

# UNA MIRADA AL ESPACIO PÚBLICO DESDE EL GÉNERO

BARRIO DE BON PASTOR

Autora: Natalia Dueñas  
Tutor: Dr. Antoni Remesar











# **UNA MIRADA AL ESPACIO PÚBLICO DESDE EL GÉNERO BARRIO DE BON PASTOR**

Trabajo final para la obtención de título de Máster en  
Diseño Urbano: Arte, Ciudad y Sociedad

Autora: Natalia Dueñas  
Tutor: Dr. Antoni Remesar



UNIVERSITAT DE  
BARCELONA

Enero 2019



A mi mamá, mi papá y mi hermano por apoyarme en esta aventura y motivarme para seguir adelante.  
A aquellas mujeres valientes, luchadoras, amigas que he podido conocer en este camino y que me han dado la fuerza para profundizar en esta discusión.  
A mi tutor, por haber compartido este proceso con sus enseñanzas y experiencia.



## RESUMEN

La ciudad es el reflejo de la sociedad que la habita. Una ciudad abierta, inclusiva, accesible, amigable, equitativa, ordenada será la muestra fiel de la sociedad que en ella se construye.

Hoy en día, en un mundo en el que la mayor parte de la población reside en las ciudades, no faltan los esfuerzos por parte de las organizaciones internacionales de los estados para trabajar en la construcción de ciudades para la gente. Ciudades en las que se brinden las mejores condiciones de vida, en las que no exista desigualdad y donde todas y todos podamos acceder a las mismas oportunidades. A pesar de los esfuerzos realizados por incorporar legislaciones y políticas públicas para reducir la brecha de desigualdad, ésta continúa existiendo. Las ciudades segregan, las ciudades limitan.

Como mujeres, somos testigos de esas desigualdades, puesto que somos parte de una sociedad patriarcal en la que evidenciamos esas desventajas a diario y a distintos niveles con nuestro sexo opuesto. Somos parte de los grupos vulnerables como los ancianos, los niños, las personas con discapacidad, los migrantes; que se ven limitados por un sistema inequitativo que se ha manejado bajo estándares o prototipos de personas ideales. Lamentablemente, las ciudades se han construido para cumplir con las necesidades de personas “tipo”, sin tomar en cuenta la diversidad que, resulta ser, la que mayor atención requiere.

El urbanismo con perspectiva de género busca integrar la mirada de género en el diseño y desarrollo de las ciudades, incorporando las actividades cotidianas como base para la construcción de la ciudad. Las mujeres experimentamos la ciudad de manera diferente, y la mayoría (por no decir todas), sentimos miedo, nos limitamos, nos cuidamos y muchas veces nos reclusamos, negando nuestro derecho a la ciudad.

El espacio público es la ciudad, el escenario de la vida y es lo que debe permitirnos convivir en igualdad, respetando la diversidad. El espacio público no es neutro, y en aquella diversidad de quienes lo habitan, radican necesidades diferentes que deben ser atendidas. Es aquí donde el diseño urbano interviene, como el medio para responder a los requerimientos de la población dotando al espacio público de las mejores condiciones que permitan el acceso a la ciudad a todas y todos, independientemente de nuestro sexo, origen, capacidad funcional o estrato social.

Las ciudades deben ser inclusivas y para ello, debemos partir del diseño de un espacio público de calidad, aquel que además de estético, facilite el acceso a toda la ciudadanía, fomentado la mayor cantidad de encuentros diversos. Incluir la perspectiva de género en la planificación de las ciudades es fundamental para conseguirlo, puesto que se abre a contemplar las necesidades fundamentales y cotidianas de la gente desde una mirada más cercana.

La construcción de ciudades inclusivas deberá contar, indispensablemente, con la voluntad política local y estatal, que permita realizar acciones contundentes en beneficio de la colectividad, aquella voluntad política que no deje sobre la mesa los acuerdos establecidos en la ley, sino que los vuelva efectivos en pro de la igualdad para cada uno de los ciudadanos.

**Palabras clave:** urbanismo con perspectiva de género; inclusión; accesibilidad; espacio público; diseño urbano; igualdad; diversidad.

## ABSTRACT

The city is a reflection of the society that inhabits it. A city that is open, inclusive, accessible, friendly, equitable and orderly is a true sign of the kind of society that grows in it.

In a world in which the most part of the population resides in larger cities, international organizations are not short on efforts working on building cities for people. Cities that offer better life conditions, with no inequality and where everybody has access to the same opportunities. In spite of all the efforts done to incorporate legislations and public policies to reduce inequality it still exists. Cities segregate, cities limit.

As women we are witnesses of these inequalities, due to the fact that we are a part of a patriarchal society in which we see, on different levels, these disadvantages with our opposite sex. We are a part of vulnerable groups like the elderly, children, disabled people, emigrants; who find themselves limited by an unfair system that has been driven under standards or prototypes of "ideal" people. Unfortunately, cities have been built to fulfill the needs of people of the same sort without taking into account diversity, which turns out to be what requires the most attention.

Urbanism with a genre perspective seeks to integrate genre vision in the design and development of cities incorporating daily activities as a base for building the city. Women experiment the city differently and most of us, if not all of us feel fear, limit and even isolate ourselves, denying our right to the city.

Public space is the city, life's scenario and it is what should let us live with equality, respecting diversity. Public space is not neutral and in the diversity of those who inhabit it reside different needs that must be attended. It is here where urban design takes part, as the process to respond towards the population's requirements providing public space with the best conditions allowing access for everyone independently of their sex, origin, capacities and social class.

Cities should be inclusive and for that we must depart from a well-designed public space. A space that besides being aesthetically pleasing it should provide easy access to all citizens encouraging a great number of diverse encounters. Including a genre orientated point of view during the urban and city planning process is fundamental to achieve it due to the fact that this process opens up and contemplates their fundamental and daily needs from a more closely related point of view.

Building inclusive cities requires good will on behalf of local and state politics that allow convincing actions that benefit the community. The same good will that will not allow established agreements to sit aside but rather motivate and make progress in favor of each and every citizen.

**Key words:** urbanism with a genre point of view; inclusion; accessibility; public space; urban design/planning; equality; diversity.

## ÍNDICE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>INTRODUCCIÓN.....</b>   | <b>14</b> |
| <b>PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.....</b>  | <b>15</b> |
| <b>OBJETIVO GENERAL.....</b>   | <b>15</b> |
| <b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....</b>  | <b>15</b> |
| <b>METODOLOGÍA.....</b>  | <b>16</b> |
| <b>CAPÍTULO 1: CIUDADES INCLUSIVAS DESDE UNA<br/>PERSPECTIVA DE GÉNERO - POLÍTICAS Y LEGISLA-<br/>CIONES PARA LA INCLUSIÓN DE LAS MUJERES EN<br/>LACIUDAD.....</b> | <b>19</b> |
| Introducción.....  | 21        |
| Políticas y legislaciones sobre inclusión<br>con perspectiva de género en la Unión<br>Europea.....   | 22        |
| Políticas y legislaciones sobre inclusión<br>con perspectiva de género en el estado<br>español.....  | 26        |
| Políticas y legislaciones sobre inclusión<br>con perspectiva de género en la ciudad<br>de Barcelona.....   | 28        |
| Conclusiones.....  | 31        |
| <b>CAPÍTULO 2: ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO.....</b>  | <b>33</b> |
| Introducción.....  | 35        |
| Espacio público.....   | 36        |
| El espacio público en Barcelona.....   | 41        |
| Accesibilidad en el espacio público.....   | 48        |
| Políticas europeas sobre accesibilidad<br>universal.....   | 51        |
| Políticas y legislaciones del estado español<br>sobre accesibilidad.....   | 52        |
| Políticas de accesibilidad en Cataluña.....  | 54        |
| Políticas de accesibilidad en Barcelona.....   | 56        |
| Conclusiones.....  | 60        |

|   |            |
|---|------------|
| <b>CAPÍTULO 3: URBANISMO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO.....</b>   | <b>63</b>  |
| Introducción.....   | 65         |
| Antecedentes del urbanismo de género.....   | 66         |
| La mirada de género en el urbanismo.....  | 68         |
| Actividades cotidianas.....   | 71         |
| Desplazamientos de las mujeres en el espacio público.....   | 74         |
| Inseguridad en el espacio público.....  | 76         |
| Conclusiones.....   | 79         |
| <b>CAPÍTULO 4: ANÁLISIS DEL ESPACIO PÚBLICO DEL BARRIO DE BON PASTOR CON PERSPECTIVA DE GÉNERO.....</b>   | <b>81</b>  |
| Bon Pastor: Antecedentes.....   | 83         |
| Bon Pastor: Contexto actual.....  | 90         |
| Situación de equipamiento y vivienda.....   | 92         |
| Análisis del espacio público de un sector del barrio de Bon Pastor mediante la perspectiva de género..... | 93         |
| Delimitación de la zona de estudio.....   | 93         |
| Usos de suelo de la zona de estudio.....  | 95         |
| Situación de movilidad.....   | 97         |
| Usos de la zona de estudio – una visión general.....  | 101        |
| Análisis calle Sant Adrià.....  | 104        |
| Análisis eje Passeig d’Enric Sanchís.....   | 116        |
| Análisis calle dels Cresques.....   | 130        |
| Comentarios generales del espacio público del sector de estudio.....                                      | 138        |
| <b>CONCLUSIONES DE LA INVESTIGACIÓN.....</b>  | <b>140</b> |
| <b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>  | <b>142</b> |
| <b>ÍNDICE ANALÍTICO.....</b>  | <b>146</b> |
| <b>ÍNDICE DE IMÁGENES.....</b>  | <b>150</b> |
| <b>ÍNDICE DE TABLAS.....</b>  | <b>159</b> |





Fig. 1: Plaza frente a Museo de Arte Contemporáneo de Barcelona (MACBA)  
Fotografía de la autora

## INTRODUCCIÓN

“El espacio público es la ciudad” según Oriol Bohigas. Es el medio por el cual se enlaza el territorio, es el escenario de la vida, de las expresiones culturales y cotidianas, pero, sobre todo es el punto de encuentro de la diversidad y, por lo tanto, una de las principales condiciones para su exitoso funcionamiento es el de permitir la mayor cantidad de encuentros diversos, que todos los ciudadanos puedan acceder y disfrutar del mismo.

El espacio urbano está socialmente construido. *“Las personas, dependiendo de su género, edad, etnia, cultura, religión, clase social, y capacidades físicas, se identifican con los espacios de forma diferente. Hombres y mujeres viven y experimentan la ciudad dependiendo de sus distintos intereses, necesidades y deseos”*. (García Ramon, María Dolors; Ortiz Guitart, Anna; Prats Ferret, 2014). La importancia en el diseño urbano radica en la generación de un espacio público que integre al conjunto de la ciudadanía y conforme un territorio cohesionado, accesible e incluyente, en donde las visiones desde el género actúen de forma transversal para la consecución de espacio público de calidad, en donde las mujeres y demás grupos vulnerables puedan ejercer su derecho a la ciudad y gozar de las mismas oportunidades que el resto de la población.

El presente trabajo busca realizar un análisis del espacio público del barrio de Bon Pastor, ubicado en la periferia de la ciudad de Barcelona, desde una perspectiva de género. Se basa en los conceptos desarrollados sobre el urbanismo con perspectiva de género, complementando la investigación con los conceptos de inclusión y accesibilidad; y realizando una revisión a las políticas públicas y legislaciones de la comunidad de estados europeos en pro de la construcción de ciudades para todas y todos.

En el primer apartado se realizará una aproximación a las políticas públicas establecidas por la Unión Europea en cuanto a ciudades inclusivas desde la perspectiva de género, donde se podrá visualizar las legislaciones adoptadas y puestas en marcha por el estado español y por los gobiernos locales. En el segundo apartado se hablará sobre la accesibilidad en el espacio público, partiendo desde la definición de espacio público y su ejemplificación en la ciudad de Barcelona. Se tratará el concepto de accesibilidad en el espacio público y se hará una revisión de las políticas adoptadas por el estado español, el gobierno autónomo catalán y el gobierno local de la ciudad de Barcelona para dar respuesta a la condición de accesibilidad en la ciudad. En el tercer apartado se desarrollará el concepto de urbanismo con perspectiva de género, tratando el tema de actividades cotidianas y tareas reproductivas y productivas. Por último, el cuarto apartado, se presenta como el análisis del diseño urbano del espacio público del barrio de Bon Pastor desde una perspectiva de género, donde se busca tener una visión de la efectiva aplicación de las políticas de inclusión, accesibilidad y transversalidad de género en el territorio seleccionado.

El trabajo realizado, arroja conclusiones al respecto de la calidad del espacio público en la ciudad de Barcelona, su tratamiento en barrios periféricos y la experiencia de las mujeres y grupos vulnerables en la ciudad, así como su real implicación en la construcción de la misma.

## **PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN**

¿En qué manera el diseño urbano del barrio de Bon Pastor llega a afectar el uso y acceso de las mujeres al espacio público?

## **OBJETIVO GENERAL**

Analizar la afectación del diseño urbano en el uso y acceso del espacio público por mujeres del barrio de Bon Pastor, mediante identificar y valorar los elementos que configuran el diseño del espacio público de la zona de estudio en el barrio de Bon Pastor.

## **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

1. Valorar la calidad del espacio público del barrio de Bon Pastor en relación al urbanismo de género.
2. Valorar que el conjunto del espacio público del barrio de Bon Pastor se encuentra adecuadamente constituido para el uso de grupos sociales vulnerables como los adultos mayores o las personas con discapacidad.

## **METODOLOGÍA**

Para cumplir con los objetivos propuestos, la investigación se ha articulado metodológicamente en cuatro fases distintas.

### **1. Documentación sobre la problemática**

La primera fase se inició con una revisión de referencias bibliográficas pertinentes que permitieron tener un acercamiento profundo al tema estudiado, focalizando la atención en contenidos que hablen sobre urbanismo con perspectiva de género, espacio público, diseño inclusivo, accesibilidad, políticas públicas que rigen a nivel de estados y ciudades para la igualdad de acceso al espacio público. El material fue consultado en libros, artículos web, tesis, revistas, documentos científicos publicados en web, boletines oficiales del estado español, actas resolutivas de asambleas de naciones.

La información revisada fue organizada y estructurada de tal manera que permitió obtener una comprensión que, primeramente, enmarcó el tema en términos globales hasta concretarlo en aspectos más específicos.

Una vez, estudiado el sustento teórico consultado, se pudo establecer con claridad el plan de trabajo para ejecutar la investigación planteada.

### **2. Cartografiando el terreno**

En la segunda fase de trabajo se estableció un área de trabajo para el desarrollo del estudio de campo. Se parte de la definición de la zona de estudio, escogiendo al barrio de Bon Pastor para ello. Debido a la trayectoria de trabajo del Máster de Diseño Urbano: arte, ciudad y sociedad, en el barrio de Bon Pastor, se decide optar por la realización del presente estudio en esta zona, que además posee características particulares de un barrio periférico rodeado por polígono industrial. A esto se suma, el trabajo realizado por la autora, en equipo, en la zona de estudio durante el desarrollo del Máster, permitiendo obtener un conocimiento previo del territorio.

A continuación, se realizó un estudio de planos, cartografía e historia de Bon Pastor a partir de diversas fuentes digitales del Instituto Geológico y Cartográfico de Cataluña y el Archivo Municipal del Barcelona para poder determinar el sector del barrio en el que se focalizó la investigación.

Este análisis permitió establecer el área de estudio, definido por el eje que articula las calles Sant Adrià, Passeig d' Enric Sanchis hasta la plaza de Joan Mossèn Cortinas, contemplando la plaza de Felix Rodríguez de la Fuente y equipamientos como la biblioteca y el centro cívico de Bon Pastor.

### **3. Observación no participante**

Una vez definido el sector de estudio, se procedió a realizar trabajo de campo que consistió en una valoración del estado actual del espacio público mediante el levantamiento de información con respecto a usos, equipamiento, movilidad, características de pavimento, mobiliario,

luminarias y vegetación, todo ello siguiendo los procesos de trabajo aprendidos en el Máster. Posterior a esto se realizó un análisis del espacio público de la zona de estudio mediante dibujos, fotografías y secciones elaboradas a mano que permitieron comprender la configuración del plano vertical, de suelo y de aire.

Para complementar la información obtenida del estudio físico del territorio, se realizó un acercamiento a través de observación no participante que permitió obtener información cualitativa sobre el territorio de estudio y sobre los usos que las mujeres y otros grupos de la población le dan al espacio. Para ello, la presencia en el territorio se alternó en días de la semana y horas del día durante dos meses, lo que permitió contar con una visión amplia y variada de la realidad acontecida en el lugar de estudio.

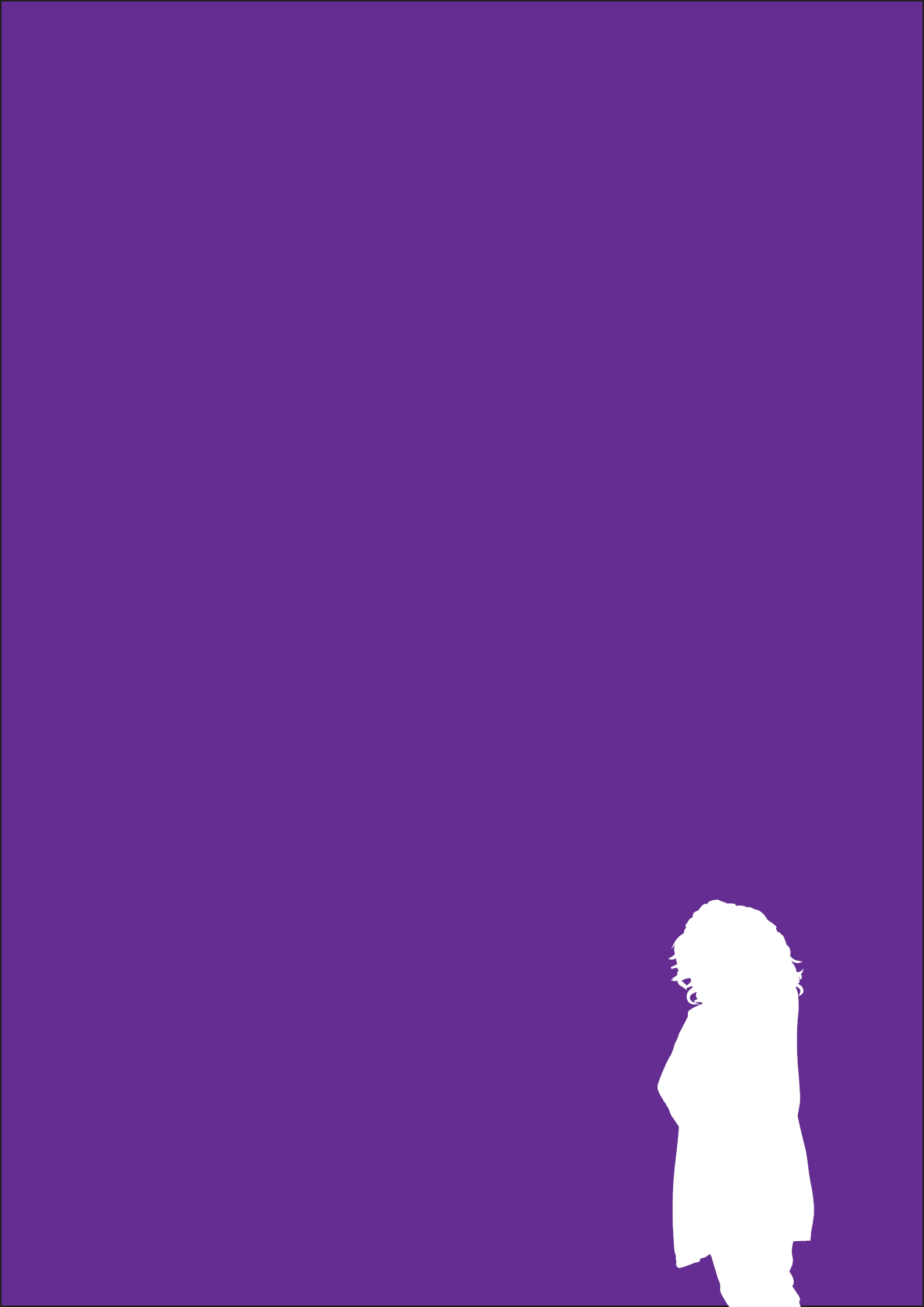
Esta información fue registrada en un cuaderno de campo, donde se anotaron las actividades observadas en el sitio, se realizaron dibujos, se escribió datos o particularidades encontradas en el territorio de estudio. También, por medio de fotografía se consiguió capturar escenas o imágenes cotidianas que, posteriormente, permitieron explicar el uso que se le da al espacio.

Otra fuente de información con la que se trabajó en el sitio fueron conversaciones informales con personas del barrio, habitantes cotidianos que bajo su perspectiva aportaron una visión importante al trabajo desarrollado.

#### **4. Análisis y conclusiones**

La cuarta fase de trabajo contempló el análisis, bajo una perspectiva de género, de la información obtenida en el trabajo de campo realizado, lo cual fue contrastado con el material teórico obtenido de la revisión bibliográfica realizada previamente.

Finalmente, una vez terminado el trabajo descrito anteriormente en cada una de las fases, se establecieron las conclusiones pertinentes a partir de las reflexiones obtenidas durante todo el desarrollo de la investigación.



## CAPÍTULO 1

# **CIUDADES INCLUSIVAS DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO - POLÍTICAS Y LEGISLACIONES PARA LA INCLUSIÓN DE LAS MUJERES EN LA CIUDAD**





## INTRODUCCIÓN

Actualmente, el 54% de la población mundial reside en zonas urbanas y se estima que este porcentaje se incrementará al 66% para el año 2050 (Centro de Noticias ONU, 2014). El incremento de la población y la migración de áreas rurales a áreas urbanas son algunas de las razones para la determinación de estas cifras. El reto de todas las ciudades del mundo está en conseguir un desarrollo urbano sostenible que permita brindar condiciones de vida digna a toda la población, que se puedan cumplir los derechos de libertad y acceso a la ciudad por parte de cada individuo con independencia de su género o condiciones físicas.

Son varios años en el que los estados se encuentran trabajando bajo esta perspectiva y cada vez se implementan nuevas políticas o estrategias que abren el camino para garantizar cada uno de estos derechos, consiguiendo de manera progresiva que las ciudades puedan funcionar como territorios inclusivos donde el conjunto de la población pueda integrarse en la sociedad en igualdad de condiciones.

Sin duda, queda mucho por hacer y es importante reconocer que el terreno de trabajo no ha resultado sencillo si se parte desde la consideración que vivimos en un mundo de profundas desigualdades sociales y enfrentar esta primicia es de vital importancia en este camino.

Si nos situamos en el contexto europeo, la comunidad de estados europeos organizados dentro de la Unión Europea, se han planteado una Agenda Urbana 2030 para el desarrollo sostenible, en la que se exige que *“las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”* (Comisión Europea, 2017), temas prioritarios que se abordan teniendo en cuenta una serie de cuestiones transversales que son parte fundamental de las políticas de la Unión Europea como el principio general de la perspectiva de género.

Estas directrices establecidas desde órganos rectores de comunidades de naciones, obligan a los estados miembro a cumplir con los compromisos acordados, siendo responsabilidad de cada país, incorporar políticas y legislaciones que permitan a los gobiernos locales actuar bajo la misma perspectiva y avanzar conjuntamente hacia un mismo fin.

## POLÍTICAS Y LEGISLACIONES SOBRE INCLUSIÓN CON PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA UNIÓN EUROPEA

En el año 2000 el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión redactan la *“Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea”*, con el fin de establecer mediante este documento los compromisos de los estados miembro con respecto a los valores universales de la dignidad humana, la libertad, la igualdad y la solidaridad, situando a la persona en el centro de su actuación.

El capítulo III de la Carta habla sobre la Igualdad y en su Artículo 21 sobre no discriminación establece que:

*“Se prohíbe toda discriminación, y en particular la ejercida por razón de sexo, raza, color orígenes étnicos o sociales, características genéticas, lengua, religión o convicciones, opiniones políticas o de cualquier tipo, pertenencia a una minoría nacional, patrimonio, nacimiento, discapacidad, edad u orientación sexual”. Más adelante en su Artículo 23 sobre igualdad entre hombres y mujeres menciona que: “La igualdad entre mujeres y hombres deberá garantizarse en todos los ámbitos, inclusive en materia de empleo, trabajo y retribución” (Parlamento Europeo, Consejo, & y Comisión de la Unión Europea, 2016).*

Lo establecido en la Carta de Derechos Fundamentales rige de forma transversal en las legislaciones y políticas de todos los estados de la Unión Europea, que enmarca todas las actuaciones con propósito de consolidar sociedades diversas e inclusivas.

La igualdad de género ha sido uno de los compromisos fundacionales de la Unión Europea. Para cumplir con los acuerdos sobre igualdad entre hombres y mujeres, en el año 2006 el Parlamento Europeo y el Consejo constituyeron el Instituto Europeo de la Igualdad de Género (EIGE) que tiene sede en Lituania. El objetivo de este organismo es el de fomentar y reforzar la igualdad entre hombres y mujeres, integrando la dimensión de género en todas las políticas nacionales y de la Unión (Schonard, 2018).

En función del cumplimiento de los compromisos en torno a la igualdad de género, y sobre todo tomando en cuenta el aporte de las mujeres en la vida urbana, la Unión Europea, ha tomado *“La Carta Europea de la Mujer en la Ciudad”* como una herramienta para el abordaje permanente de estos objetivos, la misma fue adoptada por la Unión en el año 2010.

La *“Carta Europea de la Mujer en la Ciudad”* es un proyecto de investigación realizado en el año de 1994, por un equipo europeo y financiado por la Comisión de la Unión Europea. Esta investigación, evalúa la situación de las mujeres en las ciudades basándose en cinco temas de prioridad: planeamiento urbano y desarrollo sostenible, seguridad, movilidad, hábitat y equipamientos locales, estrategias. Concibe como principal objetivo que las ciudades deben ser repensadas y remodeladas a través de una percepción de mujer que dé cuenta de las necesidades y expectativas de los ciudadanos, hombres y mujeres por igual.

Los temas prioritarios que busca la *“Carta Europea de la Mujer en la*

Ciudad”, establecen lo siguiente:

- *“Planeamiento urbano y desarrollo: se ha de encontrar una nueva filosofía de planeamiento, en la cual debería estar más presente un concepto de democracia de calidad. Las mujeres son el grupo con mayor potencial para revitalizar las ciudades, porque ellas son expertas en la vida cotidiana. Hasta ahora, han permanecido “invisibles” y se han mantenido fuera del campo de la toma de decisiones. Comenzando desde acciones concretas que responden a las necesidades reales de la vida cotidiana, van a permitirnos revitalizar la dinámica de la ciudad (...)*
- *Movilidad: para las mujeres, hay elecciones que les permiten ganar más fácilmente, y de manera más igualitaria, el acceso a la variedad de posibilidades que ofrecen las ciudades, lo que habitualmente es un asunto complicado. Ser capaces de evitar el estar encerradas o aisladas, supone una gran ventaja para el desarrollo personal de las mujeres.*
- *Seguridad ciudadana: el diseño y la organización de la ciudad están directamente relacionadas con la violencia que existe en las calles. Las mujeres no deberían ser consideradas por más tiempo como las únicas responsables de su propia seguridad personal. Para conseguir esta meta, lo esencial es que la seguridad en la ciudad debería llegar a ser la expresión de una sociedad de respeto mutuo.*
- *Vivienda: (...) las mujeres serán consideradas expertas en el futuro desarrollo del espacio habitado. Dado que nociones como la apropiación e identificación de los espacios habitados compartidos son el centro de las preocupaciones actualmente, las mujeres que no tienen su propia habitación, pueden darse cuenta qué hace falta en la construcción del espacio urbano, otra dimensión social y urbana. Estos nuevos conceptos son esenciales para mejorar las condiciones de las ciudades.*
- *Estrategias: la idea es establecer un paquete de medidas políticas, así como de prácticas que aseguren su durabilidad y hagan progresos democráticos significativos e irreversibles”.* (Mayerl, Minaca, Heiler, Vrychea, & Ottes, 1996).

La *Carta Europea de la Mujer en la Ciudad* es un aporte para construir un verdadero derecho de ciudadanía para las mujeres, una participación más activa en la toma de decisiones, igualdad de oportunidades en el acceso a la ciudad y para conseguir la visibilización de sus reales necesidades en la ciudad.

A pesar de que la igualdad de género es un eje fundamental dentro de las políticas de la Unión Europea, los informes anuales sobre *“Igualdad entre mujeres y hombres”* que han sido aprobados por la Comisión Europea demuestran que en realidad los avances son lentos y todavía no se ha conseguido la igualdad de género como tal (Consejo de la Unión Europea, 2011).

En miras al cumplimiento de la *“Estrategia Europa 2020”* que busca el crecimiento inteligente, sostenible e integrador de Europa, para fortalecer la Unión después de la crisis del 2010 que afectó a varios países europeos. Para la aplicación de uno de los objetivos principales de la estrategia

que se resume en aumentar el 75% de la tasa de empleo de mujeres y hombres de entre 20 y 64 años (Comisión Europea, 2010), es necesario la eliminación de las barreras que limitan la participación de las mujeres en el mercado laboral, promoviendo la igualdad de género y el **equilibrio entre vida privada y vida laboral**.

En este sentido, el Consejo de la Unión Europea redacta el nuevo “*Pacto Europeo por la Igualdad de Género (2011-2020)*” como renovación y actualización al primer pacto establecido para el periodo 2010-2015, donde se comprometen:

*“1) Reducir las desigualdades en cuanto a empleo y protección social, incluidas las diferencias de retribución entre hombres y mujeres, con el fin de alcanzar los objetivos de la estrategia Europa 2020, especialmente en tres ámbitos de gran relevancia para la igualdad de género, a saber, el empleo, la educación y el fomento de la inclusión social, en particular mediante la reducción de la pobreza, contribuyendo así al potencial de crecimiento de la población activa europea;*

*2) Promover un mejor **equilibrio entre vida laboral y vida privada para mujeres y hombres** a lo largo de toda su vida, con el fin de impulsar la igualdad de género, aumentar la participación de la mujer en el mercado laboral y contribuir a superar los desafíos demográficos; y*

*3) Combatir todas las formas de violencia contra la mujer, con objeto de garantizar que ésta disfrute plenamente de sus derechos humanos, y lograr la igualdad de género con vistas a un crecimiento integrador”* (Consejo de la Unión Europea, 2011).

Para dar cumplimiento al Pacto (2011-2020) se han definido varias medidas que deben adoptar los gobiernos de los estados miembro, entre las que se destacan promover empleo para las mujeres en todo rango de edad, garantizar un mismo salario entre mujeres y hombres para un mismo trabajo, mejorar la prestación y accesibilidad a los servicios e infraestructura de guardería, así como los de asistencia para personas dependientes, promover modalidades de trabajo flexibles y permisos diversos para hombres y mujeres, reforzar la prevención de la violencia a las mujeres y protección de las víctimas (Consejo de la Unión Europea, 2011).

Dentro de toda la discusión cabe resaltar la estratégica más reciente de la Unión Europea, el “*Mainstreaming de género*” o transversalidad, asumido por la Plataforma para la Acción de la Cuarta Conferencia Mundial sobre Mujeres de Naciones Unidas celebrada en Pekín en el año de 1995. Por medio de esta plataforma, se solicita a todos los gobiernos practicar una política activa y visible del mainstreaming de género en todas las políticas y programas que se desarrollen para que antes de que se tomen decisiones, se haga un análisis de los efectos producidos en hombres y mujeres. El Consejo de Europa lo define como:

*“(…) la organización (la reorganización), la mejora, el desarrollo y la evaluación de los procesos políticos, de modo que una perspectiva de igualdad de género se incorpore en todas las*

*políticas, a todos los niveles y en todas las etapas, por los actores normalmente involucrados en la adopción de medidas políticas” (Lombardo, 2003).*

El mainstreaming de género busca ampliar el concepto existente de igualdad de género, incluyendo una visión no solamente de lo dicho sino de lo hecho. En este sentido, se promulga y se exige la aplicación de la **perspectiva de género** y no del enfoque limitado a los problemas de las mujeres. Esto quiere decir que se promueve tener en cuenta las relaciones entre mujeres y hombres y el papel que cada género desempeña afectando las oportunidades y estilo de vida del otro (Lombardo, 2003).

Todas las políticas que se definen en la Unión Europea en cuanto a la igualdad de género como uno de los derechos fundamentales buscan ante todo sociedades más inclusivas en las que no exista discriminación ante la diversidad. Las ciudades, son el espacio donde las diferencias se marcan, pero también es el lugar donde se las puede dar tratamiento para ejercer repercusión a nivel social, por esta razón se convierten en uno de los espacios fundamentales para la ejecución de políticas públicas que permitan construir a partir de la equidad y del respeto. Una manera de conseguir la inclusión de las mujeres en la vida social, económica y política en igualdad de condiciones, es justamente habilitando el espacio físico para su desarrollo personal, mismo que se genera a partir del reconocimiento y el encuentro con el otro, es decir en la ciudad.

Fig. 2: Playa de la Barceloneta  
Fotografía de la autora





## POLÍTICAS Y LEGISLACIONES SOBRE INCLUSIÓN CON PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL ESTADO ESPAÑOL

Como miembro de la Unión Europea desde el año de 1986, el estado español se ha acogido a las políticas establecidas por la Unión con respecto a la inclusión social con perspectiva de género. De la misma manera, ha dispuesto ante sus gobiernos autónomos y éstos a su vez a los gobiernos locales municipales, la generación de políticas, planes y programas que definen estrategias de actuación en las ciudades para la consecución de la inclusión de toda la población sin diferencias de edad, género, nacionalidad, cultura, religión, capacidad funcional.

