de l'espai públic i del mobiliari urbà, als espais intermedis i a les àrees en transformació.
- De l'arquitectura dels edificis, els aparcaments i els parcs.

I els descrivim d'acord amb les qualitats de l'espai que són considerades per les dones com les més rellevants per a la seguretat i la sensació de seguretat, com ara les següents:

- la plurifuncionalitat o barreja d'usos
- la claredat de lectura
- la visibilitat
- la imatge mental del barri.

A continuació enumerem i analitzem cadascun dels paràmetres que hem pogut identificar fins ara. És important que es coneguin alguns dels factors de la inseguretat per afrontar la renovació física de les ciutats, a més a més del planejament i el disseny de futures actuacions. Perquè, com ja hem dit, quan els espais són segurs són més habitables per a totes les persones.

Nivell A. D'ordenació i planificació urbanística

1r paràmetre. Densitat de l'edificació

Ubicar moltes persones en una àrea residencial té una repercussió en el grau de criminalitat i vandalisme que s'hi produeix, sobretot si les persones residents són d'una mateixa situació socioeconòmica. Els espais entre blocs en urbanitzacions dormitori d'edificis molt alts, per exemple, tenen més tendència a ser espais de ningú, descuidats, anònims. Si la densitat és menor, els edificis no sobrepassen els 4 o 5 pisos i són volumètricament més petits, els espais que configuren són també menys amplis i, per tant, més controlables des de les finestres dels habitatges. Les criatures poden jugar al pati sota la mirada dels adults.

2n paràmetre. Pluriactivitats de l'entorn, integració de funcions, varietat de tipus d'habitatge

Se sap que per fomentar la seguretat urbana és necessària la barreja de tipus de persones que viuen al barri, diversitat de cultures, de posició social i econòmica, d'edat, etc., i la diversitat en l'oferta d'equipaments comercials, institucionals, industrials, lúdics i culturals. Activitats que, a més de desenvolupar-se en edificis específics, poden estar ubicades als baixos dels edificis residencials. La zonificació en àrees monofuncionals, que va crear els barris dormitori, s'ha demostrat que és un autèntic fracàs quant a l'habitabilitat dels barris i a la seva sostenibilitat.

3r paràmetre. Definició del territori i de l'espai públic

L'ordenació d'un barri ha de fomentar la capacitat de crear zones de percepció d'influències territorials. Per als habitants és aconsellable definir zones unitàries no gaire extenses de manera que siguin fàcilment conegudes o reconegudes com a familiars. És convenient fer el disseny del pla de masses i el traçat viari d'una unitat d'habitatges per poder reforçar el sentit de la territorialitat.

S'han de crear algunes jerarquies des dels espais públics fins als espais privats dels habitatges. S'han de redefinir els usos i donar importància als espais intermedis.

Cal definir els grups d'habitatges per unitat, pensar en la disposició correcta dels habitatges al voltant dels patis de veïns, en formes variades, amb la inclusió de serveis i altres usos, per satisfer les necessitats dels habitants. Cal estudiar les relacions entre els habitatges i les activitats que se suposa que es duran a terme a les plantes baixes dels edificis en contacte amb els espais públics.

És important considerar el nombre d'unitats per àrea, el nombre d'habitatges per bloc, en cas de fer blocs (poden haver-hi altres maneres de configurar un grup d'habitatges), el nombre de blocs per pati i el nombre de patis per projecte unitari. Hi entra en joc el factor densitat, que ha de ser l'adequat per donar seguretat.

Dins de la idea que és necessària la diversitat de tot tipus, també cal que els espais públics dels barris tinguin cadascun una personalitat pròpia. És important fer que els habitants s'identifiquin amb el seu barri. Per això cal que tant a través de la configuració física com de les funcions o activitats que s'hi ubiquen, cada espai representi el lloc d'una centralitat, que es pugui dir que tal plaça és la del mercat, o la del cinema, o la del poliesportiu, o la de l'església. Cadascuna d'aquestes activitats comunitàries té un lloc o un edifici. Són els temples de la vida moderna i han de marcar caràcter, ser una fita en l'organització general del nucli urbà.

