

SEGURETAT URBANA AMB PERSPECTIVA DE GÈNERE

*Localització i identificació d'espais insegurs per a les
dones a la ciutat de Mataró*

Índex

Resum	4
Abstract	4
1. Introducció	5
1.1.Objectius generals i específics	5
1.2. La ciutat de Mataró	6
1.2.1. Definició de l'àmbit d'estudi	6
2. Marc Teòric	6
2.1. Urbanisme	7
2.2. Concepte de gènere	7
2.3. El feminisme	7
2.4. La seguretat urbana	7
2.5. Seguretat amb perspectiva de gènere	8
2.6. Espai públic i el gènere	8
2.7. L'urbanisme amb perspectiva de gènere	9
2.7.1. Bones pràctiques de l'urbanisme	10
3. Metodologia	11
3.1. Explicació de les metodologies utilitzades	11
3.1.1. Marxes exploratòries.....	11
3.1.2. Entrevistes	12
3.2. Procés per a la realització de les metodologies	13
3.2.1. Perfil sociodemogràfic de les participants	13
3.2.2. Marxa exploratòria de Mataró	13
3.2.3. Selecció dels espais	13
3.2.4. Realització de la marxa	14
3.2.5. Elaboració del mapa quantitatiu de l'índex d'inseguretat	14
3.2.6. Realització de les entrevistes	15
4. Resultats	15
4.1. Resultats marxa exploratòria de Mataró	15
4.1.1. Pas subterrani de l'Estació de Mataró, Avinguda Maresme	16
4.1.2. Ronda Barceló amb Carrer Germans Thos i Codina	16
4.1.3. Carrer Churruca amb camí Ral i Carrer Gravina	17
4.1.4. Muralla d'en Titus	17
4.1.5. Plaça de les Tereses.....	18
4.1.6. Plaça de Cuba	18
4.1.7. Zona d'estacionament de vehicles Carrer d'Iluro	18
4.1.8. Encreuament del Carrer d'Iluro amb el Carrer de José M.Torrijos	19
4.1.9. Passatge Torrijos	19
4.1.10. Carrer Goya	20
4.2. Quadre resum de les característiques de l'entorn que intensifiquen la percepció d'inseguretat	21
4.3. Mapa quantitatiu del grau d'inseguretat en cadascun dels espais estudiat	21
4.4. Resultats entrevistes	22

4.4.1. Recordes l'últim dia que vas tornar sola a casa de nit i amb por?.....	22
4.4.2. Què va passar? Què és el que vas sentir?	23
4.4.3. Què és el que et fa por?	23
4.4.4. Quins factors van influenciar-te a tenir una major percepció d'inseguretat, per què?	24
4.4.5. Quan has de tornar sola a casa de nit, penses en alguna ruta alternativa per no haver de passar per determinats carrers?	24
4.4.6. Has patit alguna situació de perill al ser al carrer de nit? O coneixes alguna experiència d'algú proper?	25
4.4.7. Quan surts de festa pel polígon de Mataró sols tornar acompanyada o sola? Per què?	25
4.4.8. En cas de tornar acompanyada a casa, amb qui se sent més segura, amb una amiga o un amic? Per què?	25
4.4.9. Què és el que faries o canviaries per sentir-te més segura?	26
4.5. Quadre resum entrevistes	27
5. Discussió.....	27
6. Conclusions.....	28
7. Experiències personals	31
Bibliografia	32
Annexes	35

Resum

El projecte consisteix en la realització d'un estudi sobre la seguretat urbana amb perspectiva de gènere, centrant-nos en el col·lectiu femení, en la ciutat de Mataró. Primer de tot es defineixen els conceptes més importants que serveixen com a context per entendre el conjunt de l'estudi. Seguidament s'avaluarà la percepció d'inseguretat i por que senten les dones mataronines seguint una metodologia específica denominada com marxa exploratòria. A més es faran un seguit d'entrevistes per conèixer amb major profunditat les experiències viscudes, les sensacions i percepcions que senten les dones en els seus desplaçaments nocturns. D'aquesta manera s'analitzaran els resultats d'ambdues metodologies amb el fi d'estar al corrent quines són les zones estudiades que accentuen la sensació d'inseguretat i les característiques de l'entorn. També es realitzarà un mapa que permeti visualitzar de forma quantitativa el grau d'inseguretat que perceben les mataronines en cada espai de l'àrea estudiada. Per últim, a partir dels resultats obtinguts, s'exposaran un conjunt de conclusions d'acord amb la metodologia utilitzada i els resultats obtinguts.

Paraules claus: dones, percepció d'inseguretat, por, seguretat urbana, seguretat subjectiva, marxa exploratòria, espais insegurs, desplaçaments nocturns i índex d'inseguretat.

Abstract

The project consists of carrying out a study on urban safety from a gender perspective, focusing on women in the city of Mataró. First of all, the most important concepts that serve as a context for understanding the study as a whole will be defined. Next, the perception of insecurity and fear felt by Mataró's women will be evaluated following a specific methodology known as an exploratory march. In addition, a series of interviews will be carried out in order to gain a deeper understanding of the experiences, sensations and perceptions felt by the women during their night-time journeys. In this way, the results of both methodologies will be analysed in order to be aware of the areas studied that accentuate the feeling of insecurity and the characteristics of the environment. A map will also be drawn up to visualise, in quantitative terms, the degree of insecurity perceived by the mataronines in each part of the area studied. Finally, based on the results obtained, a set of conclusions will be presented in accordance with the methodology used and the results obtained.

Keywords: women, perception of insecurity, for, urban security, subjective security, exploratory march, unsafe spaces, night travel and insecurity rate.

1. Introducció

Aquest treball és un estudi sobre la seguretat urbana amb perspectiva de gènere a la ciutat de Mataró, centrant-nos en el col·lectiu femení. Amb aquest treball, es vol demostrar que la percepció de seguretat és totalment subjectiva i que la sensació d'inseguretat de les dones fa que molts espais públics es converteixin en illes inaccessibles. Per aprovar aquesta realitat, es realitzarà una marxa exploratòria i un conjunt d'entrevistes amb l'objectiu d'identificar espais i característiques de l'entorn que fan accentuar la percepció d'inseguretat de les dones matoronines. El resultat de la marxa exploratòria es representaran en un mapa quantitatiu en el qual es visualitzi el grau d'inseguretat que senten les dones en cadascun dels espais estudiats. Per últim, s'exposaran un seguit de conclusions fruit dels resultats obtinguts.

Aquest treball sorgeix a partir de la suposició personal de què l'espai públic no és neutre amb perspectiva de gènere i que existeixen zones que es tornen inaccessibles per al col·lectiu femení en els seus desplaçaments nocturns.

1.1. Objectius generals i específics

L'objectiu principal d'aquest projecte és identificar els espais públics, d'una zona determinada de la ciutat de Mataró, que generen una major percepció d'inseguretat des d'una perspectiva de gènere, centrant-nos en el col·lectiu femení.

Amb la finalitat d'assolir l'objectiu general, ha sigut necessària la definició d'objectius específics, que són els següents:

Identificar quins són els espais públics que les dones matoronines consideren com a insegurs.

Conèixer quines són les característiques i els factors de l'entorn que influeixen en la sensació d'inseguretat.

Elaborar una anàlisi dels llocs classificats com a insegurs dins la ciutat de Mataró i identificar-los en l'espai.

1. Selecció de diversos perfils de dones, amb diferències d'edat, ètnia i lloc de residència dins la mateixa ciutat de Mataró, per tal d'així aconseguir una mostra representativa de dones amb la finalitat d'entrevistar-les per conèixer les seves sensacions a l'hora de desplaçar-se soles per la ciutat.

2. Realitzar una marxa exploratòria amb un grup d'entre 5 i 10 dones per posar en comú les diverses opinions, experiències i percepcions dels carrers de Mataró, i entendre així el punt de vista del col·lectiu femení.

3. A partir dels resultats obtinguts en la marxa exploratòria, es realitzarà un mapa per quantificar el grau d'inseguretat que senten les dones en els espais estudiats.

Exhibir els motius pels quals aquests espais han estat denominats com a insegurs, estudiar les característiques i factors que tenen en comú tots aquests espais determinats que són els que alimenten la concepció de por, amb l'objectiu de remarcar el conjunt de qualitats de l'espai que causen una menor percepció de seguretat.

Assenyalar la importància que té fer un bon pla urbanístic amb perspectiva de gènere per augmentar la seguretat i disminuir la percepció de por, comprendre que homes i dones no necessiten una mateixa seguretat.

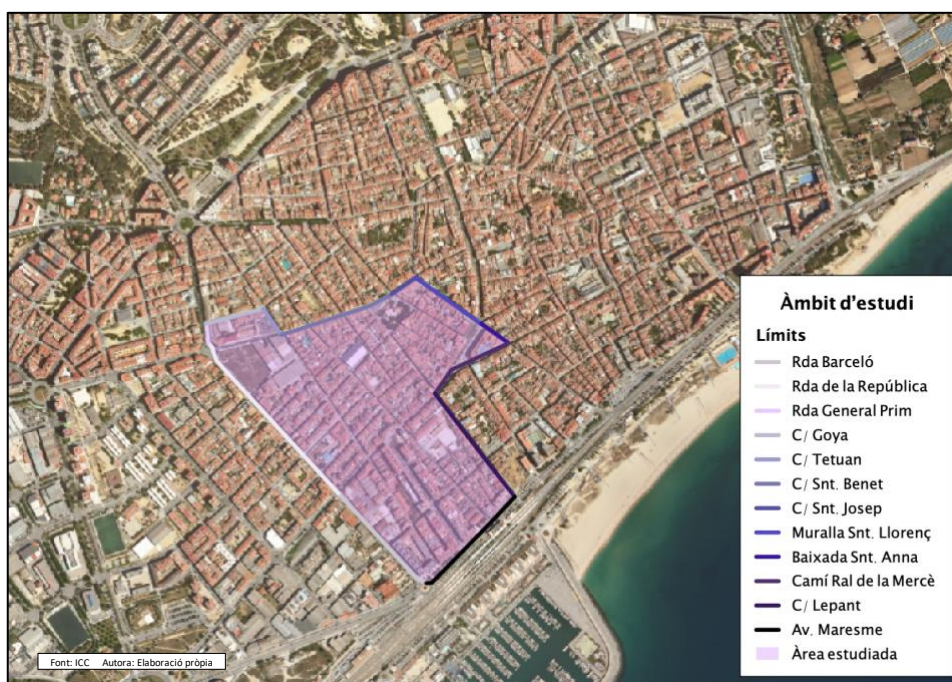
1.2. La ciutat de Mataró

La ciutat de Mataró, municipi pertanyent a la província del Barcelonès, és la capital de la comarca del Maresme. Se situa entre la Serralada Litoral i el Litoral Mediterrani, limitada amb els municipis veïns d'Argentona (W), Cabrera de Mar (SO), Dosrius (N) i Sant Andreu de Llavanes (NE) (Enciclopèdia, 2021). Té una superfície total de 22,53 km² que es divideix administrativament en onze barris, que són: Centre, Cerdanyola, Cirera, Eixample, El Palau, Els Molins, La Llàntia, Peramàs, Pla d'en Boet, Rocafonda, Vista Alegre. Consta d'una població total de 129.661 habitants, dels quals 65.185 són dones i 64.476 homes (Idescat, 2020).

Sobre l'activitat econòmica del municipi, el principal sector és el comerç, el transport i l'hostaleria. Mataró compta al voltant de 2.000 establiments comercials, els quals representen una superfície comercial de més de 200.000 m² (Invest in mataró, n.d). El segon sector amb més importància són el conjunt d'activitats professionals i tècniques i seguidament, el sector econòmic de la construcció.

1.2.1. Definició de l'àmbit d'estudi

L'estudi es duu a terme en el barri de l'Eixample, situat a la zona cèntrica de Mataró. Concretament, la superfície està delimitada pel carrer Goya, el carrer de Sant Benet i el carrer Sant Josep en el nord, per l'Avinguda Maresme i el Camí Ral de la Mercè en el sud, pel carrer Tetuan, la Muralla de Sant Llorenç, la baixada de Santa Anna i el carrer Lepant per l'est, i per últim, delimitant amb l'oest la Ronda General Prim, la Ronda de la República i la Ronda Barceló. Es pot observar l'àmbit d'estudi en el Mapa 1. En aquest territori s'hi troba la majoria de l'hostaleria i el comerç de Mataró, sense tenir en compte el centre comercial Mataró Parc. També inclou l'estació de Mataró i antigues zones dedicades a la indústria.



Mapa 1: Representació visual de l'àmbit d'estudi i els límits.

2. Marc Teòric

Per comprendre la situació en la qual es desenvolupa aquest projecte, és convenient conèixer diversos conceptes que s'abordaran. Per tal de fer una anàlisi de la percepció d'inseguretat amb perspectiva de gènere, és necessari abordar temes com la definició d'urbanisme i seguretat urbana, explicar a què ens referim quan parlem de seguretat amb perspectiva de gènere. També es parlarà sobre l'espai públic i la relació que té amb el gènere, tot seguit de l'urbanisme i l'urbanisme feminista.