En este sentido, España generó el “*Plan Nacional de Acción para la Inclusión Social del Reino de España (2013-2016)*” vigente hoy en día y enmarcado en la “*Estrategia Europa 2020*” de la Unión Europea.

El Plan mencionado busca progresar en la conciliación del crecimiento económico con el incremento del bienestar social para conseguir una reducción progresiva de las desigualdades sociales y prevenir la exclusión social, de esta manera, garantizar la **igualdad entre mujeres y hombres**, la igualdad de trato y la igualdad de oportunidades para todos (Gobierno de España; Ministerio de Sanidad, 2014).

*“El planteamiento de inclusión activa implica la superación de estrategias sólo enfocadas hacia aspectos parciales de la problemática de la exclusión y la pobreza, tales como las dirigidas de manera exclusiva hacia el mercado de trabajo, o a las basadas sólo en políticas asistenciales. Se trata de articular políticas que combinen la inserción por la vía laboral con el apoyo a colectivos más desfavorecidos a través del mantenimiento de niveles de protección social que permitan desarrollar una vida digna y una mayor cohesión social y económica”.* (Gobierno de España; Ministerio de Sanidad, 2014)

En este sentido, se han planteado ejes de acción para cumplir con la inclusión social que van desde generar políticas para un mercado laboral inclusivo dirigido a las personas con mayores dificultades de acceso al mismo, políticas que aseguren la cobertura de las necesidades básicas y políticas que garanticen el acceso a servicios públicos de calidad.

Con respecto a la igualdad de género, el estado español establece en el Artículo 14 de la Constitución el derecho a la igualdad y a la no discriminación por razón de sexo. En el Artículo 9.2 dispone a los poderes políticos, la obligación de promover condiciones para que la igualdad sea real y efectiva (Jefatura del Estado, 2013).

La igualdad entre mujeres y hombres es un principio universal reconocido en muchos acuerdos internacionales. Uno de ellos la Unión Europea, como se mencionó anteriormente. España adoptó el compromiso de igualdad de género de la Unión Europea, así como el de la Organización de Naciones Unidas (ONU) proclamada en el año de 1979 y ratificada por España en 1983. En esta línea, lo establece en su legislación de manera formal y dispone acciones por parte de los gobiernos autónomos y locales.

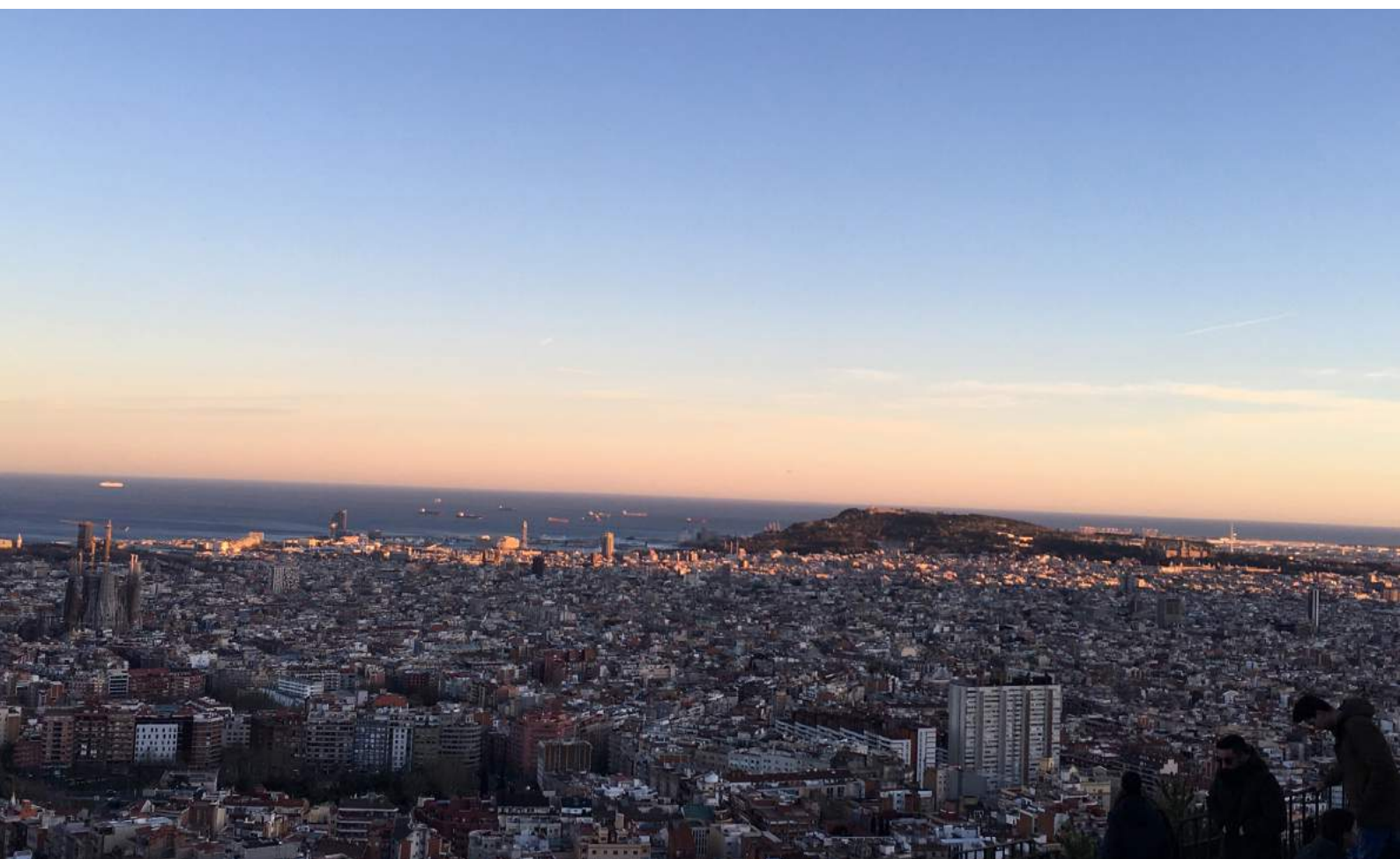
A pesar de todas las determinaciones adoptadas por el gobierno español para eliminar todo tipo de discriminación contra la mujer, se reconoce que los esfuerzos aún son insuficientes y que se debe continuar trabajando al respecto.

*“La violencia de género, la discriminación salarial, la discriminación en las pensiones de viudedad, el mayor desempleo femenino, la todavía escasa presencia de las mujeres en puestos de responsabilidad política, social, cultural y económica, o los problemas de conciliación entre la vida personal, laboral y familiar muestran cómo la igualdad plena, efectiva, entre mujeres y hombres (...), es todavía hoy una tarea pendiente que precisa de nuevos instrumentos jurídicos.” (Jefatura del Estado, 2013)*

En el año 2007, se emite la Ley Orgánica 3/2007 para la igualdad efectiva de mujeres y hombres donde se reconoce, el derecho a la **conciliación de la vida personal, familiar y laboral**, fomentando mayor corresponsabilidad entre mujeres y hombres en las obligaciones familiares. En este sentido, promueve la adopción de medidas concretas en favor de la igualdad de empleo en las empresas, donde se incite a permitir mayores flexibilidades para mujeres y hombres a cargo de personas dependientes.

En definitiva, la Ley busca hacer efectiva la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres mediante la eliminación de la discriminación a la mujer en cualquier situación o ámbito de la vida en las esferas política, civil, laboral, económica, social y cultural. Así mismo, transversalizar este principio para su aplicación a todos los niveles de los poderes políticos (Jefatura del Estado, 2013).

Fig. 3: Ciudad de Barcelona  
Fotografía de la autora



## POLÍTICAS Y LEGISLACIONES SOBRE INCLUSIÓN CON PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA CIUDAD DE BARCELONA

La ciudad de Barcelona se ha caracterizado por su constante trabajo en promover una ciudad accesible e inclusiva para todos los ciudadanos, adoptando las políticas y legislaciones establecidas por la Generalitat, el gobierno de España y la Unión Europea.

Al respecto de la inclusión en la ciudad, el Ayuntamiento de Barcelona ha desarrollado la *“Estrategia de inclusión y reducción de las desigualdades sociales de Barcelona 2017-2027”* en el marco del Acuerdo ciudadano por una Barcelona inclusiva.

Se plantea que la lucha por reducir las desigualdades y la exclusión implica tratar una gran cantidad de ámbitos de la vida de las personas. La estrategia del Ayuntamiento contempla ocho aspectos en los que pueden operar componentes de exclusión social:

- Situación económica: por ingresos bajos, inestabilidad, gastos imprevistos.
- Trabajo: paro, precariedad laboral, distribución **desigual de tareas domésticas y de cuidados entre mujeres y hombres** y compatibilizarlos con un trabajo remunerado.
- Ciudadanía y participación: falta de reconocimiento de los derechos de la población extranjera, falta de tiempo para participar en el tejido asociativo y cívico.
- Salud y autonomía personal: dificultades de acceso al sistema sanitario, dependencia, trastornos físicos o mentales.
- Relaciones sociales y familiares: ausencia de vínculos, violencia intrafamiliar, deterioro de redes de relación y apoyo.
- Educación: bajo nivel de estudios, capacitación profesional débil.
- Vivienda: habitar una vivienda sobreocupada, vivir en un barrio mal comunicado.
- Entorno urbano: vivir en un entorno urbano deteriorado, deficiencia en la accesibilidad física y de servicios en el barrio. (Sales, Villareal, & Pallàs, 2018)

Estos factores de exclusión afectan de maneras e intensidades diferentes a todas las personas. La posibilidad de padecer exclusión por estos factores se ve condicionada por determinantes de desigualdad identificados como: clase social, identidad de género y orientación sexual, edad, origen (cultural, étnico o geográfico) y territorio (barrio o entorno de residencia).

Centrándonos en la perspectiva de género, se ha comentado ya sobre la feminización de la pobreza, una de las mayores expresiones de desigualdad de género producidas por la diversificación de las formas familiares y la transformación del mercado laboral en las sociedades posindustriales. Se dice que en Barcelona y en Cataluña, las mujeres sufren mayor vulnerabilidad ante la pobreza en comparación a los hombres (Sales et al., 2018).

Para la mujer responsable de las tareas de cuidado del hogar, sigue siendo una dificultad acceder a un empleo en las mismas condiciones y



con las mismas retribuciones salariales que los hombres. Muchas veces, debido a su deber en el encargo del cuidado, se ve en la necesidad de optar por trabajos parciales que no le permiten tener el nivel de ingresos necesario para vivir o para acceder a una vivienda propia, por ejemplo. La mercantilización de las tareas de cuidado y falta de respuesta del sector público en el apoyo a los hogares en torno a la atención a la familia, la infancia, la vejez o a las personas dependientes, ha contribuido a mantener la desigualdad y la falta de oportunidades para las mujeres.

La estrategia del Ayuntamiento de Barcelona plantea que para el año 2027, la ciudad de Barcelona sea: “*un referente europeo y mediterráneo de ciudad que garantiza los derechos sociales de toda la ciudadanía, con responsabilidad pública y contando con la colaboración y el compromiso de la iniciativa social y ciudadana, donde se coproducen nuevas oportunidades para la igualdad social*” (Sales et al., 2018). Se definen retos para el efectivo cumplimiento de los derechos de ciudadanía en los que se contempla la garantía de accesibilidad universal de toda la ciudadanía a los servicios públicos que ofrece el Ayuntamiento de manera que nadie quede excluido de los mismos.

En cuanto al tema de género especifica que Barcelona sea “*Una ciudad feminista, en la que la equidad de género es una realidad, y una ciudad de referencia por la universalización del derecho a la diversidad de orientación sexual e identidad de género*” (Sales et al., 2018). Las acciones para conseguirlo devienen de un mayor fomento a la igualdad de género en el uso del tiempo, la participación política, el trabajo productivo y reproductivo, permanencia en el mercado de trabajo para mujeres y mujeres trans en situación vulnerable, lucha contra la segregación ocupacional, cambio institucional para que sean completamente abiertas a la diversidad sexual, organización más igualitaria de las tareas de cuidado, garantía de construir una ciudad libre de violencias a todas las personas, específicamente los grupos LGTBI.

El Ayuntamiento de Barcelona, ha desarrollado el *Plan para la Justicia de Género (2016-2020)*, mismo que se constituye como el instrumento para la actuación transversal en todas las políticas de la administración con respecto a la equidad de género.

Los temas de género no son una novedad para Barcelona, puesto que se han venido trabajando varios planes desde la década de los noventa. En 1991 se aprueba el primer *Plan Municipal para las Mujeres*, más adelante el segundo *Plan Municipal para las Mujeres (1995-1999)*, le siguió el *Programa Municipal para las Mujeres (2001-2005)*, otro plan similar para el período 2005-2009, que se extendió hasta el 2011. Para el año 2012 se aprobó el *Plan Municipal para la Igualdad de Oportunidades Real y Efectiva entre Mujeres y Hombres* caducado en el 2015. (Concejalía de Feminismos y LGTBI, 2016)

El *Plan para la Justicia de Género* busca, en definitiva, el acceso a todos los servicios de manera equitativa para mujeres y hombres. Combatir el desempleo y la precarización laboral en las mujeres, distribuir equitativamente las actividades de cuidado, **garantizar el acceso al espacio público de manera segura**, involucrar a las mujeres en la toma de decisiones y en la participación ciudadana, acceso a educación, salud y vivienda.

La ciudad no ha dejado de ser diseñada y construida sin tomar mayormente en cuenta las necesidades de las mujeres, quienes experimentan el espacio público de manera diferente a los hombres. Uno de los objetivos que considera el Plan es visualizar todas las tareas que realizan a diario hombres y mujeres para adaptar los espacios y las actividades de la ciudad (Concejalía de Feminismos y LGTBI, 2016).

*“(...) es importante rediseñar la ciudad impulsando iniciativas encaminadas a favorecer la presencia de las mujeres en todos los espacios públicos como forma de empoderamiento. Para ello, hay que repensar estrategias de adecuación de espacios y actividades, y facilitar la utilización del espacio público para actividades cotidianas, sociales y de convivencia”.* (Concejalía de Feminismos y LGTBI, 2016)

Un eje estratégico del Plan contempla revertir las desigualdades de género en los espacios públicos de Barcelona, por medio de tres aspectos: Ecología y espacio urbano, donde se persigue adecuar los elementos urbanos a los usos y necesidades cotidianas de las personas. Movilidad, siendo las mujeres quienes más ocupan el transporte público, busca promover una movilidad que contemple demandas específicas de las mujeres en relación a los hombres, en temas de accesibilidad, conexiones, desplazamientos, unidades de transporte utilizadas. Y, el aspecto que tiene que ver con la seguridad, incorporando elementos que contribuyan a la apropiación del espacio por parte de las mujeres (Concejalía de Feminismos y LGTBI, 2016).

Otras actuaciones que complementan las acciones para conseguir una Barcelona inclusiva, es el *Plá de Barris (2016)*, que se viene ejecutando en la ciudad hace pocos años.

El *Plá de Barris*, es un programa con presupuesto asignado para revertir las desigualdades entre los barrios de la ciudad. Entre sus ámbitos de actuación en el medio urbano y sobre los derechos sociales, se contempla la ejecución de proyectos que incorporen la mejora de la accesibilidad y la equidad de género en los barrios. Las propuestas recopilan demandas de los vecinos quienes son partícipes de estos procesos a través de las asociaciones vecinales (Ayuntamiento de Barcelona, n.d.).

Varias son las estrategias que el Ayuntamiento de Barcelona ejecuta para convertirse en una ciudad accesible e inclusiva. La voluntad política para continuar transformando la ciudad sigue en pie, las acciones han sido contundentes y han reforzado la idea de construir una Barcelona reconocida a nivel internacional por ser una ciudad inclusiva.

## CONCLUSIONES

El hecho de que actualmente nuestras ciudades se piensen y planifiquen con miras a la inclusión del conjunto de la población contemplando una perspectiva de género, se debe en gran parte al esfuerzo continuo de organizaciones de mujeres que han sido portavoces de miles de mujeres que habitan las ciudades y han sido testigo de la desigualdad. Estas demandas han sido escuchadas por los poderes políticos y bajo el reconocimiento de la realidad de la situación de desventaja de las mujeres con respecto a los hombres, se han establecido una serie de políticas, legislaciones, planes y estrategias para combatirlo. Sin embargo, hasta el día de hoy no se ha podido erradicar por completo la desigualdad entre mujeres y hombres, lo que obliga a cada estado del mundo a renovar los compromisos y a encaminar nuevas estrategias para el tratamiento de esta problemática. Finalmente, lo que se busca conseguir es que todos los acuerdos establecidos lleguen a ser cumplidos de manera efectiva y que no se quede en un tema meramente discursivo.

Incluir la perspectiva de género de manera transversal en las políticas públicas de los estados es, sin duda, un acierto y un avance exponencial hacia la consecución de una mejor calidad de vida para todas y para todos. Sin duda, conseguir una ciudad sin discriminación y en igualdad de condiciones para las mujeres como grupo vulnerable en la sociedad, significa extender estas positivas condiciones para el conjunto de la sociedad.

Se ha avanzado en este camino, sin embargo, aún queda mucho por hacer y el trabajo de cada gobierno local es fundamental para conseguir ciudades inclusivas, tomando en cuenta que la mayoría de la población del mundo vivirá en zonas urbanas, es considerablemente importante sumar esfuerzos para la inclusión.



## CAPÍTULO 2

# ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO



## INTRODUCCIÓN

*“El espacio público supone pues dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad, lo que le hace un factor de centralidad. La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mezcladora de grupos y comportamientos; por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración culturales (...)” (Borja & Muxí, 2000)*

El espacio público es el lugar que permite el encuentro, la mezcla de usos y la convivencia de diferentes colectivos sociales y culturales. Es el espacio de tolerancia, expresión y apropiación por parte de la ciudadanía que permite, a través de sus múltiples funciones, organizar el tejido urbano.

Las ciudades son habitadas por personas diversas. La diversidad puede ser de orden funcional, cultural, étnico, por edad o género; lo que determina que cada grupo social viva experiencias diferentes a la hora de usar los espacios colectivos, razón por la cual, se debe contemplar esta diversidad al momento de planificar y gestionar la ciudad.

Cuando alguna de estas diferencias implique una desventaja respecto a otros en cuanto al acceso a los recursos, equipamientos, servicios o espacios, esta diferencia se puede transformar en desigualdad (Transport Metropolitans de Barcelona, 2010).

Es entonces cuando se vuelve fundamental hablar sobre la accesibilidad en el espacio público, una condición que debe ser garantizada para todos los ciudadanos y que permita el disfrute de la ciudad con libertad.

El tema de accesibilidad se comienza a discutir a partir de los años ochenta en las Asambleas Generales de Naciones Unidas. Las directrices establecidas en consenso global de estados, facultan a los gobiernos estatales y locales a planificar ciudades accesibles para todos los ciudadanos, generando políticas públicas como herramienta principal para la ejecución de acciones que aseguren y fortalezcan la igualdad y la inclusión en las ciudades desde la accesibilidad, brindando así calidad de vida al conjunto de la población.

## ESPACIO PÚBLICO

El espacio público es la ciudad. Es el escenario de la vida de sus ciudadanos, de las cotidianidades, de las expresiones culturales y políticas. Se constituye de manera física en el territorio urbano, enlazando barrios y se construye a partir de las relaciones que se generan en él por parte de quienes lo habitan.



Fig. 4: Ocupación del espacio público por actividades cotidianas  
Fotografía de la autora



Fig. 5: Desfile del orgullo gay en el espacio público como expresión social.  
Fotografía de la autora



Fig. 6: Marcha 25 de noviembre por la "Eliminación de la violencia de género" como expresión socio - política.  
Fotografía de la autora

Se considera al espacio público como el indicador de calidad urbana y un instrumento para hacer ciudad sobre la ciudad, a través del cual se pueden realizar una serie de operaciones para la transformación urbana como la generación de nuevas centralidades, suturar los tejidos urbanos o dar valor ciudadano a las infraestructuras (Borja & Muxí, 2000). Genera identificación y pertenencia por parte de los ciudadanos, quienes le dan vida proporcionándole actividad, uso y seguridad.

Pensar en hacer ciudad sin considerar el espacio público significa priorizar intereses específicos y no colectivos. A mediados del siglo XX, los urbanistas tendieron a "modernizar" las ciudades, incorporando vías y autopistas que daban la idea de ciudades y sociedades de futuro, donde el automóvil tenía prioridad. En aquella época, las ciudades que se podían calificar como vanguardistas eran las que incorporaban las facilidades para el transporte de moda, el coche. Priorizando su uso en la calle, espacio público donde se genera ciudad.



*“No es que el movimiento moderno haya negado el espacio público como matriz de actividades colectivas; lo que hizo fue asignar a cada espacio público un papel seleccionado y exclusivo. Es decir, lo que hizo fue negar las cualidades de interferencia y de conflictividad de usos de una pieza urbana fundamental, que es la calle, un espacio donde ocurre todo, donde todo se relaciona, sin posibilidad de clasificarlo” (Bohigas, 1986)*

Hoy en día muchas ciudades, sobre todo las latinoamericanas, cuentan con reductos de este pensamiento moderno, que las ha vuelto caóticas, dependientes de tráfico vehicular y faltas de espacios públicos de carácter ciudadano. Por esta razón, la defensa del espacio público es una tarea que se debe mantener incluso en la actualidad, en la que las presiones inmobiliarias y privatizadoras pueden más que lo colectivo.

El espacio público es la calle y las plazas, esto es lo principal en la ciudad, de ahí que vengan los edificios y las vías (Borja, 2010). La calle, las plazas donde el ciudadano pueda transitar, donde se pueda desplazar peatonalmente usando el espacio con seguridad, disfrutando del entorno. Por esto, el espacio público debe garantizar calidades formales de orden, continuidad, belleza, atractivo, que inviten a ser usado y apropiado, que generen identidad.



Fig. 7: Moll de Barcelona  
Fotografía de la autora

La calidad formal del espacio público es fundamental y es importante mantener la atención en la configuración del paisaje urbano, aquel que le brinda enriquecimiento al espacio público. El paisaje urbano se conforma por el estudio de tres planos: plano de aire (espacio contenido), plano vertical (lo construido) y plano horizontal (el suelo). (Remesar, 2011)

El plano vertical, se compone por medio del tratamiento de las fachadas, límites y volumetrías singulares. El plano horizontal está comprendido por los tratamientos superficiales como los pavimentos o la incorporación de interfaces con sistemas urbanos como la iluminación, el alcantarillado, la señalética, etc. El plano de aire contempla la composición del vacío como la limpieza visual.



Fig. 8: Plano vertical  
Fotografía de la autora  
Edición propia



Fig. 9: Plano de suelo  
Fotografía de la autora  
Edición propia



Fig. 10: Plano de aire  
Fotografía de la autora  
Edición propia

Un paisaje urbano correctamente configurado es aquel en el que, el ordenamiento de los elementos urbanos como la iluminación, las papeleras, la vegetación, el pavimento, las fachadas, los sistemas de interfaz urbanos, se disponen de manera adecuada, mantienen una calidad estética, permiten un tránsito libre del peatón, así como el disfrute del entorno urbano.

Componer un paisaje urbano de calidad en el espacio público, es una manera de democratización.

*“(...) actuar directamente en el espacio público, y hacerlo con la doble intención de convertirlo en un equipamiento de calidad y en un punto de generación de transformaciones espontáneas. Es evidente que, cuando en un barrio degradado o no conformado urbanamente se reconstruye –o construye– un espacio público, éste actúa como un spot ejemplar, como motor de una regeneración del entorno bajo la iniciativa de los propios usuarios (...)”.* (Bohigas, 1986)

Una ciudad que brinde esta calidad urbana en todo su conjunto, por una parte, aporta a la continuidad en el entorno urbano y por otra genera un sentimiento de igualdad, en la que no se perciben jerarquías y la convivencia se produce en las mismas condiciones. Conseguir estética en el espacio público vuelve éticos a los urbanistas. Hacer de menos el espacio público en zonas específicas de la ciudad significa, menospreciar a la gente que usa ese espacio.





Fig. 11: Parque de la Trinitat  
Fotografía de la autora

*“El espacio público es un desafío y una oportunidad para la justicia urbana”* (Borja & Muxí, 2000), cumpliendo con el derecho de todo ciudadano al disfrute de su ciudad. Las ciudades deben ofrecer, por medio del espacio público, igualdad de condiciones para todos. La mezcla de diferentes colectivos sociales es fundamental, sobre todo de aquellos más vulnerables (ancianos, mujeres, niños, discapacitados, migrantes). La calidad de un espacio público se medirá por la cantidad de encuentros heterogéneos que se produzcan y la convivencia que se genere entre ellos, consiguiendo una completa integración. La mezcla de usos con la que pueda contar el espacio público permitirá la presencia de personas diferentes, este intercambio es en esencia la riqueza del espacio urbano.



Fig. 12: Espacio público para todos - Las Ramblas  
Fotografía de la autora



Fig. 13: Diversidad en la Plaza de Salvador Seguí  
Fotografía de la autora

Hacer justicia urbana implica la democratización del espacio público, y esto se consigue a través de la promoción de un acceso igualitario para todos los ciudadanos. Una ciudad que permita a los diversos colectivos sociales utilizar el espacio público sin limitaciones en su acceso, la vuelve inclusiva. Sin duda, ninguna operación urbana que intente mejorar la calidad de vida de los ciudadanos podrá ser posible o incluso podrá realizarse sin el acompañamiento de legislaciones y políticas públicas que, desde los gobiernos estatales y locales habiliten a los planificadores urbanos a trabajar por ciudades igualitarias. Tanto la voluntad política como técnica serán imprescindibles en la construcción de ciudades para las personas.



Fig. 14: Las Ramblas  
Fotografía de la autora



## EL ESPACIO PÚBLICO EN BARCELONA

En el año de 1979 se celebran las primeras elecciones municipales de Barcelona después del periodo de Dictadura que atravesó España. A partir de la primera alcaldía democrática, Barcelona inicia un proceso de transformación que debe ser ubicado temporalmente en la década de los años ochenta y noventa. Barcelona buscaba ubicarse en el panorama internacional como una ciudad de competencia a nivel europeo. El llamado “Modelo Barcelona” inicia en esta época y nace como la respuesta a un contexto de crisis económica mundial mediante la ejecución de un conjunto de políticas públicas que permitieron reconvertir una ciudad industrial en una ciudad de servicios.

En el año de 1973, la “crisis del petróleo” que afecta al sistema económico de los países dependientes de esta materia prima, tiene sus consecuencias en la transformación de los modelos de producción económica. En este sentido, el efecto que se genera en Barcelona hace que se reestructure su modelo productivo pasando de ciudad industrial a ciudad de servicios, situación que inmediatamente se ve reflejada en la ciudad.

Más adelante, durante los primeros años del gobierno democrático, los municipios españoles se ven en la necesidad de afrontar la realidad urbana de las ciudades mediante el “urbanismo remedial” (Font, 2000), es decir, realizar varias actuaciones urbanas para solucionar problemáticas o necesidades urgentes.

En Barcelona se redactan algunos Planes Especiales de Reforma Interior (PERI), los cuales habilitaban acciones puntuales de reforma en algunos barrios. Para entonces, se contaba ya con el Plan General Metropolitano, desarrollado en 1976. El Plan marcaba claramente las directrices a seguir en materia urbana por parte del Ayuntamiento y su equipo técnico, pero, fue importante también desarrollar proyectos urbanos para consolidar las acciones planteadas. Como lo menciona Oriol Bohigas (Bohigas, 1986), en el caso de Barcelona, hubo la inteligente anticipación de algunos técnicos que pudieron imponer un punto de vista profesional que ayudó a delinear de mejor manera las futuras acciones en la ciudad, sin la necesidad de partir de cero, anulando todos los precedentes de los planes como fue el caso de otras ciudades.

*“Como consecuencia de ello, el Plan resultante reúne una serie de hechos positivos muy notables: ha permitido importantes reservas de suelo para espacio público y equipamientos; ha propuesto un equilibrio de usos y densidades que incluso ha provocado algunos cambios de signo en el crecimiento de la especulación; ha establecido un sistema de ordenanzas y criterios en el uso y en la forma, con la intención de sustituir la primacía del zoning (...) ha respondido a las exigencias de una coordinación territorial de mayor escala, atendiendo a la relación centro – periferia, en el ámbito metropolitano” (Bohigas, 1986)*

En el año de 1982, Pasqual Maragall llega a la alcaldía de Barcelona. Su liderazgo ha sido reconocido como la fuerza fundamental para los logros alcanzados en la ciudad durante su mandato. En adelante, se podría decir que se mantuvo una continuidad política y sociocultural del urbanismo en Barcelona. Algunos de los factores que determinan esta

continuidad son, en primer lugar, la coincidencia en cuanto a los retos territoriales y sociales que se querían trabajar como la renovación del centro histórico, la apertura del frente marítimo, la generación de nuevas centralidades, el trabajo en los barrios periféricos, la creación de espacio público a diferentes escalas, la participación ciudadana, entre otros. En segundo lugar, la respuesta oportuna a las demandas sociales, a través de operaciones necesarias, no muy costosas pero visibles y de calidad. En tercer lugar, el cambio generacional de aquellos políticos, profesionales y técnicos convencidos de que la transformación de la ciudad era posible. (Borja, 2010)

Barcelona atravesaba una crisis urbana que era necesario atacar. Su centro histórico se encontraba degradado, los barrios periféricos no se conectaban adecuadamente a la ciudad, se priorizaba cada vez más a los automóviles, la falta de equipamientos y espacio público era evidente, es decir, se trataba de una ciudad principalmente desarticulada, constituida por fragmentos que requería conseguir una continuidad urbana.

Oriol Bohigas sintetizó el proceso necesario de transformación de Barcelona en dos estrategias principales que contemplaban una serie de acciones en cadena. Lo definió como operaciones de **esponjamiento del centro y monumentalización de la periferia**. Rescatando el aporte de Ildelfons Cerdà, determinó la importancia de la actuación constante “centro – periferia” que se encontraban en equilibrio, si se ejecutaba algún proyecto en el centro se debía actuar también en la periferia y viceversa.

La estrategia de esponjamiento del centro tenía como base la eliminación de edificaciones dentro de la densa trama urbana que lo caracteriza, con el fin de generar espacio público que permita el aireamiento del sector y la posibilidad de generar espacios de concentración, esparcimiento y encuentro ciudadano, necesarios en el centro de la ciudad.

*“Los diferentes centros históricos de la aglomeración barcelonesa tienen muchos problemas y a menudo están más maltratados que algunos suburbios. (...) A menudo se conservan únicamente como <<escenas>>, no como marco habitable. Para que avancen y recuperen su plenitud urbana hay que higienizarlos y equilibrar usos y densidades, sin que por ello pierdan su carácter. (...) en este sentido: una esponjosidad, una recuperación de la dignidad formal que ayude a mejorar la conciencia colectiva, la rehabilitación de la vivienda y del patrimonio arquitectónico realmente recuperable. Es decir, recuperar una calidad urbana que antes tenían y que, en parte, han perdido, recobrando al mismo tiempo las condiciones de habitabilidad.” (Bohigas, 1986)*



Fig. 15: Operación de esponjamiento -  
Rambla del Raval  
Fotografía de la autora



Por otro lado, la monumentalización de la periferia, se refería a proporcionar carácter de centralidad en los Distritos periféricos, dotándolos de equipamiento, conexiones de movilidad urbana, espacio público, considerando también la implementación de arte público como una de las maneras para conseguir este objetivo.

*“En la periferia, (...) los espacios públicos de los barrios nuevos y la arquitectura que los envuelve y que debería configurarlos no han tenido nunca carácter urbano. Es preciso, por tanto, reordenar, urbanizar estos espacios <<monumentalizarlos>>, en el sentido que ha adquirido este término en las propuestas más progresivas de urbanismo – con criterios de centralidad, dándoles valores significativos de la colectividad, aquellos valores que todavía persisten más o menos lesionados en la ciudad histórica. Es decir, darles la calidad urbana que no han tenido nunca.” (Bohigas, 1986)*



Fig. 17: Cerillas de Claes Oldenburg - Obra de arte público en La Clota  
Fotografía de la autora



Fig. 16: Parque Central de Nou Barris  
Fotografía de la autora



En definitiva, se podría decir, que la transformación urbana de Barcelona se basa en una serie de actuaciones “centro –periferia” que contemplan al espacio público como el eje central que permite coser el tejido urbano. El espacio público como dinamizador social, como concentrador de actividades como lugar de encuentro de la diversidad ciudadana, se convierte en la clave mediante la cual el resto de acciones complementan el cambio urbano de la ciudad, la articulación y la cohesión de la misma.

Barcelona trabajó para dotar de todos los servicios necesarios a sus ciudadanos, que cada barrio cuente con una serie de equipamientos (salud, educación, cultura) y el transporte adecuado para acceder a los mismos. Un hecho fundamental que posteriormente facilitará las actuaciones de transformación se da en el año de 1983 cuando se descentraliza la administración municipal. Se crean 10 Distritos dentro del área metropolitana de Barcelona (Ciutat Vella, Eixample, Sants – Montjuic, Les Cortes, Sarriá – Sant Gervasi, Gracia, Horta – Guinardó, Nou Barris, Sant Andreu, Sant Martí) cada Distrito cuenta con su propio Regidor y agrupa una serie de barrios.