Nivell B. De disseny i condicionament de l'espai públic i del mobiliari urbà

B1. Els contorns dels espais públics: carrers, places, parcs, etc.

4t paràmetre. Lectura clara de la ruta

S'ha de protegir la mobilitat de les persones que van a peu pel barri. S'ha de possibilitar que les dones, els joves i les persones grans es moguin tranquil·les per tot arreu. És necessari orientar-se, no perdre's fàcilment. Carrers, places, etc., han de tenir contorns clars, fàcilment identificables per poder construir una imatge mental del conjunt de l'espai. Poder llegir els noms dels carrers, veure els límits de les cantonades, no tenir obstacles que impedeixin de tenir una perspectiva total de l'espai que es té al davant. Els llocs on s'ubiquen els equipaments o les activitats han de ser percebuts fàcilment per les formes o l'aspecte de l'accés.

5è paràmetre. Visibilitat

La visibilitat garanteix l'eficàcia dels mecanismes de control personal i social.

Ha de ser possible una vigilància natural. La concepció de l'espai físic ha d'oferir oportunitats de vigilància als residents i als agents de la policia. La capacitat de vigilar i d'afavorir l'observació redueix la por irracional i l'ansietat dels habitants.

S'ha d'afavorir el control social de manera que amb la vista es pugui accedir a l'espai intermedi i al públic des dels interiors de l'espai domèstic.

S'ha de reduir l'ambigüitat de lectura dels espais públics, semipúblics i privats, de manera que els espais han de ser reconeixibles i comprensibles amb una mirada.

Des de l'espai públic s'han de poder veure totes les persones de l'entorn; les transparències permeten observar i ser observables des dels vestíbuls dels edificis i des del carrer. S'han de considerar també escales, aparcaments, accessos a autobusos i al metro. Un estudi austríac afirma que les cares de les persones s'han de poder identificar a una distància de 4 m.

S'ha d'evitar la col·locació de les parades d'autobús lluny d'àrees habitades i freqüentades.

6è paràmetre. Il·luminació

Un lloc ben il·luminat contribueix a la seva visibilitat. Cal il·luminar, per exemple, les voreres dels carrers, a més de les calçades, cal il·luminar bé els accessos i els elements de comunicació vertical. I també els jardins ubicats en carrers o avingudes o places i els parcs, que per si mateixos són un capítol específic del tractament de la forma perquè siguin segurs.

7è paràmetre. Condicionament de les parts enjardinades a les places, als carrers, etc.

Els desnivells són un recurs molt interessant per subdividir en ambients d'usos diferents una gran plaça o espai públic, però quan són excessius o massa pronunciats poden crear barreres visuals i fomentar espais per a activitats il·legals. El mateix pot succeir amb la disposició dels elements vegetals o constructius, que amb la bona intenció de separar usos poden crear barreres visuals i físiques.

És important una selecció correcta dels elements vegetals per evitar-ne la degradació en cas de no poder-ne tenir una cura constant. Són aconsellables les plantes que no necessiten gaire reg, com les espècies oloroses o les autòctones.

8è paràmetre. Volumetria (alçada i amplada) dels blocs

Aquest paràmetre està relacionat amb el de densitat. És obvi que els blocs d'habitatges semblants a una caixa de sabates, típics dels anys seixanta, molt alts i llargs, s'oposen a la idea de familiaritat. Col·locats en relació directa amb carrers i places, els falta espais intermedis entre el pis o el corredor i el carrer. La transició entre espai domèstic i espai públic és massa brusca. Cal trobar una proporció correcta entre els volums i les alçades dels edificis i la superfície de sòl lliure.

B2. Mobiliari urbà (bancs, llums, papereres, etc.), escultures, fonts i vialitat

9è paràmetre. Ubicació dels bancs

La col·locació dels bancs en qualsevol espai públic ha de ser pensada amb sensibilitat cap a diferents elements, com la insolació, la relació amb la circulació dels vianants, la relació entre ells, les perspectives possibles, etc., i han de facilitar la conversa i la relació entre els usuaris.