2.1. Urbanisme

Ciència i tècnica de l'ordenació de les ciutats i el territori, entesa habitualment com a ciència de la planificació urbana (Enciclopèdia catalana, n.d). Urbanisme és una disciplina teoricopràctica que té com a objectiu final la transformació del medi, de l'entorn físic. Per desenvolupar bé les seves tasques ha d'utilitzar coneixements provinents de moltes disciplines com ara la geografia, la sociologia, la psicologia, la història, la filosofia i també disciplines científicotècniques (Levi, 2007).

2.2. Concepte de gènere

El concepte de gènere fa referència a la categoria analítica, que es refereix al procés de construcció històrica i de caràcter social i cultural sobre què s'entén com femení i masculí a cada societat (Ponferrada, 2017). Així doncs, el gènere es veu determinat pel conjunt de rols, responsabilitats i atribucions socials que han estat assignades a homes i dones per pertànyer al sexe masculí o femení i que no té relació directa amb el sexe biològic (Col·lectiu Punt 6, 2016).

2.3. El feminisme

Moviment que defensa dels drets de les dones sobre la base de la igualtat de sexes que té com a finalitat aconseguir la igualtat política, econòmica i jurídica de la dona respecte a l'home, concretada a partir de la segona meitat del s. XIX (Caprino, 2017).

2.4. La seguretat urbana

La seguretat és un dret fonamental, reconegut a l'Article 3 de la Declaració Universal dels Drets Humans: "Tot individu té dret a la vida, a la llibertat i a la seguretat de la persona" (Ajuntament de Barcelona, 2013). Està directament relacionada amb la llibertat (d'expressió, decisió i moviment) i amb el dret de les persones a no patir violència (Cooperativa, 2010).

Entenent el concepte de seguretat urbana com l'absència de conflicte o delictes (Ajuntament de Barcelona, 2013) i estat en què els i les habitants d'una ciutat són capaços de viure, treballar i participar en la vida urbana sense danys físics, psicològics o intimidació. (Roberts, 2018). La seguretat manté una estreta relació amb el disseny de l'entorn físic construït, les pràctiques socioeconòmiques i els sistemes (governamentals, de prestació de serveis i mediambientals).

La seguretat ha estat objecte d'estudi al llarg de la història de l'urbanisme i la planificació urbana on els problemes de seguretat s'han identificat i gestionat a través de polítiques neutres respecte del gènere (Ortiz, 2016). Tradicionalment s'ha considerat aquest dret com un "bé

objectiu”, viscut i percebut de forma homogènia pel conjunt de la ciutadania (Cooperativa, 2010).

Per a promoure la seguretat urbana, s’ha de tenir en compte les necessitats del conjunt de la població, entenent la diversitat de grups existents i comprnent les necessitats específiques de cadascun. S’ha d’estar al corrent de quins són els col·lectius vulnerables, majoritàriament formats per infants, dones i persones discapacitades o amb disfuncions (físiques o psicològiques), i integrar les seves necessitats en els processos de planificació i presa de decisions (Roberts, 2018).

2.5. Seguretat amb perspectiva de gènere

Com s’ha comentat anteriorment, les dones són un col·lectiu vulnerable socialment, per tant, és important conèixer quines són les seves característiques i necessitats per incloure-les en els processos de planificació i gestió de la ciutat. Els experts i les expertes assenyalen l’impacte fonamental de la socialització de gènere, ja que, existeix una clara distinció en la percepció de seguretat de dones i homes, atès que els dos gèneres aprenen a relacionar-se de manera diferenciada amb les persones i l’entorn (Cooperativa, 2010). Consegüentment, quan s’anàlitz la seguretat des de la perspectiva de gènere, resulta imprescindible tenir en compte el component subjectiu de la seguretat, és a dir, comprendre que aquesta no es percep, se sent i s’experimenta de manera homogènia per homes i dones. Així doncs, aquesta anàlisi ens permet conèixer quins són els factors que generen por o inseguretat a les dones, amb la finalitat de buscar nous mètodes per minimitzar-los (Ajuntament de Barcelona, 2013).

Les dones pateixen fins a quatre vegades més que els homes, aquest sentiment d’inseguretat que ha fet que desenvolupin una major sensibilitat pels factors que hi contribueixen (il·luminació inadequada, cantonades, sectors deserts, incapacitat per ser ajudades, etc.) (CAFSU, 2002). Els estudis demostren que les persones, i sobretot les dones, se senten més segures en entorns coneguts perquè els consideren més propers i controlats. Concretament, en el cas de les dones, la percepció de seguretat es va deteriorant a mesura que avança l’edat, tot i ser el col·lectiu jove el més exposat a delictes. Això es deu al fet que a major edat, major és el grau d’interiorització del sentiment de vulnerabilitat, i això és determinant en la percepció de seguretat (Ajuntament de Barcelona, 2013).

Des d’aquesta premissa, és necessari ampliar l’abast del concepte de seguretat objectiva a comportaments delictius i no delictius de l’espai públic i dissenyar polítiques de seguretat que donin visibilitat a les necessitats i demandes específiques de les dones, amb l’objectiu d’aturar les discriminacions estructurals que puguin obstaculitzar l’accés efectiu de les dones a la seguretat (Cooperativa, 2010).

2.6. Espai públic i el gènere

Vivim en una societat desigual en què les persones tenim diferents oportunitats i obligacions depenent de si som dones o homes, i aquesta desigualtat es veu relaxada en la forma en com es construeix l’espai (Col·lectiu Punt 6, 2016). Des del punt de vista urbanístic, la ciutat es presenta com un bloc homogeni que no té en compte la diversitat de realitats del conjunt de ciutadania,

de manera que no és coherent referir-nos a termes com arquitectura equitativa, sostenible, ciutats amb igualtats d'accés o espais per tots i totes (Levi, 2007).

Tenint en compte aquesta, evidència es pot afirmar que l'espai públic no és neutre i que es comporta com a factor condicionant de determinades dinàmiques socials, és a dir, l'espai públic afavoreix a un tipus de relacions o unes altres i incideix de manera decidida en el sentiment d'inseguretat (Cooperativa, 2010). Històricament, els espais han estat dissenyats basant-se en els rols de gènere, vinculant l'espai públic als homes i relegant a les dones a l'espai privat de la llar. Un exemple d'això en són les inversions realitzades en camps de futbol, que beneficien, majoritàriament, a homes joves, o en les carreteres i autopistes, afavorint els que més viatgen en cotxe privat: homes. Aquesta divisió de l'espai, comporta una valoració distintiva de les persones i les activitats que es duen a terme, atribuint un valor superior al que és masculí i públic i devaluant les tasques relacionades amb la cura de persones i l'espai privat (llar) (Col·lectiu Punt 6, 2016). N'és un exemple clar l'escassa existència de números de carrers amb nom de dona, concretament Mataró només té 34 carrers amb noms de dona (Institut Català de les Dones i ICGC, 2020) davant de més de 134 carrers amb noms d'home (Ajuntament de Mataró, 2015).

Aquesta discriminació exercida contra les dones, és fruit d'un fet sociopolític i no natural que suposa un factor condicionant per les dones en les seves oportunitats d'accés i gaudir de drets de ciutadania, com la seguretat, a la vegada que és aquest col·lectiu qui pateix abusos específics com la violència masclista (Ajuntament de Barcelona, 2013).

La sensació de por porta a les dones a un sentiment d'inseguretat que té efectes directes en la vida quotidiana d'aquestes, com les restriccions en la seva mobilitat, obstacles per a la participació en la vida social, dependència de la protecció d'altres persones, manca d'autoconfiança i desconfiança en altres persones, aïllament, transmissió del sentiment d'inseguretat a les nenes, sentiment de culpabilitat i de responsabilitat d'un incident, invalidació de la seva pròpia experiència ("no hauria de tenir por...") (Cooperativa, 2010). Això vol dir que moltes parts i activitats de la ciutat es converteixen en illes, llocs totalment inaccessibles per elles (Levi, 2007).

El feminisme manifesta que en la disciplina de l'urbanisme i el planejament territorial s'exclou a les dones com a persones que habiten els espais i com a creadores d'intervencions urbanístiques o arquitectòniques (Levi, 2007). En aquest sentit, sorgeix el terme d'urbanisme feminista que es basa en la planificació urbanística des de la perspectiva de gènere.

2.7. L'urbanisme amb perspectiva de gènere

Una ciutat amb perspectiva de gènere és aquella en la que tots els ciutadans i ciutadanes són aptes per realitzar un ús ple dels espais i recursos en la seva vida quotidiana (Aller, 2018). L'urbanisme feminista pretén visibilitzar les diverses accions quotidianes de la diversitat de persones que formen una societat per tal d'incloure aquest col·lectiu en les accions polítiques i estratègiques de transformació de l'entorn i el territori (Levi, 2007). El fruit d'aquesta disciplina, serà l'obtenció de ciutats més justes, equitatives, segures i sense barreres (Departament de Transversalitat de Gènere, 2019).

La percepció de por és diferent per homes i per dones i per tant, la inclusió de les necessitats i experiències de les dones ha de ser un element essencial de l'urbanisme amb perspectiva de gènere (Escalante, *La seguridad urbana desde el urbanismo feminista*, 2018). Són moltes dones que han estat reivindicant durant anys aquest idea de que les ciutats no són de gènere neutre i que contribueixen en la invisibilització d'una part molt representativa de la ciutadania: la dona.

En aquest sentit esmentar que, determinades intervencions i dissenys dels llocs públics poden reduir les agressions i augmentar la sensació de seguretat de les persones que utilitzen aquests espais. Així doncs, reduir la sensació de vulnerabilitat, autodefensa, desenvolupament de l'autonomia, confiança i capacitat d'exercir habilitats i eleccions són factors clau en aquest apoderament (Michaud, 2002).

2.7.1. Bones pràctiques de l'urbanisme

En l'any 2003, el programa *Femmes et Ville* de la ciutat de Montreal va elaborar una guia per al desenvolupament d'una planificació urbana segura que augmentés la percepció de seguretat del conjunt de la ciutadania. La "Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire" identifica els elements de l'entorn físic que poden generar un sentiment d'inseguretat i augmentar el risc de ser víctima d'un acte delictiu per tal d'avaluar la seguretat. Aquesta guia estableix sis principis bàsics que serveixen com a eines per aconseguir un entorn urbà segur, els quals es detallen a continuació (Michaud, 2002).

El primer principi és la senyalització, que se centra en la idea de saber on ets i on vas. Entenent per senyalització qualsevol element que ajuda a millorar l'orientació general d'una persona a l'entorn físic.

El segon és la visibilitat, definida com l'acció de veure i ser vista. Depèn de diferents factors com la il·luminació de l'espai, els amagatalls, el camp visual i els moviments previsibles. La variable de la il·luminació té un impacte directe amb la sensació de seguretat; un lloc ben il·luminat és sinònim de major seguretat i menys delinqüència.

El tercer principi es basa en la concurrència de persones i la capacitat d'escoltar i ser escoltada. L'aïllament d'una persona és un factor de risc perquè es cometi un acte il·legal, on l'absència de possibles testimonis durant un succés criminal comporta a un augment de risc de violència contra la víctima.

El quart principi tracta sobre l'entorn vigilat, la vigilància formal i l'accés a ajuda, és a dir, la capacitat que pot tenir un subjecte, tenint en compte les característiques de l'entorn físic, per poder escapar i obtenir auxili ràpidament.

El disseny i el manteniment dels llocs és el cinquè principi. El disseny és la llegibilitat de l'entorn urbà, la qualitat visual distintiva que ens permet reconèixer i entendre la funcionalitat d'aquest. Un bon manteniment de l'espai desperta l'interès de la ciutadania, de manera que augmenta la concurrència de persones i condueix a una reducció de delinqüència.

Per últim, el principi de l'entorn comunitari, la participació ciutadana. Els i les ciutadanes han de ser les primeres persones a ser consultades durant els processos polítics i socials. És important incorporar les idees i necessitats del conjunt.

3. Metodologia

Per l'estudi de la detecció d'espais insegurs amb perspectiva de gènere a la ciutat de Mataró, es duran a terme tres metodologies diferents per tal de poder conèixer amb major profunditat la percepció d'inseguretat de les ciutadanes mataronines. Primer de tot, es realitzarà una enquesta (més de 1.7000 participants) per identificar espais on no se senten segures. Amb aquesta informació, es procedirà a fer una marxa exploratòria amb un recorregut determinat per conèixer quines són les característiques de l'entorn que provoquen una major sensació de por per tal d'avaluar la seguretat amb perspectiva de gènere de Mataró. Per tal d'exemplificar aquestes idees, es farà un mapa sobre el grau d'inseguretat que senten les participants en cada zona estudiada. Per últim, es realitzaran un seguit d'entrevistes periodístiques, per tenir coneixement d'una forma més personal de quines són les sensacions de les entrevistades quan han de caminar soles de nit per la ciutat.

3.1. Explicació de les metodologies utilitzades

3.1.1. Marxes exploratòries

Les marxes exploratòries serveixen com a eina d'investigació acadèmica, a més d'una metodologia de participació, sensibilització ciutadana, difusió i transferència de coneixement (Càtedra UNESCO de Polítiques de Gènere en Ciència, Tecnologia e Innovació, n.d). Consisteixen en un tipus de metodologia feminista, participativa i dinàmica que ha anat evolucionant amb els anys per adaptar-se als diferents contextos. Consisteixen en la realització de rutes urbanes per determinats espais de la ciutat, a peu, fetes per un grup representatiu des de cinc a deu dones, d'aquesta manera efectuen comprovacions dels elements que poden millorar la seva percepció de seguretat i la utilitat en els espais públics, com il·luminació, mobiliari urbà, accessibilitat (Departament de Transversalitat de Gènere, 2019), avaluant qualsevol punt on les persones se sentin insegures.