Fig. 18: Vista de la ciudad de Barcelona  
Fotografía de la autora

Esta descentralización le permitió a la administración conseguir un contacto más cercano con los ciudadanos. La creación de los Centros Cívicos (equipamientos socio-culturales) como espacios donde se desarrollan diversas actividades para los vecinos y se promueve la gestión mixta entre el Distrito y los colectivos sociales, articulando la participación ciudadana con la política local. Los Distritos cuentan con ciertas competencias y presupuesto por parte del Ayuntamiento que les permite actuar en los barrios con facilidad sin entrar en temas burocráticos, atendiendo rápidamente las demandas de los vecinos de los barrios. Es, sin duda, un canal de diálogo social entre la ciudadanía y el Ayuntamiento que, consolidó aún más el involucramiento de la sociedad en la construcción de la ciudad.

Es imprescindible reconocer que culturalmente, la ciudadanía barcelonesa ha generado movimientos sociales y ha conseguido reivindicaciones importantes a través de sus demandas y sus luchas. El papel de los vecinos de los barrios de Barcelona siempre ha sido importante y sus opiniones han sido tomadas en cuenta por los gestores municipales. En este sentido, la participación ciudadana es un punto clave en la transformación de la ciudad.

Con todas estas situaciones avanzando de manera coyuntural, Barcelona lanza la candidatura a los Juegos Olímpicos en 1984. Dos años más tarde (1986) dos sucesos importantes surgen como coincidencia favorable para el proceso de renovación urbana. Primeramente, la integración de España en la Unión Europea y en segundo lugar la nominación de Barcelona como sede de los Juegos Olímpicos de 1992.

Estos dos hechos se reflejan en un relanzamiento económico para la ciudad. La inyección económica que recibiría Barcelona fue correctamente gestionada hacia una completa transformación urbana, pensada a largo plazo. Todas las intervenciones que se debían realizar en la ciudad, que venían siendo pensadas años antes, no debían ser actuaciones puntuales, sino que debían repercutir a futuro. Es así como, se establecen una serie de estrategias amparadas por políticas públicas que permiten sostener las operaciones en el tiempo, de manera sostenible, evitando que los Juegos Olímpicos sucedan en la ciudad sin dejar huella, como ocurrió en otras ciudades del mundo. Fue una oportunidad y Barcelona supo aprovecharla.

La socialización del uso y la promoción de la ciudad fue significativa para la administración pública. Fue importante generar un buen ambiente urbano, lo cual se consiguió a través de la mejora de la estética urbana, mejora en la seguridad, la creación de espacios públicos pequeños para la realización de fiestas de barrio o eventos tradicionales, así como, la devolución del sentido de pertenencia de la calle a los ciudadanos. El uso del espacio público se multiplicó tanto en el centro como en los barrios a partir de la reapropiación ciudadana de espacios que permitían la libre expresión de la identidad barcelonesa, procesos que sin duda enaltecieron la identidad de Barcelona y su gente (Ajuntament de Barcelona, 1995).



Fig. 19: Fiestas de la Merced  
Fotografía de la autora

Fig. 20: Fiestas del barrio de Gracia  
Fotografía de la autora

Sobre las intervenciones que se realizaron en Barcelona en el marco de los Juegos Olímpicos, hay que destacar la importancia por priorizar el mejoramiento del espacio público en diferentes zonas de la ciudad como el Puerto, la ciudad antigua, el Eixample y los barrios periféricos populares. Además de generar plazas, calles peatonales, mejoramiento de fachadas, de servicios básicos, dotar de equipamiento cultural, entre algunos aspectos, se generaron nuevas centralidades accesibles a la ciudad que reúnen el conjunto de actividades y servicios necesarios para los ciudadanos. Mix de funciones en el conjunto del territorio que permitan la ocupación del espacio público por la diversidad de ciudadanos. Sin olvidar el desarrollo de una movilidad adecuada que permita la accesibilidad y desplazamientos de los ciudadanos por todo el territorio.

Las consecuencias de estos procesos transformadores, no tardan de visibilizarse en la ciudad. La misma se hizo más amable debido a la multiplicación de espacios públicos y equipamientos públicos, lo que provocó también la multiplicación de ocupación de la ciudad debido al uso social, generando un ambiente urbano muy atractivo.

La mejora en la accesibilidad en el conjunto del territorio y principalmente en las centralidades de la ciudad, es también un avance importante que sintetiza todo el proceso como una mejora de la calidad de vida de los habitantes de Barcelona, generando mayor cohesión social por medio de la positiva relación entre la ciudad y su gente (Ajuntament de Barcelona, 1995).

Fue evidente que Barcelona se volvió una ciudad muy atractiva ante la mirada internacional, convirtiéndose en referente para la gestión de las ciudades.



## ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

Las ciudades están habitadas por personas diversas. La diversidad puede ser de orden funcional, cultural, étnico, por edad o género; lo que determina experiencias diferentes en la ocupación de los espacios colectivos. Las administraciones deben contemplar esta diversidad en la población a la hora de planificar y gestionar la ciudad.

*“Cuando los espacios públicos son céntricos se convierten en nodos de cohesión social donde personas muy distintas se encuentran y, por su centralidad, llegan a ser espacios <<espectáculo>> con la finalidad de atraer inversores y turistas; mientras que cuando son espacios más periféricos a menudo no aparecen en la lista de prioridades de la administración. Pero, tanto si los espacios públicos se encuentran en el centro como en la periferia de las ciudades tienen que priorizar la accesibilidad (física y social): cuanto más abierto e incondicional su acceso, más público será.”* (García Ramon, María Dolores; Ortiz Guitart, Anna; Prats Ferret, 2014)

Facilitar la accesibilidad al espacio público es pensar en inclusión, en permitir que cualquier persona pueda usarlo con facilidad y sin limitaciones. Al conseguirlo inmediatamente, el espacio público se llena de personas diversas, se vuelve democrático y seguro.



Fig. 21: Hombre de tercera edad con movilidad asistida en el espacio público.  
Fotografía de la autora

Generalmente, cuando se habla de accesibilidad lo relacionamos principalmente con las personas que tienen una discapacidad funcional y necesitan moverse por el espacio con mayores facilidades, sin embargo, no siempre pensamos en las mujeres embarazadas, con niños en brazos o cochecitos, o en que todos llegaremos en un punto de la vida a ser adultos mayores y vamos a necesitar movernos en la ciudad con andadores, sillas de ruedas o simplemente contar con las mejores condiciones para poder desplazarnos con seguridad. Esto quiere decir que el tema de accesibilidad tiene que ver con todos, incluso porque algún día podemos vernos limitados en nuestros movimientos por algún accidente y requerimos movernos con dependencia de muletas u otros elementos. Poder movernos en la ciudad y la accesibilidad a todos los espacios es un tema que nos involucra a todos.

La demanda por el disfrute de la ciudad en igualdad de condiciones ha sido constante en la sociedad, pero, sobre todo de aquellos grupos vulnerables que necesitan respuestas inmediatas sobre sus peticiones para no verse relegados del disfrute de la ciudad. Por esta razón, es de vital importancia el trabajo que los gobiernos locales puedan realizar al respecto, donde se garantice el acceso en igualdad de condiciones para todos los ciudadanos.

Hablar de igualdad de condiciones no significa adaptar la ciudad para la minoría sino diseñar la ciudad para que todos podamos usarla de forma autónoma, como ciudadanos que ejercen su derecho a la participación y a la toma de decisiones en la ciudad, que su capacidad de acceso no se limite a poder transitar sin limitaciones sino también, poder acceder a todos los servicios, empleo, educación, salud, participación política como todo ciudadano.

*“El movimiento en favor de una vida independiente demandó en un primer momento entornos más practicables. Posteriormente, de este concepto de eliminar barreras físicas se pasó a demandar <<diseño para todos>>, y no solo los entornos, reivindicando finalmente la <<accesibilidad universal>> como condición que deben cumplir los entornos, productos y servicios para que sean comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas.”*  
(Fundación Once, n.d.)

Con el paso del tiempo, el concepto de accesibilidad se ha ido modificando. En un principio se pensaba únicamente en la eliminación de barreras arquitectónicas, es decir, adecuar los espacios públicos y privados por medio de una serie de normas y políticas enmarcadas en la discapacidad, a su vez, centradas en la protección y la prestación de asistencia. Hoy en día, el concepto es más amplio, se habla del diseño para todos y se promulga la accesibilidad universal como un requisito básico que debe ser considerado de manera integral y transversal en todos los ámbitos: entornos, bienes, productos y servicios, que deben ser comprensibles y practicables por el conjunto de personas en condiciones de seguridad y comodidad de forma autónoma y natural.

*“El Diseño para Todos (Design for All) es la intervención sobre entornos, productos y servicios con la finalidad de que todas las personas, incluidas las generaciones futuras, independientemente de la edad, el género, las capacidades o el bagaje cultural, puedan disfrutar participando en la construcción de nuestra sociedad en*

*igualdad de condiciones.*

*Como los seres humanos somos diversos, y todas las personas tenemos el deseo, la necesidad y el derecho de ser independientes, de escoger nuestro modo de vida y de vivirla sin que las barreras del entorno y sociales nos lo impidan, es necesario poner en práctica el Diseño para Todos en todos los ámbitos para conseguirlo".*  
(Design for all foundation, n.d.)

La no accesibilidad a entornos, productos y servicios constituye una manera sutil y eficaz de discriminación. Por esta razón, en la actualidad, se trabaja bajo el principio del "Diseño para Todos", en donde se consigue buena accesibilidad de los espacios por medio de un diseño equivalente para todos, cómodo, estético y seguro, que no limite su uso a ningún grupo social y que pueda ser utilizado por todos en cualquier etapa de la vida. De esta manera, el espacio público estará ocupado por grupos heterogéneos, promoviendo la cohesión social, el intercambio, la identidad y la pertenencia en la ciudad.



Fig. 22: Persona discapacitada movilizándose sin barreras por el espacio público  
Fotografía de la autora

## POLÍTICAS EUROPEAS SOBRE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

### Década de los ochenta

A partir de los años ochenta en adelante, se comienzan a establecer directrices para actuar frente al tema de accesibilidad. Destacando algunas fechas importantes como el año de 1982 en el que la Asamblea General de las Naciones Unidas va a adoptar el Programa mundial de acciones sobre personas minusválidas (Departamento de Asuntos Económicos y Sociales - Naciones Unidas, 1982).

### Década de los noventa

En 1993, la Asamblea General de Naciones Unidas aprueba la Normativa sobre la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad (Enable - Naciones Unidas, 1993) en la que hace referencia al derecho de todos en acceder a las libertades fundamentales: educación, ocupación, vida familiar e integridad personal, cultura, actividades recreativas y deportivas.

Las directrices acordadas en las Asambleas de Naciones Unidas rigen para las demás organizaciones de estados, que generan disposiciones para la ejecución de los acuerdos establecidos en las Asambleas mundiales. De esta manera, en 1996 la Unión Europea va a definir el *“Concepto europeo de accesibilidad”* donde establece el principio de igualdad de oportunidades con valor inalienable y común para todos los ciudadanos, obligando a todos los estados a cumplirlo, incluyendo al *“diseño para todos”* como la herramienta para conseguir este objetivo.

### Segunda década de los años 2000

La Comisión Europea redacta la *“Estrategia Europea de Discapacidad 2010-2020: un compromiso renovado para una Europa sin barreras”*, en la que estipula que una de cada seis personas de la Unión Europea tiene una discapacidad entre leve y grave, sumando un total de 80 millones de personas que no pueden participar plenamente de la sociedad y la economía a causa de barreras físicas y la discriminación de la sociedad. Se registra un índice de pobreza del 70% superior a la media en las personas discapacitadas debido a sus limitaciones de acceso al empleo. Se prevé que estas cifras aumenten gracias al envejecimiento de la población en los países europeos (Comisión Europea, 2017).

Para promover la integración igualitaria a la sociedad y la no discriminación de las personas con algún tipo de discapacidad funcional, la Unión Europea ha identificado ocho ámbitos de actuación: accesibilidad, participación, igualdad, empleo, educación, protección social, sanidad y acción exterior.

Con respecto a la accesibilidad establece que, siendo una condición previa a la participación en la sociedad y en la economía, la Comisión Europea propone utilizar instrumentos legislativos, normas para optimizar la accesibilidad al entorno construido, el transporte, las tecnologías, los sistemas de información y comunicaciones. Incorporando también el *“Diseño para Todos”* (Comisión Europea, 2017).

Sobre la igualdad, la Comisión Europea rechaza todo tipo de discriminación



en la sociedad, aplicando una política activa para luchar contra la discriminación y promover la igualdad de oportunidades. Prestará atención especial al impacto acumulativo de la discriminación que puedan sufrir personas con discapacidad, sumando otros motivos de discriminación como la nacionalidad, la edad, la raza o el origen étnico, el sexo, la religión o las convicciones, o la orientación sexual (Comisión Europea, 2017).

En cuanto a la participación se busca, lograr un pleno involucramiento en la sociedad de las personas con discapacidad permitiéndoles disfrutar de todos los beneficios de la ciudadanía de la Unión Europea, suprimiendo las trabas administrativas y proporcionando servicios de calidad como el acceso a una ayuda personalizada. En cuestión al empleo, posibilitar que muchas personas con discapacidad tengan ingresos por actividades laborales en el mercado de trabajo. En formación, se busca promover educación y aprendizaje inclusivo para todos los alumnos con discapacidad. Sobre protección social, promover condiciones de vida dignas para personas discapacitadas. Por la sanidad, potenciar la igualdad de acceso a los servicios sanitarios y a las instalaciones que se vinculan a personas discapacitadas. En cuanto a la acción exterior, la Unión Europea promoverá los derechos de las personas con discapacidad (Comisión Europea, 2017).

Cada uno de los estados miembro de la Unión Europea que se comprometa con la estrategia planteada, como es el caso de España, debe implementar sus propias políticas a nivel estatal y local para cumplir con lo acordado a fin de construir sociedades y ciudades accesibles e inclusivas para el conjunto de la población.

## **POLÍTICAS Y LEGISLACIONES DEL ESTADO ESPAÑOL SOBRE ACCESIBILIDAD**

En España, la encuesta realizada por el Instituto Nacional de Estadística en el año de 1999 sobre discapacidades, deficiencias y estado de salud, determinó que en el país existen alrededor de 3,5 millones de personas con alguna discapacidad (Gobierno de España, 2003).

*“En la Constitución Española se establece lo siguiente:*

- *Artículo 14: se reconoce la igualdad ante la ley, sin que prevalezca discriminación alguna.*
- *Artículo 9.2 de la Ley Fundamental: corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad de las personas sean reales y efectivas, removiendo los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitando su participación en la vida política, cultural y social.*
- *Artículo 10: de los derechos y deberes fundamentales, que establece la dignidad de las personas como fundamento del orden político y de la paz social.*

*Por otro lado, la Carta Magna en su artículo 49, refiriéndose a las personas con discapacidad, ordena a los poderes públicos que presten la atención especializada que requieran y el amparo especial para el disfrute de sus derechos” (Gobierno de España, 2003).*



El estado Español, comprometido con los acuerdos establecidos desde la Unión Europea sobre la igualdad de derechos para las personas con discapacidad y desde el reconocimiento de la cantidad de población afectada por la falta de acceso en igualdad de condiciones, genera una serie de legislaciones que promueven la integración de todas las personas a la participación en la sociedad y tras veinte años de la aprobación de la Ley de Integración Social de los Minusválidos, renueva los compromisos adquiridos previamente y propone la ejecución de nuevas estrategias de intervención que se enmarcan en la “lucha contra la discriminación” y la “accesibilidad universal”.

Se establece que la estrategia de lucha contra la discriminación se basa y se integra en el marco de la sensibilización de la Organización de Naciones Unidas (ONU), el Consejo de Europa y la Unión Europea, así como otras organizaciones internacionales, que promueven el derecho a la igualdad de oportunidades y la lucha contra la discriminación por motivos de sexo, origen racial o étnico, religión, discapacidad, edad u orientación sexual.

En este sentido, España ha adoptado la *“Directiva 2000/78/CE para la igualdad de trato en el empleo y ocupación por motivos de religión o convicciones, de discapacidad, de edad o de orientación sexual”* y la *“Directiva 2002/73/CE para la igualdad entre hombres y mujeres en lo que se refiere al acceso al empleo, a la formación y a la promoción profesionales y a las condiciones de trabajo”* (Gobierno de España, 2003).

La estrategia de accesibilidad se basa en el modelo de “vida independiente” demandado por organizaciones y personas con discapacidad, que promueven la participación activa de estas personas en la comunidad. De esta manera se ha conseguido poco a poco la eliminación de barreras físicas y actualmente se demanda el diseño para todos y la accesibilidad universal como condición que deben cumplir los entornos, productos y servicios para que sean utilizables por todas las personas (Gobierno de España, 2003).

Con la renovación de la Ley por medio de las estrategias mencionadas anteriormente, el estado español ha conseguido ampliar la visión de la accesibilidad hacia el conjunto de personas y no limitarla únicamente a las personas con discapacidad. Conscientes de que la discriminación se provoca hacia los grupos más vulnerables como mujeres, adultos mayores, migrantes y discapacitados, aplican nuevas estrategias para que la accesibilidad y la no discriminación se trabaje a nivel transversal en todas las políticas públicas y en todos los entornos para que las ciudades, los productos y los servicios puedan ser de uso de **TODAS** las personas.

En este sentido, la legislación española ha establecido las *“Condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados”*, donde en el Artículo 9 se puntualiza que:

- “1. Las condiciones básicas que se desarrollan tienen por objeto garantizar a todas las personas un uso no discriminatorio, independiente y seguro de los espacios públicos urbanizados, con el fin de hacer efectiva la igualdad de oportunidades y la accesibilidad universal.*
- 2. Para satisfacer este objetivo los espacios públicos se proyectarán, construirán, restaurarán, mantendrán, utilizarán y reurbanizarán*

*de forma que se cumplan, como mínimo, las condiciones básicas de accesibilidad en los espacios urbanizados, al servicio de las personas con algún tipo de discapacidad.” (Ministerio de la Presidencia, 2007)*

De manera coyuntural, a raíz de la crisis económica que sufrió España en el año 2007, el jefe de Gobierno de entonces, José Luis Rodríguez Zapatero, establece el *Plan Español para el Estímulo de la Economía y el Empleo*, conocido como Plan E. El Plan buscaba impulsar la actividad económica española y el empleo, para ello, se realizó un fondo de inversión local para obras públicas que debían ser manejadas por las administraciones locales. Algunas de las obras financiables en el Plan E suponían actuaciones de rehabilitación y mejora del espacio público y la supresión de barreras arquitectónicas (Jefatura del Estado, 2008).

Esta actuación de parte del gobierno central español, denota un compromiso por cumplir con los compromisos adquiridos desde las organizaciones internacionales, no solo desde la generación de políticas públicas, sino desde la real ejecución de las mismas a través de obras que requieren de inversión pública. Esto sin duda, ayudó en la realización de acciones concretas al respecto de la accesibilidad por parte de los gobiernos locales.

Bajo estos decretos estatales, todos los gobiernos locales del país atenderán a lo establecido interviniendo en sus espacios públicos para que estos sean accesibles a todas las personas sin discriminación. Sin duda, si el espacio urbano se diseña con un fin de accesibilidad universal, esto será beneficioso para todos los ciudadanos independientemente de su origen, género, edad y capacidad funcional.

## **POLÍTICAS DE ACCESIBILIDAD EN CATALUÑA**

Se parte desde el reconocimiento de la existencia de alrededor de medio millón de personas con discapacidad en Cataluña y que la necesidad de garantizar una vida en igualdad de condiciones sigue siendo un tema a cumplir por parte de los gobiernos locales. En este sentido, la Generalitat de Catalunya ha trabajado en torno a sus políticas para adoptar legislaciones que permitan establecer normativas a fin de ejecutar acciones en beneficio de los grupos más vulnerables.

En Cataluña, se comienzan a trabajar políticas sobre accesibilidad desde la década de los ochenta, con el Decreto 100/1984 que trata sobre la supresión de barreras arquitectónicas. Siete años más tarde, el Parlamento aprobó la Ley 20/1991 de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas. Más adelante el Gobierno aprobó el Decreto 135/1995, desarrollando la ley anterior y aprobando el Código de accesibilidad que sentaron las bases para la supresión de barreras arquitectónicas y de comunicación, así como la promoción de ayudas técnicas para mejorar la calidad de vida y autonomía de personas con discapacidad (Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, 2014).

Posteriormente, el Parlamento de Cataluña solicitó al Gobierno de la Generalitat, dar cumplimiento con los compromisos adoptados por el Estado español en la Convención de las Naciones Unidas sobre derechos de las personas con discapacidad, protegiendo y asegurando el pleno disfrute de los derechos humanos y las libertades fundamentales en condiciones de igualdad. En esta Convención se estableció el primer instrumento amplio de derechos humanos del siglo XXI. La Generalitat se adhiere a los postulados de la Convención en el año 2008 manifestando su voluntad de garantizar la igualdad de oportunidades a las personas con discapacidad como ciudadanos de pleno derecho. Por otro lado, y de acuerdo a lo establecido en la Unión Europea, en la *“Estrategia europea sobre discapacidad 2010-2020”*, se reconoce que los entornos accesibles sin barreras favorecen el desarrollo de la autonomía de las personas con discapacidad, incrementan su participación en la vida diaria y social y **reducen su dependencia de terceros** (Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, 2014).

A pesar de que el Gobierno de Cataluña ha incorporado en sus políticas temas de accesibilidad, no significa que esto quede superado del todo. Más aún cuando, la esperanza de vida ha aumentado por encima de los ochenta años y en Cataluña se registra que existen alrededor del 17% de personas mayores de sesenta y cinco años y un 10% de personas mayores de setenta y cinco años.

*“Estudios de la Organización de Naciones Unidas, calculan que un 75% de las discapacidades surgen en la vida adulta y que, debido al envejecimiento, la prevalencia de las discapacidades aumentará significativamente. Más allá de estas cifras y proyecciones, los obstáculos físicos y virtuales no perjudican solo a un colectivo específico, sino que perjudican o pueden perjudicar al conjunto de la población. Es preciso que la condición de accesibilidad se entienda como útil o necesaria no solo para las personas con discapacidad o con otras dificultades de interacción con el entorno, sino para todas las personas que pueden llegar a beneficiarse de la misma por la evolución de su situación o de sus capacidades a lo largo de las distintas etapas de la vida.”* (Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, 2014).

Tal y como se explica, tratar el tema de accesibilidad universal no significa centrarse en un grupo específico de la población, sino que se tratan de estrategias que afectan al conjunto de ciudadanos y que benefician a todos. Cuando se habla de accesibilidad se habla de inclusión, de no discriminación, de igualdad de condiciones para una vida digna. Se vuelve indispensable que los gobiernos afronten el tema de manera transversal en sus políticas públicas para que cualquier acción con repercusión en la ciudad y en la ciudadanía contemple la igualdad para todos.

## POLÍTICAS DE ACCESIBILIDAD EN BARCELONA

Las políticas en torno al tema de accesibilidad que se establecen por el Ayuntamiento de Barcelona están regidas bajo las directrices que adopta la Generalitat de Catalunya como Gobierno Autónomo y a su vez el Gobierno Español ante las comisiones internacionales.

En Barcelona, cuando se desarrolla su proceso de transformación urbana en el marco de los Juegos Olímpicos de 1992, se incorporan los conceptos de accesibilidad en las actuaciones urbanas que se ejecutan en la ciudad, con la base de que cualquier intervención que contemple temas de accesibilidad afectan al conjunto de la población.

Como se mencionó anteriormente, las actuaciones urbanas de aquella época en Barcelona prestan especial atención al tratamiento del espacio público y al peatón. En este contexto,

- se incorporan los vados y pavimentos podotáctiles,
- se ensanchan aceras para una mejor circulación peatonal,
- se adecuan calles, plazas y parques para promover el encuentro, la recreación, proporcionando calidad urbana a la ciudad.



Fig. 23: Adecuación de calle  
Enric Granados  
Fotografía de la autora





Fig. 24: Aceras anchas para circulación peatonal  
Fotografía de la autora

Para facilitar la accesibilidad de las personas, una importante actuación en Barcelona fue la implantación de escaleras eléctricas, ascensores y funiculares (ascensores inclinados) en barrios que se encuentran en pendiente debido a la topografía de la ciudad. Son 55 escaleras mecánicas ubicadas en los barrios de Meridiana, Nou Barris, Horta Guinardó, Gracia, Montbau, Vallcarca y Carmel, también los accesos al parque de Montjuic. Por su parte, son 21 ascensores para salvar desniveles ubicados principalmente en los barrios de Guinardó, Carmel, Horta y el conjunto del distrito de Nou Barris (Terán, 2016).



Fig. 25: Escaleras mecánicas en Baixada de Gloria - Vallcarca  
Fotografía de la autora

Otro acierto importante en la transformación urbana de Barcelona, que contempla una visión de accesibilidad es la estandarización de los elementos urbanos del espacio público. En 1991 el Ayuntamiento de Barcelona crea el Servicio de Elementos Urbanos a cargo del arquitecto Rafael de Cáceres que busca componer un espacio público neutral, en cuanto a los elementos urbanos que lo componen, para que no compita con la potente arquitectura de la ciudad. Se establece así, una serie de criterios en cuanto al diseño del pavimento, mobiliario urbano y vegetación que se disponen en toda la ciudad ofreciendo homogeneidad e igualdad de tratamiento en todo el espacio público de la ciudad.

Sobre este aspecto cabe resaltar el diseño del vado V-120,

*“(...) su propio nombre y diseño resultan de la confluencia entre la altura de 15cm (como altura única de proyecto para todas las aceras de la ciudad) y la pendiente máxima admitida para rampas cortas (12,5%), lo que da un único objeto urbano (...). Tiene un conjunto de piezas de granito con las caras vistas flameadas. Sus dos lados están delimitados por tres piezas de dimensiones 40x40x23/15 que se igualan al nivel de la acera. Tienen forma rectangular o trapezoidal, para pasos rectos o en curva. Se configura con una guía perpendicular a la pieza, compuesta por una franja de baldosas con dibujo estriado a modo de pavimento táctil direccional. Se completan con la colocación de la papelera en un extremo y del semáforo en el otro.” (Terán, 2016)*



Fig. 26: Vado V-120  
Fotografía de la autora



La incorporación de este elemento en toda la ciudad, además de generar una continuidad en el espacio, permite que las personas con discapacidad visual se guíen, puesto que todos los pasos peatonales se conforman de la misma forma y les permite orientarse de mejor manera en el espacio. En la misma línea, se colocó pavimento podó táctil para que las personas con deficiencia visual puedan ubicar los pasos peatonales, paradas de bus, estaciones de metro, entre otros.

En cuanto al transporte público, Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) aplican la política de accesibilidad como uno de sus principios y todas las unidades de su sistema de transporte cuentan con el acondicionamiento necesario para que todas las personas puedan desplazarse por la ciudad sin limitaciones físicas. En los autobuses se incorporan las rampas y knealing; en las estaciones de metro los ascensores y el pavimento podó táctil; en el tranvía el acceso desde una plataforma que funciona también como parada.

Así mismo, en toda la ciudad de Barcelona, el mobiliario urbano es estandarizado y cumple con especificaciones de accesibilidad, en el caso de las bancas, papeleras, fuentes, diseñadas a alturas adecuadas para que todas las personas puedan hacer uso de estos elementos.

Debido a todas estas consideraciones, la ciudad de Barcelona se ha posicionado como un referente en cuanto a accesibilidad, situación que pudo ser advertida al momento de su transformación urbana y que hoy en día se ejemplifica en la calidad de ambiente urbano que posee la ciudad.



Fig. 27 : Pavimento podó táctil  
Fotografía de la autora



Fig. 28: Mobiliario urbano que cumple con especificaciones de accesibilidad  
Fotografía de la autora



Fig. 29: Ascensor metro de Bon Pastor  
Fotografía de la autora

## CONCLUSIONES

Para construir ciudades accesibles es necesario la suma de esfuerzos sociales, técnicos y políticos que permitan visualizar una ciudad incluyente en la que todas y todos, independientemente de nuestra condición social, racial, de edad, de género o de capacidades funcionales, podamos utilizar, disfrutar y vivir la ciudad de forma libre y autónoma.

Una ciudad que no discrimine y que permita el acceso a todos sus ciudadanos evita la segregación y esto repercute directamente en la sociedad a distintos niveles. Cuando todas las personas se sienten parte de un territorio, esta pertenencia genera identidad y cohesión social. Importante tomar en cuenta la manera en que el diseño urbano aporta también en la construcción de sociedad. En ese sentido, mientras mejores sean las condiciones que posea una ciudad para que los ciudadanos dependientes, principalmente, puedan desplazarse de forma autónoma, menor será la dependencia de terceras personas en su cuidado, mismo que generalmente se atribuye a las mujeres (otro grupo vulnerable). Por lo tanto, mayor integración de las mismas en la economía y en la participación de la vida pública.

No cabe duda que la voluntad política es esencial para conseguir igualdad de condiciones para todos, promover políticas públicas de accesibilidad como eje transversal a cualquier actuación de las administraciones locales y estatales es positivo para consolidar una visión de sociedad igualitaria y el desarrollo de la vida sea pleno en un entorno urbano con las mejores condiciones.





Fig.30: Uso de espacio público -  
Paseo marítimo  
Fotografía de la autora



## CAPÍTULO 3

# URBANISMO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO



## INTRODUCCIÓN

El urbanismo con perspectiva de género es un tema que se empieza a tratar hace muy poco tiempo. Aunque los movimientos feministas empiezan a surgir en los años sesenta, no es sino hasta la década de los setenta y ochenta cuando se comienza a hablar sobre planificación y espacios habitados desde una perspectiva de género. Varias publicaciones al respecto provenían desde el mundo anglosajón de parte de teóricas como Dolores Hayden en *“La ciudad no sexista”* (1980).

En los años setenta se desarrolla el movimiento urbano feminista en Gran Bretaña que, desde la academia, critica la situación de desventaja en que se encuentran las mujeres con respecto a los hombres en la ciudad. Grupos como el de Geografía y Género del Instituto de Geógrafos Británicos, el de Mujeres en Arquitectura y Vivienda y el de Mujeres Urbanistas y Planificadoras producen textos críticos en torno a esta temática. A mediados de la década de los ochenta, el movimiento Women and Planning sugiere políticas que poco a poco fueron incorporadas en los lineamientos del planeamiento local de Gran Bretaña (Bofill, 2013).

Es en los años noventa cuando los movimientos urbanos de mujeres toman fuerza, solicitando principalmente mayor participación en la toma de decisiones al momento de hacer ciudad y reclamando modelos alternativos de ciudadanía que incluyan a todas las diversidades. En la Tercera Conferencia Mundial sobre mujeres en Nairobi, Kenia (1985); ya se propone el concepto de política pública conocido como Transversalización de género o Mainstreaming que permite incorporar la perspectiva de género de manera transversal en toda política pública de los estados. El concepto fue formalmente incorporado en el año de 1995 en la Cuarta Conferencia Mundial sobre Mujeres en Pekín, China.

A partir de entonces, los países han ido implementando la Transversalización de género en sus legislaciones, siendo la ciudad el espacio donde se evidencian las acciones al respecto. Hoy en día, los esfuerzos por conseguir ciudades más democráticas e inclusivas continúan y las mujeres aún demandan la planificación y construcción de ciudades más igualitarias que puedan usar y vivir con libertad.

## ANTECEDENTES DEL URBANISMO DE GÉNERO

El urbanismo es la disciplina que estudia los asentamientos humanos en el territorio y tiene como objetivo intervenir en las realidades urbanas para transformarlas, a través de la planificación de dichas intervenciones se busca dotar de buenas condiciones de vida a las personas que habitan el espacio urbano, es decir la ciudad.

La ciudad que habitamos cuenta con una serie de componentes económicos, políticos, sociales y culturales que se engranan para mantener en movimiento al conjunto urbano; cuando uno de estos componentes es deficiente se empiezan a notar las desigualdades que afectan a la población del lugar.

El diseño urbano, campo disciplinar diferenciado del urbanismo, aborda a la ciudad desde su espacio público, el cual se trabaja a escala local, permitiendo coser el tejido urbano. En este sentido, permite dotar a ese espacio público de las mejores cualidades para que la ciudadanía lo utilice, se identifique y permanezca en él.

La ciudad, a través de su espacio público debe brindar igualdad de oportunidades a todos los ciudadanos para el disfrute de la misma, sin embargo, el acceso al espacio público no está garantizado de la misma forma para todos. Existen grupos sociales vulnerables (mujeres, migrantes, adultos mayores, niños, discapacitados) que, lamentablemente, ven restringidas sus oportunidades en el espacio urbano.

En cuanto a las mujeres, hace varios años, se ha venido argumentando el postulado de que el urbanismo no es neutro y en la planificación urbana no se toman en cuenta las necesidades de las mujeres. Grupos feministas a lo largo de la historia, han tratado de reivindicar la posición de la mujer en la sociedad, de la misma manera ocurrió con colectivos de mujeres que comenzaron a pensar que el urbanismo necesariamente tenía que incorporar una perspectiva de género para conseguir la planificación de ciudades más inclusivas para todos, de esta manera se inicia el trabajo del **urbanismo de género**.