10è paràmetre. Tipus i ubicació dels altres elements del mobiliari urbà

Els elements del mobiliari urbà no han de ser obstacles a la bona circulació de les persones que van a peu. Han de ser escollits acuradament tenint en compte el nombre i el disseny. Requereixen una atenció especial les escultures escollides per a un espai urbà, que no han de presentar parts on algú es pugui amagar.

11è paràmetre. Tractament dels materials i manteniment del conjunt del mobiliari i de les vies i dels espais públics

La cura i el manteniment del mobiliari urbà, com les voreres, calçades i elements decoratius (fonts, àrees enjardinades, escultures, etc.), fomenten la sensació de seguretat.

Les voreres de la via pública no han de ser ni molt amples ni molt estretes. Si són massa amples, són difícils de mantenir i de controlar, formen espais de vianants dispersos, on fàcilment es poden agrupar moltes persones i donar sensació d'insegu-

retat. Si són massa estretes, és difícil transitar-hi, sobretot per a les dones amb cotxets de nen o carretons de la compra, per exemple, i són insegures perquè no hi ha lloc per als encreuaments.

És important controlar l'estat de conservació de les vies públiques, tant l'ocupada pels cotxes com l'ocupada per les persones. Com més ben conservat i mantingut està un espai públic més es respecta davant del vandalisme.

En aquest punt podem introduir la noció de participació ciutadana en la cura i el manteniment dels espais públics d'ús comunitari, tal com es practica en algunes ciutats o barris de països europeus.

B3. Zones de transició entre l'espai públic i el privat, espais intermedis

12è paràmetre. Disseny i condicionament de les zones comunitàries, mig privades i mig públiques

És útil el concepte d'*espai intermedi* com a solució interessant per crear ambients de transició entre l'espai domèstic i el públic. Algunes agrupacions noves d'habitatges presenten aquests espais.

13è paràmetre. Tractament dels materials i manteniment dels espais intermedis

Cal considerar la possibilitat del manteniment d'aquests tipus d'espai pels mateixos habitants. Si no, la degradació arriba molt ràpidament.

B4. Àrees en transformació

14è paràmetre. Terrenys buits

Són una causa molt important de sensació d'inseguretat. Cal un tractament específic per al seu aïllament i inaccessibilitat, tant física com visual, durant el període d'espera fins a l'adequació a un ús determinat.

15è paràmetre. Espais frontera

Anomenem així els carrers que tenen, a un costat, edificis d'habitatges i, a l'altre, indústries o edificis d'oficines. A partir d'una hora de la tarda, en un costat del carrer deixa d'haver-hi circulació de persones, ja que ha acabat la jornada laboral, els edificis no solen tenir gaire il·luminació i les voreres són fosques; són espais del tot insegurs.

S'imposa un tractament específic de les façanes d'aquests edificis i una atenció especial als materials, als colors i a la il·luminació nocturna, perquè, encara que no siguin utilitzats, presentin un ambient alegre i clar.

Nivell C. De l'arquitectura dels edificis (d'habitatge, d'equipaments), els aparcaments i els parcs

16è paràmetre. Visibilitat i lectura clara de la ruta als passos a través dels blocs

Una manera de relacionar els teixits urbans de factura antiga, on l'escala és més petita, amb els de concepció moderna amb edificis de volumetria més gran, és foradar les façanes al nivell del terra per connectar un espai públic amb un altre. També s'utilitza el recurs de buidar els baixos dels edificis en el cas d'una cantonada per

donar més amplada a l'espai de la vorera. Aquest procediment de disseny s'ha de fer tenint en compte tota la qüestió de la seguretat, de la claredat de la ruta, de la visibilitat i la il·luminació, o de la ubicació de les activitats als baixos. És indispensable evitar de crear racons.

Aquí podem incloure el cas dels túnels que formen part de recorreguts per un barri. Han de ser tan curts com sigui possible, sense racons ni llocs per poder-s'hi amagar. Les amplades i alçades han de ser suficients i, en cas de no poder evitar racons, s'han d'utilitzar miralls.