És una eina que serveix per fer auditories dels espais urbans i la vida quotidiana, mitjançant l'observació, l'experiència directa i la participació de les dones, amb la finalitat d'incloure la perspectiva de gènere en el disseny de l'espai públic i donar veu a un col·lectiu molt representatiu. El que es fa és, recórrer el lloc en qüestió, el qual és avaluat mitjançant una llista de revisió que busca evocar tots aquells sentiments d'inseguretat que tenen les persones amb relació a l'entorn. El temps d'execució de les marxes és d'una a una hora i mitja, durant el qual es busca identificar aspectes urbans que tinguin relació directa amb la concepció de seguretat en l'espai públic.

S'han convertit en una eina metodològica fonamental per la millora de l'espai públic apostant per una visió amb perspectiva de gènere, promovent un nou model urbà inclusiu que tingui en compte la diversitat de gènere, d'edat o d'origen, per construir ciutats més equitatives, segures i representatives (Ajuntament de Barcelona, n.d).

3.1.1.1. A qui es dirigeixen

En les marxes exploratòries amb perspectiva de gènere, les dones són les principals protagonistes. El que es busca és la promoció i l'apoderament de les dones, per tal que es converteixin en les protagonistes de l'espai públic.

En aquest sentit, aquesta metodologia va dirigida al conjunt de veïnes que resideixen en la regió d'estudi, ja que aquest col·lectiu és el que fa l'ús més gran dels recursos i de l'espai públic, ja sigui de manera individual, com sent les encarregades de la cura d'altres grups (nens, ancians o persones amb discapacitats). Així doncs, són elles les que acostumen a tenir una major consciència de les carències i virtuts de l'espai públic que les envolta (Llopis, 2017 - 2018).

Les dones identifiquen situacions de discriminació o desigualtat en el seu entorn públic, expressen i valoren els seus interessos alhora que escolten i reconeixen els punts de vista de les seves veïnes. Aquesta metodologia promou les xarxes de dones, el fet de compartir vivències impulsa l'apoderament del col·lectiu femení (Col·lectiu Punt 6, 2017).

3.1.1.2. Antecedents internacionals, estatals i catalans

La incorporació de la perspectiva de gènere en la seguretat ciutadana sorgeix en els anys seixanta, a Bèlgica i Anglaterra, amb el moviment *Take Back the Night* on les dones van sortir al carrer per reclamar que els carrers també eren de les dones durant la nit (Take back the Night Foundation, 2021). Aquest fet va donar pas per a començar a tenir en compte la percepció de seguretat de les dones, avaluant-la amb auditories urbanes i caminades exploratòries sobre la seguretat urbana realitzades pel col·lectiu femení (Cooperativa, 2010).

A Catalunya existeixen iniciatives d'aquest tipus, fonamentalment impulsades i desenvolupades per arquitectes urbanistes, com per exemple la cooperativa Col·lectiu Punt 6. Aquesta cooperativa ha realitzat nombroses consultories urbanes, auditories, creació de guies per la planificació urbana equitativa, tallers participatius, etc. Amb l'única fi d'aconseguir que les ciutats siguin més inclusives (Col·lectiu Punt 6, 2021).

Mataró ha sigut una ciutat pionera en implementar estratègies d'aquest tipus, per una banda, n'és un exemple el Pla Local de Seguretat de Mataró, el qual reforça la presència de cossos de seguretat als carrers. Per l'altra banda, en el 2019 a Mataró es va realitzar les "Marxes exploratòries per millorar l'enllumenat de l'espai públic amb perspectiva de gènere", van servir per identificar zones de la ciutat que hi hagués una deficiència lumínica (Ajuntament de Mataró, 2019).

Les estratègies presentades suposen un progrés important en la incorporació de la perspectiva de gènere en les polítiques de seguretat (Cooperativa, 2010). Aquest moviment global ha sigut un punt d'inflexió, ja que, ara la majoria d'actors involucrats, en l'àmbit de la planificació i la gestió urbana, parlen de definicions més àmplies i de conceptes de seguretat de les dones que reconeixen la contínua violència cap a elles que afecta la vida quotidiana d'aquest nombrós col·lectiu (Blanca Valdivia Gutiérrez, Adriana Ciocoletto, Sara Ortiz Escalante, Roser Casanovas y Marta Fonseca Salinas, 2017).

3.1.2. Entrevistes

Com s'ha comentat anteriorment, es procedirà a efectuar entrevistes a 6 dones mataronines amb la intenció de tenir coneixement sobre les seves percepcions de seguretat o inseguretat als carrers de Mataró.

Es coneix com entrevista la conversa que emprada per dues o més persones que es troben en el rol de l'entrevistador i l'entrevistat, a fi que el primer obtingui, del segon, informació del tema acordat (Significados, 2020). És un instrument que adopta la forma de diàleg col·loquial, serveix com a tècnica per la investigació qualitativa per obtenir dades sobre un tema específic de la qual s'obté informació altament completa i profunda (Departamento de Investigación en Educación Médica, 2013). Existeixen diversos estils d'entrevista periodística depenent de la finalitat a la qual es vulgui arribar. Així doncs, per aquest estudi es faran entrevistes periodístiques d'opinió. Aquesta entrevista té la finalitat de què l'entrevistada proporcionï els seus punts de vista i arguments sobre un tema determinat, és a dir, expressar la seva percepció davant de situacions viscudes (Guillén, 2020).

3.2. Procés per a la realització de les metodologies

3.2.1. Perfil sociodemogràfic de les participants

La marxa exploratòria i les entrevistes es realitzaran a un grup de set dones de diverses edats, religions, barris de residència i experiències, a fi d'efectuar un estudi més inclusiu i representatiu.

Edat mitjana: l'edat mitjana del grup és de trenta-nou anys, la mostra oscil·la entre els 15 a 63 anys.

Nacionalitat: totes les participants, a excepció d'una, són de nacionalitat espanyola i sense ascendència estrangera coneguda. La dona que no és de nacionalitat espanyola, és de nacionalitat marroquina i viu a Mataró des de fa deu anys. La resta de les participants, són residents de la ciutat de Mataró des de fa més de vint anys.

Ocupació: entre les participants, la situació laboral és variada; tres de les participants estan actualment treballant, tres estan estudiant estudis superiors, de les quals una d'elles treballa a temps parcial i una de les participants es troba en estat d'atur des de l'inici de la pandèmia COVID-19.

3.2.2. Marxa exploratòria de Mataró

La marxa exploratòria d'aquest treball de final de grau tindrà lloc a la ciutat de Mataró, amb un grup de set participants de diverses edats. L'objectiu principal de la marxa exploratòria és detectar zones per les quals les dones matoronines evitin passar a causa de sentir-se altament indefenses, intranquil·les i vulnerables. L'objectiu és localitzar espais considerats com a insegurs per aquest col·lectiu.

3.2.3. Selecció dels espais

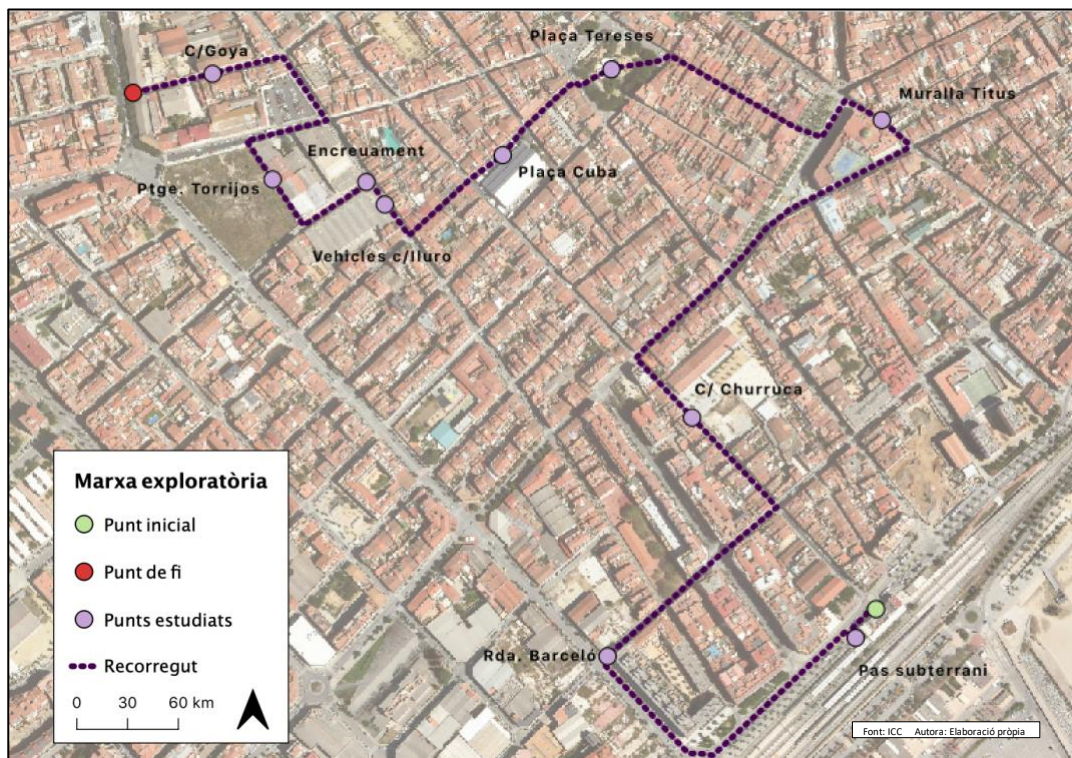
Per tal de dur a terme aquesta metodologia, es realitzarà un estudi i treball de camp previ que serveixi per conèixer quins són els llocs de Mataró, que les dones consideren com a espais insegurs. En aquest sentit, el que es farà primer de tot és un petit estudi de camp. Tal procés consisteix a sortir al carrer al vespre - nit, aprofitant les hores de foscor, per fer un recorregut per la zona d'interès, definida anteriorment en el capítol "**Definició de l'àmbit d'estudi**", amb la

finalitat de georeferenciar en un mapa tots aquests espais que es consideraven crítics per l'estudi. Paral·lelament, es va realitzar una enquesta que va tenir una gran acollida per part de la població femenina de Mataró; més de 1.700 dones residents van participar-hi, la qual cosa equival a una representació del 2.61% del total de les dones mataronines, amb l'únic objectiu de conèixer carrers que evitin passar a la nit o que els hi generin inseguretat i por. Amb aquesta informació, es va elaborar una anàlisi de les respostes per estar al corrent de quins són els carrers, llocs o espais que més van estar repetits per les participants i així incloure'ls dins la ruta de la marxa exploratòria.

L'elecció d'aquests llocs es va fer en base als sis principis per garantir una bona seguretat que s'han d'incloure quan es tracta la seguretat des d'una perspectiva de gènere explicats anteriorment.

3.2.4. Realització de la marxa

La marxa exploratòria per l'anàlisi de la percepció d'inseguretat amb perspectiva de gènere realitzada a la ciutat de Mataró, va tenir lloc el dia 24 d'abril del 2021. El recorregut seleccionat per la marxa exploratòria va tenir una durada de dues hores, amb inici a l'estació de Mataró a les 19:45 hores i fi al carrer Goya a les 21:45 hores amb una distància de 2,33 km (Mapa 2). Al llarg del recorregut es van realitzar aturades als espais d'interès per obrir un petit debat sobre quines sensacions els hi provocaven aquests espais a les participants. Aquest procés de reflexió estava guiat per un conjunt de qüestions relacionades amb els sis principis per una bona seguretat. Durant tota la trajectòria, les participants es van mostrar molt participatives i actives, totes les dones se sentien còmodes i amb un alt nivell d'interacció entre elles.



Mapa 2: Recorregut de la marxa exploratòria i espais seleccionats.

3.2.5. Elaboració del mapa quantitatiu de l'índex d'inseguretat

Un cop realitzada la marxa exploratòria, amb la informació extreta d'aquesta, es va elaborar un mapa quantitatiu amb símbols graduals que mostra l'índex d'inseguretat que senten les participants en cadascun dels espais seleccionats. El mapa s'ha fet mitjançant el programari ArcGis ArcMap, treballant amb un *shapefile* dels municipis de Catalunya. Primer de tot, es van digitalitzar amb punts els espais d'estudi i posteriorment, a cadascun d'ells, se'hi va atribuir un valor numèric que correspon al índex d'inseguretat de cada espai, aquesta és la informació que s'utilitza per quantificar els símbols graduals. S'ha fet una simbolització de símbols graduals en tres rangs, ja que és el nombre de rangs que permet fer una visualització més clara i entenedora. El primer rang comença amb el valor 4,5 atès que no hi ha ninguna zona quantificada amb un valor inferior. Per això mateix, el primer rang va de 4,5 – 6,0, el segon de 6,1 – 8,0, i el tercer de 8,1 – 10.