Las ciudades han sido pensadas para satisfacer las necesidades básicas de las personas, trabajo, vivienda, recreación, educación, transporte, cultura, pero, no siempre desde las cotidianidades de la vida y en igualdad de condiciones y oportunidades para todos, por esta razón se ve de total importancia repensar la ciudad y los barrios desde esta premisa, poniendo a la vida en primer plano, es esto lo que el urbanismo con perspectiva de género busca. (Gutiérrez, 2011)

Las primeras aproximaciones a esta visión provienen del mundo anglosajón cuando en los años setenta se desarrolla, en Gran Bretaña, el movimiento urbano feminista que, desde la academia, produce textos para visibilizar la desigualdad de oportunidades entre hombres y mujeres en la ciudad. La más conocida es Jane Jacobs, quien expresaba ya su perspectiva al respecto en publicaciones realizadas.

En los años ochenta, el movimiento *Women and Planning* sugiere la inclusión de ciertas políticas con perspectiva de género en el planeamiento local de Gran Bretaña que luego serán aplicadas también en otros países

como Escocia e Irlanda. Pero es hasta el año de 1999 cuando el Real Institute of Urban Planning de Gran Bretaña incorpora el Mainstreaming para incluir al género en la planificación, siguiendo recomendaciones de la Unión Europea. (Bofill, 2013)

En adelante, en la década de los noventa, los movimientos urbanos de mujeres toman mayor fuerza exigiendo mayores espacios de participación y la atención a sus necesidades. Se reclama igualdad de derechos humanos con inclusión de los derechos de las mujeres. Las mujeres buscan mayor presencia en la toma de decisiones, el respeto a las diversidades que habitan las ciudades y el acceso en igualdad de condiciones al trabajo, la salud, la vivienda y a la participación política.

En lo que respecta al estado Español y precisamente a Cataluña, desde el año de 1980, Anna Bofill en la Conferencia *“Mujer y arquitectura”* pone de manifiesto la mirada diferente de las mujeres sobre el entorno urbano. En 1996 Isabel Segura publica *“Guía de Dones de Barcelona”*, en el mismo año inicia el proyecto europeo *“Las mujeres y la ciudad”*, trabajado hasta el año de 1999, donde se promueve la igualdad de derechos entre hombres y mujeres produciendo el *“Manual de recomendaciones para la concepción de los aglomerados urbanos desde la perspectiva de género”*, realizado a través de talleres con ciudadanas de barrios y distritos de algunas ciudades de Cataluña y del resto de España. Todo esto despierta interés en los gobiernos locales consiguiendo que más tarde, el gobierno catalán incluya en la nueva Ley de Urbanismo del año 2005 un artículo para la inclusión de criterios de género en el planeamiento, lo cual también se incorporó en la española Ley de Vivienda 2007 y en la catalana Llei de Barris del año 2004. (Bofill, 2013)



Fig.31: Uso de espacio público por mujeres a cargo de niños - Parque de la Ciutadella  
Fotografía de la autora



Fig.32: Mujeres asumiendo rol asignado al género femenino  
Fotografía de la autora



## LA MIRADA DE GÉNERO EN EL URBANISMO

Es relativamente reciente cuando se empieza a discutir y a tratar sobre el urbanismo de género o urbanismo con perspectiva de género. Parece ser que finalmente las demandas de las mujeres han sido escuchadas, pero, a pesar de que muchos países europeos, principalmente, contemplan en la planificación de sus ciudades esta perspectiva, existen muchas ciudades en el mundo, como las latinoamericanas, en las que se hace todavía complicado insertar estas visiones. Por lo que, no está demás seguir visibilizando la importancia de la incorporación de la perspectiva de género al momento de planear las ciudades o en todo ámbito de carácter público.

El urbanismo no es neutro. En las ciudades confluyen un sin número de diversidades y se debe garantizar el acceso a los servicios, equipamientos, trabajo, vivienda, espacio público y transporte a todos y cada uno de los ciudadanos. El urbanismo de género parte de la concepción de que el espacio público es experimentado de distinta manera por la diversidad de personas que habitan la ciudad y varían en razón de la edad, la clase social, la procedencia étnica, su capacidad funcional y su género. Considera que las ciudades deben ser inclusivas, accesibles para todas las personas, recalcando aquí la importancia de comprender al urbanismo de género como la posibilidad de conseguir ciudades que brinden igualdad de oportunidades a todos los ciudadanos y no desde el reconocimiento de las necesidades de un único grupo social. Se considera que, si las mujeres de distintas edades, culturas, posiciones sociales y capacidades funcionales pueden disfrutar la ciudad con libertad y sin violencia, lo podrán experimentar de la misma manera hombres de todas las edades y las diversas identidades de género.

*“La perspectiva de género redefine el urbanismo desarrollado en la sociedad capitalista actual, donde se han privilegiado los espacios y las actividades relacionadas con la producción por encima de las tareas reproductivas relacionadas con el cuidado. Tareas que han sido históricamente y en su gran mayoría realizadas por mujeres”.*  
(Ciocoletto, 2014)

Se considera que en la sociedad existe una división sexual del trabajo, lo que significa que mientras las mujeres se hacen cargo del trabajo doméstico no remunerado, los hombres se ocupan del trabajo remunerado en la esfera pública (Sánchez de Madariaga, 2007). Históricamente, las mujeres han estado relegadas al espacio privado, lo doméstico, la casa y los hombres han ocupado el espacio público, la calle, la ciudad; situación que el día de hoy se sigue presentando en la mayoría de hogares y que repiten la estructura de un sistema patriarcal en el que el hombre provee económicamente lo necesario para la familia (trabajo productivo con remuneración económica) y la mujer se encarga del cuidado de los niños y el mantenimiento del hogar (trabajo reproductivo sin remuneración económica).

El trabajo reproductivo, tradicionalmente ligado a las mujeres, contempla todo tipo de actividad que se refiera a los cuidados. Cuidado de niños, adultos mayores o personas con discapacidad, cuidado del hogar, de la alimentación y la vestimenta de las personas a su cargo. Estas actividades nunca han sido reconocidas con el pago de un salario, simplemente se



asumen que serán realizadas por la figura femenina del hogar. Estas tareas han sido escasamente asumidas por los hombres mientras que, actividades laborales con remuneración económica sí han sido realizadas por mujeres además de las mencionadas anteriormente.



Fig.33: Actividades reproductivas  
Elaboración propia

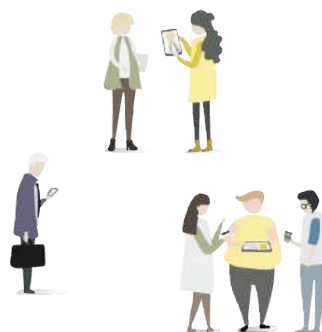


Fig.34: Actividades productivas  
Elaboración propia

La Comisión Europea ha reconocido que las tareas de la vida cotidiana del trabajo reproductivo, suponen un obstáculo para la incorporación de las mujeres en el mercado laboral en igualdad de condiciones con los hombres y que la estructura de las ciudades contemporáneas afecta a la realización de las mismas. Por lo que establece como fundamental, vincular la vida laboral y la vida familiar y considera de total importancia reducir las limitaciones de esta vinculación a través de un espacio urbano que facilite la realización del trabajo reproductivo. A pesar de este reconocimiento, sigue existiendo una escasa valoración a las actividades reproductivas realizadas por las mujeres. Es por esta razón que las personas que trabajan en urbanismo, independientemente de su sexo, no son conscientes de las necesidades específicas de las mujeres en la ciudad y las mismas continúan evidenciando estas carencias (Sánchez de Madariaga, 2007).

Es importante tomar en cuenta que el trabajo vinculado a la reproducción social, realizado por las mujeres, es imprescindible para el funcionamiento de la sociedad. Puesto que, no solamente debe vincularse a la reproducción biológica sino también, a todo lo que significa calidad de vida, es decir el bienestar de los seres humanos. A lo largo de la vida, todas las personas necesitamos de cuidados en diferentes niveles, de niños y adultos mayores en un grado mayor como personas dependientes y en la adolescencia y adultez en menor grado (FAVB, 2005), pero no deja de existir y ser necesario.

Lamentablemente, la mayor parte de la sociedad no tiene plena consciencia de la importancia de los trabajos reproductivos para la vida, debido a la naturalización de los mismos como parte de la estructura del sistema patriarcal. Así mismo, muchas mujeres profesionales son poco conscientes de esta realidad por el mismo hecho de normalizarla como el resto de la sociedad y encontrarse en una situación privilegiada en la que se pueden permitir no realizar estas actividades y contratar, por salarios bajos, a otras mujeres para hacerlas. Estas "otras" mujeres que generalmente son migrantes que por bajos sueldos realizan actividades de cuidado, dejando

a sus propios hijos al cuidado de las abuelas; generando así una operación cíclica que es invisibilizada en la sociedad y poco asumida en las políticas públicas.

*“(...) a esto le llamo la globalización del cuidado y es también “invisible”. Los países del norte, ricos, que ahora tenemos un proceso de envejecimiento demográfico, no hemos querido o no hemos podido resolver el tema de cómo cuidamos a nuestra propia población. Y estamos importando trabajo de mujeres de países más pobres para que, por bajos salarios, nos resuelvan el problema del cuidado. Esto para el país de origen significa un costo social importante porque se va su población activa, y para estas mujeres, un gran costo afectivo porque muchas dejan a sus hijos al cuidado de otras mujeres, generalmente las abuelas. Es una cadena: se las denomina “cadenas mundiales de afectos”. Con esto el problema social no se resuelve”. (FAVB, 2005)*

El hecho de no reconocer la necesidad y la importancia para la sociedad de las actividades de cuidado asumidas por las mujeres, provocará que las sociedades se vean inmersas en un círculo vicioso de maltrato para quienes las ejecutan. Hacer visible este escenario y demandar respuestas a nivel de políticas públicas es imprescindible pero también es fundamental la toma de consciencia al respecto para conseguir una distribución equitativa de las tareas reproductivas pudiendo ser estas asumidas también por los hombres. El manejo equitativo de las actividades de cuidado permitirá una mejor incorporación de las mujeres en el mundo laboral y en el acceso a los servicios, brindando así condiciones de igualdad como se proclama en las directrices establecidas en los comités internacionales.

Así mismo lo afirmó Manuel Castells (1978), quien considera al trabajo no remunerado de la mujer como indispensable para el funcionamiento de la vida urbana. Si las mujeres dejaran de asegurar las condiciones materiales, psicológicas y emocionales que permiten la reproducción de la mano de obra, al cuidar el hogar, a las personas dependientes, ofreciendo apoyo emocional, cuidado en nutrición, vestido, la estructura urbana, social y económica no podría funcionar (Sánchez de Madariaga, 2007).

Ser conscientes de esta realidad también nos lleva a entender que todas estas actividades se realizan en el espacio público. Hoy en día la vida de las mujeres y las tareas reproductivas o cotidianas se realizan no solamente al interior de las casas. La mujer contemporánea se relaciona también con su entorno inmediato, el barrio y su espacio público, y con el resto de la ciudad para cumplir con el completo desarrollo de las actividades cotidianas, realizando desplazamientos más complejos hacia centros educativos, deportivos, de compras, de gestiones administrativas, de ocio, entre otros, demandando por parte de la ciudad, el acceso fácil y rápido a servicios como, por ejemplo, el transporte.

## ACTIVIDADES COTIDIANAS

Las actividades cotidianas son todas aquellas que las personas requerimos realizar para satisfacer nuestras necesidades económicas, políticas, personales y socio-culturales. Estas actividades forman parte del día a día o de la cotidianidad de la vida de cualquier individuo y se realizan en el espacio urbano a distintas escalas, vecindario, barrio, ciudad y en un tiempo determinado.

Adriana Ciocoletto del Col·lectiu Punt 6 de la ciudad de Barcelona, en la Guía *“Espacios para la vida cotidiana”*, establece que la vida cotidiana cuenta con cuatro esferas en las que las personas realizamos nuestras actividades cotidianas, las mismas se definen a continuación:

- **“Esfera productiva:** *Corresponde a las actividades relacionadas con la producción de bienes y servicios, las cuales normalmente suponen una remuneración en forma de salario.*
- **Esfera reproductiva:** *Son las actividades no remuneradas que realizan las personas de una unidad de convivencia para el cuidado de ellas mismas, para los integrantes de la familia o para una familia ajena. Se las llama también como actividades domésticas pues son las relacionadas con proporcionar vivienda, nutrición, vestido y cuidado.*
- **Esfera propia:** *Se refiere a las actividades relacionadas con el desarrollo personal e intelectual de cada persona. La vida social, el ocio, el tiempo libre, el deporte se encuentran dentro de esta esfera.*
- **Esfera política:** *Corresponde a las actividades relacionadas con la participación social, cultural y política”.* (Ciocoletto, 2014)

Las esferas descritas se mezclan entre sí a lo largo del día, pero, es importante resaltar que la esfera reproductiva es más significativa porque dentro de ella se desarrollan las actividades necesarias para el desarrollo de la vida de las personas y que sin ella, las otras esferas no podrían realizarse.

Analizar el uso del espacio urbano desde el entendimiento de las actividades cotidianas, nos permite observar que las mismas se pueden realizar de manera más o menos compleja según el rol de género asignado para cada persona. En el caso de personas que se encargan del cuidado de otras, sus desplazamientos en la ciudad se vuelven más complejos y de forma poligonal porque necesitan cumplir con un mayor número de actividades que se realizan en varios sitios de la ciudad, mientras que, si una persona no tiene a su cargo el cuidado de personas dependientes y sólo se preocupa por sí misma, realizará desplazamientos más simples y de forma lineal. Dado que, en la mayoría de los casos, son las mujeres las que realizan las actividades de cuidado, sabemos claramente quienes son las que ejecutan sus desplazamientos de forma poligonal.

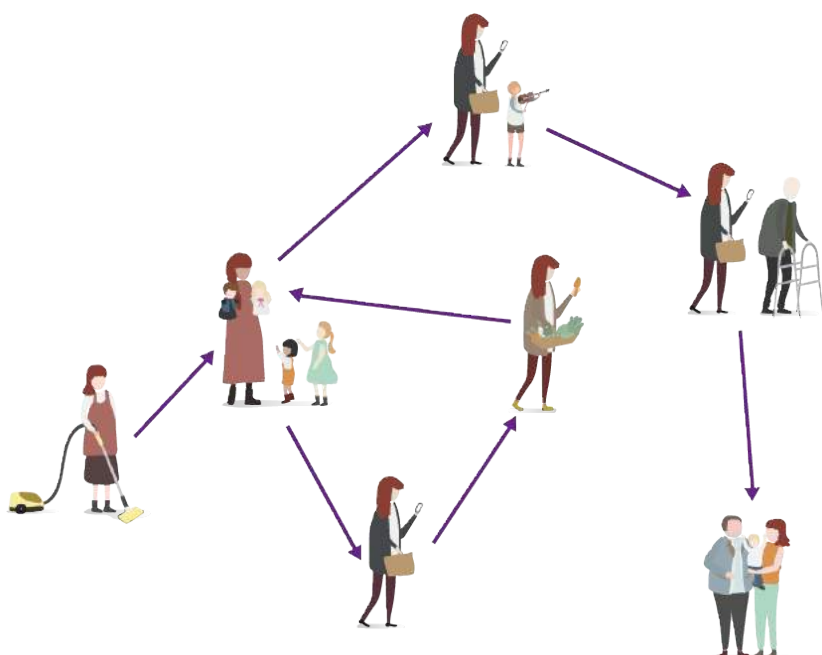


Fig.35: Desplazamientos poligonales realizados mayoritariamente por mujeres  
Elaboración propia  
Fuente: (Ciocoletto, 2014)



Fig.36: Desplazamientos lineales realizados mayoritariamente por hombres  
Elaboración propia  
Fuente: (Ciocoletto, 2014)

*“(…) dar visibilidad a las tareas que realizan las mujeres en su vida cotidiana, y ver qué implican desde el punto de vista del espacio de las ciudades. Para ello recurriremos al concepto de cadena de tareas, que permite vincular el tiempo con el espacio de la vida cotidiana. Las tareas que realiza una madre que trabaja a lo largo de un día podrían ser las siguientes: llevar a sus hijas e hijos al colegio, acudir al trabajo, aprovechar la hora de la comida para hacer algo de compra o algún recado administrativo del hogar, recoger a las hijas e hijos del colegio y llevarlas/os a algún tipo de actividad extraescolar o deportiva, o a jugar al parque, quizás acompañar a la abuela al médico, quizás hacer alguna compra si no la hizo al mediodía o durante el fin de semana, regresar a casa, preparar la cena y realizar alguna otra tarea doméstica dentro de la casa. Las tareas que no ha podido hacer durante la semana, como la colada, la compra, o la limpieza, las realizará durante el fin de semana.” (Sánchez de Madariaga, 2007)*

Cada una de las actividades descritas en la cita que antecede, se realizan en distintos lugares de la ciudad como, centros educativos, deportivos, de salud, bancos, agencias municipales, supermercados, entre otros. La cantidad de desplazamientos que la mujer debe realizar implica la necesidad de contar con un transporte público que le permita realizarlos de manera fácil y efectiva, además, contar con una planificación urbana que, si considera esta perspectiva, evitaría que estos equipamientos no se ubiquen de forma muy separada en la ciudad.

Si miramos el caso de las ciudades contemporáneas, estas generalmente son dispersas por la zonificación de usos, los espacios para el cumplimiento de las actividades cotidianas, se encuentran muy distantes entre sí. Al no contar con la perspectiva de género en la planeación de nuestras ciudades, no aportamos con calidad de vida a los ciudadanos, quienes tendrán que invertir mayor parte de su tiempo en desplazamientos, muchas veces en un transporte público deficiente, o emplear el vehículo privado (en el caso de contar con mayores posibilidades económicas), saturar el tráfico, aumentar la contaminación para cumplir con el desarrollo de actividades diarias. Mientras que, si se incorpora la perspectiva de género y se asume la importancia de las actividades cotidianas, se podría repensar la ciudad considerando traslados más cortos, barrios más consolidados que cuenten con una serie de equipamientos y espacio público que les permita a los ciudadanos desplazarse a pie o en un transporte público eficaz.

Si no existen equipamientos como soporte para las mujeres que cuidan a personas dependientes, el transporte es ineficiente o no se cuenta con un espacio público integrador, el acceso a un empleo remunerado y el disfrute de la mujer en la ciudad se limita y se evidencia la desigualdad de condiciones con el género masculino. Esto podría acentuarse aún más si las condiciones de seguridad del espacio público entre la vivienda y los equipamientos o el transporte público son bajas. La libertad de sus movimientos de manera autónoma se verá seriamente restringida.



Fig.37: Mujeres en sus actividades cotidianas usando el espacio público  
Fotografía de la autora

## DESPLAZAMIENTOS DE LAS MUJERES EN EL ESPACIO PÚBLICO

El espacio público hace la ciudad y el diseño urbano lo acondiciona para que éste sea utilizado por todas las personas.

Por lo expuesto anteriormente, queda claro que las personas que usan mayormente el espacio público de la ciudad para la realización de las tareas reproductoras son las mujeres, debido al rol que siguen cumpliendo en la sociedad. Las actividades reproductivas o de cuidado son ejercidas principalmente por ellas como parte de un conjunto de tareas cotidianas que se realizan en el día a día y para ello utilizan el espacio público, donde ejercen el trabajo reproductivo, a diferencia de los hombres que utilizan el espacio público mayoritariamente para el descanso y el disfrute. Cuando los hombres terminan su jornada de trabajo, usan el espacio público para el ocio, para la desconexión con el trabajo productivo remunerado, al contrario de la mayoría de mujeres quienes a lo largo del día usan el espacio público cumpliendo con el trabajo reproductivo, no remunerado.

Aquí cabe acotar que, se habla de situaciones mayoritarias de la sociedad, entendiendo que, existen hombres que cumplen con el rol de las actividades reproductivas y, de la misma manera que las mujeres, realizan también mayor número de desplazamientos por la ciudad.

El transporte público, sin duda, es indispensable para el desplazamiento de las mujeres, puesto que, en la mayoría de los casos y debido al sistema estructurado de la sociedad, si una familia cuenta con vehículo, este será utilizado principalmente por el hombre para moverse de forma lineal entre la vivienda y su lugar de trabajo. Siendo entonces, las mujeres quienes ocupan mayoritariamente el transporte público. Según el censo de conductores del año 2001 en España, de cada 100 personas con licencia para conducir, 63 eran hombres y 37 mujeres (FAVB, 2005).

*“(...) el model de mobilitat genèric, a partir del qual es planifiquen les polítiques públiques urbanes és el dels homes de classe mitjana i en edat productiva, la realitat difereix d’aquest model. Els diferents col·lectius, socials tenen una vinculació molt desigual al vehicle privat respecte al model preconcebut.” (FAVB, 2005)*

Nuestras ciudades continúan planificándose bajo la lógica de un modelo estándar de ciudadano que cuenta con ciertas características y posición económica, volviéndose poco inclusivas para la diversidad de personas que la habitan. Por esta razón, los gobiernos locales deben garantizar políticas de inclusión que se reflejen en actuaciones en el espacio público. Trabajar para conseguir un transporte público de calidad es imprescindible, así como el diseño de espacio público que permita también la libertad de desplazamientos a pie, puesto que, la mayor parte de los desplazamientos de las mujeres se realizan dentro del barrio o entre barrios próximos, mientras que el de los hombres es pendular, entre zonas de residencia y zonas de empleo.

Estudios empíricos realizados en países como Estados Unidos, Alemania, España, Reino Unido, han evidenciado que las mujeres utilizan mayormente el transporte público por una variedad de motivos,



realizando desplazamientos de tipo poligonal y encadenando más viajes. Dependen más de los horarios de funcionamiento del transporte y de la apertura de los servicios públicos. Muchas veces limitan sus movimientos por sensación de inseguridad. Debido a los estándares con los que se diseña el transporte público (para un hombre de estatura mediana, sin acompañantes dependientes o con discapacidad y que no carga bolsas de compras), no son cómodos y accesibles para las mujeres por no tomar en cuenta sus dimensiones corporales (Sánchez de Madariaga, 2007).

Las mujeres ven en este medio de transporte una opción económica para poder moverse en la ciudad. Según registros de la empresa de Transportes Metropolitanos de Barcelona, el 68% de los usuarios del bus en la ciudad son mujeres, a comparación de un 32% de hombres. Así como el 75% de usuarios del metro son mujeres y 25% hombres.

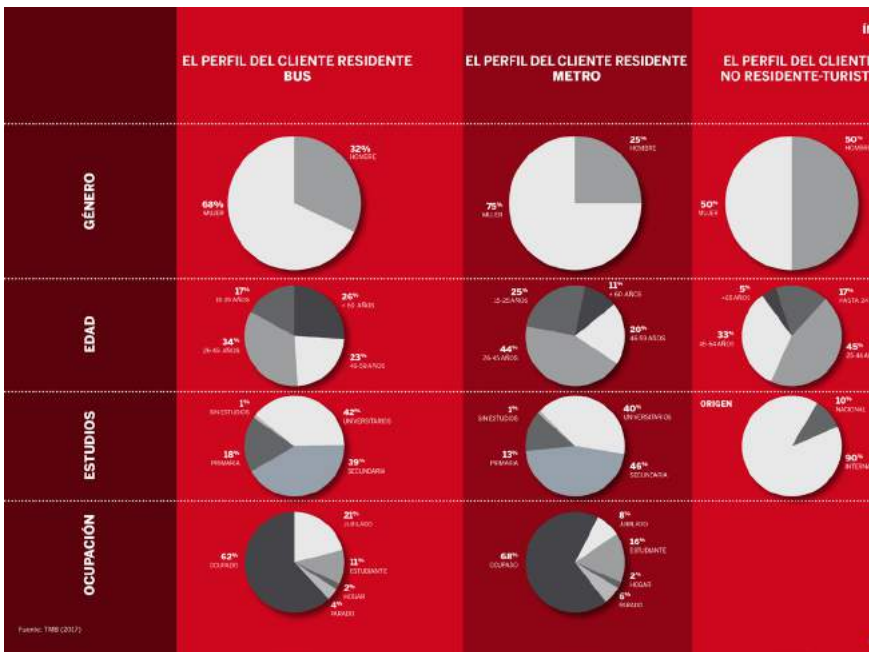


Fig.38: Usuarios del transporte público de Barcelona según género, edad, nivel de estudios y ocupación  
Fuente: Transportes Metropolitanos de Barcelona, 2017

Los datos registrados por TMB confirman lo mencionado anteriormente, siendo evidente la demanda por un transporte público de calidad, que, por medio de un pago accesible, sea eficiente, es decir, pueda transportar a sus usuarios a tiempo, con buenas condiciones de mantenimiento, seguro y brindado accesibilidad para las personas con deficiencias funcionales. Particularmente, en la ciudad de Barcelona, el transporte público es reconocido por poseer estas condiciones, siendo mayoritariamente utilizado por el conjunto de la ciudadanía a la hora de desplazarse por la ciudad. La implantación de políticas públicas que habiliten el buen manejo del transporte público ha sido uno de los aciertos de la gestión de la ciudad de Barcelona.



# INSEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

La percepción de inseguridad es un factor altamente restrictivo para la movilidad de las mujeres (Sánchez de Madariaga, 2007). Esta inseguridad se la puede entender tanto en el ámbito del miedo a ser agredida o en las limitaciones que el diseño del espacio público presenta para favorecer el movimiento de las personas. Si el espacio público no cuenta con un acondicionamiento adecuado, las personas de edad, por ejemplo, pueden resbalar, tropezar o caer, así mismo las mujeres con coche de bebé precisan de aceras amplias que las permitan transitar con tranquilidad y evitar el uso de la calzada con riesgo por el tránsito vehicular, estas situaciones generan una percepción de inseguridad en el espacio público.

Sin embargo, la percepción de inseguridad en el espacio público, generalmente se vincula más a la vulnerabilidad de la integridad física de las mujeres y desde el urbanismo de género se ha abordado mucho este estudio. Esta percepción no puede hacerse de menos si cada día las noticias en los diarios evidencian esta realidad con reportes de agresiones de tipo sexual, principalmente, hacia mujeres en todo el mundo. Lamentablemente, es una situación repetitiva que se presenta en las ciudades, ratificando la presencia de machismo en la sociedad contemporánea. La petición de las mujeres y desde el urbanismo con perspectiva de género es el derecho a poder transitar y vivir la ciudad de manera tranquila y segura.



Fig.39: Recopilación de noticias sobre actos de violencia de género en el año 2018 de los periódicos de Cataluña  
Fuente: Diario “El País”, “el Periódico”, “Público”, “ABC Cataluña”

Hasta el día de hoy, cuando se habla de inseguridad y violencia en la ciudad, se enfoca el tema desde el crimen, o lo que la ley define como violencia, pero, no se profundiza en los tipos de violencia perpetuados en el espacio público. Se ha considerado crimen o violencia a los robos, al vandalismo y al incivismo, pero, no se ha considerado dentro de este análisis a la violencia de género, limitando la visión real de todas las violencias que suceden en el espacio público (Ortiz, 2014).

*“De acuerdo con la definición de Naciones Unidas, la violencia de género es <<todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública como en la vida privada>>”. (Ortiz, 2014)*

Este concepto es importante resaltarlo dado que en muchos países algunos tipos de violencia de género no son considerados como crímenes y se continúan perpetuando. Además, no se termina de comprender la percepción de miedo o inseguridad que experimentan las mujeres porque se termina evidenciando la violencia en los actos más generales y no se especifican en la mujer.

Como señala Teresa del Valle (2006), el miedo y la seguridad tienen significados diferentes tanto para hombres como para mujeres. Para las mujeres, la percepción de inseguridad está marcada por la violencia ejercida sobre nuestro cuerpo sexuado. La percepción de los hombres recae en el miedo a ser asaltados o golpeados, pero no a ser violados (Ortiz, 2014).

Si un hombre es agredido en la calle fruto de un asalto, es muy probable que denuncie el acto, en cambio cuando una mujer es violada, callará y es muy posible que no denuncie por miedo a ser culpada o re victimizada. Ana Falú (2009), señala correctamente la razón de este proceder, *“tanto las violencias que se ejercen en los espacios públicos, como aquellas que tienen lugar puertas adentro, avasallan los cuerpos de las mujeres. El cuerpo de las mujeres es el territorio que está en juego, para ser ocupado, concebido como mercancía apropiable, percibido como disponible (...)”* (Ortiz, 2014).

Por eso para las mujeres el miedo a ser agredidas en la calle es mayor, porque esa agresión recae en el poder sobre nuestros cuerpos. Hoy en día, a pesar de la diversidad de posiciones que las mujeres ocupan dentro de la sociedad, la violencia urbana es quizás uno de los temores que más comparten todas las mujeres, independientemente de su identidad (García Ramon, María Dolors; Ortiz Guitart, Anna; Prats Ferret, 2014).

La seguridad es una condición básica para la vida, es una necesidad corporal elemental (Sánchez Madariaga). La percepción de miedo restringe y limita las posibilidades de las mujeres en la ciudad. Nos sentimos vulnerables y conscientes de esto, comenzamos a naturalizar comportamientos que, para evitar transitar por un lugar u otro, prologamos recorridos, pedimos compañía o simplemente no salimos, porque el miedo llega a invadirnos.

Muchas veces las mujeres se limitan a salir de casa por la noche o ajustan sus horarios para evitar moverse solas a altas horas de la noche, esto sin duda afecta en nuestra libertad para disfrutar de la ciudad, para nuestro propio desarrollo personal, acceso a empleo y servicios.

Otros grupos vulnerables de la sociedad como los homosexuales son víctimas de la inseguridad en la ciudad y al igual que las mujeres, tienden a limitar el uso del espacio urbano por el miedo. A pesar de que hoy en día, gays y lesbianas pueden expresar con mayor libertad su sexualidad, todavía sufren acoso y agresión en el espacio público cuando manifiestan abiertamente su afectividad. Su respuesta ante esto es esconder su sexualidad mediante la autocensura, limitando al máximo el tiempo que pasan en espacios heterosexuales (Garcia Ramon, Maria Dolors; Ortiz Guitart, Anna; Prats Ferret, 2014).

Incorporando la perspectiva de género en la planificación y el diseño urbano, se puede prevenir o minimizar las agresiones a los grupos vulnerables de la sociedad, uno de ellos las mujeres, con lo cual la repercusión de habitar una ciudad amigable y segura se notará también en el resto de la ciudadanía.

Anna Bofill menciona que, el espacio público no es neutro y crea jerarquías que generan desigualdades. Los criterios de género deberían formularse a partir de una visión de ciudad holística y que los factores del planeamiento y diseño pueden prevenir la violencia y los delitos urbanos como la pluriactividad, la mezcla de equipamientos, la visibilidad, la iluminación de los espacios, el mantenimiento del espacio público, entre algunos aspectos (Garcia Ramon, Maria Dolors; Ortiz Guitart, Anna; Prats Ferret, 2014).

Coincidiendo con lo expresado anteriormente, para que las mujeres vivan plenamente su derecho a la ciudad en igualdad de condiciones, es importante que el diseño urbano se considere bajo esta perspectiva. La diversidad de usos dinamiza al espacio durante el día, consiguiendo ocupación del mismo por personas diversas. No existe nada peor para la percepción de inseguridad que una calle poco iluminada, desolada y degradada. El desorden, la falta de visibilidad y de vigilantes informales (personas que usan el espacio público y se convierten en ojos testigo ante cualquier acto peligroso), entre otros, vuelven inseguro al espacio público y limitan el uso por parte de las mujeres. Incluir esta visión al momento de diseñar los espacios urbanos, sin duda, mejorará la calidad de vida de la ciudadanía en general.

## CONCLUSIONES

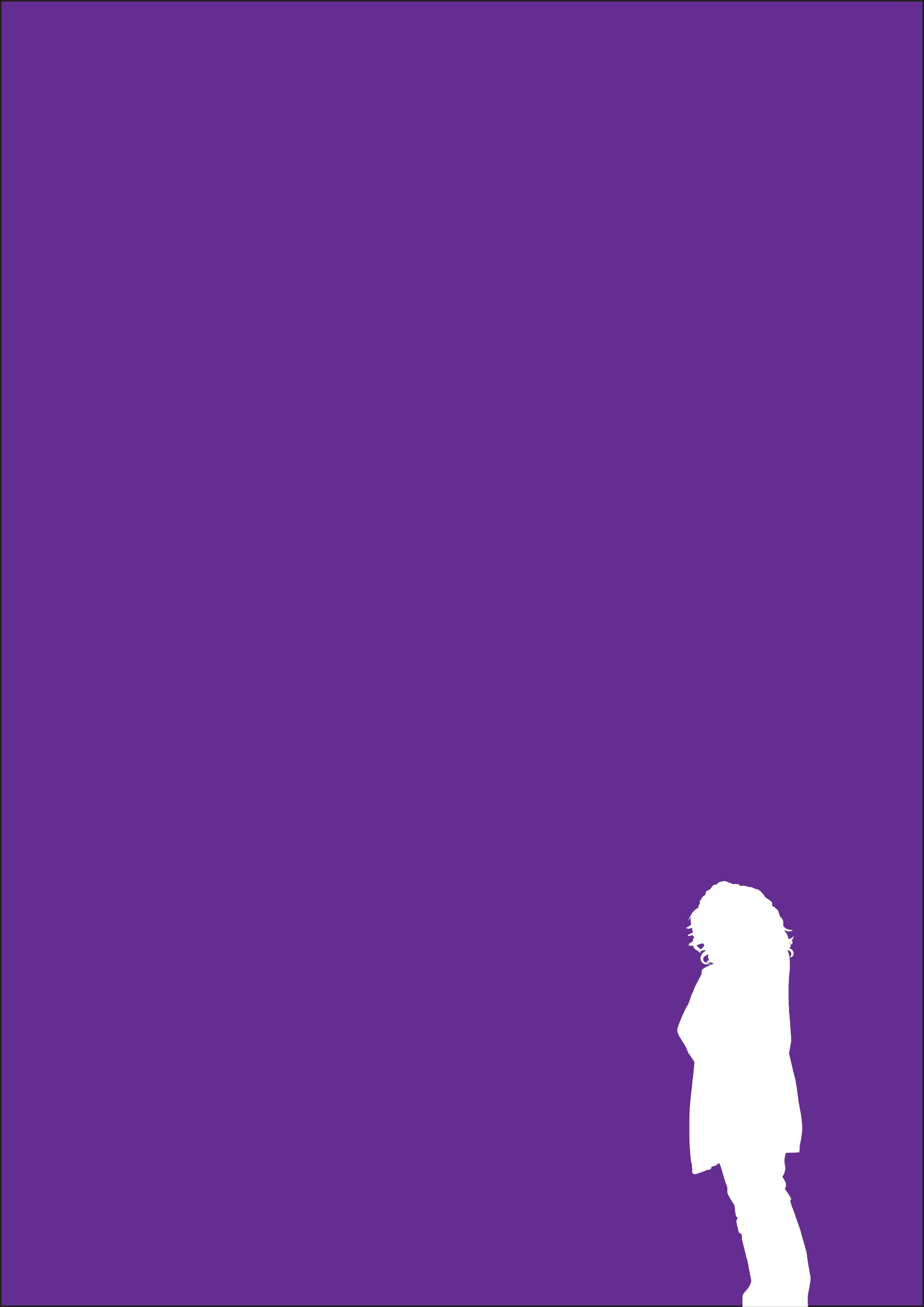
El urbanismo con perspectiva de género busca la igualdad de condiciones de las personas en la ciudad incorporando la visión de las actividades cotidianas. Entendiendo a la ciudad como el espacio para el desarrollo personal y social de cada uno de los individuos. Es derecho de todos los ciudadanos el poder participar de la sociedad y de la ciudad con libertad y si vemos limitada esta libertad, vemos vulnerados nuestros derechos a una vida digna.