17è paràmetre. Visibilitat i lectura clara de la ruta als accessos, a les portes i als vestíbuls d'entrada als edificis

Una mesura dissuasiva de l'agressió a les dones dins dels vestíbuls d'accés als edificis és fer que aquests siguin com més transparents millor. Cal possibilitar el fet de veure i ser vist des del carrer al vestíbul i viceversa. Són recomanables les portes d'accés de vidre, i també les parets de vidre entre vestíbul i carrer (no de vidre opac sinó transparent). I, naturalment, una bona il·luminació dins dels vestíbuls que faci ben visible tot l'espai i no solament les bústies, com succeeix molt sovint.

18è paràmetre. Visibilitat i lectura clara de la ruta a les escales i als ascensors

Les escales i els ascensors dels edificis també haurien de ser transparents, si és possible. Si no, cal dotar-los almenys d'una il·luminació molt bona.

19è paràmetre. Expressió de les formes i dels materials de configuració de la façana de l'edifici

Les façanes dels carrers i de les places de la ciutat parlen. Les formes i el disseny determinen l'efecte que el carrer o la plaça té sobre les persones que hi transiten, i sobre les possibles activitats de l'entorn i les relacions que s'estableixen entre les persones que hi passen i les que hi viuen.

20è paràmetre. Visibilitat i lectura clara de la ruta als vestíbuls de les estacions del metro i a les parades dels autobusos

Els transports públics són un capítol molt important per a la seguretat urbana. És una qüestió força treballada a Europa. En aquest estudi només citem els factors que afecten les estacions de metro i de tren i les parades d'autobús.

Les estacions de metro i de tren i les parades dels autobusos han de tenir mesures que ofereixin seguretat per a les dones. Han d'estar ben senyalitzades, de lectura espacial clara, ben accessibles, com més transparents millor, ben il·luminades i, sens dubte, s'han de dotar de punts per mitjà dels quals es pugui demanar ajuda (intèrfons o telèfons) i/o d'alarmes. Posar ulls invisibles també és un recurs utilitzat en punts especialment sensibles.

21è paràmetre. Tractament dels materials i manteniment del conjunt dels edificis

Les façanes dels edificis formen part de l'espai urbà, configuren l'embolcall d'aquests espais. És, doncs, important el grau de conservació i de manteniment. Ja s'ha parlat a la ciutat de Barcelona de la normativa per al control de qualitat de les façanes, perquè sigui de compliment obligatori per part dels propietaris. Així s'eviten problemes de caiguda d'elements de les façanes i es manté també l'aspecte agradable de l'espai urbà.

22è paràmetre. Factors de seguretat/inseguretat als aparcaments

Una gran part dels aparcaments, siguin públics o privats, provoquen una gran sensació d'inseguretat. De vegades, són tan grans que la lectura de l'espai es fa confusa i manquen espais amb bona visibilitat tant per la forma com per la poca il·luminació. És recomanable que els aparcaments estiguin ben il·luminats de manera racional, és a dir, posar els punts de llum sobre les places d'aparcament i en els camins de comunicació amb l'exterior, i a més a més, els que habitualment estan sobre les vies de circulació; que siguin projectats amb una configuració clara i sense obstacles; que siguin de dimensions petites, o bé que se'n creïn subdivisions si són molt grans, amb accessos independents al carrer; que els accessos tant de vehicles com de persones siguin fàcilment identificables; que tinguin instal·lació de càmeres de seguretat i punts de trucada d'emergència; que siguin com més alegres millor. Això es pot aconseguir pintant les parets amb colors alegres, la qual cosa augmentarà la sensació de seguretat.

23è paràmetre. Factors de seguretat/inseguretat als parcs

També els parcs són un capítol important per tenir en compte en la qüestió de la seguretat urbana. Aquesta s'incrementa gràcies a la concepció dels parcs amb una estructura dividida en sectors i una clara indicació de la jerarquia dels camins interiors, de manera que els itineraris a l'interior del parc siguin ben clars.