3.2.6. Realització de les entrevistes

Les entrevistes a realitzar consten de nou qüestions que seran preguntades de forma individual a cadascuna de les dones participants. El propòsit d'aquestes és conèixer, d'una forma més personal, la realitat en la qual s'enfronten les dones a l'hora de desplaçar-se soles de nit pel carrer. Totes les preguntes se centren, principalment, en la sensació de por o inseguretat que han sentit o senten pels carrers de Mataró i quins són aquells factors que fan que aquesta percepció augmenti. Aquestes entrevistes permetran efectuar una anàlisi qualitativa de la realitat que viuen les dones a l'hora de caminar soles de nit pel carrer.

És important realitzar les entrevistes en un lloc agradable per l'entrevistada, garantint en tot moment un estat de comoditat, seguretat i tranquil·litat per la dona entrevistada, ja que s'estaran tractant temes molt personals i sensibles.

El conjunt d'entrevistes seran gravades per una gravadora de veu (Annex 1). Totes les dades i informació de les participants es tractaran de manera anonimitzada per tal d'impedir la identificació personal dels subjectes, preservant el *dret a la intimitat i la seva incidència en la gestió i tractament dels documents* i el *dret a la protecció de les dades personals i l'accés a la informació pública* (Barcelona, n.d).

4. Resultats

4.1. Resultats marxa exploratòria de Mataró

En aquest apartat recopilar el conjunt d'anotacions obtingudes durant la marxa exploratòria. Els resultats de la marxa exploratòria estan dividits en deu subapartats que corresponen a cadascun dels espais seleccionats per analitzar. En cada subapartat, es farà una petita descripció del lloc, es mostraran els comentaris de les participants i s'indicarà la puntuació mitjana numèrica, amb un rang de l'1 al 10, del grau d'inseguretat que senten les dones mataronines a l'hora d'haver de passar soles i de nit per aquests espais. El valor 1 significa baixa sensació d'inseguretat i el valor 10 alta sensació d'inseguretat.

Aquesta metodologia permet visualitzar i fomentar un altre planejament, disseny, manteniment i remodelació dels espais públics que tinguin en compte les necessitats de les dones (Departament de Transversalitat de Gènere, 2019). El que es busca és dur a terme modificacions i transformacions de l'espai urbà a partir de la incorporació de les necessitats de les dones en el territori en què s'ha realitzat aquesta iniciativa, per tal de convertir els barris de les ciutats en entorns més habitables, inclusivament i harmònics amb la vida quotidiana i que tinguin en compte les experiències de la totalitat de la població (Col·lectiu Punt 6, 2017).

4.1.1. Pas subterrani de l'Estació de Mataró, Avinguda Maresme

Descripció física de la zona: aquest espai és un pas que serveix per creuar la nacional per sota terra, està bastant endinsat i es divideix en dos camins, un amb sortida a la platja i l'altre a l'estació (annex 2). Barri de l'Eixample.

Les sensacions de les participants en aquest pas van ser: sentiments d'angoixa, pànic, claustrofòbia, por, angunia i inseguretat. Van descriure l'espai com un lloc brut, deixat, fastigós i amb poca ventilació on és fàcil patir algun incident, ja que és una zona aïllada, solitària amb possibles amagatalls i s'hi troben signes vandàlics i persones conflictives. Totes van coincidir en el fet que la il·luminació era bona en el tram del pas subterrani amb sortida a l'estació encara que creuen que és molt necessari incloure nous punts de llum a les escales i un mirall, en el punt on es comuniquen els dos trams, per poder veure si hi ha alguna persona amagada. Tanmateix, les mataronines es van queixar de la insuficient il·luminació del pas subterrani amb sortida a la platja. Les participants van comentar que el camp visual que proporciona el pas subterrani és deficient, ja que existien cantonades amb punt mort (punt on connecten els dos passos) i les entrades i sortides són molt endinsades. Una qüestió que els hi preocupa a totes és l'aïllament auditiu; les mataronines van comentar que si patissin algun incident i cridessin ningú seria capaç d'escoltar-les i que per tant seria d'alta urgència posar algun element per poder demanar assistència en cas d'emergència.

Puntuació del grau d'inseguretat: 9,5.

4.1.2. Ronda Barceló amb Carrer Germans Thos i Codina

Descripció física de la zona: aquesta localitat és herència d'un polígon industrial el qual actualment té poca indústria i això s'ha traduït en una zona amb fàbriques abandonades, descampats i pocs habitatges (annex 3). Barri Eixample.

Les primeres reaccions de les participants a la Ronda Barceló van ser: lloc brut, altament fosc, sensació d'abandonament, solitud, edificacions que no aporten confiança, voreres malbaratades (en les zones més abandonades), poca concurrència de persones i zona per la qual evitarien passar. Les participants consideren que la lluminositat en si, és bona encara que en certs punts la llum es veu coberta per arbres. Algunes dones van comentar que el fet que sigui una vorera força ampla augmenta el camp visual, tanmateix, afirmaven, que existeixen molts llocs que poden servir d'amagatalls, com per exemple, les fàbriques abandonades i la vegetació dels descampats. Van remarcar molt el fet que sigui un lloc solitari on hi ha poca construcció de blocs d'habitatge, poca presència de persones, comerç i hostaleria. Totes les mataronines van

coincidir en el fet que, tot i que la Ronda Barceló no és una zona amb gent conflictiva, seria necessari patrullar-hi més sovint perquè, al ser un polígon i estar situat a prop de l'estació, fa que moltes persones aparquin els seus vehicles allà.

Puntuació del grau d'inseguretat: 6,8.

4.1.3. Carrer Churruca amb camí Ral i Carrer Gravina

Descripció física de la zona: el Carrer Churruca està situat al barri Eixample i és una zona residencial en el que antigament s'hi situava la fàbrica Can Fàbregas del Paper. Actualment, el sòl ocupat per l'edificació de la fàbrica, s'ha reformat en l'escola Angeleta Ferrer, però tot el solar que també formava part d'aquesta s'ha convertit en un descampat buit i solitari. Barri de l'Eixample.

Majoritàriament els comentaris de les participants en aquesta àrea van ser positives, ho veuen com un lloc ben cuidat, en el qual si pot caminar còmodament, ja que recentment han fet ampliació de les voreres i a més és una zona residencial amb comerç i hoteleria. Tanmateix, consideren que és una zona força solitària que a la nit, en haver-hi un parc infantil, es converteix en un punt de reunió per fer una entrompada. Per una banda, consideren que la il·luminació és adequada i que està col·locada estratègicament per tal que no es vegi tapada per arbres. Per altra banda, van comentar el fet que només hi ha una vorera il·luminada, justament la contrària en la que estacionen els cotxes, que fa que els mateixos vehicles generin ombres que dificulten la visibilitat. Les mataronines van expressar la seva preocupació cap a l'aïllament visual i auditiu del lloc, a causa de l'extens solar buit que hi ha i la quantitat de vehicles estacionats. Aquest solar, que arriba fins al parc, està delimitat per plaques d'alumini que dificulten el camp de visió i la capacitat auditiva. A més, el final del descampat dona lloc a una cantonada amb punt mort.

Puntuació del grau d'inseguretat: 6.

4.1.4. Muralla d'en Titus

Descripció física de la zona: aquest és un carrer sense sortida, que està situat a la Baixada de Santa Anna, en el barri Eixample.

Muralla d'en Titus és un dels punts en el que totes les participants van mostrar la seva màxima preocupació. Les primeres reaccions i paraules que se'ls hi van venir al cap van ser: drogues, vandalisme, persones consumint alcohol, cul de sac, fosc, inseguretat, intranquil·litat, brutícia, abandonament i sensació de perill. Les participants es van fixar que en el carrer no existeix cap senyalització que indiqui que es tracta d'un carrer que no té sortida, fet els hi semblar preocupant. Totes van expressar la seva sensació d'inseguretat del lloc perquè consideren que és un lloc perfecte per cometre actes delinqüents a causa que existeixen espais que poden servir com amagatalls per als delinqüents, és un lloc amb bon aïllament auditiu i no cap la possibilitat, d'agafar una ruta alternativa o escapar en cas de perill. Les dones van remarcar la idea de que, tot i que ser un cul de sac on s'hi troben signes de vandalisme i gent conflictiva, la presència de cossos de seguretat és pràcticament nul·la.

Puntuació del grau d'inseguretat: 9,7.

4.1.5. Plaça de les Tereses

Descripció física de la zona: aquesta plaça es troba situada al centre de Mataró, al barri de l'Eixample. Les Tereses és una plaça en la qual s'hi troba un parc infantil, zones verdes i espais amb bancs. Està envoltada de comerços, hostaleria i una escola de primària.

Les participants van assenyalar que a la nit es converteix en un espai on hi ha un elevat número de sense sostres, persones èbries i addictes. Les mataronines van estar d'acord en el fet que, majoritàriament, la plaça està ben il·luminada i la llum no es veu tapada per arbres, però, és cert, que la lluminositat de la zona amb més interior i més enjardinada, on s'hi troben la majoria de bancs, es veu obstaculitzada pels arbres. Tot i ser una zona ampla i, generalment, té un bon camp visual, existeixen certs components que dificultant la visibilitat, com per exemple, els espais enjardinats i l'entrada interior al pàrquing subterrani. Tot i tots aquests aspectes negatius, les participants consideren que és una plaça agradable que està ben cuidada i segura. També valoren molt positivament que hi hagi al voltant de la plaça dues parades de bus i un aparcament de taxis, ja que això fa que sentin que no estan soles. És important destacar que les participants van comentar que durant la nit, aquesta sensació de seguretat es pot veure reduïda a conseqüència dels aspectes comentats.

Puntuació del grau d'inseguretat: 5,6.

4.1.6. Plaça de Cuba

Descripció física de la zona: en aquesta localització s'hi troba el Mercat de la Plaça de Cuba. És una zona amb carrers bastant amples, principalment, destinats a la mobilitat dels vianants on s'hi troba molt de comerç i hoteleria. Situat al barri de l'Eixample.

Les primeres reaccions de les participants van ser: falta d'il·luminació, carrer ample i ben asfaltat, sensació alta de seguretat, bona accessibilitat, alta presència de vehicles estacionats. Totes van coincidir que s'havia de revisar la il·luminació de la zona, ja que en alguns trams era molt bona i en altres hi ha una clara deficiència. Respecte a això, van comentar que la llum més ataronjada els hi fa que se sentin més insegures i que a canvi la llum més blanca, sembla que sigui més de dia i per tant se senten més segures. Que hi hagi molts vehicles estacionats els hi provoca una mica d'inseguretat perquè creuen que aquests espais poden servir com amagatalls per delinqüents. La plaça de Cuba, a part de ser la zona del mercat, a la nit hi ha força concurrència de persones, ja que està envoltada per diversos locals d'hostaleria, cosa que les participants ho veuen com a quelcom positiu, no se senten soles i per tan tenen un major sentiment de protecció i en cas d'incident serien escoltades i tindrien on demanar ajuda. Les mataronines consideren que en ser una zona tant espaiosa facilita el fet de poder-se escapar en situació d'emergència.

Puntuació del grau d'inseguretat: 4,5.

4.1.7. Zona d'estacionament de vehicles Carrer d'Iluro

Descripció física de la zona: l'àrea del carrer d'Iluro, tram entre Miquel Biada i Carrer Unió, està caracteritzada per ser una zona amb diverses naus industrials, concretament una de les illes que formen part d'aquesta àrea està composta per, únicament, per dues naus. Forma part del barri

de l'Eixample. La zona d'estacionament de vehicles és un pàrquing interior, amb força profunditat (sense sortida) que no disposa de porta, així que l'accés és totalment obert al carrer.

Les dones mataronines participants van descriure aquest pàrquing com un lloc fosc, sense il·luminació, solitari, amb visibilitat gairebé nul·la, el van catalogar de "punt negre", amb molts amagatalls possible i la sensació principal de totes elles era por i inseguretat. Totes van estar d'acord en el fet que el camp visual d'aquest és insuficient, ja que existeixen cantonades amb punts morts, obstrucció de la visibilitat per vehicles i reixes. Les participants consideren que és un lloc del qual seria molt difícil escapar en cas d'incident perquè és un pàrquing endinsat amb molta profunditat, sense il·luminació, sense sortida, per tant no existeixen rutes alternatives per fugir en situació d'emergència. A més, van donar-li molta importància al fet que sembla un espai abandonat i no hi ha hostaleria ni transport públic a prop. Una d'elles va exposar la seva percepció de desconfiança dient "no se lo que me podría llegar a encontrar si entrara aquí, y no se si llegaría a salir sana y salva". En aquest sentit, les dones afirmen, que tots aquests factors fan que sentin una major sensació de vulnerabilitat i intranquil·litat.

Puntuació del grau d'inseguretat: 9,83.

4.1.8. Encreuament del Carrer d'Iluro amb el Carrer de José M.Torrijos

Descripció física de la zona: aquest encreuament es situa a la mateixa àrea que Zona d'estacionament de vehicles Carrer d'Iluro, comentada anteriorment.