Las ciudades diseñadas con una perspectiva de género tomarán en cuenta las necesidades de todos los ciudadanos sobre todo de las personas encargadas de las actividades reproductoras, intentando reducir las limitaciones de acceso a los servicios, equipamientos y espacio público de la ciudad de habitan.

Si se incorporara la perspectiva de género en la planificación de las ciudades, habría la tendencia a generar ciudades más compactas y menos zonificadas. Esto permitiría que los equipamientos necesarios para las tareas cotidianas se encuentren más cerca de la residencia de los ciudadanos y se promulgaría la reducción del uso vehicular. Además, los adultos mayores podrían moverse por sí mismos por un tiempo más prolongado y los niños y niñas adquirirían autonomía de desplazamientos mucho más rápido, esto ayudaría a aligerar la carga sobre las mujeres encargadas de acompañar estos movimientos.

Una ciudad que no segregue a los grupos sociales vulnerables y que permita la autonomía de las personas, se convierte en una ciudad amigable para el ciudadano y en este camino, el papel del diseño urbano es esencial, puesto que es la herramienta para hacer ciudad a través de la consolidación del espacio público. La democratización real del espacio público generará sociedades igualitarias, sin jerarquías.

Una ciudad inclusiva, accesible y segura para mujeres, sin duda lo será también para el resto de la población, hombres niños, adultos mayores, discapacitados y migrantes.



## CAPÍTULO 4

# **ANÁLISIS DEL ESPACIO PÚBLICO DEL BARRIO DE BON PASTOR CON PERSPECTIVA DE GÉNERO**





## BON PASTOR: ANTECEDENTES

Bon Pastor es un barrio del área metropolitana de la ciudad de Barcelona, ubicado a las orillas del Río Besòs, uno de los afluentes más importantes de la ciudad. Es parte del Distrito de Sant Andreu y cuenta con una población aproximada de 12.500 habitantes. Se encuentra delimitado al norte por el barrio de Baró de Viver, al sur por un área de polígono industrial, al oeste por las vías del tren y al este por el río Besòs.

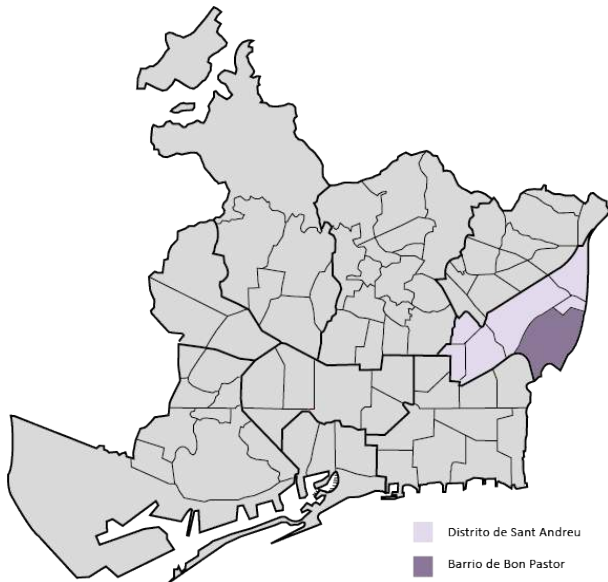


Fig.40: División por Distritos de la ciudad de Barcelona  
Elaboración propia

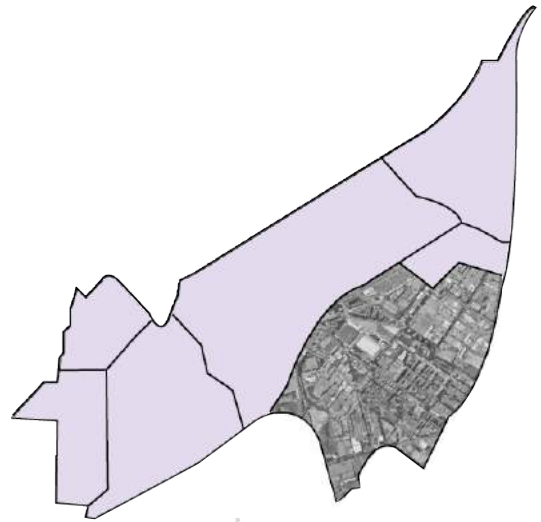


Fig.41: Aproximación al Barrio de Bon Pastor dentro del Distrito de Sant Andreu  
Elaboración propia



Fig.42: Delimitación Barrio Bon Pastor  
Elaboración propia

Su origen se remonta a los inicios del siglo XX, con la implantación de algunas grandes industrias que, consiguientemente, atrajeron población con la aparición de los pequeños barrios de L' Estadella, Las Carolinas, La Mina y Sanchís. En el año 1929 cuando, Barcelona se preparaba para la realización de la Exposición Universal. La necesidad de desalojar a los migrantes del sur de España que ocupaban la montaña de Montjuic, en viviendas informales conocidas como barracas, llevó a reubicarlos en un grupo de casas baratas construidas en la zona que actualmente se conoce como Bon Pastor, por parte del Patronato Municipal de la Habitación.

En sus inicios el barrio se conformó por las barriadas que se construyeron por promotores urbanizadores que vieron en la zona un potencial de inversión para vivienda. Más adelante, se construye el grupo de viviendas Milans dels Bosch acogido a la Ley de Casas Baratas (Santamaría, 2018).

Bon Pastor fue uno de los barrios más marginales por situarse a las orillas del Río Besòs y lejos del puente que conectaba con Santa Coloma de Gramanet, municipio del cual fue parte hasta el año de 1944 en el que fue anexado a la ciudad de Barcelona.

*“El territorio que ocupa fue durante siglos tierra de regadío y molinos alimentados por el Rec Comtal. El agua abundante de la zona, del propio riego y del río Besòs, los precios de los terrenos y su proximidad al núcleo urbano de Santa Coloma, propició que a principios del siglo XX algunos industriales decidieran instalarse. Las tres primeras fábricas fueron: la de la Viuda Sala, del ramo del agua (1904); la fábrica de betún para el calzado y otros productos químicos, de Enric Sanchís (1907); y La Maquinista Terrestre y Marítima (1918) que había decidido levantar una nueva porque la factoría de la Barceloneta se había quedado pequeña”. (Salas, 2016)*

La zona de Bon Pastor era rica por la abundancia de agua, razón por la cual, muchas fábricas se instalaron en el sector, situación que posteriormente marcará la fuerte presencia de industrias en el barrio que llegará a configurar su paisaje urbano.

La lejanía y la difícil conexión del barrio con el resto de la ciudad de Barcelona, marca históricamente la lucha reivindicativa de sus habitantes. El núcleo urbano más cercano al barrio era Sant Andreu, estaban unidos por la calle Sant Adrià.

*“Como el resto de territorios en el entorno del río Besòs, uno de los graves problemas del Buen Pastor fue la falta de comunicaciones y su aislamiento del resto de la ciudad. Durante los años 1960 la situación no mejoraría. Su eje principal, el Paseo de San Adrián que servía para desplazarse hacia San Andrés se caracterizaba por unas aceras en muy mal estado y una calzada deficiente. Pero, aún así, aunque era mejor que la conexión con Santa Coloma de Gramanet. Ya que, a raíz de unas fuertes lluvias en el año 1969, el puente que unía ambos territorios a ambos lados del río había desaparecido. Este puente que existía desde 1964 unía el Buen Pastor y Santa Coloma a la altura del restaurante del Molinet, antes había que ir a buscar el puente del Paseo de Santa Coloma a la altura de Baró de Viver o atravesar el río a pie si llevaba poca agua (...).” (Salas, 2016)*

Fig.43: Barriadas de Bon Pastor (año 1933)  
Fuente: Cartoteca Digital  
Edición propia

Fig.44: Puente peatonal sobre el Río Besòs para cruzar hacia Santa Coloma de Gramanet  
Fuente: <http://laciutathoriztonal.org/es/imatges>







El diseño de las casas baratas que principalmente configuraron el barrio fue aprobado por el Arq. Xavier Turull, que al momento era arquitecto del Patronato. Eran tipologías de una planta, con área de 43 y 59 m<sup>2</sup>. La construcción de las viviendas se realizó de manera rápida debido a la necesidad de reubicación de las personas que habitaban las barracas de Montjuic. Las condiciones de las viviendas no eran las mejores, muchas no contaban con los servicios básicos necesarios. Los grupos de casas baratas no contaban con urbanización, únicamente se conectaban entre sí por calles, sin el menor tratamiento.

Poco a poco se fueron implementando en el barrio algunos equipamientos necesarios como escuela, iglesia y comercio.

*“Durante la década de 1960 el Buen Pastor volvería a crecer urbanísticamente con la construcción de un centenar de nuevos pisos. En paralelo, y en el transcurso de aquellos mismos años, comenzaría a desarrollarse un nuevo núcleo industrial en los campos agrícolas que separaban el barrio de Baró de Viver. A la larga se ubicarían empresas que han sido referentes para ambos barrios: la Mercedes Benz, la fábrica Puig de perfumes, Henry Colomer y muchas empresas más, que deberían acabar configurando el actual polígono industrial que llega hasta la Calle Tucumán y configura uno de los límites - y frontera- entre Bon Pastor y Baró de Viver”. (Salas, 2016)*

El crecimiento de Bon Pastor, determinado por la construcción de bloques de vivienda y la instalación de nuevas industrias, termina de configurar la zona siendo su principal característica la presencia industrial en el sector en medio de polígonos de vivienda.

En la época de creación de los bloques de vivienda, era notable la desconexión que existía con las casas baratas presentes en los orígenes del barrio, lo que hizo notable la falta de diseño urbano en el sector. Los bloques construidos generaban una pantalla hacia la calle principal donde eran emplazados e invisibilizaban las realidades posteriores.

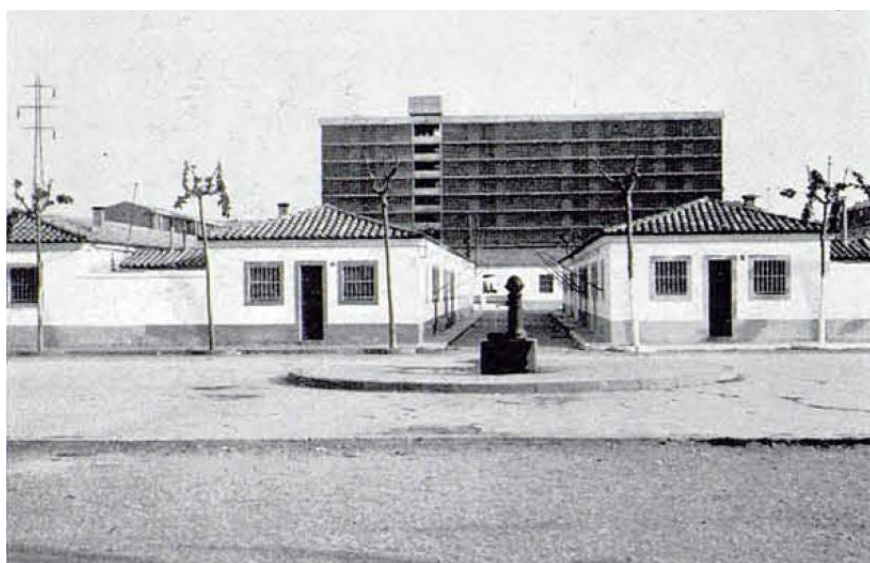


Fig.45: Casas baratas Milans del Bosch  
Fuente: Doménech, L; Puig, R; Sabater, L; Sanmartí, J. El barrio del Bon Pastor. En Los Barrios. Barcelona.



Los bloques no contribuían a generar un paisaje urbano más agradable, al contrario, únicamente masificaban el ambiente sin generar espacios abiertos con la posibilidad de tener otros usos. El barrio carecía de diseño urbano, la falta de arborización o correcto mobiliario urbano era notorio y acentuaba la falta de preocupación de la administración por acondicionar el espacio urbano de mejor manera.



Fig.46: Falta de espacio público de calidad en el barrio de Bon Pastor  
Fuente: Doménech, L; Puig, R; Sabater, L; Sanmartí, J. El barrio del Bon Pastor. En Los Barrios. Barcelona.

Así mismo, en el barrio faltaban muchos servicios y equipamientos que poco a poco se fueron construyendo gracias a la constante lucha y demanda por parte de los vecinos de Bon Pastor.

*“El desarrollo urbano e industrial del territorio llevó a un incremento importante de la población y también la aparición de grupos políticos de izquierda que empiezan a trabajar para que la gente del barrio volviera a luchar para conseguir mejoras, como fueron: la instalación de semáforos, el ambulatorio o el centro cívico.” (Salas, 2016)*

En el año 2010 consiguen la llegada del metro hasta el centro del barrio, eliminando después de mucho tiempo la desconexión con la ciudad de Barcelona. Hoy en día, el Ayuntamiento de Barcelona trabaja en Bon Pastor el “Plá de Barris de Bon Pastor i Baró de Viver”, con el que se han desarrollado una serie de actuaciones de manera participativa con los vecinos del barrio para dar solución a los problemas presentes en el mismo a nivel social, económico, cultural y urbano.



Fig.47: Territorio Bon Pastor  
(1956-1957)  
Fuente: Geoportal de cartografía  
(AMB)



Fig.48: Territorio Bon Pastor  
(1965)  
Fuente: Geoportal de cartografía  
(AMB)

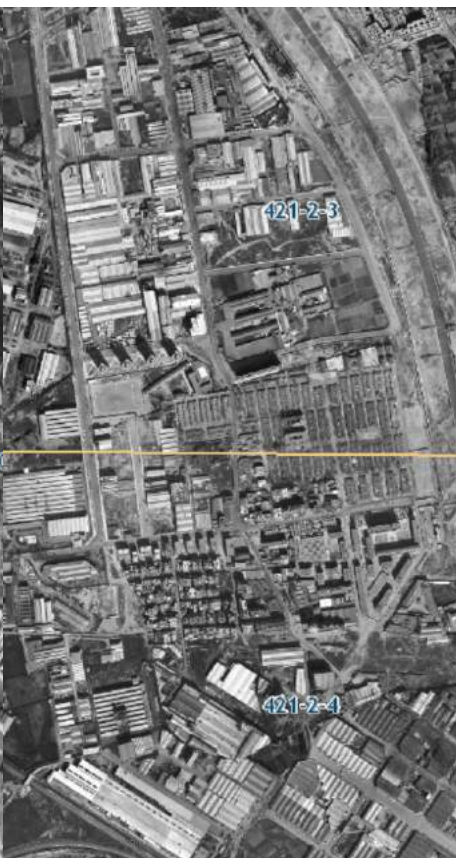


Fig.49: Territorio Bon Pastor  
(1974)  
Fuente: Geoportal de cartografía  
(AMB)





Fig.50: Territorio Bon Pastor (1977)  
Fuente: Geoportal de cartografía (AMB)

Fig.51: Territorio Bon Pastor (1981)  
Fuente: Geoportal de cartografía (AMB)

Fig.52: Territorio Bon Pastor (1992)  
Fuente: Geoportal de cartografía (AMB)

Fig.53: Territorio Bon Pastor (2018)  
Fuente: Google Earth



## BON PASTOR: CONTEXTO ACTUAL

### SITUACIÓN SOCIAL

Bon Pastor es un barrio que cuenta con una población estimada de 12.500 personas con tendencia a estabilizarse. Algunos datos sobre su población se recogen en el siguiente cuadro:

| ESTADÍSTICAS SOCIALES                          | POBLACIÓN BON PASTOR |
|--|----------------------|
| Población (valor absoluto)                     | 12.582               |
| Superficie (km2)                               | 1,9                  |
| Densidad (hab/km2)                             | 6.779                |
| Tasa de natalidad (%)                          | 8,1                  |
| Tasa de mortalidad (%)                         | 8,1                  |
| <b>Población por sexo (%)</b>                  |                      |
| Hombres  | 50,0                 |
| Mujeres  | 50,0                 |
| <b>Población por edad (%)</b>                  |                      |
| Niños (0-14 años)                              | 17,7                 |
| Jóvenes (15-24 años)                           | 9,0                  |
| Adultos (25-64 años)                           | 55,4                 |
| Mayores (65 y más años)                        | 17,9                 |
| <b>Población según lugar de nacimiento (%)</b> |                      |
| Barcelona ciudad                               | 56,7                 |
| Resto de Cataluña                              | 7,7                  |
| Andalucía                                      | 7,0                  |
| Extranjero                                     | 18,1                 |
| <b>Población según nacionalidad (%)</b>        |                      |
| Europa   | 90,0                 |
| España   | 87,2                 |
| África   | 2,0                  |
| Marruecos                                      | 1,1                  |
| América  | 4,4                  |
| Bolivia  | 1,0                  |
| Ecuador  | 0,8                  |
| Honduras                                       | 0,6                  |
| Asia   | 3,6                  |
| Pakistán                                       | 1,7                  |
| China  | 0,8                  |
| India  | 0,5                  |

Tabla 1: Estadísticas sociales de Bon Pastor  
Fuente: Departament d'Estadística i Difusió de Dades  
Elaboración propia

En resumen, e interpretando las estadísticas, Bon Pastor cuenta con una población mayoritariamente adulta de entre 25 y 64 años de edad. La población mayor de 65 años es la segunda más importante, así como la de niños de 0 a 14 años. Existe una diferencia considerable respecto a la población joven, que se encuentra como el grupo minoritario del barrio. Esta población se divide equitativamente entre hombres y mujeres. Al respecto, también es importante señalar que se evidencia un alto índice de personas de entre 75 y 84 años que viven solas y de este grupo el 33,3% son mujeres y el 16,6% son hombres, situación que seguramente se debe a la mayor esperanza de vida en las mujeres con respecto a los hombres.

Por otro lado, si bien la mayoría de la población de Bon Pastor tiene como lugar de nacimiento Barcelona, existe un porcentaje alto de personas extranjeras viviendo en el barrio, principalmente provenientes de América, en específico de países como Bolivia y Ecuador, seguido por los provenientes de Asia, de países como Pakistán y China primordialmente. Es importante comentar que, en el barrio también existe presencia de personas de etnia gitana.

Se considera que casi la mitad de la población es dependiente, es decir, menores de 15 años y mayores de 64 años. En Cataluña el promedio de personas dependientes es del 44,8%, mientras que en Bon Pastor es del 45,9% (Rossel, Bernardez, & Pybus, 2003).

A nivel social, uno de los mayores problemas que presenta el barrio es el bajo nivel de instrucción académica de su población. El 76,3% de las personas mayores de diez años residentes en el barrio no poseen título de bachillerato o no han cursado ningún tipo de formación profesional. También se puede mencionar que existe problemas de convivencia con las personas de etnia gitana, siendo un grupo estigmatizado que no llega a relacionarse completamente con el resto de la población afectando a su cohesión social (Rossel et al., 2003).

## **SITUACIÓN ECONÓMICA**

Bon Pastor cuenta con la fuerte presencia de tres polígonos industriales, lo que hace que se reconozca al trabajo de metalistería como la principal actividad económica del barrio, seguido del comercio al por mayor y los servicios.

Su oferta comercial es diversa y se ha visto afectada debido a la construcción del Centro Comercial La Maquinista, a escasos metros, mismo que genera un impacto a escala ciudad y ha entrado en competencia con el comercio local con respecto a ropa, alimentación y droguería. Esto ha ocasionado una pérdida del comercio tradicional del barrio, concentrando su área comercial prácticamente a la ubicada en la calle Sant Adrià (Rossel et al., 2003).

Aunque muchas empresas pueden estar albergadas en el polígono industrial, esto no significa que esté totalmente ocupado. Muchas de las naves se encuentran vacías (Foment de Ciutat SA, 2016).

Otro tema importante de destacar es que el barrio cuenta con un porcentaje alto de paro (46,50%). Una de las razones para esto puede ser el alto número de personas con baja instrucción profesional, lo que limita el acceso de esta parte de la población al mercado laboral.

## SITUACIÓN DE EQUIPAMIENTO Y VIVIENDA

Actualmente el barrio de Bon Pastor cuenta con un buen nivel de equipamientos públicos, lo que permite cumplir con muchas de las necesidades de su población. Dispone de centro cívico, biblioteca, casal infantil, casa de gente mayor, centro de atención primaria (CAP), centro de servicios sociales, mercado, escuela bressol, tres escuelas infantiles, dos centros educativos secundarios, escuela de adultos, complejo deportivo municipal.



Fig.54: Mercado de Bon Pastor  
Fotografía de la autora



Fig.55: Escuela de Bon Pastor  
Fotografía de la autora



Fig.56: Biblioteca de Bon Pastor  
Fotografía de la autora

En cuanto a vivienda, es importante destacar el cambio que se está realizando en las edificaciones. Las casas baratas construidas a inicios del siglo pasado han sido demolidas, su mayor parte, y en su lugar se construyeron edificios de departamentos para albergar a la gente en mejores condiciones de habitabilidad. Hoy en día se encuentra en marcha la última fase del derrocamiento de las casas baratas.



Fig.57: Bon Pastor en los años 40  
Fuente: <http://laciutatohoritzontal.org/es/imatges>



Fig.58: Nuevos edificios construidos en lugar de las casas baratas  
Fotografía de la autora

## ANÁLISIS DEL ESPACIO PÚBLICO DE UN SECTOR DEL BARRIO DE BON PASTOR MEDIANTE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

El siguiente apartado muestra el análisis realizado en una zona del barrio de Bon Pastor definida por el eje entre la calle Sant Adrià y Passeig d' Enric Sanchís y las calles transversales al mismo.

### DELIMITACIÓN ZONA DE ESTUDIO

Fig.59: Zona de estudio dentro del barrio de Bon Pastor  
Elaboración propia







## USOS DE SUELO DE LA ZONA DE ESTUDIO



Fig.61: Diferenciación de usos de los lotes contemplados en la zona de estudio  
Fuente: Portal de Información Urbanística (PIU)  
Elaboración propia

La zona de estudio se encuentra envuelta por naves de fábricas pertenecientes al polígono industrial que ocupan espaciosos terrenos para su producción. La vivienda ocupa también un alto porcentaje de este territorio, lo que podría determinar el carácter de la zona, calificándola mayoritariamente de residencial. En Passeig d'Enric Sanchís se encuentran importantes equipamientos como la escuela de Bon Pastor, la Iglesia, la biblioteca y el centro cívico caracterizando al área como educativo – cultural. Otro equipamiento importante es el mercado ubicado en la calle Sant Adrià donde también se encuentran locales comerciales en planta baja, consolidando la zona de comercio del barrio.

Algunos espacios verdes o plazas se encuentran al borde del barrio, limitando de cierta manera, el contacto con el polígono industrial. Las principales plazas del sector están concentradas alrededor de los equipamientos culturales.



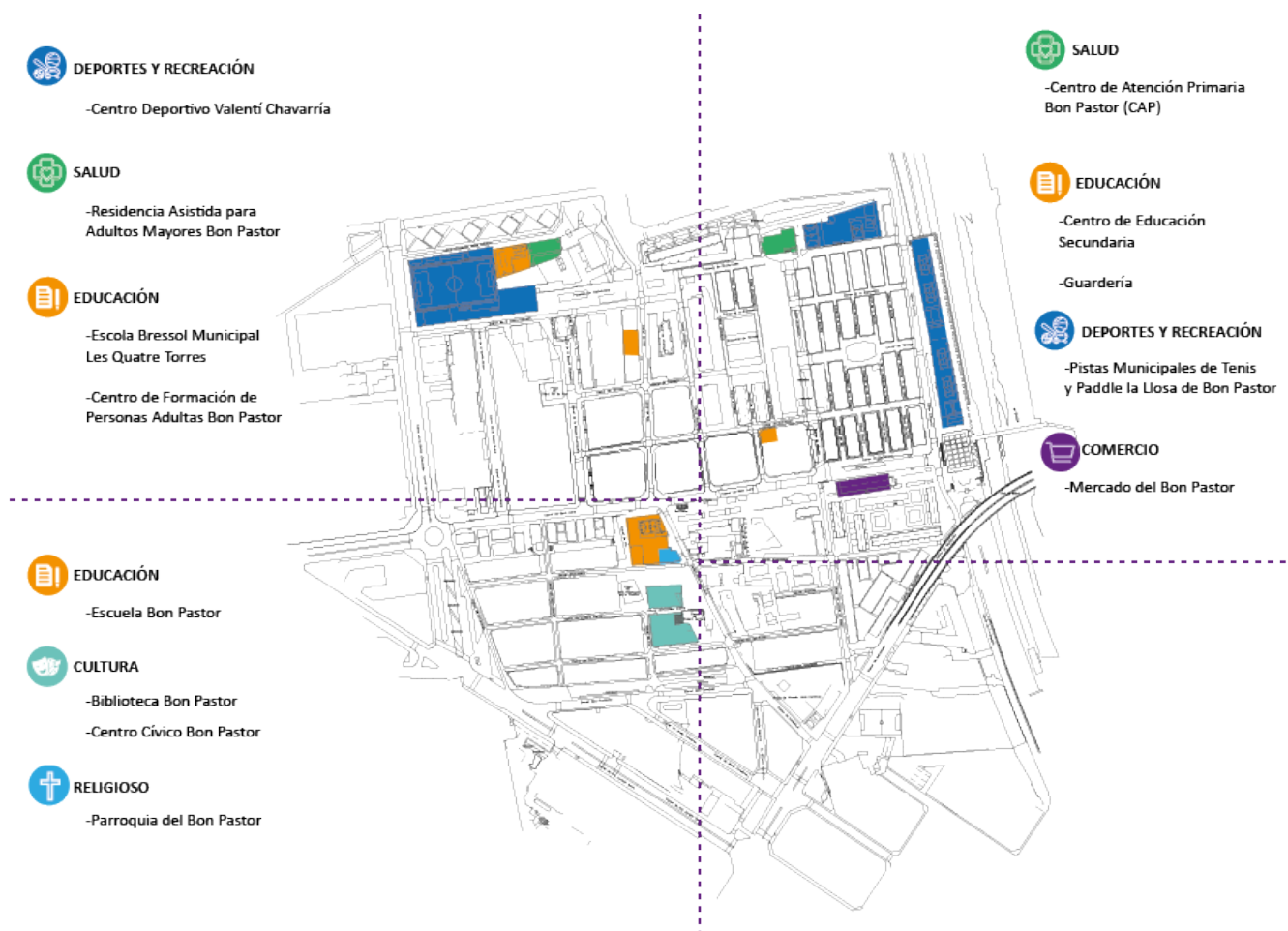


Fig.62: Distribución de actividades en el territorio  
Elaboración propia

La imagen muestra con mayor detalle la distribución del tipo de uso que se da al espacio. Se considera una extensión más amplia de la zona de estudio para poder observar la concentración de actividades en el territorio. El eje establecido para el análisis de este apartado cuenta con la mayor variedad de tipos de uso, entre ellos comercio, cultura, religioso, servicios, educativo, salud.

## EQUIPAMIENTO

Fig.63: Localización de equipamiento público en el territorio  
Elaboración propia



La infraestructura de equipamiento se ubica alrededor de la zona residencial del barrio brindando proximidad a las personas. En términos generales, Bon Pastor cuenta con el equipamiento básico necesario para sus habitantes, en diversas áreas de atención como salud, cultura, educación, comercio, religioso y deportivo.

La dotación de equipamiento al barrio, mejora las condiciones de vida de los vecinos. Para las mujeres que se encargan de personas dependientes, niños, adultos mayores o discapacitados, la presencia de todo el equipamiento mencionado, beneficia de gran manera en la realización de sus actividades cotidianas, puesto que evita que tengan que desplazarse por la ciudad en busca de alguno de ellos. De igual manera, los adultos mayores que viven solos y no son dependientes de otra persona, pueden cumplir con sus necesidades de alimentación, salud y recreación dentro del barrio.

## SITUACIÓN DE MOVILIDAD



Fig.64: Estaciones de transporte público en el territorio (metro, bus, bicicleta)  
Elaboración propia

Para visibilizar la trama de movilidad del área que rodea la zona de estudio se ha ampliado la imagen. En esta se puede observar que esta parte del territorio cuenta con ocho líneas de bus diurno y una línea de bus nocturno distribuido por varias zonas, consiguiendo cubrir buena parte del área residencial de Bon Pastor con este tipo de transporte público, permitiendo al barrio conectarse con el resto de la ciudad.

Existen también dos paradas de metro que conectan a este territorio con Barcelona, la estación Bon Pastor con las líneas L9 y L10 ubicada en la calle Sant Adrià, así como, la estación Verneda con la línea L2 ubicada en medio del polígono industrial perteneciente al Distrito de San Martí.

Actualmente, en esta área del territorio se encuentra activo solo un punto del servicio de bicicleta pública “Bicing”, ubicado en la calle Sant Adrià. Existen otras tres estaciones de este servicio en el barrio, por lo que, este medio de transporte alternativo también permite que Bon Pastor se relacione con Barcelona.

En términos generales, Bon Pastor es un barrio accesible puesto que cuenta con el buen funcionamiento del servicio de transporte público al igual que el resto de la ciudad de Barcelona consiguiendo cohesión territorial. Esto permite que los vecinos puedan desplazarse de manera cómoda dentro y fuera del barrio.

La calidad del servicio es equivalente al que se percibe en el resto de la ciudad, se utilizan unidades de transporte accesibles para todas las personas. Las paradas de autobús mantienen la misma tipología del resto de la ciudad, dado que se manejan por Transportes Metropolitanos de Barcelona, la empresa encargada del transporte público: bus, metro y funicular.

**Sobre las paradas de bus.** A pesar de que la mayoría de las paradas del barrio cuentan con marquesina, hay algunas que son de tipo poste y no tienen marquesina ni banca. Probablemente las paradas que son del segundo tipo tienen menor uso, sin embargo, desde una perspectiva de género se podría considerar importante que todas presenten banca y marquesina, puesto que, esto permite el descanso y genera cubierta en caso de lluvia. Considerando que el barrio tiene una alta población de personas de tercera edad, se podría considerar esta observación, misma que sería de beneficio también para mujeres embarazadas y que puede extenderse a todas las paradas de este tipo que se encuentran en la ciudad de Barcelona.

Fig.65: Parada de bus tipo poste, a la intemperie  
Fotografía de la autora

Fig.66: Parada de bus con marquesina y banca  
Fotografía de la autora





En la zona de estudio marcada, se puede observar que la mayor cantidad de líneas de bus se ubican en la calle Sant Adrià y en Passeig d'Enric Sanchís, así mismo, la estación de metro Bon Pastor se encuentra en el cruce de estas dos calles. La ubicación del transporte público en esta zona, refuerza la actividad en este eje. Las paradas de transporte se vuelven "atractores" de personas inyectando dinamismo en esta área.



El Plá de Barris de Bon Pastor incluye la perspectiva de género entre sus ejes de acción. Para dar cumplimiento con esta visión, se realizó un recorrido nocturno con mujeres del barrio de entre 25 y 30 años en el primer semestre del año 2018.

Sobre el transporte público del barrio comentaron que la estación de la Verneda (línea L2) no cuenta con las mejores condiciones para ser utilizada dado que se encuentra ubicada en medio del polígono industrial. El entorno urbano alrededor de esta estación no es muy amigable debido a la presencia de las naves industriales cerradas que no se conectan con la calle. El poco atractivo urbano en la zona provoca que la gente no transite por esta parte generando una percepción de abandono e inseguridad principalmente para las mujeres, sensación que se acentúa por las noches. Por otro lado, se comentó que, desde este punto, es necesario atravesar la calle Santander para llegar a la zona residencial. Les preocupa que la calle Santander es muy transitada por vehículos a alta velocidad, esto genera que el cruce de la calle se vuelva peligroso, sobre todo para personas mayores. Recomendaban poder reducir el límite de velocidad en esta parte para que los peatones puedan desplazarse de forma segura.