Es recomana instal·lar-hi cabines de telèfon i punts de trucada d'emergència. També es recomana que, per al disseny definitiu d'un parc, es tingui en compte la participació del veïnat, especialment de les dones, no solament perquè respon als seus desitjos i necessitats sinó també perquè la participació, la implicació de la població en la concepció d'un espai, contribueix al fet que posteriorment l'espai se senti com més segur i propi, i també s'incrementi el sentit de la coresponsabilitat en la seva conservació i el seu manteniment.

Consideracions finals

El tipus de barri, districte, assentament urbà o poble que resulta de l'aplicació dels criteris de gènere a l'hora de planificar, projectar i fer ciutat són molt diferents d'aquells que descriu l'urbanisme acadèmic i que s'ha aplicat fins ara, tant en la majoria de nous planejaments urbanístics com en molts dels nous desenvolupaments residencials, comercials, industrials, etc. El paisatge urbà que es configura té característiques semblants a les dels centres històrics de les nostres ciutats i considera com a negatiu per a la ciutadania, les persones i els grups socials els esquemes que deriven dels principis de l'urbanisme dit *modern*.

Després de les pràctiques de vida desenvolupades en molts dels barris sorgits la segona meitat del segle XX a gairebé totes les perifèries de les ciutats del món occidental, s'ha posat de manifest que els models formals en els quals s'han inspirat han provocat moltes de les disfuncions que coneixem i, al contrari, el model de ciutat i de barri al qual aboca l'aplicació dels criteris de gènere al planejament és el que configura una distribució de residència, d'equipaments i de serveis, comerç i indústria, que facilita la vida quotidiana, la cohesió i la integració social, i crea un paisatge urbà que dóna sentit de pertinença als llocs i afavoreix la sensació de seguretat i d'agradabilitat a totes les persones, a tots els col·lectius i a tots els grups socials: a tota la ciutadania. Contribueix a posar en pràctica el lema "urbs versus civitas".

La ciutat habitable, integradora, cohesionada, adequada a la realització dels treballs de cura de la vida quotidiana, segura, que afavoreix el desenvolupament personal, la trobada i la relació entre les persones, el benestar i la llibertat, és la que es configura com a suma de barris amb caràcter de centralitat, formats per teixits on volums i espais lliures són el positiu i el negatiu d'una trama complexa. Barris lligats entre si per xarxes de mobilitat pública i privada, per espais verds per a les persones i per equipaments a cada districte. Teixits urbans complexos, on la diversitat d'equipaments, de serveis i de llocs de treball, la barreja d'usos i de població, la varietat de tipologies edificadores i d'espais públics, juntament amb l'existència de carrers i places com corredors i salons urbans per fomentar i facilitar que les persones hi transitin, així com d'elements singulars a mode de fites ubicades convenientment per facilitar l'orientació, siguin els elements principals.

Tanmateix, a més de l'aplicació de criteris de gènere i de criteris de sostenibilitat, que el gènere també inclou, per a la millor transformació i el millor desenvolupament dels nostres assentaments urbans és imprescindible, tal com s'ha vist en aquesta *Guia*, la implicació de les persones que hi viuen. Fer ciutat no pot ser només una activitat impulsada pels agents econòmics i polítics, s'hi ha d'implicar la ciutadania, com ja s'impulsa a través dels plans i els mecanismes municipals de participació, i de les pràctiques polítiques que posen en relació els moviments urbans ciutadans per millorar-ne els barris amb els governs municipals.

Aquí s'imposa recordar el concepte de ciutadania diferenciada de *Planejament urbanístic, espais urbans i espais interiors des de la perspectiva de les dones* (Quaderns de l'Institut/6, ICD, novembre de 2005).

El pensament feminista s'ha trobat amb una primera gran paradoxa a l'hora de voler harmonitzar la universalitat de drets amb la dualitat dels sexes (Fina Birulés, 2004). Les dones no poden pensar a usar equitativament l'espai si aquest ha estat concebut per a una *persona universal* que és *home*, és a dir, per a un destinatari universal *home* que, tot i la pretensió de ser neutre, té únicament i exclusivament les característiques del masculí. I que per a la ciència urbanística o per a les polítiques de desenvolupament urbà, a més de ser de sexe masculí és de raça blanca, en edat de treballar i amb plena salut.