Les participants van trobar interessant parar-se en aquest encreuament perquè van considera que era un punt important a comentar. El que passa amb aquest és que el pas de zebra no està pintat de manera estratègica i això provoca que hi hagi una visibilitat completament nul·la pels vianants i les cantonades donen pas a punts morts en quant a la visibilitat. En aquest sentit, les dones mataronines van comentar que era perillós travessar per allà, ja que el camp visual per veure si passa algun vehicle és totalment insuficient i no hi ha cap mirall al carrer que faciliti la visibilitat. A més, és una zona que totalment solitària, que sembla abandonada i hi ha poca llum, l'asfalt està malbaratat. Un parell de noies del grup van remarcar el fet que al costat de l'encreuament s'hi troben dos passatges totalment solitaris i foscos on hi acostuma a haver-hi grups conflictius, són el Passatge de Ca l'Ymbern i Passatge Torrijos. Tots aquests són factors que influeixen directament amb la percepció de seguretat, més ben dit, inseguretat de les dones. Especialment en aquest cas, totes les mataronines van estar d'acord a dir que és una zona que els hi crea angoixa i por a causa de la poca llum, la manca de visibilitat, l'aïllament auditiu, és zona de naus industrials que fa que sigui un lloc solitari a la nit.

Puntuació del grau d'inseguretat: 7,5.

4.1.9. Passatge Torrijos

Descripció física de la zona: aquest carrer realment és un carreró que està delimitat pel Carrer Miquel Biada i el Carrer José M. Torrijos. Es troba en la mateixa zona que els dos punts anteriors. Així doncs, pertany al barri de l'Eixample. A un costat del carrer s'hi troba un ampli descampat que ocupa la totalitat de l'illa, on es localitzava l'antiga fàbrica de Can Fàbregas. Per l'altre costat

són tot naus industrials i grans magatzems. A un extrem del carrer s'hi localitza una fàbrica abandonada i una zona d'estacionament de cotxes, en l'altre extrem una nau industrial.

Les dones participants van descriure el carreró com un lloc que els hi produeix un estat d'alerta en el seu cos, ja que sentien moltíssima inseguretat perquè es tracta d'un carrer molt llarg i molt estret que no té cap punt de llum, per tant el camp de visió és nul. El van descriure com un espai abandonat, solitari, brut, amb presència de persones conflictives en què és sovint trobar grups fent una entrompada. Un aspecte que van considerar força angoixant va ser que en aquest lloc hi ha entrades endinsades a pàrquings, les quals generen punts morts de visibilitat i són llocs que poden servir d'amagatall amb un aïllament auditiu total. A més de tots els factors comentats, un altre factor que els hi preocupà és que el Passatge Torrijos està totalment aïllat, no està envoltat d'habitatges i això fa que en situació de risc les possibilitats de ser escoltades quedin gairebé reduïdes a zero. Una participant va exterioritzar el pànic que va sentir quan va passar un dia puntual per aquest punt quan anava sola i era de nit; li donava la sensació que si li passava quelcom ningú seria capaç d'ajudar-la.

És convenient dir que vam travessar el carrer a pas ràpid perquè totes ens vam sentir molt insegures.

Puntuació del grau d'inseguretat: 10.

4.1.10. Carrer Goya

Descripció física de la zona: el Carrer Goya està situat en el barri de l'Eixample, entre el Carrer Tetuan i la Ronda General Prim. Els dos costats del carrer segueixen el mateix disseny, una meitat del carrer està composta per habitatges i l'altra meitat, fàbriques, de les tres fàbriques, una està operativa, l'altre a causa de danys estructurals es va haver de precintat i la tercera està ocupada (Okupes).

Les primeres reaccions de les participants van ser: sensació de ser un espai abandonat, amb fàbriques que no aporten confiança, presència de signes vandàlics, amb una elevada obstrucció de la visibilitat a causa de l'alt nombre de cotxes estacionats als dos laterals, asfalt defectuós i insegur, i amb punts de llum només a un lateral. Tanmateix, les dones mataronines no van classificar aquest punt com un lloc que els provoqués extremada por, tot i que sí que és cert que van comentar un parell de coses i és que les voreres estan en mal estat i en ser un carrer llarg, complicaria una mica el fet d'escapar en situació de perill. Un altre punt negatiu que van trobar va ser que, en la zona de la fàbrica precintada, una part del carrer queda tallada i això t'obliga a canviar de vorera, passant pel mig dels vehicles. En general, tot i ser un carrer amb algunes deficiències, les participants no el van classificar d'espai perillós en el qual senten extremada por o inseguretat. Els hi genera seguretat el fet que en el carrer també hi ha cases on resideixen persones.

Descripció física de la zona: 5,5.

4.2. Quadre resum de les característiques de l'entorn que intensifiquen la percepció d'inseguretat

	SENYALITZACIÓ	VISIBILITAT	CONCURRÈNCIA DE PERSONES	ACCÉS A AJUDA	DISSENY I MANTENIMENT	ÍNDEX INSEGURETAT
PAS SUBTERRANI ESTACIÓ	-	- Claustrofòbic - Camp visual deficient (amagatalls) - Escales endinsades	- Solitari - Persones conflictives	- Aïllat	- Brutícia - Poca ventilació - Aïllament auditiu	9,5
RONDA BARCELÓ	-	- Llum tapada pels arbres - Amagatalls (descampats)	- Sensació d'abandonament - Poca concurrència de persones (polígon industrial)	- Pocs habitatges - No hi ha comerç ni hostaleria	- Edificacions en mal estat - Voreres malbaratades	6,8
C/CHURRICA (CAMÍ RAL)	-	- Vehicles estacionats dificulten la visibilitat - Descampat tapat amb material opac (punt mort)	- Parc infantil (punt d'agrupació de joves a la nit)	-	- Aïllament auditiu (plaques d'alumini del descampat)	6,0
MURALLA D'EN TITUS	- Senyalització nul·la	- Amagatalls - Foscor	- Persones conflictives	- Carrer sense sortida aïllat	- Aïllament auditiu - Signes vandàlics	9,7
PLAÇA DE LES TERESES	-	- Il·luminació obstaculitzada per arbres - Entrada interior del pàrquing	- Sense sostres - Persones èbries i addictes	-	-	5,6
PLAÇA DE CUBA	-	- Alta presència de vehicles estacionats - Canvis sobtats de llum - Llum ataronjada	-	-	-	4,5
ESTACIONAMENT C/ILURO	-	- Il·luminació nul·la - Pàrquing de cotxes obert (sense porta) - Amagatalls	- Poca concurrència de persones	- Pàrquing endinsat i amb molta profunditat - Carrer sense sortida aïllat - No hi ha comerç ni hostaleria	- Aïllament auditiu - Impossibilitat de fugir, molts obstacles	9,83
ENCREUAMENT C/ILURO	- Pas de zebra pintat de manera poc estratègica - Falta d'un mirall de tràfic	- Camp visual per veure si passa algun vehicle totalment insuficient (punts morts) - Poca llum	- Zona solitària - Poca concurrència de persones	- Polígon industrial sense comerç ni hostaleria	- Voreres malbaratades - Aïllament auditiu	7,5
PASSATGE TORRIJOS	-	- Il·luminació completament nul·la - Entrades endinsades - Punts morts de visibilitat	- Persones conflictives, èbries i addictes - Passatge aïllat	- Envoltat per un descampat, una fàbrica abandonada, per un pàrquing de cotxes i una nau industrial - Aïllament auditiu (solitari)	- Carrer molt estret i llarg - Brutícia - Aïllament auditiu	10
CARRER GOYA	-	- Estacionament de vehicles en ambdues voreres obstaculitza el camp visual - Il·luminació en un únic lateral	- Sensació d'abandonament	-	- Edificacions en mal estat - Brutícia - Asfalt i voreres en mal estat	5,5

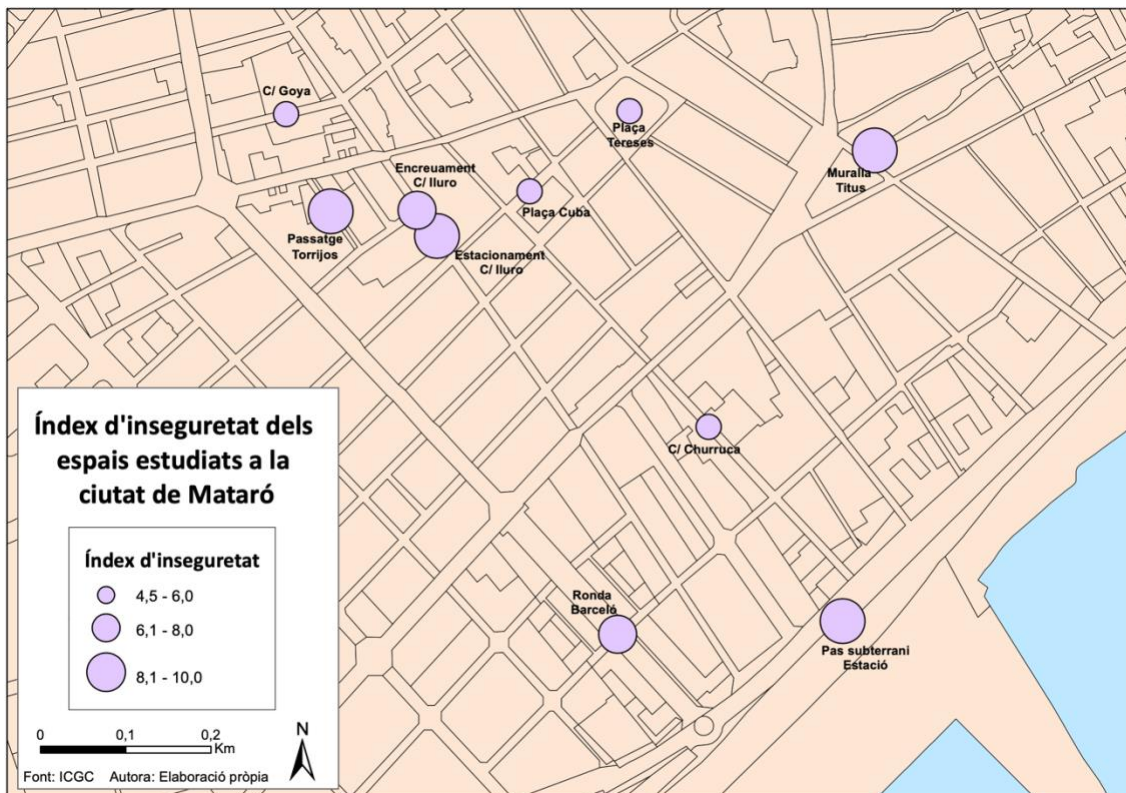
Taula 1: Taula resum dels resultats obtinguts a la marxa exploratòria.

4.3. Mapa quantitatiu de l'índex d'inseguretat en cadascun dels espais estudiat

El mapa quantitatiu, que es pot observar a la pàgina de continuació (Mapa 3), és una representació visual de l'índex d'inseguretat que senten les participants mataronines a cadascun dels espais determinats. Podem observar que hi ha quatre símbols que tenen la puntuació màxima de nivells d'inseguretat, aquests corresponen amb el Pas Subterrani de l'estació, el carrer de la Muralla d'en Titus, la zona d'estacionament de vehicles Carrer d'Iluro i el Passatge Torrijos. Tots aquests espais tenen característiques en comú: insuficiència d'il·luminació, aïllament auditiu, poca concurrència de persones o presència de persones conflictives, i dificultat per demanar ajuda en una situació de risc. Es pot observar que la zona nord es concentra la percepció d'inseguretat més elevada de tot l'entorn analitzat. Una zona que

tradicionalment acollia naus industrials i oci nocturn, amb els pas dels anys aquesta àrea ha patit un deteriorament i abandonament dels immobles, fins arribar a ser considerada com una espai bastant insegur.

En canvi, els espais que han estat quantificats amb un menor índex d'inseguretat (índex de 4,50 a 6,00) són el Carrer Churruga amb Camí Ral, la Plaça de les Tereses, la Plaça de Cuba i el Carrer Goya. Els primers tres indrets esmentats, corresponen amb els espais més centrals de la superfície d'estudi, en els quals s'hi troba la major part del comerç i sobretot hostaleria, que equival a una major concurrència de persones. Tanmateix, el Carrer Goya es troba més apartat del centre, tot i ser un carrer amb un parell de fàbriques abandonades i vehicles estacionats en ambdues voreres, és considerat un espai poc insegur.



Mapa 3: índex d'inseguretat dels espais estudiats de Mataró.

4.4. Resultats entrevistes

4.4.1. Recordes l'últim dia que vas tornar sola a casa de nit i amb por?

Totes les entrevistades asseguren recordar l'últim cop que van tornar a casa soles de nit i que van passar por, asseguren que és una situació habitual. En el context actual de la COVID-19, alguna de les participants comenta que la mesura del toc de queda ha contribuït al fet que actualment tingui més por a anar sola en hores que abans de la pandèmia no li feien por.

Tres de les participants expliquen que les circumstàncies en les quals acostumen a tenir més por són quan tornen d'un sopar, cap allà a les 24:00h – 01:00h, quan encara no és de matinada, però és el moment on els carrers comencen a quedar buits i augmenta la sensació de soledat i conseqüentment d'inseguretat. Una de les dones afirma que sempre que ha de tornar sola i de

nit té por. Dues d'elles comenten que la percepció de por i inseguretat s'accentua per la matinada, en hores com les 03:00h o les 04:00h de la nit.