Fig.68: Entorno alrededor de la estación de metro Verneda  
Fotografía de la autora

Al respecto también se puede comentar que las paradas del bus nocturno N8 se encuentran un poco alejadas del área más residencial de la zona de estudio, que se ubica hacia el lado izquierdo de Passeig d'Enric Sanchís; sobre todo en el recorrido que realiza el bus desde Barcelona. Esta falta de cercanía puede tornar un poco inseguro el recorrido de vuelta a casa para las mujeres, inspirando sensación de peligro por la falta de presencia de personas en la calle en horas de la noche en todo el barrio.



Fig.69: Recorrido y paradas del bus nocturno N8, alejadas de la zona residencial  
Elaboración propia

## USOS DE LA ZONA DE ESTUDIO – UNA VISIÓN GENERAL

Como lo demuestran las estadísticas del Ayuntamiento de Barcelona, el barrio de Bon Pastor cuenta con un alto índice de población de tercera edad, siendo las mujeres las que existen en mayor porcentaje dentro de este grupo, debido al alto índice de viudedad que se atribuye a que las mujeres cuentan con mayor esperanza de vida en comparación a los hombres.

Las personas que se observan mayoritariamente transitar por el barrio y ocuparlo son los adultos mayores hombres y principalmente mujeres, así como mujeres adultas de entre 20 y 60 años, a pesar de que la cantidad de población de hombres y mujeres adultos en el barrio se reparte equitativamente.

Las personas de tercera edad suelen salir en parejas (hombre – mujer), solos, en grupos de tres (todas mujeres o dos mujeres y un hombre) o acompañadas de una mujer, familiar o asistente que los cuida (generalmente migrante).

Las mujeres adultas suelen salir con niños en brazos, caminando de la mano o en coche de bebé, suelen ir solas o con una o dos mujeres más igualmente con niños pequeños. También las mujeres suelen transitar solas, con su pareja (hombre), con otra mujer o con un adulto mayor.

Estas personas suelen usar el barrio principalmente por la mañana, salen para hacer la compra o a dar una vuelta con los niños, o en el caso de los ancianos que salen también a tomar el sol. Cerca de la hora del almuerzo se retiran a sus casas hasta las 13h00 cuando salen los niños de la escuela y muchas de las mujeres y personas de la tercera edad del barrio acuden a la escuela a retirar a los niños para que almuercen, los regresan a las 15h00 y los retiran nuevamente a las 17h00. Entre las 15h00 y las 17h00 no se observa mucha actividad por el barrio dado que seguramente se encuentran en el periodo de siesta, costumbre de española. A partir de las 17h00 hasta las 21h00 vuelve la actividad al barrio y en este momento se observa la presencia de hombres de entre 20 y 60 años que durante el día se encuentran mayoritariamente ausentes.

Otro grupo que suele transitar el barrio durante el día son hombres de entre 25-40 años, que se ubican en ciertas zonas del barrio y negocian con “pajaritos”. Generalmente se los ve en grupos de tres o cuatro.

Ante estas observaciones, se puede inferir que dentro del barrio se mantiene una estructura social patriarcal en la que tanto hombres y mujeres cumplen los roles asignados por la sociedad. Las mujeres se quedan al cuidado del hogar y los niños (actividades reproductivas) mientras que los hombres se desplazan fuera del barrio para trabajar (actividades productivas), por esta razón la presencia predominante dentro del barrio es de mujeres.

También es importante resaltar la fuerte presencia de mujeres gitanas, a quienes se las encuentra generalmente en grupos y de la misma forma, cumplen con las actividades reproductivas en la familia.

En los siguientes esquemas se muestra la intensidad de uso del barrio por parte de las personas descritas, tanto en la mañana como en la noche.





Fig.70: Intensidad de uso y tránsito por el barrio en la mañana  
Elaboración propia

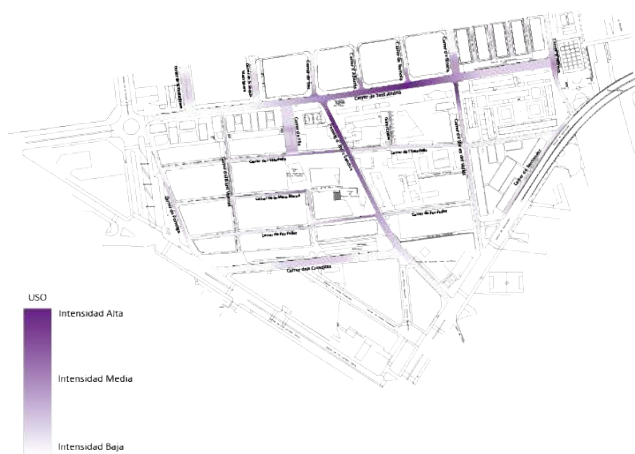


Fig.71: Intensidad de uso y tránsito por el barrio en la noche  
Elaboración propia

Las personas que viven en Bon Pastor se desplazan por el barrio como se puede observar en ambos esquemas. Tanto en el día como en la noche, las calles transitadas con mayor intensidad son la calle Sant Adrià y Passeig d' Enric Sanchís debido a la presencia de comercio y equipamientos públicos de interés cultural.

Por la mañana también es muy transitada la calle Flix y Estadella debido al movimiento que genera la escuela en las horas de ingreso y salida de clases de los niños. Por la noche estas calles no cuentan con mucho movimiento, al contrario de lo que pasa en la mañana.

La zona baja del área de estudio es muy poco utilizada por las personas del barrio a cualquier hora del día. En parte se debe a la cercanía de esta zona con el polígono industrial, donde se evidencia una desconexión con el espacio público, y también debido a la falta de mezcla de usos. Esta zona prácticamente es residencial, dado que la mayoría de negocios en planta baja han cerrado, es decir, no hay comercio, equipamiento o espacios que puedan atraer actividades, volviéndola en un área poco transitada, salvo por las personas que residen por ahí.



Fig.72: Zona baja de la zona de estudio  
Elaboración propia

El poco uso del espacio público, de la calle, puede generar percepciones de abandono, deterioro e inseguridad del espacio, limitando el acceso a varias personas como a las mujeres, que por temor evitan transitar por espacios con estas características.

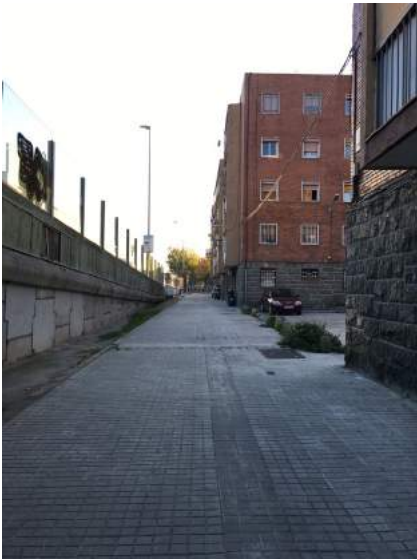


Fig. 73: Vista calle Santander  
Fig. 74: Abandono y deterioro en calle Santander  
Fotografías de la autora



Fig. 75: Zona de estacionamiento entre bloques de vivienda  
Fotografía de la autora

## ANÁLISIS CALLE SANT ANDRIÀ

La calle Sant Adrià es necesario estudiarla en dos tramos divididos por Passeig d'Enric Sanchís. Hacia la derecha de Passeig d'Enric Sanchís se encuentra la zona de mayor movimiento, mientras que la parte izquierda es un poco más tranquila.

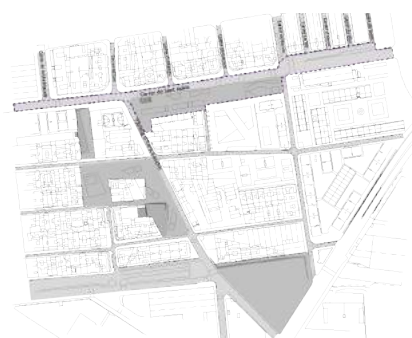


Fig. 76: Localización calle Sant Adrià  
Elaboración propia



Fig. 77: Estado actual calle Sant Adrià  
Elaboración propia

La calle Sant Adrià es la que aglutina la mayor parte comercial del barrio. Las plantas bajas de los edificios se han destinado a comercio y servicios variados como cafeterías, fruterías, bazares, bancos, inmobiliarias, etc y también se encuentra el mercado (actualmente en remodelación), un equipamiento fundamental para el comercio local. La actividad comercial proporciona a esta calle mayor actividad en comparación a otras calles del barrio. La mayoría de personas del barrio se dirigen a esta zona por las mañanas para realizar sus compras diarias.

Esta calle también se vuelve referente dentro del barrio debido a la presencia de la estación de metro Bon Pastor, donde se genera una amplia plaza utilizada también por los vecinos, así como la presencia de paradas de bus por donde pasan la mayoría de las líneas que transitan por el barrio y la estación de "bicing".



Fig. 78: Área comercial calle Sant Adrià, hacia la derecha de Passeig d'Enric Sanchís  
Fotografía de la autora



Fig. 80: Estación de bicicleta pública "Bicing"  
Fotografía de la autora

Fig. 79: Calle Sant Adrià hacia la izquierda de Passeig d'Enric Sanchís  
Fotografía de la autora







Fig. 81: Plaza donde se ubica la estación de metro Bon Pastor  
Fotografía de la autora

La calle Santa Adrià hacia el lado izquierdo de Passeig d'Enric Sanchís mantiene la vivienda en plantas bajas y en algunos lotes funcionan fábricas del polígono industrial, por esta razón, no se percibe mucho movimiento de personas como sucede al otro lado de la calle.

# CALLE SANT ADRIÀ (A LA DERECHA DE PASSEIG D'ENRIC SANCHÍS)

## PLANO DE SUELO

| ELEMENTO           | OBSERVACIONES  | FOTOGRAFÍA  |
|--------------------|--|---|
| <b>PAVIMENTO</b>   | <p>Nos encontramos un plano de suelo renovado, el pavimento de la acera podría considerarse relativamente nuevo y contempla requerimientos de accesibilidad importantes como pavimento podotáctil para cruces peatonales, así como, la incorporación del Vado 120, que desarrolla la rampa necesaria para permitir a personas en sillas de ruedas o andadores desplazarse en el cruce peatonal sin mayor problema. Las aceras son amplias, alrededor de 8 metros, lo que facilita el tránsito a mujeres con coches de bebé, personas con sillas de ruedas o andadores.</p> |     |
| <b>ILUMINACIÓN</b> | <p>Posee luminarias altas de luz amarilla que alumbran principalmente la calzada para facilitar la visión a los vehículos. Aunque la luminaria no ilumina directamente a la acera, la iluminación de las plantas bajas comerciales ilumina la misma.</p>   |  |
| <b>MOBILIARIO</b>  | <p>En términos generales, el mobiliario se encuentra en buen estado. Tanto las bancas, papeleras, fuentes, señalización son elementos que se utilizan en la mayoría de los espacios públicos de la ciudad de Barcelona.</p> <p>Sin embargo, las bancas ubicadas cerca del Mercado, están deterioradas, necesitando ser reemplazadas.</p>   |   |




| ELEMENTO          | OBSERVACIONES   | FOTOGRAFÍA  |
|-------------------|---|---|
| <b>VEGETACIÓN</b> | Se utiliza la misma vegetación que en el resto de la ciudad. En este caso, las especies colocadas (platanero, tipuana, magnolia) permiten tener sombra, pero no llegan a ser demasiado frondosas como para evitar la visibilidad. |  |

Tabla 2: Análisis plano de suelo calle Sant Adrià (hacia la derecha de Passeig d'Enric Sanchís)  
Elaboración propia

En esta zona de la calle Sant Adrià, los elementos del plano de suelo mantienen los parámetros del diseño urbano de la ciudad de Barcelona, mismo que por medio de la estandarización de los elementos urbanos genera igualdad de condiciones para todos los ciudadanos a lo largo de todo el territorio. De la misma forma, permite la accesibilidad de todas las personas, facilitando su desplazamiento, con aceras amplias, pavimentos antideslizantes y rampas para cruzar la calle.



Fig. 82: Uso del espacio público por personas discapacitadas (calle Sant Adrià)  
Fotografía de la autora



Fig. 83: Espacio público sin barreras en Bon Pastor  
Fotografía de la autora

## PLANO VERTICAL

En esta zona de la calle Sant Adrià, las fachadas de los edificios de vivienda presentan homogeneidad en color y forma, lo que no irrumpe en el entorno urbano.



Fig. 84 y 85: Plano vertical ambos frentes de calle Sant Adrià (hacia la derecha de Passeig d'Enric Sanchís)  
Fotografías de la autora  
Edición propia

## PLANO DE AIRE

El plano de aire se percibe en la sección transversal de la calle Sant Adrià. La buena proporción entre los edificios, la altura de la vegetación y mobiliario con respecto al ancho de la calle, así como el ancho de la plaza permite que el plano de aire se abra y pueda contar con suficiente iluminación natural y visibilidad del entorno.

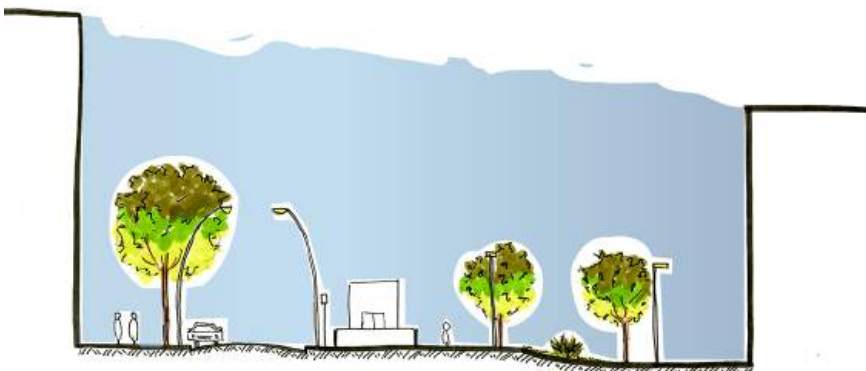


Fig. 86: Esquema plano de aire calle Sant Adrià (hacia la derecha de Passeig d'Enric Sanchís)  
Elaboración propia

## CALLE SANT ADRIÀ (A LA IZQUIERDA DE PASSEIG D'ENRIC SANCHÍS)

### PLANO DE SUELO

| ELEMENTO           | OBSERVACIONES  | FOTOGRAFÍA  |
|--------------------|--|---|
| <b>PAVIMENTO</b>   | Cuenta con dos tipos de pavimento. Una acera presenta el pavimento nuevo que se encuentra en el resto de la calle, mientras que la acera de enfrente tiene el panot de cuatro cuadrados. Esto hace pensar que probablemente el panot será reemplazado por las nuevas piezas de pavimento Breinco.  |    |
| <b>ILUMINACIÓN</b> | La iluminación es la misma que se ocupa en toda la calle, misma que alumbró mayormente a la calzada.   |   |
| <b>MOBILIARIO</b>  | No hay bancas, lo que hace pensar que esta zona de la calle no es ocupada para la estancia, sin embargo, las personas mayores o mujeres embarazadas que transiten a pie por la zona podrían necesitar de este elemento para descansar. El resto de elementos como papelera y señalización son iguales a los utilizados al otro lado de la calle. |   |
| <b>VEGETACIÓN</b>  | Se mantiene la uniformidad utilizando la misma vegetación que en el resto de la ciudad. Se colocan mayoritariamente árboles de tipo platanero.   |  |

Tabla 3: Análisis plano de suelo calle Sant Adrià (hacia la izquierda de Passeig d'Enric Sanchís)  
Elaboración propia



## PLANO VERTICAL

A diferencia del plano vertical del otro lado de la calle Sant Adrià, analizado previamente, esta parte se configura con las fachadas laterales de bloques de vivienda, algunos de estos bloques no se conectan al exterior al no poseer ventanas hacia ese lado de la calle. Por otro lado, las naves industriales que se ubican en este sector generan también una desconexión del plano vertical con la calle, puesto que se configuran como muros ciegos.



Existen espacios entre los bloques de vivienda que ocupan esta sección de la calle Sant Adrià, que incorporan, en su plano vertical, barras para ayudar a las personas mayores a subir escaleras exteriores. Aunque resultan un tanto improvisadas, buscan cumplir con el interés de generar un espacio público accesible para todos.

Fig. 87 y 88: Plano vertical ambos frentes de la calle Sant Adrià (a la izquierda de Passeig d'Enric Sanchís)  
Fotografías de la autora  
Edición propia



Fig. 89: Barras en el plano vertical como elementos de ayuda para personas de tercera edad  
Fotografías de la autora

## PLANO DE AIRE

Al igual que el otro sector de la calle, el plano de aire es abierto, la amplitud de la calle no limita la percepción del entorno.



Fig. 90: Esquema plano de aire calle Sant Adrià (a la izquierda de Passeig d'Enric Sanchís)  
Elaboración propia

Esta parte de la calle Sant Adrià presenta espacios vacíos entre la hilera de bloques de edificios. Estos espacios vacíos son parte del espacio público y actualmente carecen de diseño urbano.



Fig. 91: Espacio vacío entre bloques, carente de diseño urbano  
Fotografía de la autora

La falta de tratamiento los convierte en espacios que no invitan a ser utilizados. Generalmente no suelen estar ocupados y solo funcionan como tránsito para las personas que viven en aquellos edificios. Debido a que en estos bloques residen personas mayores, se han incorporado pasamos para ayudar con la movilidad de los ancianos.



Para las mujeres, espacios como este pueden provocar miedo, por lo que, tienden a evitar pasar cerca de ellos. Se convierten en recovecos peligrosos donde se puede escapar fácilmente de la vista de los demás.

Por la noche, estas zonas no se encuentran iluminadas. Para brindar seguridad al espacio público es necesario que los espacios permitan a las personas “ver y ser vistos”, en especial para las mujeres, quienes seguramente generarán estrategias para no circular por estos sitios.



Fig. 92: Oscuridad en espacio vacío entre bloques  
Fotografía de la autora  
Edición propia

Fig. 93: Sugerencia de espacio habitado por la noche  
Edición propia





La imagen representa un levantamiento realizado a partir de la observación en sitio sobre el uso que se da a la calle Sant Adrià y a la plaza donde se encuentra la estación del metro Bon Pastor. Como se puede ver, tanto mujeres adultas como adultos mayores (hombres y mujeres) usan mayoritariamente el espacio público. Principalmente se concentran en la acera de la calle Sant Adrià, por la cual transitan, ingresan a los locales comerciales que se encuentran ahí (frutería, banco, cafetería, panadería), y también utilizan las bancas colocadas en la acera para descansar y conversar.

En comparación a la calle Sant Adrià, la plaza del metro es menos usada, sin embargo, representa un punto de referencia dentro del barrio y muchas personas la utilizan como lugar de encuentro para después movilizarse por el mismo.

Un área de juegos infantiles se encuentra en esta plaza, sin embargo, no suele utilizarse mucho. Una razón que se puede pensar para esta falta de ocupación, es la presencia de grupos de hombres que se encuentran negociando con “pajaritos”. Se ubican en esta zona para esta actividad. Siendo ésta una actividad ilegal, existe cierta percepción de incomodidad con su presencia, por lo que se puede inferir que esto limita el acercamiento de mujeres con niños a la zona infantil.

Actualmente, el mercado de Bon Pastor se encuentra en remodelación y se ubicará a un lado de esta plaza, situación que seguramente dinamizará aún más todo el entorno. El mercado temporal se encuentra en la misma calle y presenta también mucha actividad y circulación de personas (principalmente mujeres) que realizan las compras de comida. La presencia del mercado en esta zona, termina de cerrar el eje comercial de la calle Sant Adrià.

Se puede decir que el espacio público del eje comercial de la calle Sant Adrià presenta un buen tratamiento de diseño urbano, con características de accesibilidad que permite que todas las personas que transitan por la zona lo hagan de manera segura. El lado izquierdo de esta calle, requiere mejor tratamiento en los espacios vacíos entre bloques y mejor relación entre el plano vertical de las naves industriales ubicadas en la calle.



Fig. 96: Mujer con coche de bebé atravesando la plaza del metro  
Fotografía de la autora

Fig. 97: Grupo de mujeres gitanas conversando en la plaza  
Fotografía de la autora





Fig. 98: Mujer joven desplazándose por la plaza del metro con coche de bebé  
Fotografía de la autora



Fig. 99: Grupo de personas de tercera edad con carro de compras  
Fotografía de la autora



Fig. 100: Grupo de mujeres de distintas edades conversando en calle Sant Adrià  
Fotografía de la autora



Fig. 101: Mujer de tercera edad dependiente del cuidado de otra mujer  
Fotografía de la autora



Fig. 102: Hombre de tercera edad con discapacidad desplazándose por la calle Sant Adrià  
Fotografía de la autora



Fig. 103: Pareja de mujeres de tercera edad caminando hacia el mercado con carro de compras  
Fotografía de la autora



## ANÁLISIS EJE PASSEIG D'ENRIC SANCHÍS

La calle Passeig d'Enric Sanchís se conforma como el eje cultural del barrio de Bon Pastor dada la presencia de equipamiento público con dicho carácter (escuela, biblioteca, centro cívico), esto genera mucho movimiento de personas por el área, sobre todo, a las horas de ingreso y salida de niños de la escuela, sin embargo, las calles transversales a Passeig d'Enric Sanchís cuentan con menos circulación de personas.

Para el estudio de este eje, se tomará en cuenta la calle Passeig d'Enric Sanchís, la calle d'Estadella, la calle Foc Follet y las plazas Felix Rodríguez de la Fuente y Robert Gerhard.

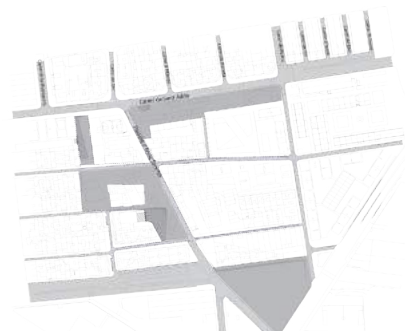


Fig. 104: Localización eje Passeig d'Enric Sanchís

Elaboración propia



Fig. 105: Situación actual eje Passeig d'Enric Sanchís

Elaboración propia






Fig. 106: Calle Passeig d'Enric Sanchís  
Fotografía de la autora










Fig. 107: Calle d'Estadella  
Fotografía de la autora



## PLANO DE SUELO

| ELEMENTO    | UBICACIÓN                     | OBSERVACIONES   | FOTOGRAFÍA  |
|-------------|-------------------------------|---|---|
| PAVIMENTO   | Calle Passeig d'Enric Sanchís | Mantiene el panot cuadricular. Se utiliza el vado 120 para generar rampas para el cruce peatonal. En la zona del Parque Robert Gerhard se utiliza asfalto de color rojo.  |    |
|             | Calle d'Estadella             | Cuenta con el nuevo pavimento tipo Breinco color rojo. Una parte de esta calle, a un costado de la plaza Felix Rodríguez de la Fuente, se conforma como plataforma única. |   |
|             | Calle Foc Follet              | Presenta el pavimento tipo Breinco color gris a manera de plataforma única a lo largo de toda la calle.   |  |
| ILUMINACIÓN | Calle Passeig d'Enric Sanchís | Tiene luminarias de luz amarilla que alumbran tanto a la calle como a la acera.   |  |
|             | Calle d'Estadella             | Tiene dos tipos de iluminación cuyo alumbrado es de mediana altura. No consiguen generar mucha luminosidad por la noche.  |  |

| ELEMENTO           | UBICACIÓN                     | OBSERVACIONES   | FOTOGRAFÍA   |
|--------------------|-------------------------------|---|--|
| <b>ILUMINACIÓN</b> | Calle Foc Follet              | Presenta el pavimento tipo Breinco color gris a manera de plataforma única a lo largo de toda la calle.             |   |
| <b>MOBILIARIO</b>  | Calle Passeig d'Enric Sanchís | No hay bancas. Se mantienen bolardos de acero. Las papeleras y señalización se mantienen iguales en todo el barrio. |     |
|                    | Calle d'Estadella             | No hay bancas. Las pilonas que se encuentran en esta calle son de tipo "Barcelona".                                 |    |
|                    | Calle Foc Follet              | No hay bancas ni papeleras en toda la calle. Se utilizan las pilonas tipo "Barcelona".                              |   |


| ELEMENTO   | UBICACIÓN  | OBSERVACIONES  | FOTOGRAFÍA  |
|------------|--|--|---|
| VEGETACIÓN | Calles Passeig d'Enric Sanchís, d' Estadella, Foc Follet | Las especies vegetales se mantienen iguales en todo el barrio. |  |

Tabla 4: Análisis plano de suelo  
eje Passeig d'Enric Sanchís  
Elaboración propia

El plano de suelo de este eje, mantiene los elementos estándar de la ciudad de Barcelona. A pesar de que muchas de las calles se configuran como plataforma única, no son peatonalmente muy transitadas, como es el caso de la calle Foc Follet. La calle d' Estadella, sí presenta mayor circulación peatonal, pero, la parte norte de esta calle (que presenta un poco más de actividad) no cuenta con aceras muy amplias, lo que dificulta el tránsito de algunas personas como mujeres con coche de bebé o personas en sillas de ruedas.

Es importante notar que no hay bancas en las calles de todo este eje. Desde la perspectiva de género, se considera importante incorporar bancas en el espacio público, sobre todo en las calles más transitadas, ya que, son necesarias para el descanso, principalmente de personas mayores o de aquellas que se encargan de su cuidado. Tomando en cuenta que el barrio presenta una mayoría de población de tercera edad, puede ser fundamental la implementación de más cantidad de estos elementos en su espacio público.

## PLANO VERTICAL

### CALLE PASSEIG D'ENRIC SANCHÍS

El plano vertical es irregular, la altura de los edificios varía, no se mantiene homogeneidad en los colores de las fachadas. Algunos lotes están vacíos o en deterioro, por lo que es evidente la necesidad de un tratamiento que regularice el plano vertical de esta calle. Se ve necesaria la rehabilitación de los edificios de la antigua fábrica Sanchís, para mejorar el entorno urbano.



El plano vertical de la acera de enfrente cuenta con las fachadas del Centro Cívico y la Biblioteca, de arquitectura más contemporánea, lo que genera un desencuentro en el conjunto del paisaje urbano de esta calle.



Fig. 108 y 109: Plano vertical ambos frentes de calle Passeig d'Enric Sanchís  
Fotografías de la autora

### CALLE D'ESTADELLA

El plano vertical también se conforma por edificios de altura variada: baja, media y alta. Algunas de las plantas bajas de la sección norte de la calle d'Estadella están habilitadas con comercio. Las fachadas de la parte sur de la calle se conforman con un muro alto con ventanas que permiten la conexión con el exterior.



Fig. 110: Plano vertical calle d'Estadella (lado norte). Fachadas irregulares en altura  
Fotografía de la autora  
Edición propia





Fig. 111: Plano vertical calle d'Estadella (lado sur). Edificio alto que se conecta a la calle por medio de las ventanas.  
Fotografía de la autora  
Edición propia

## CALLE FOC FOLLET

De la misma manera, la calle Foc Follet difiere en su parte norte y sur. En la parte sur se configura por los edificios de residencias, los cuales en planta baja mantienen locales comerciales cerrados, sin actividad en su mayoría. En la parte norte la irregularidad de su plano vertical se evidencia por la presencia de muros de altura baja, algunos con malla. Una parte de estos muros se encuentran con grafitis, situación que definitivamente cambia la percepción del espacio de quien transita por ahí.



Fig. 112: Plano vertical calle Foc Follet (lado sur).  
Fotografía de la autora  
Edición propia





Fig. 113: Plano vertical calle Foc Follet (lado norte).  
Fotografía de la autora  
Edición propia



Fig. 114: Muro en malas condiciones en calle Foc Follet (lado norte)  
Fotografía de la autora

## PLANO DE AIRE

### CALLE PASSEIG D'ENRIC SANCHÍS

La presencia de la plaza Robert Gerhard abre el plano de aire de la calle Sanchís, permitiendo a las personas que transitan por ahí apreciar el entorno, la frondosidad de la vegetación no corta esta percepción, proporcionando una sensación de amplitud.



Fig. 115: Esquema plano de aire calle Passeig d'Enric Sanchís  
Elaboración propia

### CALLE D'ESTADELLA

En la calle d'Estadella, el plano de aire es abierto, aunque existen diferencias entre las dos partes de la calle, tanto norte como sur. La parte norte de Estadella, es menos amplia, cerrando un poco la percepción del plano de aire. Mientras que, en la parte sur, debido a la presencia de la plaza Robert Gerhard que genera distancia entre las edificaciones enfrentadas en las dos aceras, el plano de aire del paisaje urbano es más abierto. Sin embargo, la frondosa vegetación enmarca la vista de este plano.

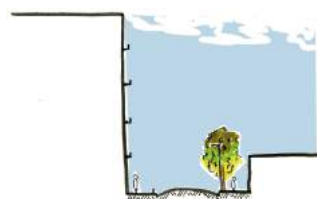


Fig. 116: Esquema plano de aire calle d'Estadella (lado norte)  
Elaboración propia

Fig. 117: Esquema plano de aire calle d'Estadella (lado sur)  
Elaboración propia

### CALLE FOC FOLLET

La calle Foc Follet también varía en sus dos secciones. Hacia el sur, el plano de aire es un poco cerrado debido al enfrentamiento de las edificaciones de ambas aceras, sin embargo, la frondosidad de la vegetación es muy poca, lo que no irrumpe con la percepción de este plano.

Hacia el norte, el plano de aire es bastante abierto, dado que existe más presencia de muros bajos en el plano vertical y casi una total ausencia de vegetación, lo que permite la amplitud del plano de aire.

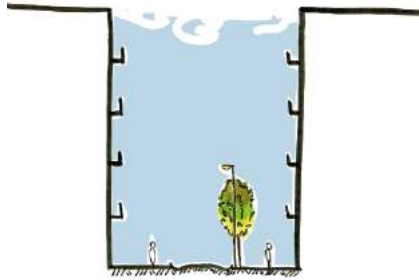


Fig. 118: Esquema plano de aire calle Foc Follet (lado norte)  
Elaboración propia

Fig. 119: Esquema plano de aire calle Foc Follet (lado sur)  
Elaboración propia

## USOS PLAZA FELIX RODRÍGUEZ DE LA FUENTE Y PLAZA ROBERT GERHARD

El eje de la calle Passeig d'Enric Sanchis contempla las plazas de Felix Rodríguez de la Fuente ubicada entre la calle d'Estadella y Mare Eterna, y la plaza Robert Gerhard ubicada en frente de la Biblioteca y del Centro Cívico de Bon Pastor.

La observación realizada en el barrio permitió comprender las dinámicas que suceden en el mismo en la cotidianeidad. Una de ellas es el movimiento que se genera alrededor de la escuela Bon Pastor, ubicada en el sector de estudio.

El horario de ingreso y salida de los niños dinamiza el sector por la cantidad de personas (adultos, personas de tercera edad y niños) que acuden al mismo.