El concepte de ciutadania com a universal i igual tractament per a totes les persones s'ha de substituir pel de ciutadania diferenciada, com a inclusió i participació de dones i homes (Iris Marion Young, 1996).

Adoptar un punt de vista general, en nom de la ciutadania, sense tenir en compte les experiències de les dones i dels grups diferents o grups oprimits, és només voler reforçar els privilegis dels grups dominants. Els grups dels sectors oprimits juntament amb les dones formen un grup molt més gran que el de les persones que són de sexe masculí, de raça blanca, en edat de treballar i amb plena salut.

La ciutadania de la societat del benestar ha de desafiar els experts i prendre el control de l'entorn i de les institucions que el transformen per mitjà de debats i de discussions orientades a aconseguir decisions col·lectives.

L'ideal de ciutadania universal troba allò públic encarnat en la majoria, antagònica de la particularitat, de la diferència. La perspectiva general imparcial és un mite. Un mite més, com l'existència del neutre.

En la societat actual cal imposar la idea de ciutadania diferenciada en funció dels diferents grups i col·lectius, així com un sector públic heterogeni. D'altra banda, en una ciutadania diferenciada, les dones, les persones de color, de menys cultura, de menys recursos, tendeixen a participar menys en les assemblees i reunions i a tenir els seus interessos menys representats. Les perspectives i les experiències d'alguns solen ser silenciades.

De vegades un increment de democràcia porta a un increment de segregació, perquè uns són més capaços d'articular els seus privilegis que d'altres. La paradoxa de la democràcia és que el poder social fa alguns ciutadans i ciutadanes més iguals que d'altres. La solució rau, en part, a proporcionar mitjans institucionalitzats per al reconeixement i la representació explícita i real dels grups oprimits. Les institucions han de proporcionar mecanismes perquè totes les veus (i les de les dones particularment) siguin representades i reconegudes, així com el seu punt de vista sobre l'espai urbà i la transformació de les ciutats.

Bibliografia bàsica

- Antrobus, Peggy. *Le mouvement mondial des femmes*. Montreal (Quebec): Enjeux Planète, 2007.
- Birulés, Fina. "Les dones i la política". *Quaderns de l'Institut, 1. Dia internacional de les Dones 2004*. Barcelona: ICD, Generalitat de Catalunya, 2004.
- Bofill Levi, Anna. "Planejament urbanístic", *espais urbans i espais interiors des de la perspectiva de les dones*. Quaderns de l'Institut núm. 6, Institut Català de les Dones, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya, Barcelona, novembre de 2005.
- Bofill, Anna; Dumenjó, Rosa M.; Segura, Isabel. *Las mujeres y la ciudad. Manual de recomendaciones para una concepción del entorno habitado desde el punto de vista del género*. Barcelona: Fundació M. Aurèlia Capmany, 1998.
- Bofill Levi, Anna. "Aménagement urbain et architecture, facteurs de sécurité et de sécurisation. De la conception à l'appropriation par les deux sexes : qu'en est-il?". A: *La sécurité urbaine : doit-on avoir une approche par genre?*, Forum Européen Sécurité Urbaine : Sécurité Cités Femmes. Frankfurt, 1999.
- Booth, Chris; Darke, Jane; Yeandle, Susan (ed.). *La vida de las mujeres en las ciudades*. Madrid: Narcea, 1998.
- Carrasco, Cristina (resp.). *Estadístiques sota sospita. Proposta de nous indicadors des de l'experiència femenina*. Institut Català de les Dones, Generalitat de Catalunya, setembre de 2006.
- *Charte Européenne des femmes dans la cité*. Recerca-acció subvencionada per la Unitat per la Igualtat d'Oportunitatades de la Comissió de la CCEE, 1994.