Les dones entrevistades admeten que utilitzen mètodes i estratègies per sentir-se més protegides i alleugerar aquest temor a anar soles de nit i sentir-se més protegides i acompanyades. En aquest sentit, algunes d'elles opten per compartir la ubicació a les seves parelles, d'altres fan un truc alguna amestat o algunes d'elles simplement fan veure que parlen per telèfon amb alguna persona.

4.4.2. Què va passar? Què és el que vas sentir?

Totes les situacions en què les participants han tingut por, són totalment diferents, tanmateix ho viuen d'una forma similar. Elles descriuen aquesta situació com sensació d'angoixa, de por, d'inseguretat, de vulnerabilitat i intranquil·litat. Dues de les dones expliquen que molts cops el problema no són les característiques de l'entorn en si, sinó les paranoies que es fan elles mateixes, pensant en què podria arribar a passar. Assegurant que aquestes paranoies són fruit d'una percepció de vulnerabilitat, de sentir-se soles, poc protegides i no controlant la situació, això fa que hagin d'estar contínuament girant-se per intentar controlar l'entorn i assegurar-se que no hi ha ningú perseguint-les i canviar-se reiteradament de vorera.

Alguna de les experiències que recorden d'una forma més inquietant han sigut per carrers estrets i solitaris, carrers sense sortida o sense ruta alternativa, carrers amb els portals endinsats, per passos subterranis o zones desconegudes.

4.4.3. Què és el que et fa por?

En aquesta pregunta van haver diverses respostes. Tres de les dones expliquen que elles no tenen tanta por que els hi robin, sinó que el que els hi fa més por és pensar que algú volgués abusar d'elles i aprofitar-se'n físicament. En aquest sentit, una de les participants exposa que quan és de nit i va sola el seu cos es posa més tens si veu passar un home, en canvi, si veu passar una dona se sent una mica més segura i protegida perquè sent que no està sola. Dues de les dones comenten que elles no tenen tanta por al fet que els hi robin, sinó que tenen por a les conseqüències i la influència futura que això pot comportar a l'hora d'haver d'anar soles pel carrer, ja que tal situació podria contribuir en un augment d'inseguretat o en restriccions de mobilitat de nit. Una de les participants va donar una opinió totalment diferent, i és que, comenta que té més por que li robin que no pas a què li puguin fer quelcom físicament. Ella argumenta que un robatori realment és un esdeveniment molt més comú que un abús sexual, i això fa que la segona situació se la prengui amb més distància perquè ho veu menys probable que a un robatori.

4.4.4. Quins factors van influenciar-te a tenir una major percepció d'inseguretat, per què?

Els factors que contribueixen a tenir una major percepció d'inseguretat que esmenten les participants són els següents:

Camp visual insuficient: quan hi ha poca llum, o quan la llum es veu obstruïda per arbres, cantonades que donen lloc a un punt mort, portals endinsats, carrers o àrees amb molts cotxes aparcats que impedeixen veure amb claredat. Una de les entrevistades opina que “la llum càlida em reconforta més que no pas la llum blanca de LED”. Més d’una manifesta que la falta de visibilitat fa disminuir la percepció de control reduint la capacitat d’orientació i d’identificació de persones. Les dones comenten que tenir un cap visual insuficient fa que existeixin restriccions en les seves mobilitats nocturnes, hi ha zones per les quals ja ni es plantejant passar-hi.

Espais solitaris i estat dels edificis: les entrevistades comenten que els hi fa més respecte i temor passar per espais solitaris, per solars buits (com descampats), per edificacions abandonades o descuidades en les quals es troben, o no necessàriament, signes d’actes vandàlics o també esmenten que en els passos subterranis i carrers sense sortida s’accentua aquesta percepció d’angoixa i inseguretat.

Tipologia dels carrers: les entrevistades assenyalen que en els carrers molt estrets és on es senten més intranquil·les, ja que han d’anar aferrades als portals dels edificis i que en cas de perill no tenen suficient espai per escapar-se. També inclouen els carrers molt llargs que no tenen alternativa de ruta, els carrers extremadament amples i carrers amb voreres malbaratades.

Senyalització: una de les participants ressalta la importància d’una bona senyalització sota la justificació de què aquesta et permet orientar-te i identificar l’entorn, sabent on ets en tot moment. Comenta que la carència de senyalització fa que es senti inquieta i més quan surt de la seva zona de confort, ja que desconeix l’entorn i això fa que en cas de perill o risc no sàpiga on poder demanar ajuda o per on escapar.

Una de les entrevistades, una dona de 63 anys, explica que ella s’ha hagut d’acostumar a la por per supervivència, atès que ha estat treballant des de jove en l’oci nocturn.

4.4.5. Quan has de tornar sola a casa de nit, penses en alguna ruta alternativa per no haver de passar per determinats carrers?

Cinc de les sis entrevistades afirmen que a la nit prenen rutes alternatives a les que farien al matí per tal d’evitar passar per espais en els que senten por i intranquil·litat. Expliquen que sempre han de prendre un camí més llarg per tornar a casa quan és de nit perquè que aquesta trajectòria alternativa és la que els hi fa sentir-se una mica més segures. Durant la nit li donen més importància al factor de la seguretat que al del temps, a diferència del dia perquè el factor de por és quasi nul. Una de les entrevistades dóna l’exemple d’un parc, quan és de dia passa a través del parc en canvi quan és de nit prefereix rodejar-lo. Les participants comenten que en les trajectòries nocturnes modifiquen les seves rutes buscant carrers més amples, amb més llums, carrers que sigui un carrer de pas i que hi hagi cotxes que puguin passar, però que no

estiguin estacionats. D'aquesta manera se senten menys indefenses, ja que en una situació de perill existiria la possibilitat que alguna persona les veies o sentís.

Sota aquesta premissa dir que les entrevistades mataronines confirmen que a la nit es veuen obligades a modificar els seus recorreguts amb la finalitat d'evitar passar per zones en què fan afeixugar la percepció de por i inseguretat.

4.4.6. Has patit alguna situació de perill al ser al carrer de nit? O coneixes alguna experiència d'algú proper?

Cap de les sis entrevistades ha patit una situació de perill al carrer de nit quan anava sola, tanmateix totes comparteixen la mateixa sensació d'inseguretat i por en els desplaçaments nocturns. Dues de les entrevistades parlen del factor "paranoia", és a dir, que són elles mateixes les que imaginen situacions de perill a causa de sentir-se poc segures i trobar-se en un estat d'intranquil·litat. Una de les noies comenta que no ha tingut cap experiència de perill directament, però sí que és cert que molts cops se sent vulnerable, angoixada o intranquil·la quan homes s'apropen a ella o l'incomoden de forma verbal o visual. Les entrevistades tenen el pensament col·lectiu de què existeix una diferenciació entre la percepció de por dels homes i de les dones.

4.4.7. Quan surts de festa pel polígon de Mataró, sols tornar acompanyada o sola? Per què?

Les participants mataronines asseguren que si han de sortir de festa pel polígon de Mataró i després tornar a casa ho prefereixen fer acompanyades perquè així se senten més recolzades i protegides. Una d'elles comenta que mai s'ha plantejat el fet de tornar sola a casa perquè ho veu com una situació de perill i més afegint les circumstàncies, en les que ens poden trobar persones entonades i desinhibides. Una de les entrevistades considera que "Ser una dona et condiciona a l'hora de decidir a quina hora hauràs de tornar a casa, ja que no ens podem permetre el luxe de tornar soles", i confirma que tornar amb un col·lectiu és un factor clau per sentir-se més segura. Totes elles expliquen que molts cops l'hora de tornada a casa depèn de l'hora de tornada d'altres amigats, adaptant-se als horaris d'altres persones per no haver de tornar soles.

Només una de les entrevistades veu el fet de tornar acompanyada a casa com quelcom opcional, en canvi les altres dones ho veuen com una necessitat.

4.4.8. En cas de tornar acompanyada a casa, amb qui se sent més segura, amb una amiga o un amic? Per què?

El 83% de les participants confessen que, quan han de tornar a casa de nit, prefereixen fer-ho acompanyades d'homes, ja que se senten més segures. En aquest sentit, una de les entrevistades considera que "dos mujeres volviendo solas a la madrugada es más peligroso que si van acompañadas de un hombre". Les entrevistades comparteixen el mateix pensament independentment de l'edat que tinguin, és una reflexió comuna des de dones de 20 anys a dones de 63, en aquest estudi.

Per una banda, més d'una mataronina entrevistada considera que amb la presència d'un home se senten més segures en si, però no pel fet que un home pugui tenir més capacitats de defensar-la o protegir-la més, sinó aquesta sensació de seguretat es deu al fet que la presència d'un home influeix directament en la percepció que els altres tenen, és a dir, comenten que "en el cas que una persona volgués intentar cometre un acte delinqüent amb una dona que va sola, possiblement ho faria. En canvi, si aquesta mateixa persona veu que vas acompanyada d'un home s'ho repensaria i probablement no ho faria".

Per altra banda, una participant assegura no tenir preferències de gènere a l'hora de tornar acompanyada de nit, ja que ella creu que tornar acompanyada fa que puguem compartir aquesta por, ens puguem expressar i per tant alliberar tensió. Concretament ella, va revelar que quan torna acompanyada planificar estratègies de possibles casos que es podrien donar, per tal de preparar-se pel que pugui passar, hi ha espais que si vas sola són inaccessibles, però que amb un noi ja són més accessibles.

Així doncs, totes elles consideren que tornar acompanyades és un factor clau per sentir-se menys vulnerables i augmentar la sensació de seguretat, també, cinc de les sis, assenyalen que la percepció d'inseguretat es redueix molt si van acompanyades d'un home.

4.4.9. Què és el que faries o canviaries per sentir-te més segura?

Després que les mataronines entrevistades hagin esmentat els factors que influeixen a incrementar la percepció de por i inseguretat a la ciutat de Mataró, elles mateixes proposen canvis que serviran com a solució per alleugerar la sensació de seguretat. Esmenten que, en aquest context, la llum és un factor clau sentir-se segures per tant defensen que seria important afegir punts de llum en zones amb una deficiència lluminosa, o revisar que els arbres no obstrueixen la llum. També comenten que existeix una falta de senyalització a la ciutat: troben a faltar miralls en cantonades amb punt mort, o indicacions que assenyalin la ubicació actual o les possibles rutes, o que senyalitzin els carrers sense sortida. Seria important evitar els carrers efecte túnel i els passatges subterranis o carrers sense sortida. Una d'elles li dona determinada importància al transport públic, i a la necessitat incrementar els horaris sobretot durant la nit. A més, expliquen que és important conservar el bon estat de les voreres i carrers per tal de sentir-se més segures en els seus desplaçaments.

4.5. Quadre resum entrevistes

Última tornada sola, a casa, de nit i amb por?		Què és el que vas sentir?	
P1	<ul style="list-style-type: none"> - Sentir por és una situació habitual - Major sensació d'inseguretat: 24:00 - 04:00 - Estratègies de protecció: compartir ubicació, fer un truc o simular-ho 	P2	<ul style="list-style-type: none"> - Angoixa, por, inseguretat, vulnerabilitat i intranquil·litat, sentiment de poca protecció - Existeix una necessitat d'intentar controlar l'entorn
Què és el que et fa por?		Factors que influencien a tenir major sensació d'inseguretat?	
P3	<ul style="list-style-type: none"> - Abús i aprofitament físic i conseqüències que comporta (5 dones) i robatori (1 dona) - Presència d'homes augmenten la sensació d'inseguretat, la presència de dones la disminueix 	P4	<ul style="list-style-type: none"> - Camp visual insuficient - Espais solitaris i estat dels edificis - Topologia dels carrers - Senyalització deficient
Rutes alternatives en els desplaçaments nocturns?		Has patit alguna situació de perill al carrer?	
P5	<ul style="list-style-type: none"> - Obligades a fer modificacions en els seus desplaçaments nocturns respecte als diürns - Prendre el camí més llarg però més segur 	P6	<ul style="list-style-type: none"> - Cap de les participants n'ha patit - Factor de "paranoia", elles mateixes imaginen situacions de perill - Intimidació verbal o visual
Si surts de festa tornes sola o acompanyada?		Amb qui et sents més segura en la tornada a casa, dona o home?	
P7	<ul style="list-style-type: none"> - Amb acompanyament se senten més protegides i segures - Ser dona condiona a l'hora de decidir l'horari de tornada a casa 	P8	<ul style="list-style-type: none"> - Major seguretat amb homes - La presència d'un home influeix directament en la percepció que els altres tenen - Compartir la por allibera tensió - Planificar estratègies per preparar-se davant possibles situacions de perill
Canvis a la ciutat per sentir-te més segura?			
P9	<ul style="list-style-type: none"> - Incrementar els punts de llum i revisar que els arbres no l'obstaculitzin - Millorar la senyalització - Evitar carrers efecte túnel, passos subterranis i carrers sense sortida - Més transport públic nocturn - Mantenir el bon estat dels carrers 		

Figura 1: Quadre resum dels resultats obtinguts en les entrevistes.

5. Discussió

La marxa exploratòria i les entrevistes han permès conèixer la percepció d'inseguretat que senten les dones mataronines en els seus desplaçaments nocturns, i estar al corrent de quins són els factors que l'accentuen.