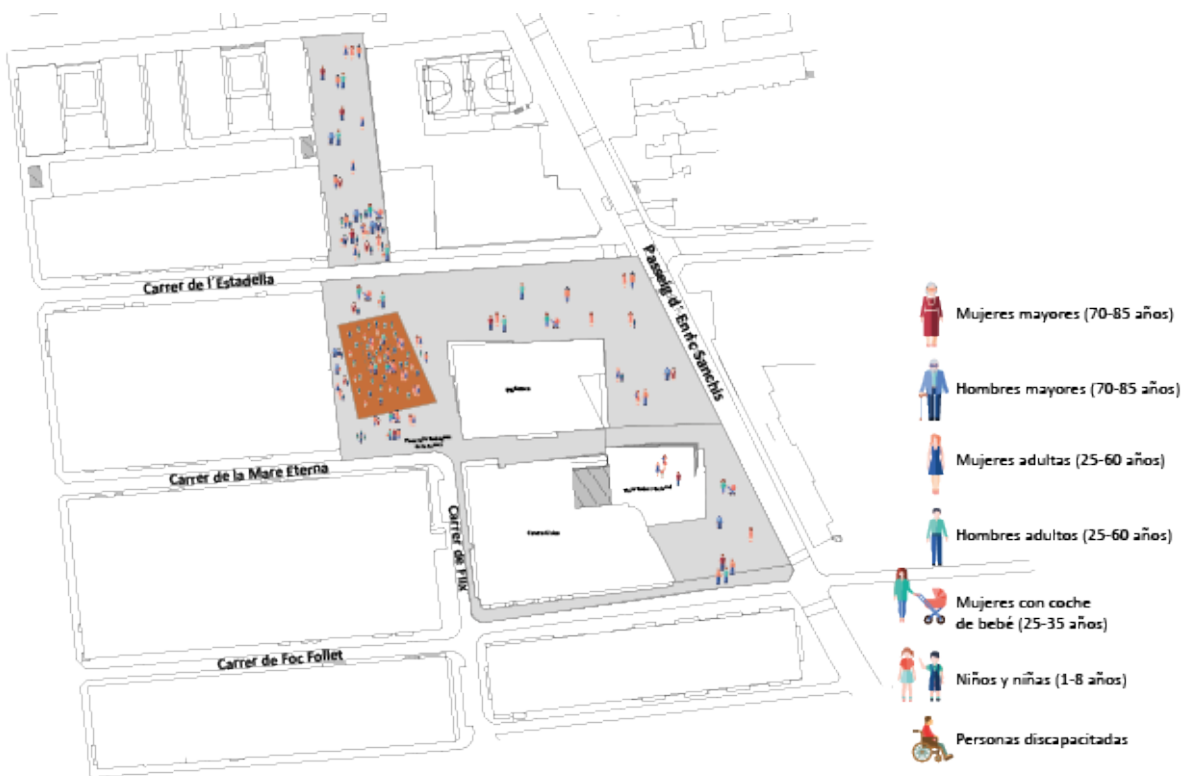


Fig. 120: Uso del espacio en horario de salida de niños de la escuela  
Elaboración propia

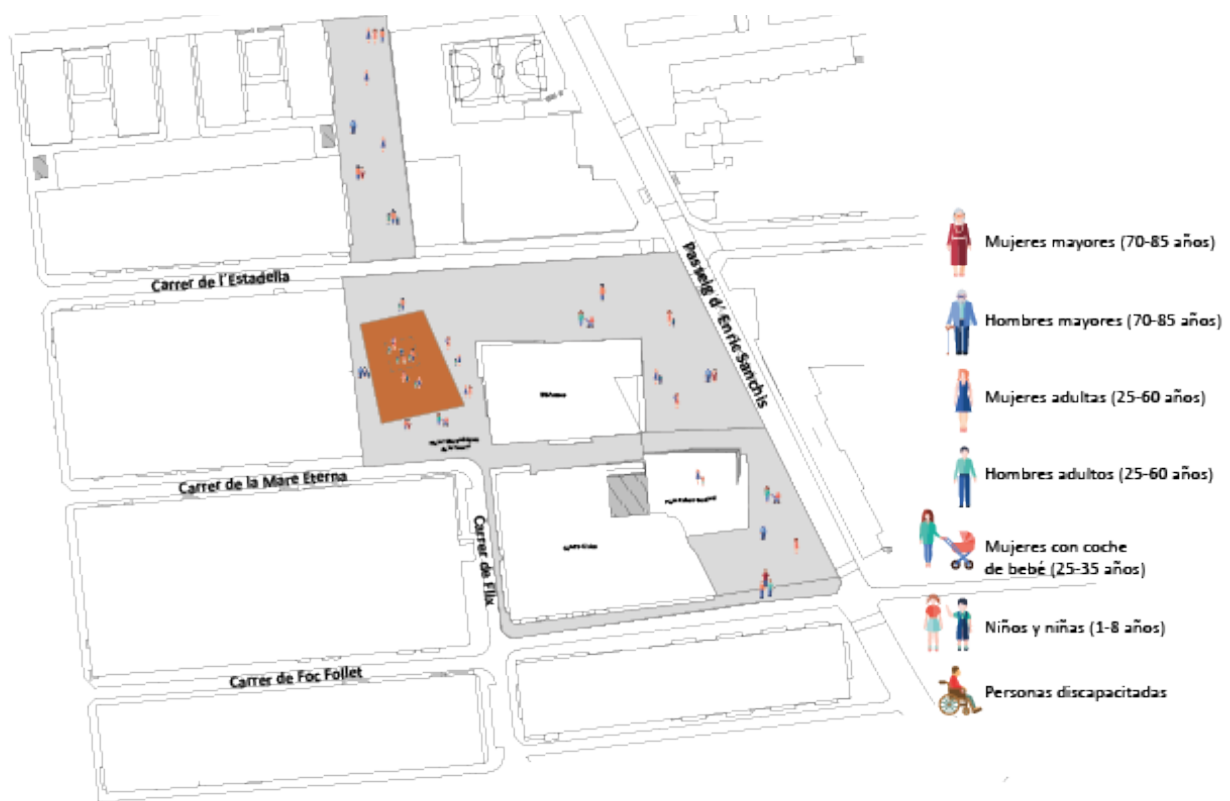


Fig. 121: Uso del espacio fuera de horario de escuela  
Elaboración propia

Como se muestra claramente en las imágenes, la intensidad de uso del espacio varía según las horas del día. Cuando los niños salen de la escuela, madres, padres y abuelos ocupan la calle Flix para esperarlos. Al salir, muchos utilizan los juegos infantiles de la plaza Felix Rodríguez de la Fuente, misma que se llena de gente, principalmente mujeres y adultos mayores, quienes se sientan en las bancas mientras esperan que los niños terminen de jugar. La plaza se llena fundamentalmente a las 13h00 horas cuando los niños salen de la escuela a almorzar en sus casas y entre 17h00 - 19h00 horas cuando terminan su día de escuela y regresan a sus casas.

Aunque también se observa la presencia de hombres en los juegos infantiles, es importante resaltar la mayoritaria presencia de mujeres, lo que nos permite inferir que en el barrio de Bon Pastor, las mujeres cumplen con los roles asignados en la sociedad para las mujeres, quienes se encargan de las actividades de cuidado en el hogar. Por esta razón, son quienes se encargan de llevar y recoger a los niños (personas dependientes) de la escuela, así como de las tareas del hogar.

Avanzada la noche, la plaza Felix Rodríguez de la Fuente, pierde concurrencia, puesto que su principal uso se da por los niños que ocupan los juegos infantiles. En la noche, transitan por la plaza hombres y mujeres adultos, fundamentalmente cruzan por ella o se sientan en las bancas para conversar. Se podría acondicionar de mejor manera esta plaza por la noche dado que una franja lateral del espacio no se ilumina apropiadamente, evitando que las personas utilicen mayormente esa zona, principalmente las mujeres.



## PLAZA FELIX RODRÍGUEZ DE LA FUENTE



Fig. 122: Madres, padres y abuelos esperando a los niños salir de la escuela  
Fotografía de la autora



Fig. 123: Abuelas esperando a los niños mientras juegan  
Fotografía de la autora



Fig. 124: Madres y padres usando la plaza mientras cuidan a sus bebés  
Fotografía de la autora



Fig. 125: Uso de la calle Flix  
Fotografía de la autora



Fig. 126: Uso de la plaza principalmente por niños acompañados por adultos  
Fotografía de la autora



Fig. 127: Zona oscura de la plaza  
Fotografía de la autora



Por otro lado, se puede decir que la plaza Robert Gerhard se utiliza en la cotidianidad principalmente como paso para las personas que se dirigen de la calle Sant Adrià a la calle Cresques o viceversa. La plaza no cuenta con muchas bancas como para que la gente la ocupe en momentos de descanso, como es el caso de la plaza Felix Rodríguez de la Fuente, por lo que se puede decir que no es un punto dinamizador del barrio debido al uso que se le da.

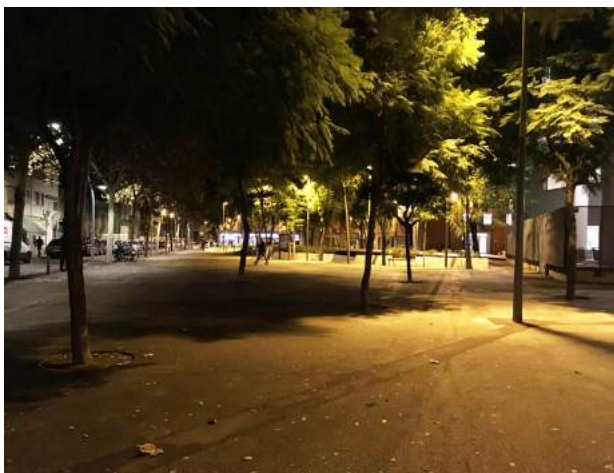
Entre los comentarios que se rescataron de las mujeres del barrio que realizaron el recorrido nocturno planteado por el Plá de Barris de Bon Pastor, se comentó que el paso entre la plaza Felix Rodríguez de la Fuente y la plaza Robert Gerhard era muy oscuro debido a la frondosa vegetación instalada en aquel tramo, lo cual limitaba la visión completa del espacio, principalmente en las noches, y lo volvía peligroso.

Fig. 128: Paso entre la Plaza Felix Rodríguez de la Fuente y la Plaza Robert Gerhard  
Fotografía de la autora

Fig. 129: Falta de bancas para estancia  
Fotografía de la autora

## PLAZA ROBERT GERHARD

Fig. 130: Plaza Robert Gerhard  
Fotografía de la autora



La circulación de las personas en este eje, se centra principalmente en la calle Flix y plaza Felix Rodríguez de la Fuente, donde se generan mayores puntos de encuentro y estancia, además de la distribución del tránsito peatonal hacia el resto del barrio. Al contrario, en la plaza Robert Gerhard son menos los puntos de encuentro y la circulación se vuelve más fluida en un sentido unidireccional.



Fig. 131: Circulación y puntos de encuentro de las personas del barrio en el espacio  
Elaboración propia

En cuanto a accesibilidad, el eje de la calle Passeig d'Enric Sanchís, mantiene los estándares de la ciudad de Barcelona, espacios fluidos, sin límites, en los que las personas pueden desplazarse sin problemas.

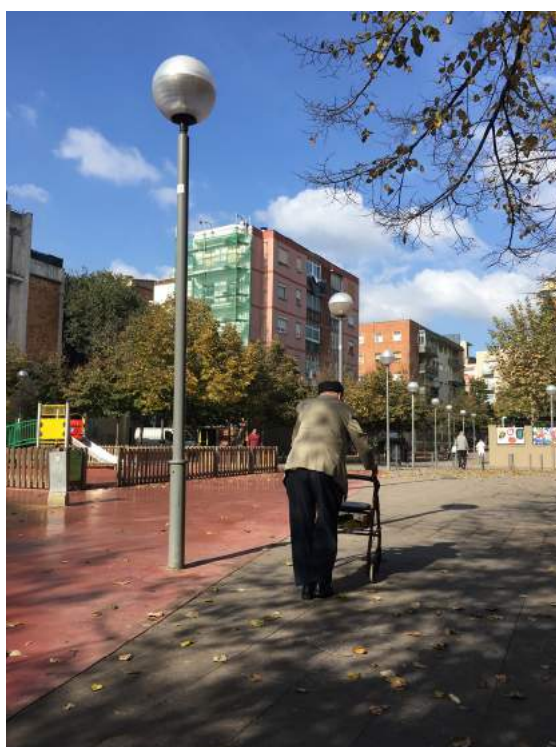


Fig. 132: Hombre de tercera edad con andador, desplazándose por la plaza Felix Rodríguez de la Fuente de manera fluida  
Fotografía de la autora



A pesar de que el eje analizado cuenta con los elementos urbanos que componen el paisaje urbano de toda la ciudad de Barcelona, hay que tomar en cuenta que algunas de sus calles no son del todo utilizadas por los vecinos del barrio, puesto que pueden generar percepciones negativas por la falta de cuidado y mantenimiento del espacio público. Como ejemplo de lo dicho, se considera a la calle Foc Follet, la cual generalmente no es muy transitada. Se infiere que se debe al descuido que existe en su plano vertical y a la falta de mezcla de funciones en planta baja. Si todas las calles de esta zona se mantuvieran como otras partes del barrio, con seguridad la circulación de personas sería más constante, proporcionando mayor seguridad al espacio.

Fig. 133: Imaginario de calle Foc Follet usada por las personas del barrio  
Edición propia



## ANÁLISIS CALLE DELS CRESQUES

La calle Cresques es el límite entre el área residencial del barrio y el polígono industrial. Actualmente, se caracteriza por servir como estacionamiento de vehículos privados de los vecinos del barrio, razón por la cual, carece de un buen tratamiento de su espacio público, provocando una ruptura del tejido urbano por la falta de conexión entre ambas zonas.

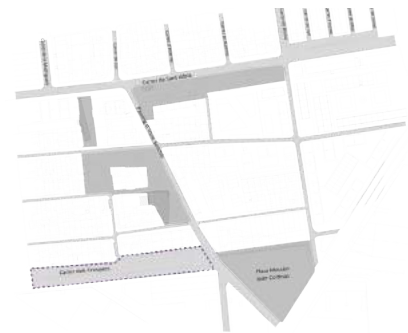


Fig. 134: Localización calle dels Cresques  
Elaboración propia



Fig. 135: Situación actual calle dels Cresques  
Elaboración propia

## PLANO DE SUELO

| ELEMENTO           | OBSERVACIONES   | FOTOGRAFÍA  |
|--------------------|---|---|
| <b>PAVIMENTO</b>   | Se mantiene como pavimento de aceras el panot cuadrangular. |  |
| <b>ILUMINACIÓN</b> | Cuenta con luminarias de mediana altura con luz amarilla.   |  |



| ELEMENTO          | OBSERVACIONES  | FOTOGRAFÍA  |
|-------------------|--|---|
| <b>MOBILIARIO</b> | Cuenta con escasas bancas a lo largo de toda la calle. |  |
| <b>VEGETACIÓN</b> | Principalmente plataneros y palmeras.                  |   |

Tabla 5: Análisis plano de suelo calle dels Cresques  
Elaboración propia

En algunas partes de la calle, el plano de suelo carece de tratamiento, dando una sensación de descuido.



Fig. 136: Deterioro en calle Cresques  
Fotografía de la autora  
Edición propia

## PLANO VERTICAL

En la calle Cresques el plano vertical es irregular, puesto que existen lotes no construidos que generan vacíos en este plano. Además, no cuenta con un buen tratamiento de fachadas, muchas se ven descuidadas evocando una mala imagen para la zona.



Fig. 137: Plano vertical calle dels Cresques  
Fotografía de la autora  
Edición propia



Fig. 138: Fachadas del plano vertical en mal estado  
Fotografía de la autora



## PLANO DE AIRE

En la calle Cresques, el plano de aire no se enmarca con las edificaciones, se mantiene abierto por la distancia que existe entre los edificios residenciales y las naves industriales, generando mayor percepción de desconexión del paisaje urbano.



Fig. 139: Esquema del plano de aire de la calle dels Cresques  
Elaboración propia

La calle Cresques es muy poco transitada por los vecinos del barrio, la misma es percibida como una zona de estacionamiento y su espacio público carece de un tratamiento de calidad que invite a la gente a usar el espacio.

La falta de conexión con las naves industriales a través de espacio público, genera una barrera que limita. Por la zona únicamente transitan vehículos, lo cual resulta complicado para conseguir un acceso seguro para todas las personas. Esta desconexión provoca que, en horas de la noche, casi nadie circule por esta zona del barrio, volviéndola peligrosa por la falta de “ojos que miren” y cuiden el espacio.



Fig. 140: Plano de aire en calle dels Cresques. Se abre, no se enmarca por las edificaciones ni la frondosidad de la vegetación  
Fotografía de la autora  
Edición propia

Fig. 141: Calle dels Cresques por la noche. Es un espacio destinado al estacionamiento de vehículos, por lo que nadie transita por la zona.  
Fotografía de la autora

La calle Cresques se conecta con la plaza Joan Mossèn Cortinas y con la calle Juníper Serrá. Actualmente, la plaza se encuentra en obras de rehabilitación, lo que vuelve al entorno desorganizado, provocando percepciones de inseguridad, principalmente en las noches.

Por otro lado, la calle Juníper Serrá, cuenta con un alto tránsito de vehículos pesados y carece de espacio público de calidad, en esta zona, la prioridad no es para el peatón.



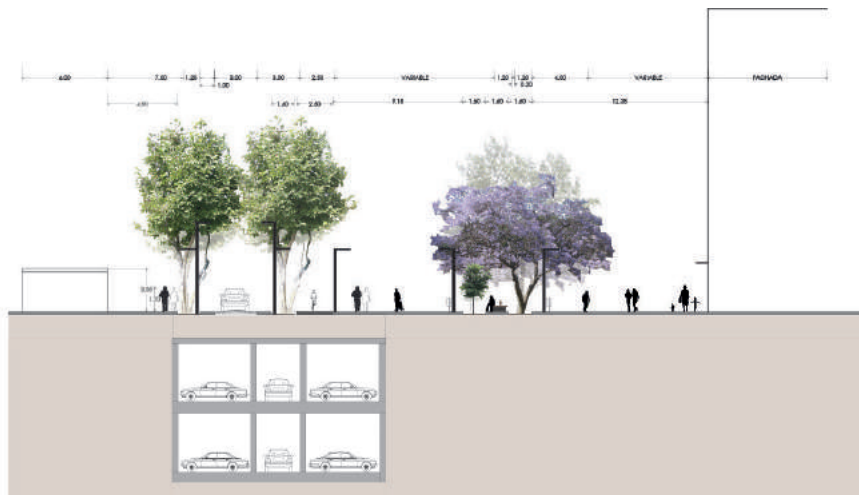
Fig. 142: Plaza Joan Mossèn Cortinas en rehabilitación  
Fotografía de la autora



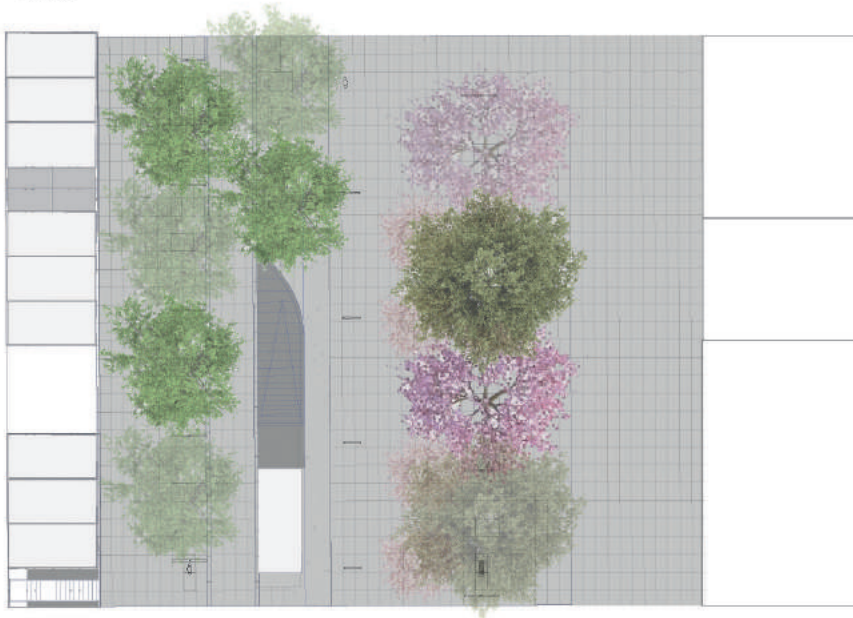
Fig. 143: Calle Juníper Serrá, parte del polígono vecino al barrio de Bon Pastor  
Fotografía de la autora



En la asignatura Taller de proyectos del Máster, se trabajó en el diseño de un proyecto que acondicionara de mejor manera esta zona del barrio. Para ello, se trabajó con la premisa de otorgar mayor importancia al peatón, reduciendo anchos de vías para ampliar aceras y disminuir la velocidad de los vehículos privados que transitan por el sector. En la calle Cresques se planteó la reubicación del estacionamiento en subsuelo para eliminar la presencia de vehículos en la calle, y aprovechar la misma creando espacio público a manera de paseo peatonal para conectar la plaza Joan Mossèn Cortinas, la calle Cresques y la plaza Formiga.



CORTE CRESQUES PROPUSTA



PLANTA CRESQUES

Fig. 144: Propuesta para la calle Cresques realizada en el Taller de Proyectos del Máster

Elaboración: Natalia Dueñas, Katherine Pineda, Paola Ojeda









Fig. 145: Imagen de paseo peatonal  
propuesto para calle dels Cresques  
Elaboración: Natalia Dueñas, Katherine  
Pineda, Paola Ojeda

Fig. 146 y 147: Imagenes de uso del  
espacio público propuesto para la calle  
dels Cresques  
Elaboración: Natalia Dueñas, Katherine  
Pineda, Paola Ojeda

## COMENTARIOS GENERALES DEL ESPACIO PÚBLICO DEL SECTOR DE ESTUDIO

En términos generales se podría decir que la zona estudiada del barrio de Bon Pastor, mantiene los estándares de diseño del espacio público de la ciudad de Barcelona. El barrio es accesible para todas las personas, se conecta con el resto de la ciudad y también permite a sus habitantes desplazarse independientemente de su condición física, así mismo, cuenta con una buena cantidad de equipamientos públicos, los necesarios para que las personas del barrio puedan desarrollar sus actividades cotidianas.

A pesar de esto, que sin duda es un acierto del llamado “Modelo Barcelona”, la misma esencia y configuración del barrio, la dualidad entre la industria y la residencia, marca una desconexión urbana que aún no ha podido solucionarse, siendo esto una barrera para la real cohesión urbana de Bon Pastor con el resto de la ciudad.

Aplicando la perspectiva de género, se puede decir que, el barrio maneja un espacio público en buenas condiciones, sin embargo, se podría aún trabajar en algunos aspectos que mejorarían la percepción de algunas zonas, consiguiendo mayor ocupación por parte de la gente. La zona de estudio, a pesar de ser el “centro” de actividades de Bon Pastor, cuenta con algunas calles que generan percepción de abandono, las mismas no cuentan con un adecuado mantenimiento del espacio público. La falta de mantenimiento, el descuido, la falta de limpieza generan una imagen negativa en las personas, provocando su falta de interés por usar aquellos espacios debido a sensaciones de miedo o inseguridad que limitan su ocupación. Esto sin duda afecta a todas las personas, pero, es claro que incide más en las mujeres, quienes evitarán a toda costa transitar por aquellas calles abandonadas por miedo a que algo suceda con ellas y sus cuerpos, coartando su libertad.

Lo que permite concluir que, definitivamente, la calidad del diseño urbano afectará en el nivel de uso que pueda tener el espacio público. Un espacio público con las mejores condiciones, siempre será dinámico y estará lleno de personas conviviendo unos con otros.

Fig. 148, 149 y 150: Deterioro de zona baja del barrio de Bon Pastor, cercano al área de polígono industrial  
Fotografías de la autora





Por otro lado, se considera importante comentar sobre el nuevo espacio público generado alrededor de los nuevos bloques de vivienda del barrio que reemplazan a las antiguas casas baratas. Si bien, se generan jardines con la intención de realizar un tratamiento sostenible del agua lluvia y el espacio para la circulación peatonal es continuo, se observa total ausencia de bancas. Elementos de mobiliario urbano como las bancas son esenciales en el espacio público y aún más, considerando que el barrio cuenta una población mayoritariamente de tercera edad, quienes requieren de momentos de descanso cuando salen a dar un paseo por el barrio. Así mismo, el espacio público diseñado para esta zona, cuenta con zonas de difícil acceso, como tramos de ancho mínimo para atravesar el jardín. Estos espacios no han sido pensados para los vecinos del barrio y complican la circulación por el espacio.



Fig. 151: Espacio público alrededor a los nuevos bloques de edificios  
Fotografía de la autora



Fig. 152: Pasos estrechos entre aceras  
Fotografía de la autora



Fig. 153: Ausencia de bancas para descanso en espacio público  
Fotografía de la autora

Otro tema de interés es el de la iluminación, fundamental para propiciar el uso del espacio público. En general, en el barrio se utilizan luminarias de luz amarilla, sin embargo, en la calle Juníper Serrá, se han colocado luminarias de luz blanca, las cuales, presentan mayor intensidad y permiten alumbrar mayormente el espacio urbano. La luz blanca cambia la percepción del espacio, permitiendo mayor visibilidad a las personas que transitan por la calle, por lo que, sería importante considerar el cambio de luminarias para transformar la percepción en el conjunto del territorio.

En la misma línea y a manera de cierre, se hizo una revisión de la toponimia de las calles que componen la zona de estudio. La mayoría hacen referencia a pueblos catalanes o afluentes naturales de Cataluña, por otro lado, los nombres de las tres plazas que se encuentran en este territorio, hacen alusión a personajes masculinos como Felix Rodríguez de la Fuente, Robert Gerhard y Joan Mossèn Cortinas. Lamentablemente, en la zona de estudio no se encuentra la referencia a algún personaje femenino. Ubicar personalidades femeninas dentro de la toponimia del espacio público es una manera de reconocer la importancia de la mujer en la vida pública, ayudando también a reivindicar el papel de la mujer en la sociedad y en la ciudad.

## CONCLUSIONES DE LA INVESTIGACIÓN

El diseño urbano provee al espacio público el acondicionamiento necesario para ser utilizado y puede ser un medidor del nivel de cohesión social que se genera en un territorio. Un espacio público no utilizado denota inmediatamente, falta de apropiación del mismo por parte de los ciudadanos. Así mismo, un espacio público utilizado por las mismas personas, nos permite detectar segregación, y un espacio público que no es utilizado por mujeres y demás grupos vulnerables, nos hace pensar sobre las limitaciones que el mismo contiene.

Barcelona, a partir de su proceso de transformación urbana, se ha caracterizado por incorporar condiciones de accesibilidad en el diseño de su espacio público. Sin duda, son reconocibles los esfuerzos realizados para este fin y la buena manera en que se ha trabajado para construir una ciudad inclusiva, consolidando al espacio público como el medio para la democratización de la ciudad. Barcelona, se integra a través del diseño de su espacio público, acondicionándolo de la mejor manera para poder coser el tejido urbano, brindando las mismas condiciones urbanas a todo el territorio.

Bon Pastor, uno de los barrios periféricos de la ciudad, característico por la dualidad de usos del territorio, entre industrial y residencial, se ha ido transformando a lo largo del tiempo, consiguiendo poco a poco equiparar las cualidades de su espacio público con el resto de la ciudad, lo que denota el permanente interés de la gestión de la ciudad en fomentar la inclusión y la accesibilidad. Hoy en día, el diseño del espacio público de Bon Pastor, cuenta con los estándares de diseño de la ciudad de Barcelona, proporcionando calidad de vida a sus habitantes, sin embargo, la falta de relación urbana entre las naves industriales y el barrio condicionan todavía el uso y pertenencia por parte de los vecinos de algunas zonas del barrio, generando aún percepciones de segregación o de un tratamiento desigual para Bon Pastor. Todavía se encuentran calles abandonadas, con mal mantenimiento, con poco acondicionamiento del paisaje urbano, situación que en la mayoría de la ciudad ya se ha dado tratamiento. Sin duda, el buen diseño urbano, invita y congrega a los ciudadanos, democratiza y permite el acceso a las mismas oportunidades para todos, sin segregación de ningún tipo. La falta de un buen tratamiento del entorno urbano, que puede radicar en las condiciones físicas que lo componen, como la iluminación, la vegetación, la calidad del pavimento y del mobiliario, la visibilidad de todo el espacio, entre otros, limitará sobre todo a los grupos vulnerables, uno de estos, el de las mujeres.

Si bien, la ciudad de Barcelona incorpora de manera transversal entre sus políticas públicas la perspectiva de género, y en la planificación de su ciudad se puede notar esta intención, es importante reconocer que aun así pueden existir espacios en la ciudad que todavía carecen de cualidades de accesibilidad, limitando a los más vulnerables.

En la ciudad de Barcelona todavía existen espacios públicos que pueden resultar limitantes para las mujeres por ser poco luminosos o configurarse como esquinas sin visibilidad, lo que hace que las mujeres no se sientan tranquilas al momento de usar la ciudad. A esto se suma los casos de agresiones sexuales a mujeres que continúan apareciendo en las noticias de prensa.

Diseñar el espacio público con calidad también implica que el mismo permita la libertad de uso por parte de las mujeres, que no se sientan inseguras, que no tengan que evadirlo de su ruta por miedo a ser agredidas físicamente, que puedan transitar con autonomía y que en el espacio público puedan convivir con el resto de la ciudadanía en igualdad de condiciones.

El urbanismo con perspectiva de género es un tema en construcción que busca principalmente la democratización de la ciudad, entendiendo que el espacio público no es neutro, que somos seres diversos y que las actividades cotidianas deben tomarse en cuenta a la hora de construir ciudad. Aplicar la perspectiva de género en el urbanismo permitirá planificar las ciudades tomando en cuenta la cotidianidad de su población, comprender los desplazamientos fundamentales en las actividades diarias, tomar en cuenta las necesidades de las personas más vulnerables de la sociedad y así construir ciudades más equitativas en las que todas y todos podamos disfrutar de las mismas oportunidades. Una ciudad en la que una mujer, un niño, un anciano, un migrante o una persona discapacitada puedan desplazarse sin miedo, puedan acceder a todos los servicios sin importar su condición, sin duda será una ciudad de libertad y seguridad para todos quienes la habitan. Será una ciudad que permite a sus ciudadanos desarrollar su propia autonomía y, sobre todo, serán ciudadanos que se sientan parte de ese territorio, generando pertenencia, identidad y por tanto cohesión social.

Sin duda, el diseño urbano es el medio para hacer ciudad y empleado de la forma correcta, permitirá la mayor cantidad de encuentros por personas diversas y usos de manera equitativa que permitan la inclusión, la libertad y el derecho a la ciudad.

## BIBLIOGRAFÍA

Ajuntament de Barcelona. (n.d.). Arxiu Municipal de Barcelona. Retrieved December 17, 2018, from <http://ajuntament.barcelona.cat/arxiunicipal/ca>

Ajuntament de Barcelona. (n.d.). Nomenclator de calles. Retrieved December 30, 2018, from <http://www.bcn.cat/nomenclator/castella/welcome.htm>

Ajuntament de Barcelona. (n.d.). Departament d'Estadística i Difusió de Dades. Retrieved December 17, 2018, from <http://www.bcn.cat/estadistica/castella/index.htm>

Ajuntament de Barcelona. (n.d.). Carto bcn. Retrieved November 15, 2018, from <http://w20.bcn.cat/cartobcn/default.aspx?lang=es>

Ajuntament de Barcelona. (1995). *Barcelona. Un modelo de transformación urbana 1980-1995*. (J. Borja, Ed.) (Programa d). Quito: Artes Gráficas SEÑAL.

Área Metropolitana de Barcelona. (n.d.). Geoportal de Cartografía. Retrieved December 17, 2018, from <https://geoportalcartografia.amb.cat/AppGeoportalCartografia2/index.html?locale=es>

Ayuntamiento de Barcelona. (n.d.). Pla de Barris 2016-2020. Retrieved from [https://ajuntament.barcelona.cat/ciutatvella/sites/default/files/plenari/presentacio\\_pla\\_de\\_barris.pdf](https://ajuntament.barcelona.cat/ciutatvella/sites/default/files/plenari/presentacio_pla_de_barris.pdf)

Bofill, A. (2013). El derecho de las mujeres a la ciudad: una retrospectiva. In *La Construcció de la Ciutat Inclusiva - Estratègies d'intervenció integral en l'hàbitat local*. Barcelona. Retrieved from [https://urbanismeinclusiu.files.wordpress.com/2013/03/el-derecho-de-las-mujeres-a-la-ciudad\\_anna-bofill.pdf](https://urbanismeinclusiu.files.wordpress.com/2013/03/el-derecho-de-las-mujeres-a-la-ciudad_anna-bofill.pdf)

Bohigas, O. (1986). *Reconstrucción de Barcelona - Monografías de la Dirección General de Arquitectura y Edificación*. (Servicios de Publicaciones, S. G. Técnica, & Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Eds.) (Dirección). Madrid.

Borja, J. (2010). *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*. (M. Mayorga, Área de la gestión de la ciudad y urbanismo, & Universitat Oberta de Catalunya UOC, Eds.) (Universita). Barcelona: Book-print SL.

Borja, J., & Muxí, Z. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*, 40, 56. Retrieved from [https://www.researchgate.net/publication/44358990\\_El\\_espacio\\_publico\\_ciudad\\_y\\_ciudadania\\_Jordi\\_Borja\\_y\\_Zaida\\_Muxi](https://www.researchgate.net/publication/44358990_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_Jordi_Borja_y_Zaida_Muxi)

Centro de Noticias ONU. (2014). Naciones Unidas - Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. Retrieved November 21, 2018, from <http://www.un.org/es/development/desa/news/population/world-urbanization-prospects-2014.html>



Ciocoletto, A. (2014). *Urbanismo para la vida cotidiana*. Universidad Politécnica de Cataluña. Retrieved from <http://www.punt6.org/guias-proprias-de-col·lectiu-punt-6/>

Comisión Europea. (2010). Europa 2020: Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador, 20(7), 989–993. Retrieved from <http://ci.nii.ac.jp/naid/40004441341/>

Comisión Europea. (2017). *Informe de la Comisión al Consejo sobre la Agenda Urbana para la UE*. Bruselas. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2017:0657:FIN:ES:PDF>

Concejalía de Feminismos y LGTBI. (2016). *Plan para la Justicia de Género (2016-2020)*. (Departamento de Transversalidad de Género & Departamento de Comunicación del Área de Derechos Sociales, Eds.). Barcelona.

Consejo de la Unión Europea. (2011). Conclusiones del Consejo, de 7 de marzo de 2011, sobre Pacto Europeo por la Igualdad de Género (2011-2020). *Diario Oficial de La Unión Europea*, 4. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX%3A52011XG0525%2801%29>  
Departamento de Asuntos Económicos y Sociales - Naciones Unidas. (1982). Programa de acción mundial para las personas con discapacidad. Retrieved December 30, 2018, from <https://www.un.org/development/desa/disabilities-es/programa-de-accion-mundial-para-las-personas-con-discapacidad-4.html>

Design for all foundation. (n.d.). Design for all. Retrieved October 27, 2018, from <http://designforall.org/index.php>

Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya. (2014). *Disposiciones departamento de salud*. Barcelona. Retrieved from <http://dogc.gencat.cat/es>

Enable - Naciones Unidas. (1993). Normas Uniformes sobre la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad. Retrieved December 30, 2018, from <http://www.un.org/spanish/disabilities/default.asp?id=498>

FAVB. (2005). Dones i ciutat. *Carrer*, 91, 11–26. Retrieved from <https://www.favb.cat/carrer/dones-i-ciutat>

Foment de Ciutat SA. (2016). El Pla de Barris del Bon Pastor i Baró de Viver, 1–115.