- Falú, Ana; Segovia, Olga (ed.). *Ciudades para convivir: sin violencias hacia las mujeres*. Xile: Ediciones Sur, 2007.
- *Forum européen sécurité urbaine, "La sécurité urbaine : doit-on avoir une approche par genre? Conclusions del seminari del Fòrum Europeu per la Seguretat Urbana de Frankfurt, Alemanya, 30 de setembre - 1 d'octubre de 1999.*
- *Forum européen sécurité urbaine. Manifiesto de las ciudades. Seguridad y democracia*. [Congrés de Nàpols, novembre de 2004] <http://www.secocities.org/naples/sp/manifl.html>.
- *Foro europeo para la seguridad urbana. Manifiesto Zaragoza 2006*. <http://www.urbansecurity.org>.
- Greed, Clara H. *Women and planning, creating gender realities*. Londres: Routledge, 1994.
- González, Lázaro (red.). *Ciudades construidas por mujeres y hombres. Documento final*. Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona, 2006. Urb-al, Red núm. 12 Dones i Ciutat. www.diba.es/urbal12.
- Hayden, Dolores. *Redesigning the American dream: gender, housing, and family life*. Nova York: W. W. Norton, 2002.
- Horelli, Liisa; Booth, Christine; Gilroy, Rose. *Eurofem-toolkit, for mobilising women into local and regional D'development*. Hèlsinki: Helsinki University of Technology, Centre for Urban and Regional Studies, 2000. Conclusions de la Conferència Internacional d'Eurofem a Hämeenlinna, Finlàndia, 1998. www.eurofem.net (2007).
- Jacobs, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades americanas*. Madrid: Península, 1961.
- Massey, Doreen. *Space, Place and Gender*. Cambridge, UK: Polity Press, 1994.
- McDowell, Linda. *Género, identidad y lugar*. Madrid: Ediciones Cátedra, col. Feminismos, núm. 60, 2000.

- METRAC. *METRAC safety audit guide*. Toronto: METRAC, 1988.
- METRAC. *Planning for sexual assault prevention: Women's safety in High Park*. Toronto: METRAC, 1989.
- Michaud, Anne (coord.). *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire*. Femmes et ville. Ville de Montreal, 2003. www.montreal.qc.ca/femmesetville (2007).
- Newmann, Oscar. *Defensible space, crime prevention through urban design*. Collier Books Ed.: Nova York, 1973.
- Xavier Carceller (coord.). *Pla d'ordenació urbanística municipal. Avaluació ambiental en el planejament urbanístic*. Departament de Medi Ambient i Habitatge, Generalitat de Catalunya, 2006.
- *Reglament que desenvolupa la Llei d'urbanisme*, aprovat pel Decret legislatiu 305/2006, de 18 de juliol. DOC núm. 4682, de 24 de juliol de 2006.
- Rainiero, Liliana (coord.). *Herramientas para la promoción de ciudades seguras desde la perspectiva de género*. CISCESA: Córdoba, Argentina, 2006. www.redmujer.org.ar.
- *Text refós de la Llei d'urbanisme*, aprovat pel Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol. DOC núm. 4436, de 28-07-2005.
- Spain, D. *Gendered spaces*. University of North Carolina Press, 1992.
- *V Pla d'acció i desenvolupament de les polítiques de dones a Catalunya (2005-2007)*. Institut Català de les Dones, Generalitat de Catalunya, juliol de 2006.
- Wekerle, Gerda R.; Whitzman, Carolyn. *Safe cities, guidelines for planning, design and management*. Nova York: Van Nostrand Reinhold, 1995.
- Wekerle, Gerda R. "Gender and the city: urban restructuring, social exclusion, and gender claims". A: Harry Hiller (ed.). *Urban Canada: sociological perspectives*. Toronto: Oxford University Press, 2005.

- Wekerle, Gerda R., "Gender planning in public transit: political process, changing discourses and practice". A: Susan S. Fainstein; Lisa J. Servon (eds.). *Gender and Planning*. New Brunswick, NJ: Rutgers University Press, 2004.
- Wekerle, Gerda R. "Women's rights to the city. Gendered spaces of a pluralistic citizenship". A: Engin Isin (ed.). *Democracy, citizenship and the global city*. Londres: Routledge, 2000.
- Young, Iris M. *Justice and the politics of difference*. Princeton University Press, 1990.