Seguint en la mateixa línia, els resultats obtinguts confirmen que la percepció de seguretat de les dones està directament relacionada amb els elements descrits en la "Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire" que corresponen als sis principis bàsics que serveixen

com a eines per aconseguir un entorn urbà segur. Es pot afirmar aquest fet, ja que, els resultats assenyalen que la deficiència visual, l'escassetat de senyalització i la poca concurrència de persones, en l'espai, es converteixen en factors principals que alimenten la percepció de por, tal com mostra la guia. Tot i que, els espais quantificats amb un major índex d'inseguretat comparteixen característiques en comú, com espais solitaris o abandonats abundant presència de cotxes estacionats o amb voreres malbaratades, hi ha una ubicació que compleix amb aquestes característiques, però que les participants consideraven un espai segur. Aquest carrer correspon amb el Carrer Goya.

Per una banda, la metodologia de la marxa exploratòria ha servit, tal com expliquen els professionals, com a eina per avaluar la seguretat de l'espai públic de Mataró amb perspectiva de gènere, concretament, ha permès conèixer zones en les quals seria necessària una millora de l'espai apostant per una visió amb perspectiva de gènere, promovent un nou model urbà inclusiu. Tots els espais estudiats s'han quantificat com a més o menys perillosos.

Per altra banda, la informació adquirida amb les entrevistes evidencia les idees del marc teòric del component subjectiu de la seguretat, és a dir, comprendre que aquesta no es percep, se sent i s'experimenta de manera homogènia per homes i dones.

En aquest sentit, els resultats adquirits recolzen els arguments dels autors de què la sensació de por porta a les dones a un sentiment d'inseguretat que té efectes directes en la vida quotidiana d'aquestes com les restriccions en la seva mobilitat, cosa que suposa un factor condicionant per les dones en les seves oportunitats d'accés fent que molts espais i activitats de la ciutat es converteixen en illes, llocs totalment inaccessibles per elles.

Centrant-nos en les limitacions de l'estudi, cal remarcar que la situació de pandèmia de la COVID-19 i l'estat d'alarma que hi havia vigent, va fer que s'haguessin de modificar els horaris de la marxa exploratòria i per tant no es va poder realitzar tota la trajectòria en un escenari totalment fosc. La marxa exploratòria a Mataró es va dur a terme a les vuit menys quart del vespre, hora en la qual encara hi havia claror, en canvi l'horari més adient hagués sigut a les deu de la nit, moment en què els carrers estan completament foscos.

A tall de resum, aquests resultats confirmen el principi de què l'espai públic no és neutre amb perspectiva de gènere, i que per tant, és necessari incloure les experiències i necessitats de les dones mitjançant l'urbanisme feminista.

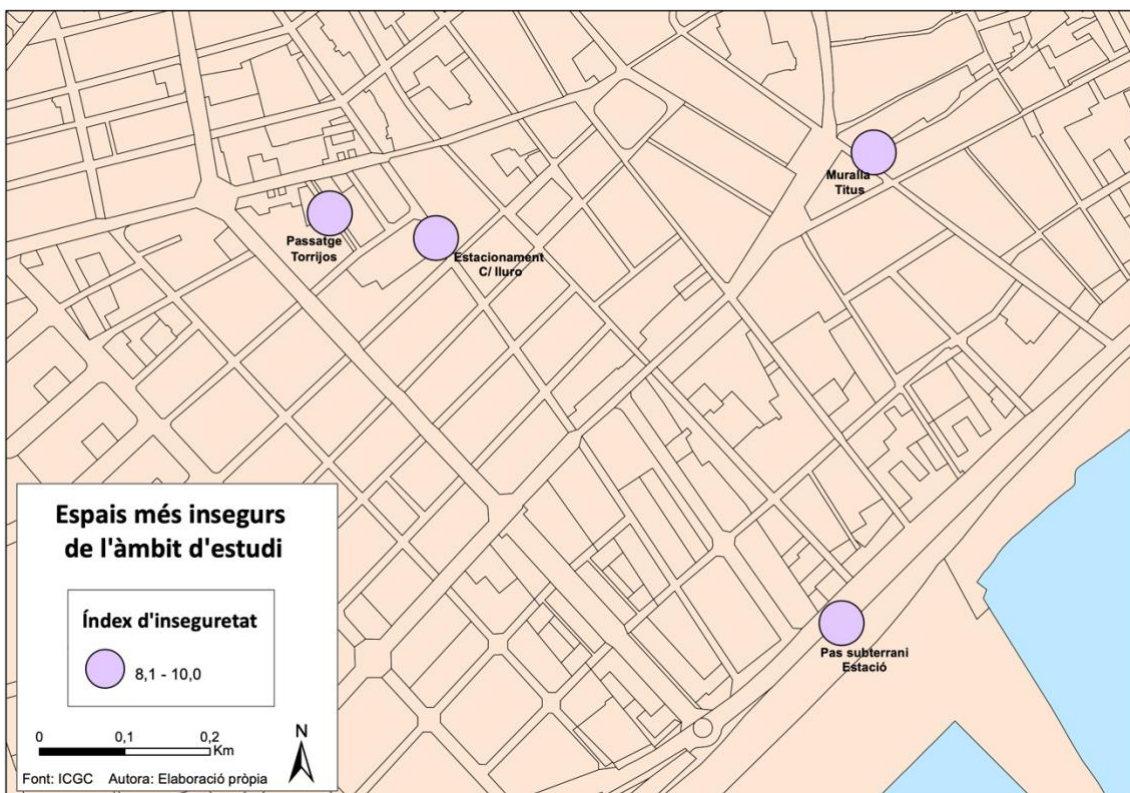
6. Conclusions

L'objectiu principal del treball proposat és detectar espais de la ciutat de Mataró que les mataronines consideren com a insegurs, coneixent les característiques de l'entorn que fan incrementar la percepció d'inseguretat i por.

Un cop realitzades les metodologies i l'obtenció de resultats, es poden extreure diverses conclusions.

Mataró és una ciutat bastant segura i inclusiva que aposta per una seguretat amb perspectiva de gènere per millorar l'espai públic i en la que es va realitzar una marxa exploratòria per millorar l'enllumenat per incrementar la percepció de seguretat de les mataronines. Tanmateix,

existeixen zones com, el Pas subterrani de l'estació o el Passatge Torrijos, que es converteixen en espais totalment inaccessibles pels desplaçaments nocturns del col·lectiu femení. Això es deu a què certes característiques de l'entorn fan accentuar al màxim la sensació d'inseguretat i por de les dones. Els carrers sense sortida, els carrers estrets, allargats o solitaris, els portals endinsats, els carrers sense ruta alternativa, la deficiència lluminosa, l'estacionament massiu de vehicles, els danys en les voreres, els descampats, la falta de senyalització i l'escassetat de transport públic, són els factors principals que intensifiquen la sensació d'inseguretat de les dones. Totes aquestes característiques descriuen espais com el pas subterrani de l'estació en el que hi ha una il·luminació i visibilitat deficient, el carrer de la Muralla d'en Titus que no està senyalitzat, que no té sortida i a més és allargat, estret i amb l'asfalt en mal estat. També forma part d'aquest conjunt d'espais insegurs la zona d'estacionament del carrer Iluro, que torna a ser un carrer sense sortida, amb estacionament massiu de vehicles i il·luminació nul·la. Per últim, el Passatge Torrijos, és el carrer en què les mataronines senten un nivell màxim d'inseguretat perquè és l'espai que engloba més característiques que fan accentuar la por: és un carrer allargat, sense ruta alternativa, sense llum, estret, amb portals endinsats i gent conflictiva. Seguint aquesta línia, les metodologies de l'estudi ens han portat a uns resultats que mostren que els carrers més insegurs de l'àrea estudiada són: el pas subterrani de l'estació, el carrer de la Muralla d'en Titus, la zona d'estacionament del carrer Iluro i el Passatge Torrijos. El Mapa 4 permet visualitzar les ubicacions de cadascun d'aquests espais, a més de mostrar l'índex d'inseguretat.



Mapa 4: identificació i localització dels espais més insegurs de l'estudi.

Aquesta sensació d'inseguretat implica dues coses. Per una banda, es converteix en un element condicionant en la mobilitat nocturna del col·lectiu femení que les obliga a prendre rutes alternatives, a les que farien durant el dia, per evitar passar per espais determinants. Per altra banda, suposa una dependència, per part de les dones, a l'hora de decidir quan tornar a casa, ja que prefereixen fer-ho acompanyades.

L'urbanisme i la seguretat urbana estan directament relacionats perquè, com s'ha pogut veure al llarg del treball, el disseny de l'espai públic i les qualitats d'aquest influeix en la percepció de seguretat de les dones.

La percepció de seguretat no és objectiva, ja que, no només depèn d'experiències viscudes o delictes comesos en una zona. Certament, existeix una por col·lectiva, per part de les dones, que es va adquirint des de petites i afecta de manera individual. La raó d'aquesta afirmació és que cap de les participants en l'estudi ha patit una situació de risc i no coneixen a cap dona propera que n'hagi patit, tanmateix totes asseguren tenir por.

Des d'aquesta premissa, és important que el feminisme entri dins de l'urbanisme per aconseguir l'abolició de tota discriminació social originada per motius de gènere i així aconseguir la igualtat de drets per la totalitat de la població.

Les ciutats intel·ligents estan dotades d'una organització basada en l'ús de les tecnologies d'informació i comunicació (TIC), per tant, aquestes disposen de les competències necessàries per poder augmentar la percepció de seguretat de les dones i de tots els habitants. Un bon cas pràctic seria la implementació de llums intel·ligents, que disposessin de sensors de llum i de moviment. En el moment que el sensor detectés escassetat de llum o la presència d'un vianant, intensificaria la il·luminació evitant espais foscos i insegurs. Aquesta estratègia es podria implementar a la ciutat de Mataró, sobretot en carrers com el carrer Iluro on es troba l'estacionament de vehicles i en el passatge Torrijos, ja que són espais en els quals gairebé no hi ha concurrència de persones però, estaria bé que, en el moment que hi passes algun vianant, la zona s'il·luminés per tal d'incrementar la percepció de seguretat i confiança del subjecte.

Una altra estratègia que ajudaria a millorar la seguretat seria implementar tecnologies de sistemes operatius de temps real (RTOS) en els vehicles de transport públic per tal que els viatges coneguessin en tot moment la ubicació exacta del vehicle amb el fi de reduir el temps d'espera dels passatgers en les parades del transport i evitar situacions d'inseguretat.

Com a últim exemple, amb les tecnologies de les ciutats intel·ligents es podrien col·locar dispositius d'emergència que servissin com a instrument d'assistència per demanar ajuda als cossos policials en cas que una persona estigues sent víctima d'una acció delinqüent. Alguns dels espais que seria òptima la implementació d'aquestes tecnologies seria en el pas subterrani de l'estació, la muralla d'en Titus i l'estacionament del carrer Iluro, ja que són espais que tenen força aïllament auditiu i dels quals seria difícil escapar en una situació de perill.

Finalment informar que aquest projecte podria tenir una ampliació d'estudi amb el fi de conèixer amb més detall la percepció de seguretat i inseguretat dels ciutadans mataronins.

Sota aquesta premissa, sorgeixen nous objectius:

Conèixer quins espais augmenten la nostra percepció de seguretat per tal d'estar al corrent de quines característiques comparteixen els espais segurs i veure com es podrien transformar els

espais insegurs en segurs. Mirar com es podrien implementar mesures de seguretat per espais poc segurs a partir de saber quin son els espais segurs.

Un cop identificats aquests llocs, procedir a conèixer les ciutats que han fet canvis per tal d'augmentar la seguretat i de quina manera ho han fet, mesures que han pres, metodologies, canvis implementats, resultats i conclusions. De manera que es podria avaluar quin d'aquests canvis serien una possible solució per augmentar la sensació de seguretat a Mataró.

Avaluar la seguretat per zones, com per exemple barris i així conèixer les zones més insegures de la ciutat per definir estratègies de seguretat. Estudiar la seguretat urbana amb perspectiva de gènere, coneixent les percepcions d'inseguretat d'homes i dones. Analitzar la influència d'una bona mobilitat amb una bona percepció de seguretat.

Com a conclusió final, destacar que la percepció de seguretat és un factor subjectiu que no es percep igual per dones que per homes, i que per tant, és d'extrema necessitat tractar la seguretat urbana des d'una perspectiva de gènere, per aconseguir ciutats més justes i inclusives.

7. Experiències personals

L'objectiu principal d'aquest projecte era detectar espais insegurs per les dones mataronines, tanmateix, m'ha servit per adonar-me de què el fet de sentir-nos insegures i tenir por és quelcom molt més complex que un simple carrer mal il·luminat. Sincerament, aquest treball final de grau ha tingut un fort impacte emocional de forma personal, ja que aquest estudi acadèmic ha permès adonar-me de la discriminació sistemàtica i sociopolítica que vivim les dones pel simple fet de ser dones. Per una banda, la realització d'aquest projecte ha sigut un procés extremadament difícil en algunes ocasions perquè m'ha servit per prendre consciència de la desigualtat entre dones i homes, i que la violència exercida cap al col·lectiu femení va molt més enllà d'una violència física o psicològica o de la bretxa salarial entre gèneres. M'he adonat que la violència cap a la dona està present en tots els aspectes de la vida, des de tenir un escàs nombre de carrers amb noms dones, fins a patir situacions de risc. Per altra banda, en molts moments m'he sentit empoderada i molt agraïda, atès que he pogut realitzar una marxa exploratòria per Mataró i fer un seguit d'entrevistes amb dones completament diferents que han estat disposades a obrir-me els seus cors i explicar les seves històries i pors que han sentit en els seus desplaçaments nocturns.