Fundación Once. (n.d.). DISCAPNET El portal de las personas con discapacidad. Retrieved December 8, 2018, from <https://www.discapnet.es/>

García Ramon, María Dolors; Ortiz Guitart, Anna; Prats Ferret, M. (2014). *Espacios públicos, género y diversidad*. (Grupo de Investigación CONSolidado de la Generalitat de Catalunya, Ed.) (10/2014). Barcelona: Icaria editorial s.a.

Gobierno de España; Ministerio de Sanidad, S. S. e I. (2014). Plan Nacional de Acción para la Inclusión Social del Reino de España 2013-2016. *Informes, Estudios e Investigación*, 5–138. Retrieved from [https://www.mscbs.gob.es/ssi/familiasInfancia/inclusionSocial/docs/PlanNacionalAccionInclusionSocial\\_2013\\_2016.pdf](https://www.mscbs.gob.es/ssi/familiasInfancia/inclusionSocial/docs/PlanNacionalAccionInclusionSocial_2013_2016.pdf)

Gobierno de España. (2003). *Ley 51/2003 de igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad*. Madrid. Retrieved from <https://www.boe.es/>

Gutiérrez, M. E. (2011, June). F eminismo/s 17. *La Arquitectura y El Urbanismo Con Perspectiva de Género*, 11. Retrieved from <http://rua.ua.es/dspace/handle/10045/22332>

Institu Cartografic i Geologic de Catalunya. (n.d.). Cartoteca Digital. Retrieved December 17, 2018, from <http://cartotecadigital.icc.cat>

Jefatura del Estado. (2008). I. Disposiciones generales. *Boe*, 48125–48130. Retrieved from <https://www.boe.es/boe/dias/2008/12/02/pdfs/A48125-48130.pdf>

Jefatura del Estado. (2013). Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres. *Boe*, 1–59. Retrieved from <https://www.boe.es/>

Lombardo, E. (2003). “El mainstreaming de género en la Unión Europea.” *Aequalitas. Revista Jurídica de Igualdad de Oportunidades Entre Mujeres y Hombres*, 10(15), 11. Retrieved from [https://app.sernam.cl/pmg/archivos\\_2007/pdf/Art\\_MainstreamingUE.pdf](https://app.sernam.cl/pmg/archivos_2007/pdf/Art_MainstreamingUE.pdf)

Mayerl, R., Minaca, M., Heiler, U., Vrychea, A., & Ottes, L. (1996). *La Carta Europea de la Mujer en la ciudad*. Bruselas. Retrieved from <http://habitat.aq.upm.es/dubai/96/bp018.html>

Ministerio de la Presidencia. (2007). *Real Decreto 505/2007, de 20 de Abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones*. *Boe* (Vol. 113). Madrid. Retrieved from <https://www.boe.es/>

Ortiz, S. (2014). Espacio público, género e (in) seguridad. *Ediciones Electrónicas de La AEHM / UMA*, 48–67. Retrieved from <http://www.punt6.org/articulos-y-libros-escritos-por-col-lectiu-punt-6/>

Parlamento Europeo, Consejo, & y Comisión de la Unión Europea. (2016). Carta de los derechos fundamentales de la UE. *Diario Oficial de La Unión Europea*, C 202, 389–405. Retrieved from <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:12016P/TXT>

Remesar, A. (2011). O carácter simbólico da rua - Identidade e apropriação. In *A rua é nossa... de todos nos!* Lisboa: Lisboa: MUDE - Instituto Superior Técnico. Retrieved from [https://www.academia.edu/9913398/2011.\\_O\\_carácter\\_simbólico\\_da\\_rua](https://www.academia.edu/9913398/2011._O_carácter_simbólico_da_rua)

Rossel, Q., Bernardez, N., & Pybus, M. (2003). *Bon Pastor – Baró De Viver : Un Projecte Per a La Integració*. Barcelona.

Salas, X. (2016). Bon Pastor (Barcelona) Un Territorio En Construcción. *On the W@terfront*, 43, 7–44. Retrieved from <http://web.a.ebscohost.com.sire.ub.edu/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=0&sid=242b0933-47fb-4f29-b312-242e56724e4b%40sessionmgr4009>

Sales, A., Villareal, J., & Pallàs, E. (2018). Estrategia de inclusión y de reducción de las desigualdades sociales de Barcelona, 124. Retrieved from [http://www.bcn.cat/barcelonainclusiva/ca/2018/6/estrategia\\_inclusion\\_2017-2027\\_es.pdf](http://www.bcn.cat/barcelonainclusiva/ca/2018/6/estrategia_inclusion_2017-2027_es.pdf)

Sánchez de Madariaga, I. (2007). *Urbanismo con perspectiva de género*. (Instituto Andaluz de la Mujer, Ed.) (Vol. 136).

Santamaría, J. A. (2018). *La Periferia en Transformación. Procesos de Cualificación del Espacio Público. El caso del Barrio Bon Pastor*. Universitat de Barcelona. Retrieved from [http://diposit.ub.edu/dspace/handle/2445/14782/browse?type=title&submit\\_browse=Título](http://diposit.ub.edu/dspace/handle/2445/14782/browse?type=title&submit_browse=Título)

Schonard, M. (2018). La Igualdad Entre Hombres Y Mujeres, 1–9. Retrieved from [www.europarl.europa.eu/factsheets/es](http://www.europarl.europa.eu/factsheets/es)

Terán, I. (2016). *Accesibilidad y Diseño Universal - Principios rectores en la transformación de la ciudad*. Universitat de Barcelona. Retrieved from [http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/106273/2/TFM\\_Ivette\\_Teran\\_Parte02.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/106273/2/TFM_Ivette_Teran_Parte02.pdf)

Transport Metropolitans de Barcelona. (2010). *Pla Director d' Accessibilitat Universal Pla Director d' Accessibilitat Universal*. (Transport Metropolitans de Barcelona, Ed.). Barcelona: Gramagraf. Retrieved from <https://www.tmb.cat/es/sobre-tmb/conocenos/publicaciones-y-documentacion-corporativa>

Transports Metropolitans de Barcelona. (2017). TMB Bus, Metro, Ocio. In Transports Metropolitans de Barcelona (Ed.) (p. 22). Barcelona. Retrieved from <https://www.tmb.cat/es/sobre-tmb/conocenos/publicaciones-y-documentacion-corporativa>

## ÍNDICE ANALÍTICO

### A

Accesibilidad 9,14,16,24,28,29,30,35,47,48,49,50,51,52,53,54,55,56,57,58,59,60,75,106,107,114,128,140

Accesible 9,14,28,30,35,47,52,54,55,60,68,75,79,98,110,138

Acceso 9,15,16,21,23,26,28,29,35,40,48,49,51,52,53,57,59,60,66,67,68,70,73,78,79,91,103,133,139,140

Actividades cotidianas 9,14,30,36,70,71,73,79,97,138,141

Actividades productivas 69,101

Actividades reproductivas 69,74,101

Apropiación 23,30,35,46 140

### B

Barcelona 14,16,27,28,29,30,35,37,41,42,45,46,47,56,57,58,59,67,71,75,83,84,86,87,91,94,98,100,101,106,107,118,119,128,129,138,140

Barrio 14,15,16,17,28,30,36,38,41,42,44,45,46,47,57,66,67,70,71,73,74,83,84,86,87,90,91,92,93,94,95,97,98,99,100,101,102,104,113,114,116,118,119,124,125,127,128,129,130,133,134,135,138,139,140

Bon Pastor 14,15,16,59,83,84,86,87,88,89,90,91,92,93,94,95,97,98,99,101,102,104,105,107,113,114,116,124,125,127,134,138,140

### C

Casas baratas 84,86,92,139

Calle 16,23,36,37,46,47,56,68,77,78,84,86,91,93,95,98,99,100,102,103,104,105,106,107,108,109,110,111,113,114,115,116,117,118,119,120,121,122,123,124,125,126,127,128,129,130,131,132,133,134,135,137,138,139,140

Ciudad 9,14,16,21,22,23,25,26,27,28,29,30,31,35,36,37,38,39,40,41,42,44,45,46,47,48,49,50,51,52,53,54,55,56,57,58,59,60,65,66,67,68,69,70,71,72,73,74,75,76,77,78,79,83,84,87,91,94,97,98,106,107,109,119,128,129,138,139,140,141

Ciudadanía 9,14,23,28,29,35,46,52,55,65,66,75,78,141

Ciudadanos 9,14,22,28,35,36,40,45,46,47,49,51,54,55,60,66,68,73,79,107,140,141

Colectivo 26,35,36,37,39,40,46,48,55,66

Convivencia 30,35,38,39,71,91

### D

Democratización 38,40,79,140,141



Derecho 9,14,21,22,23,24,25,26,27,28,29,30,39,49,50,51,52,53,55,67,76  
78,79,141

Desplazamiento 30,47,70,71,72,73,74,75,79,107,141

Diseño urbano 9,14,15,16,60,66,74 78,79,86,87,107,111,114,138,140,  
141

Diversidad 9,14,25,29,35,39,45,47,48,65,67,68,74,77,78,94,113

Diverso 9,14,24,40,50,141

## **E**

Equidad 25,29,30

Equitativo 9,70

Espacio público 9,14,15,16,17,29,30,35,36,37,38,39,40,41,42,44,45,46,4  
7,48,50,54,56,58,61,66,67,68,70,73,74,76,77,78,79,87,93,94,102,103,10  
7,110,111,112,114,119,129,130,133,134,135,137,138,139,140,141

Espacio urbano 14,23,30,39,54,66,69,71,78,87,139

Etnia 41,91

## **G**

Género 9,14,15,16,17,21,22,23,24,25,26,27,28,29,30,31,35,36,48,49,54,  
60,65,66,67,68,71,73,75,76,77,78,79,93,98,99,119,138,140,141

Grupos vulnerables 9,14,49,78,140

## **I**

Identidad 28,29,37,46,50,60,68,77,141

Identidad de género 28,29

Igualdad 9,16,21,22,23,24,25,26,27,28,29,30,31,35,38,39,49,50,51,52,53  
54,55,58,60,66,67,68,69,70,73,78,79,107,141

Inclusión 9,10,14,22,24,25,26,27,28,31,35,48,55,66,67,74,140,141

Inclusivo 16,21,26,52

Inseguridad 75,76,77,78,112,138,141

Intercambio 39,50

## **L**

Legislación 9,14,21,22,26,27,28,31,40,52,53,54,65

## **M**

Mainstreaming de género 24,25

Miedo 9,76,77,78,112,138,141

Migrantes 9,39,53,66,69,79,84

Mobiliario urbano 58,59,87,139  
Movilidad 16,22,23,30,44,47,48,76,97,111

Mujeres 9,14,15,17,22,23,24,25,26,27,28,29,30,31,39,49,53,60,65,66,67  
68,69,70,71,72,73,74,75,76,77,78,79,91,97,98,99,100,101,103,106,109,1  
12,114,115,119,125,127,138,140,141

## **N**

Necesidad 9,14,22,23,26,29,30,41,50,54,66,67,68,69,70,71,73,77,79,84,  
86,92,97,120,141

Niños 9,39,49,66,67,68,69,79,91,97,101,102,114,116,  
124,125,126

## **O**

Oportunidad 9,14,23,25,26,27,29,39,46,51,52,53,55,66,  
68,140,141

## **P**

Paisaje urbano 38,84,87,120,123,129,133,140

Parque 39,44,56,57,67,72,117

Patriarcal 9,68,69,101

Pavimento 16,38,56,58,59,106,107,109,117,118,130,140

Periferia 14,41,42,44,45,48

Personas con discapacidad 9,15,51,52,53,54,55,59,68

Perspectiva de género 9,14,16,17,21,22,25,26,28,31,65,  
66,67,68,73,76,78,79,93,98,99,119,138,140,141

Pertenencia 22,36,46,50,60,77,140,141

Planificación 9,65,66,67,68,73,78,79,140

Plaza 16,30,37,39,47,49,56,59,60,70,71,72,73,74,75,79,84,86,95,97,98,9  
9,101,102,104,105,106,107,108,  
109,113,114,115,116,117,123,124,125,126,127,128,134,135,138,139,  
141

Población 9,14,17,21,24,26,28,31,35,48,51,52,53,55,56,  
66,70,79,83,84,87,90,91,92,98,101,119,139,141

Políticas públicas 9,14,6,25,31,35,40,41,46,53,54,55,60,  
70,75,140

## **T**

Tercera edad 48,101,110,115,119,124,128,139

Transformación 28,36,38,41,42,45,46,56,58,59,140

Transporte público 30,59,73,74,75,97,98,99

## **U**

Urbanismo 9,14,15,16,41,44,65,66,67,68,69,76,79,141

Uso 15,16,17,29,30,35,36,37,39,40,41,42,46,47,49,50,53,59,61,67,71,73  
76,78,79,87,94,95,96,98,101,102,103,107,113,114,124,125,126,127,137,  
128,129,140,141

## **V**

Vegetación 17,38,58,107,108,109,119,123,127,131,133,  
140

Violencia 23,24,27,28,29,36,68,76,77,78

## ÍNDICE DE IMÁGENES

|  |    |
|--|----|
| Fig. 1: Plaza frente a Museo de Arte Contemporáneo de Barcelona (MACBA).<br>Fuente: Fotografía de la autora.....                                     | 13 |
| Fig. 2: Playa de la Barceloneta<br>Fuente: Fotografía de la autora.....  | 25 |
| Fig. 3: Ciudad de Barcelona<br>Fuente: Fotografía de la autora.....  | 27 |
| Fig. 4: Ocupación del espacio público por actividades cotidianas<br>Fuente: Fotografía de la autora.....   | 36 |
| Fig. 5: Desfile del orgullo gay en el espacio público como expresión social<br>Fuente: Fotografía de la autora.....                                  | 36 |
| Fig. 6: Marcha 25 de noviembre por la “Eliminación de la violencia de género” como expresión socio-política.<br>Fuente: Fotografía de la autora..... | 36 |
| Fig. 7: Moll de Barcelona<br>Fuente: Fotografía de la autora.....  | 37 |
| Fig. 8: Plano vertical<br>Fuente: Fotografía de la autora. Edición propia.....   | 38 |
| Fig. 9: Plano de suelo<br>Fuente: Fotografía de la autora. Edición propia.....   | 38 |
| Fig. 10: Plano de aire<br>Fuente: Fotografía de la autora. Edición propia.....   | 38 |
| Fig. 11: Parque de la Trinitat<br>Fuente: Fotografía de la autora.....   | 39 |
| Fig. 12: Espacio público para todos – Las Ramblas<br>Fuente: Fotografía de la autora.....  | 39 |
| Fig. 13: Diversidad en la Plaza Salvador Seguí<br>Fuente: Fotografía de la autora.....   | 39 |
| Fig. 14: Las Ramblas<br>Fuente: Fotografía de la autora.....   | 40 |
| Fig. 15: Operación de esponjamiento – Rambla del Raval<br>Fuente: Fotografía de la autora.....   | 43 |
| Fig. 16: Parque Central de Nou Barris<br>Fuente: Fotografía de la autora.....  | 44 |
| Fig. 17: Cerillas de Claes Oldenburg – Obra de arte público en La Clota<br>Fuente: Fotografía de la autora.....                                      | 44 |



|   |    |
|---|----|
| Fig. 18: Vista de la ciudad de Barcelona  |    |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 45 |
| Fig. 19: Fiestas de la Merced   |    |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 47 |
| Fig. 20: Fiestas del barrio de Gracia   |    |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 47 |
| Fig. 21: Hombre de tercera edad con movilidad asistida en el espacio público            |    |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 48 |
| Fig. 22: Persona discapacitada movilizándose sin barreras por el espacio público        |    |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 50 |
| Fig. 23: Adecuación de la calle Enric Granados  |    |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 56 |
| Fig. 24: Aceras anchas para circulación peatonal  |    |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 57 |
| Fig. 25: Escaleras mecánicas en Baixada de Gloria – Vallcarca                           |    |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 57 |
| Fig. 26: Vado V-120   |    |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 58 |
| Fig. 27: Pavimento podotáctil   |    |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 59 |
| Fig. 28: Mobiliario urbano que cumple con especificaciones de accesibilidad             |    |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 59 |
| Fig. 29: Ascensor metro de Bon Pastor   |    |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 59 |
| Fig. 30: Uso de espacio público – Paseo marítimo  |    |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 61 |
| Fig. 31: Uso del espacio público por mujeres a cargo de niños – Parque de la Ciutadella |    |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 67 |
| Fig. 32: Mujeres asumiendo rol asignado al género femenino                              |    |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 67 |
| Fig. 33: Actividades reproductivas  |    |
| Fuente: Elaboración propia.....   | 69 |
| Fig. 34: Actividades productivas  |    |
| Fuente: Elaboración propia.....   | 69 |

|  |  |
|--|--|
| Fig. 35: Desplazamientos poligonales realizados mayoritariamente por mujeres                                       |  |
|  | Fuente: Ciocoletto, 2014. Elaboración propia..... 72   |
| Fig. 36: Desplazamientos lineales realizados mayoritariamente por hombres  |  |
|  | Fuente: Ciocoletto, 2014. Elaboración propia..... 72   |
| Fig. 37: Mujeres en sus actividades cotidianas usando el espacio público   |  |
|  | Fuente: Fotografía de la autora..... 73  |
| Fig. 38: Usuarios del transporte público de Barcelona según género, edad, nivel de estudios y ocupación.           |  |
|  | Fuente: Transports Metropolitans de Barcelona, 2017..... 75  |
| Fig. 39: Recopilación de noticias sobre actos de violencia de género en el año 2018 de los periódicos de Cataluña. |  |
|  | Fuente: Diario “El País”, “el Periódico”, “Público”, “ABC Cataluña”..... 76  |
| Fig. 40: División por Distritos de la ciudad de Barcelona  |  |
|  | Fuente: Elaboración propia..... 83   |
| Fig. 41: Aproximación al barrio de Bon Pastor dentro del Distrito de Sant Andreu                                   |  |
|  | Fuente: Elaboración propia..... 83   |
| Fig. 42: Delimitación barrio Bon Pastor  |  |
|  | Fuente: Elaboración propia..... 83   |
| Fig. 43: Barriadas de Bon Pastor (año 1933)  |  |
|  | Fuente: Cartoteca Digital. Edición propia..... 84  |
| Fig. 44: Puente peatonal sobre el Río Besòs para cruzar hacia Santa Coloma de Gramanet                             |  |
|  | Fuente: <a href="http://laciutathoritzontal.org/es/imatges">http://laciutathoritzontal.org/es/imatges</a> ..... 84 |
| Fig. 45: Casas baratas Milans del Bosch  |  |
|  | Fuente: Doménech, L; Puig, R; Sabater, L; Sanmartí, J. El barrio del Bon Pastor. En Los Barrios. Barcelona..... 86 |
| Fig. 46: Falta de espacio público de calidad en el barrio de Bon Pastor  |  |
|  | Fuente: Doménech, L; Puig, R; Sabater, L; Sanmartí, J. El barrio del Bon Pastor. En Los Barrios. Barcelona..... 87 |
| Fig. 47: Territorio Bon Pastor (1956 – 1957)   |  |
|  | Fuente: Geoportal de cartografía (AMB)..... 88   |
| Fig. 48: Territorio Bon Pastor (1965)  |  |
|  | Fuente: Geoportal de cartografía (AMB)..... 88   |
| Fig. 49: Territorio Bon Pastor (1974)  |  |
|  | Fuente: Geoportal de cartografía (AMB)..... 88   |
| Fig. 50: Territorio Bon Pastor (1977)  |  |
|  | Fuente: Geoportal de cartografía (AMB)..... 89   |

|   |    |
|---|----|
| Fig. 51: Territorio Bon Pastor (1981)<br>Fuente: Geoportail de cartografía (AMB).....   | 89 |
| Fig. 52: Territorio Bon Pastor (1992)<br>Fuente: Geoportail de cartografía (AMB).....   | 89 |
| Fig. 53: Territorio Bon Pastor (2018)<br>Fuente: Google Earth.....  | 89 |
| Fig. 54: Mercado de Bon Pastor<br>Fuente: Fotografía de la autora.....  | 92 |
| Fig. 55: Escuela de Bon Pastor<br>Fuente: Fotografía de la autora.....  | 92 |
| Fig. 56: Biblioteca de Bon Pastor<br>Fuente: Fotografía de la autora.....   | 92 |
| Fig. 57: Bon Pastor en los años 40<br>Fuente: <a href="http://laciutathoriztonal.org/es/imatges">http://laciutathoriztonal.org/es/imatges</a> .....         | 92 |
| Fig. 58: Nuevos edificios construidos en lugar de las casas baratas<br>Fuente: Fotografía de la autora.....   | 92 |
| Fig. 59: Zona de estudio dentro del barrio de Bon Pastor<br>Fuente: Elaboración propia.....   | 93 |
| Fig. 60: Delimitación de la zona de análisis<br>Fuente: Elaboración propia.....   | 94 |
| Fig. 61: Diferenciación de usos de los lotes contemplados en la zona de estudio<br>Fuente: Portal de Información Urbanística (PIU). Elaboración propia..... | 95 |
| Fig. 62: Distribución de actividades en el territorio<br>Fuente: Elaboración propia.....  | 96 |
| Fig. 63: Localización de equipamiento público en el territorio<br>Fuente: Elaboración propia.....   | 96 |
| Fig. 64: Estaciones de transporte público en el territorio (metro, bus, bicicleta)<br>Fuente: Elaboración propia.....                                       | 97 |
| Fig. 65: Parada de bus tipo poste, a la intemperie<br>Fuente: Fotografía de la autora.....  | 98 |
| Fig. 66: Parada de bus con marquesina y banca<br>Fuente: Fotografía de la autora.....   | 98 |
| Fig. 67: Paradas de transporte público metro y bus en la zona de estudio<br>Fuente: Elaboración propia.....   | 99 |

|   |     |
|---|-----|
| Fig. 68: Entorno alrededor de la estación de metro Verneda<br>Fuente: Fotografía de la autora.....  | 99  |
| Fig. 69: Recorrido y paradas del bus nocturno N8, alejadas de la zona residencial<br>Fuente: Elaboración propia.....  | 100 |
| Fig. 70: Intensidad de uso y tránsito por el barrio en la mañana<br>Fuente: Elaboración propia.....   | 102 |
| Fig. 71: Intensidad de uso y tránsito por el barrio en la noche<br>Fuente: Elaboración propia.....  | 102 |
| Fig. 72: Zona baja de la zona de estudio<br>Fuente: Elaboración propia.....   | 102 |
| Fig. 73: Vista de la calle Santander<br>Fuente: Fotografía de la autora.....  | 103 |
| Fig. 74: Abandono y deterioro en calle Santander<br>Fuente: Fotografía de la autora.....  | 103 |
| Fig. 75: Zona de estacionamiento entre bloques de vivienda<br>Fuente: Fotografía de la autora.....  | 103 |
| Fig. 76: Localización calle Sant Adrià<br>Fuente: Elaboración propia.....   | 104 |
| Fig. 77: Estado actual calle Sant Adrià<br>Fuente: Elaboración propia.....  | 104 |
| Fig. 78: Área comercial calle Sant Adrià, hacia la derecha de Passeig d'Enric Sanchís<br>Fuente: Fotografía de la autora.....   | 104 |
| Fig. 79: Calle Sant Adrià, hacia la izquierda de Passeig d'Enric Sanchís<br>Fuente: Fotografía de la autora.....  | 104 |
| Fig. 80: Estación de bicicleta pública "Bicing"<br>Fuente: Fotografía de la autora.....   | 104 |
| Fig. 81: Plaza donde se ubica la estación de metro Bon Pastor<br>Fuente: Fotografía de la autora.....   | 105 |
| Fig. 82: Uso del espacio público por personas discapacitadas (calle Sant Adrià)<br>Fuente: Fotografía de la autora.....   | 107 |
| Fig. 83: Espacio público sin barreras en Bon Pastor<br>Fuente: Fotografía de la autora.....   | 107 |
| Fig. 84 y 85: Plano vertical ambos frentes de calle Sant Adrià (hacia la derecha de Passeig d'Enric Sanchís)<br>Fuente: Fotografías de la autora. Edición propia..... | 108 |



|   |     |
|---|-----|
| Fig. 86: Esquema plano de aire calle Sant Adrià (hacia la derecha de Passeig d'Enric Sanchís)           |     |
| Fuente: Elaboración propia.....   | 108 |
| Fig. 87 y 88: Plano vertical ambos frentes calle Sant Adrià (a la izquierda de Passeig d'Enric Sanchís) |     |
| Fuente: Fotografías de la autora. Edición propia.....   | 110 |
| Fig. 89: Barras en el plano vertical como ayuda para personas de tercera edad                           |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 110 |
| Fig. 90: Esquema plano de aire calle Sant Adrià (hacia la izquierda de Passeig d'Enric Sanchís)         |     |
| Fuente: Elaboración propia.....   | 111 |
| Fig. 91: Espacio vacío entre bloques, carente de diseño urbano  |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 111 |
| Fig. 92: Oscuridad en espacio vacío entre bloques   |     |
| Fuente: Fotografía de la autora. Edición propia.....  | 112 |
| Fig. 93: Sugerencia de espacio habitado por la noche  |     |
| Fuente: Edición propia.....   | 112 |
| Fig. 94: Uso del espacio por la diversidad de personas del barrio                                       |     |
| Fuente: Elaboración propia.....   | 113 |
| Fig. 95: Circulación y puntos de encuentro de las personas por el espacio                               |     |
| Fuente: Elaboración propia.....   | 113 |
| Fig. 96: Mujer con coche de bebé atravesando la plaza del metro   |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 114 |
| Fig. 97: Grupo de mujeres gitanas conversando en la plaza   |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 114 |
| Fig. 98: Mujer joven desplazándose por la plaza del metro con coche de bebé                             |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 115 |
| Fig. 99: Grupo de personas de tercera edad con carro de compras   |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 115 |
| Fig. 100: Grupo de mujeres de distintas edades conversando en calle Sant Adrià                          |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 115 |
| Fig. 101: Mujer de tercera edad dependiente del cuidado de otra mujer                                   |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 115 |
| Fig. 102: Hombre de tercera edad con discapacidad desplazándose por la calle Sant Adrià                 |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 115 |

|   |     |
|---|-----|
| Fig. 103: Pareja de mujeres de tercera edad caminando hacia el mercado con carro de compras                               |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 115 |
| Fig. 104: Localización eje Passeig d'Enric Sanchís  |     |
| Fuente: Elaboración propia.....   | 116 |
| Fig. 105: Situación actual eje Passeig d'Enric Sanchís  |     |
| Fuente: Elaboración propia.....   | 116 |
| Fig. 106: Calle Passeig d'Enric Sanchís   |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 116 |
| Fig. 107: Calle d'Estadella   |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 116 |
| Fig. 108 y 109: Plano vertical ambos frentes de calle Passeig d'Enric Sanchís   |     |
| Fuente: Fotografías de la autora.....   | 120 |
| Fig. 110: Plano vertical calle d'Estadella (lado norte). Fachadas irregulares en altura                                   |     |
| Fuente: Fotografía de la autora. Edición propia.....  | 120 |
| Fig. 111: Plano vertical calle d'Estadella (lado sur). Edificio alto que se conecta a la calle por medio de las ventanas. |     |
| Fuente: Fotografía de la autora. Edición propia.....  | 121 |
| Fig. 112: Plano vertical calle Foc Follet (lado sur)  |     |
| Fuente: Fotografía de la autora. Edición propia.....  | 121 |
| Fig. 113: Plano vertical calle Foc Follet (lado norte)  |     |
| Fuente: Fotografía de la autora. Edición propia.....  | 122 |
| Fig. 114: Muro en malas condiciones en calle Foc Follet (lado norte)  |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....  | 122 |
| Fig. 115: Esquema plano de aire calle Passeig d'Enric Sanchís   |     |
| Fuente: Elaboración propia.....   | 123 |
| Fig. 116: Esquema plano de aire calle d'Estadella (lado norte)  |     |
| Fuente: Elaboración propia.....   | 123 |
| Fig. 117: Esquema plano de aire calle d'Estadella (lado sur)  |     |
| Fuente: Elaboración propia.....   | 123 |
| Fig. 118: Esquema plano de aire calle Foc Follet (lado norte)   |     |
| Fuente: Elaboración propia.....   | 124 |
| Fig. 119: Esquema plano de aire calle Foc Collet (lado sur)   |     |
| Fuente: Elaboración propia.....   | 124 |
| Fig. 120: Uso del espacio en horario de salida de niños de la escuela   |     |
| Fuente: Elaboración propia.....   | 124 |

|  |     |
|--|-----|
| Fig. 121: Uso del espacio fuera del horario de escuela   |     |
| Fuente: Elaboración propia.....  | 125 |
| Fig. 122: Madres, padres y abuelos esperando a los niños salir de la escuela   |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....   | 126 |
| Fig. 123: Abuelas esperando a los niños mientras juegan  |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....   | 126 |
| Fig. 124: Madres y padres usando la plaza mientras cuidan a sus bebés  |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....   | 126 |
| Fig. 125: Uso de la calle Flix   |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....   | 126 |
| Fig. 126: Uso de la plaza principalmente por niños acompañados por adultos   |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....   | 126 |
| Fig. 127: Zona oscura de la plaza  |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....   | 126 |
| Fig. 128: Paso entre la Plaza Felix Rodríguez de la Fuente y la Plaza Robert Gerhard                                   |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....   | 127 |
| Fig. 129: Falta de bancas para estancia  |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....   | 127 |
| Fig. 130: Plaza Robert Gerhard   |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....   | 127 |
| Fig. 131: Circulación y puntos de encuentro de las personas del barrio en el espacio                                   |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....   | 128 |
| Fig. 132: Hombre de tercera edad con andador, desplazándose por la plaza Felix Rodríguez de la Fuente de manera fluida |     |
| Fuente: Fotografía de la autora.....   | 128 |
| Fig. 133: Imaginario de calle Foc Follet usada por las personas del barrio   |     |
| Fuente: Edición propia.....  | 129 |
| Fig. 134: Localización calle dels Cresques   |     |
| Fuente: Elaboración propia.....  | 130 |
| Fig. 135: Situación actual calle dels Cresques   |     |
| Fuente: Elaboración propia.....  | 130 |
| Fig. 136: Deterioro en calle Cresques  |     |
| Fuente: Fotografía de la autora. Edición propia.....   | 131 |
| Fig. 137: Plano vertical calle dels Cresques   |     |
| Fuente: Fotografía de la autora. Edición propia.....   | 132 |

|   |          |
|---|----------|
| Fig. 138: Fachadas del plano vertical en mal estado<br>Fuente: Fotografía de la autora.....   | 132      |
| Fig. 139: Esquema plano de aire de la calle dels Cresques<br>Fuente: Elaboración propia.....  | 133      |
| Fig. 140: Plano de aire en calle dels Cresques. Se abre, no se enmarca por las edificaciones ni la frondosidad de la vegetación<br>Fuente: Fotografía de la autora. Edición propia..... | 133      |
| Fig. 141: Calle dels Cresques por la noche. Es un espacio destinado al estacionamiento de vehículos, por lo que nadie transita por la zona.<br>Fuente: Fotografía de la autora.....     | 133      |
| Fig. 142: Plaza Joan Mossèn Cortinas en rehabilitación<br>Fuente: Fotografía de la autora.....  | 134      |
| Fig. 143: Calle Juníper Serrá parte del polígono vecino al barrio de Bon Pastor<br>Fuente: Fotografía de la autora.....   | 134      |
| Fig. 144: Propuesta para la calle Cresques realizada en el Taller de Proyectos del Máster<br>Elaboración: Natalia Dueñas, Katherine Pineda, Paola Ojeda.....                            | 135      |
| Fig. 145: Imagen de paseo peatonal propuesto para calle dels Cresques<br>Elaboración: Natalia Dueñas, Katherine Pineda, Paola Ojeda.....  | 136      |
| Fig. 146 y 147: Imágenes de uso del espacio público propuesto para la calle del Cresques<br>Elaboración: Natalia Dueñas, Katherine Pineda, Paola Ojeda.....                             | 136, 137 |
| Fig. 148, 149 y 150: Deterioro de zona baja del barrio de Bon Pastor, cercano al área de polígono industrial<br>Fuente: Fotografías de la autora.....                                   | 138      |
| Fig. 151: Espacio público alrededor de los nuevos bloques de edificios<br>Fuente: Fotografía de la autora.....  | 139      |
| Fig. 152: Pasos estrechos entre aceras<br>Fuente: Fotografía de la autora.....  | 139      |
| Fig. 153: Ausencia de bancas para descanso es espacio público<br>Fuente: Fotografía de la autora.....   | 139      |



## ÍNDICE DE TABLAS

|  |                |
|--|----------------|
| Tabla 1: Estadísticas sociales de Bon Pastor<br>Fuente: Departament d'Estadística i Difusió de Dades. Elaboración propia.....        | 90             |
| Tabla 2: Análisis plano de suelo calle Sant Adrià (hacia la derecha de Passeig d'Enric Sanchís)<br>Fuente: Elaboración propia.....   | 106 y 107      |
| Tabla 3: Análisis plano de suelo calle Sant Adrià (hacia la izquierda de Passeig d'Enric Sanchís)<br>Fuente: Elaboración propia..... | 109            |
| Tabla 4: Análisis plano de suelo eje Passeig d'Enric Sanchís<br>Fuente: Elaboración propia.....                                      | 117, 118 y 119 |
| Tabla 5: Análisis plano de suelo calle dels Cresques<br>Fuente: Elaboración propia.....  | 131            |