En definitiva, aquest treball ha sigut un procés el qual he gaudit molt, ja que, ha suposat un aprenentatge de nous conceptes, m'ha servit per trobar una temàtica que m'apassiona i sobretot ha suposat un creixement personal.

Bibliografia

- Ajuntament de Barcelona. (2013). *La victimització a Barcelona: anàlisi des d'una perspectiva de gènere*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- Ajuntament de Barcelona. (n.d). *El plan de los barrios de Barcelona*. Obtenido de www.barcelona.cat: <https://pladebarris.barcelona/es/marchas-exploratorias-para-identificar-y-mejorar-los-espacios-prioritarios>
- Ajuntament de Mataró. (2015). *Ajuntament de Mataró*. Obtenido de Nomenclàtor de la ciutat de Mataró: <https://serveisweb.mataro.cat/GeoMat/Nomenclator/#>
- Ajuntament de Mataró. (26 de Febrer de 2019). *L'Ajuntament programa marxés exploratòries per millorar l'enllumenat de l'espai públic amb perspectiva de gènere*. Obtenido de mataro.cat: <https://www.mataro.cat/ca/actualitat/noticies/2019/l2019ajuntament-programa-marxes-exploratories-per>
- Alice Junqueira, Ana Carolina Nunes y Leticia Leda Sabino. (2019). *¿Cómo observar y evaluar el espacio público con las mujeres para contribuir con la construcción de ciudades seguras y sostenibles?* Almería: Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales.
- Alice Kerr-Wilson and Sue Phillips. (2013). *Making Cities and Urban Spaces Safe for Women and Girls*. Books for Change.
- Aller, M. G. (15 de Juliol de 2018). *Las ciudades que ni amaban a las mujeres*. Obtenido de El Independiente: <https://www.elindependiente.com/economia/2018/07/15/las-ciudades-que-no-amaban-a-las-mujeres/>
- Barcelona, D. d. (n.d). *diba.cat*. Recuperado el Abril de 2020, de www.diba.cat: <https://www.diba.cat/web/opc/-/36-dret-a-la-intimitat>
- Blanca Valdivia Gutiérrez, Adriana Ciocchetto, Sara Ortiz Escalante, Roser Casanovas y Marta Fonseca Salinas. (2017). *Entornos Habitables*. Barcelona: Col·lectiu punt 6.
- Cátedra UNESCO de Políticas de Género en Ciencia, Tecnología e Innovación. (n.d). *Exploratory walks with women*. Obtenido de UNESCO -UPM Chair: <https://www.gendersteunescochair.com/project/exploratorywalks/>
- CAFSU. (2002). *De la Dependencia a la Autonomía*. Montréal: CAFSU.
- Caprino, K. (2017). *Forbes*. Obtenido de What Is Feminism, And Why Do So Many Women And Men Hate It?: <https://www.forbes.com/sites/kathycaprino/2017/03/08/what-is-feminism-and-why-do-so-many-women-and-men-hate-it/>
- Ciocchetto, A. (2016). *Espacios para la vida cotidiana*. Col·lectiu Punt 6.
- Col·lectiu Punt 6. (2016). *Mujeres Trabajando, guía de reconocimiento urbano con perspectiva de género*. Barcelona: Comanegra. Obtenido de [punt6.org](http://www.punt6.org): <http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/PDF-mujeres-baja-con-portada.pdf>
- Col·lectiu Punt 6. (20 de Noviembre de 2017). *Col·lectiu Punt 6*. Obtenido de [punt6](http://www.punt6.org): <http://www.punt6.org/ca/>
- Col·lectiu Punt 6. (2017). *Nocturnes*. Barcelona: Col·lectiu Punt 6.
- Col·lectiu Punt 6. (2021). *Qui som?* Obtenido de [punt6.org](http://www.punt6.org): <http://www.punt6.org/ca/qui-som/>

- ConceptoDefinición. (2021). *ConceptoDefinición*. Obtenido de Urbanismo: <https://conceptodefinicion.de/urbanismo/>
- Cooperativa, M. N. (2010). *Guia per a l'elaboració de diagnòstics de seguretat amb visió de gènere a l'àmbit rural i urbà*. Barcelona: Generalitat de Catalunya Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació.
- Departament de Transversalitat de Gènere. (2019). *Urbanismo y género: marchas exploratorias de la vida cotidiana*. Barcelona: Cuadernos metodológicos feministas.
- Departamento de Investigación en Educación Médica. (16 de Abril de 2013). *La entrevista, recurso flexible y dinámico*. Obtenido de ScienceDirect: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2007505713727066>
- Enciclopèdia. (2021). *enciclopedia.cat*. Obtenido de www.enciclopedia.cat: <https://www.enciclopedia.cat/ec-gec-0041321.xml>
- Enciclopèdia catalana. (n.d). *Enciclopèdia.cat*. Obtenido de Urbanisme: <https://www.enciclopedia.cat/ec-gec-0239850.xml>
- Escalante, S. O. (2014). *Espacio público, género e (in)seguridad*. Barcelona: Col·lectiu Punt 6.
- Escalante, S. O. (2018). *La seguridad urbana desde el urbanismo feminista*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- ESRI 2021. *ArcGis Desktop: Version 10.8*. Redlands, CA: Environmental System Research Institute.
- Guillén, E. (19 de 10 de 2020). *¿Qué es la entrevista periodística? Tipos, características e interpretación*. Obtenido de Soy literatura: <https://soyliteratura.com/la-entrevista-periodistica/>
- Hollaback. (7 de Maig de 2012). *New York City Council member Juliassa Ferreras Joins Hollaback! For first ever community safety audit in Queens*. Obtenido de ihollaback.ORG: <https://www.ihollaback.org/blog/2012/05/07/new-york-city-council-member-julissa-ferreras-joins-hollaback-for-first-ever-community-safety-audit-in-queens/>
- Ibáñez, Á. (15 de Juliol de 2018). *Las ciudades que no amaban a las mujeres*. Obtenido de El Independiente: <https://www.elindependiente.com/economia/2018/07/15/las-ciudades-que-no-amaban-a-las-mujeres/>
- Idescat. (2020). *Idescat.cat*. Obtenido de www.idescat.cat: <https://www.idescat.cat/emex/?id=081213#h6>
- Idoia Ehizmendi Aldasoro y Anabel Sanz del Poz. (2002). *Mapa de la Ciudad Prohibida para las Mujeres*. Area de Igualdad del Ayuntamiento de Basauri.
- Institut Català de les Dones i ICGC. (2020). *Nomenclàtor de Catalunya de carrers amb nom de dona*. Obtenido de carrersdones.icgc.cat: <http://carrersdones.icgc.cat/icd/index.html#14/41.5364/2.4305>
- Instituto Nacional de Estadística. (2020). *ine.es*. Obtenido de www.ine.es: <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=4721>

- Instituto Nacional de Estadística. (2020). *ine.es*. Obtenido de www.ine.es: https://www.ine.es/buscar/searchResults.do?searchType=DEF_SEARCH&startat=0&L=0&searchString=%22Mataro%22
- Invest in mataró. (n.d). *Investinmataro.com*. Obtenido de www.investinmataro.com: <https://www.investinmataro.com/ca/business-friendly/entorn-economic>
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*.
- Levi, A. B. (2007). *Planjemanet urbanístic, espais urbans i espais interiors des de la perspectiva de les dones*. Obtenido de dones.gencat.cat: https://dones.gencat.cat/web/.content/03_ambits/docs/publicacions_quaderns06.pdf
- Llopis, R. M. (2017 - 2018). *Activos y retos en salud desde la perspectiva de género: marcha exploratoria en el Casco Histórico de Alicante*. Alicante.
- López, M. A. (2012). *Los espacios "del miedo", ciudad y género. Experiencias y percepciones en Zaragoza*. Zaragoza: Dpto. de Geografía y Ordenación del Territorio.
- Masclisme al primer món. (2021). *Què és el feminisme?* Obtenido de sites.google.com: <https://sites.google.com/site/masclismearreudelmon/hipotesis/que-es-el-feminisme>
- Mehrotra, S. T. (2010). *A Handbook on Women's Safety Audits in Low-income Urban Neighbourhoods: A Focus on Essential Services*. New Delhi: JAGORI.
- Michaud, A. (2002). *POUR UN ENVIRONNEMENT URBAIN SÉCURITAIRE*. Montréal: Service du développement social et communautaire.
- Montréal, G. d. (2006). *ville.montreal.qc.ca*. Obtenido de www.ville.montreal.qc.ca: http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/femmes_ville_fr/media/documents/Guide_aménagement_environnement_urbain_securitaire.pdf
- Ortiz, E. S. (2016). *La seguretat urbana des de l'urbanisme feminista*. Barcelona: Col·lectiu Punt 6.
- Ponferrada, M. (2017). *Guia per a la introducció de la perspectiva de gènere en la docència*. Barcelona: Observatori per a la Igualtat de la UAB.
- QGIS Development Team, 2021. *QGIS Geographic Informations System*. Open Source Geospatial Foundation Project. <https://qgis.org>.
- Roberts, J. (2018). *Urban Safety and Security in Myanmar*. Myanmar : The Asia Foundation.
- Significados. (21 de Juliol de 2020). *Significados*. Obtenido de Significados.com: <https://www.significados.com/entrevista/>
- Take back the Night Foundation. (2021). *About Take Back the Night Foundation*. Obtenido de Takebackthenight.org: <https://takebackthenight.org/about-us/>

Annexes

Annex 1: si voleu escoltar les entrevistes podeu contactar amb mi amb el correu natalia.esteve@e-campus.uab.cat.

Annex 2: Imatge del Pas Subterrani de l'estació de Mataró



Imatge 1: Imatge del pas subterrani de l'estació.



Imatge 2: Imatge del pas subterrani de l'estació.

Annex 3: Ronda Barceló amb Carrer Germans Thos i Codina

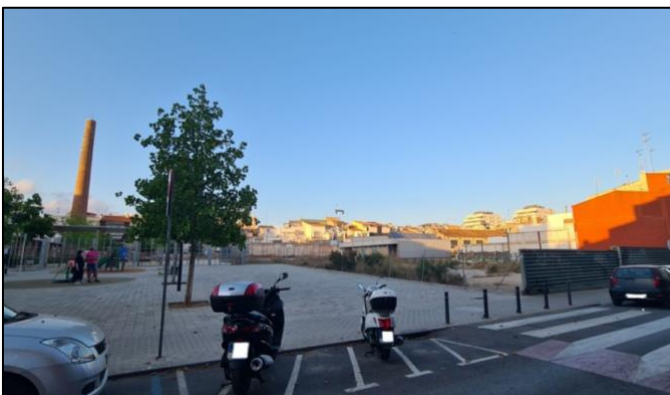


Imatge 3: Imatge de la Ronda Barceló.



Imatge 4: Imatge de la Ronda Barceló.

Annex 4: Carrer Churruca amb camí Ral i Carrer Gravina



Imatge 5: Imatge del carrer Churruca.



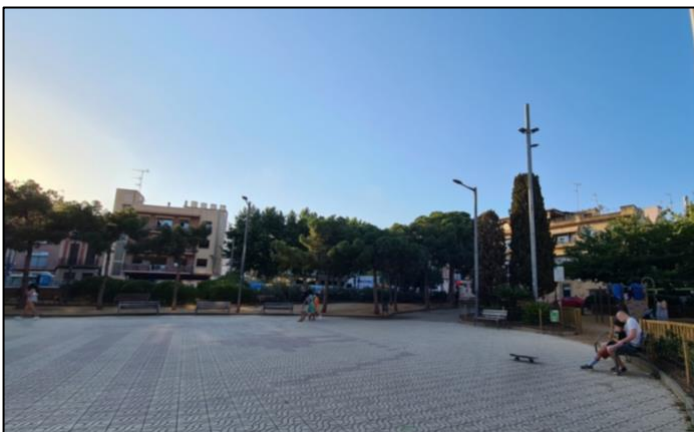
Imatge 6: Imatge del carrer Churruca.

Annex 5: Muralla d'en Titus



Imatge 7: Imatge de la Muralla d'en Titus.

Annex 6: Plaça de les Tereses



Imatge 8: Imatge de la Plaça de les Tereses.



Imatge 9: Imatge de la Plaça de les Tereses.

Annex 7: Plaça de Cuba



Imatge 10: Imatge de la Plaça de Cuba.



Imatge 11: Imatge de la Plaça de Cuba.

Annex 8: Zona d'estacionament de vehicles Carrer d'Iluro



Imatge 12: Imatge de la zona d'estacionament carrer Iluro.



Imatge 13: Imatge de la zona d'estacionament carrer Iluro.

Annex 9: Encreuament del Carrer d'Iluro amb el Carrer de José M.Torrijos



Imatge 14: Imatge de l'encreuament del carrer Iluro.



Imatge 15: Imatge de l'encreuament del carrer Iluro.

Annex 10: Passatge Torrijos



Imatge 16: Imatge del passatge Torrijos.

Annex 11: Carrer Goya



Imatge 17: Imatge del carrer Goya.



Imatge 18: Imatge del carrer Goya.