

INFORME SOBRE INTEGRACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

anexo. DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

EL MODELO DE CIUDAD

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

ESPACIOS PÚBLICOS Y ACCESIBILIDAD

MOVILIDAD

VIVIENDA

INTRODUCCIÓN. -

Los principales problemas del urbanismo actuales son: controlar el crecimiento disperso que consume recursos naturales escasos, genera polución y tiene grandes costes económicos de mantenimiento y extensión de sus infraestructuras; promover la calidad de vida, respondiendo a unas nuevas necesidades sociales y en rápida transformación, potenciar la participación y fortalecer los procesos democráticos.

La sostenibilidad se presenta como el objetivo central del urbanismo, entendida como un equilibrio entre los objetivos de eficiencia económica, equidad o justicia social, y conservación o protección del medioambiente. La sostenibilidad está fuertemente vinculada a la “calidad de vida”, que también reúne aspectos económicos, sociales y ambientales.

La visión del urbanismo desde la perspectiva de género es una de las vías que puede contribuir a dotar de contenido específico a la “calidad de vida”. Es un concepto que permite poner de manifiesto las relaciones desiguales entre mujeres y hombres.

“El género, en el ámbito urbanístico, tiene como objetivo la creación de unos espacios y una ordenación urbana que resulten adecuados para hacer más confortable el trabajo reproductivo, las labores de cuidado y, sobre todo, la vida cotidiana, y, por supuesto, pretende crear unos espacios más seguros y unos entornos más agradables y reconfortables para el encuentro. El urbanismo con perspectiva de género no es un urbanismo exclusivo de las mujeres, es un urbanismo que propone un diseño y una ordenación que tiene en cuenta los roles que se le han asignado a la mujer, actualmente también desempeñados por los hombres. Esta forma de urbanismo tiene en cuenta todas las etapas de la vida del ser humano, desde la infancia a la vejez, y no piensa exclusivamente en la parte social que se encuentra en la etapa del trabajo productivo, como ocurre todavía hoy en la mayoría de los casos”.

“Se entiende por integración de la perspectiva de género la consideración sistemática de las diferentes situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres, incorporando objetivos y actuaciones específicas dirigidas a eliminar las desigualdades y promover la igualdad en todas las políticas y acciones, a todos los niveles y en todas sus fases de planificación, ejecución y evaluación”.

Texto extraído del Libro recopilatorio sobre el Seminario de “Urbanismo inclusivo. Las calles tienen género”, celebrado del 9 al 11 de noviembre de 2011, en Vitoria-Gasteiz, País Vasco.

EL MODELO DE CIUDAD

La planificación urbana de la ciudad y el modelo de crecimiento han priorizado facilitar las tareas productivas y las actividades económicas, en detrimento de las tareas reproductivas y de cuidados de la sociedad que no se han valorado ni favorecido. Se carece, por tanto, de un análisis multidisciplinar, a distintas escalas y de carácter transversal, previo a la toma de decisiones en el ámbito urbano.

Así, y a modo de ejemplo, la incompatibilidad y lejanía de la localización entre la vivienda, el empleo y las actividades cotidianas urbanas tiene como consecuencia un importante consumo de los recursos de tiempo y dinero, dificultando las tareas reproductivas y del cuidado. Estas tareas las llevan a cabo un porcentaje importante de las habitantes de la ciudad que no están integradas en el modelo productivo tradicional.

En efecto, dichas tareas, según todos los estudios realizados, las siguen realizando mayoritariamente las mujeres. Por lo tanto, son ellas las que sufren en mayor medida esta problemática del modelo de ciudad, lo que supone uno de los principales obstáculos para que las mujeres logren su autonomía y disfruten de su derecho a la ciudad en igualdad de condiciones.

OBJETIVOS Y METAS. -

Mejorar la calidad de vida de las personas que tienen responsabilidades de cuidado y, en especial, tener en cuenta las necesidades espaciales y urbanas de las mujeres en situación de vulnerabilidad, incluyendo sus limitaciones económicas.

Descentralizar funcionalmente la ciudad para una distribución equilibrada de los servicios y equipamientos urbanos cotidianos y de los espacios de relación. Fomentar la mezcla de usos en un sistema de equipamientos de los barrios que cubra las necesidades del cuidado de menores y mayores dependientes además de los tradicionales equipamientos asistenciales, escolares, sanitarios, educativos, deportivos y culturales.

Orientar la planificación hacia un modelo de ciudad compacta, relativamente densa, de distancias cortas y proximidad, con buen sistema de transporte público y espacios públicos seguros y de calidad, que responda mejor a las necesidades de cuidado.

Planificar los espacios públicos, equipamientos y viviendas desde la perspectiva de género y en función de los roles de género, de manera que sea posible compatibilizar las tareas cotidianas del cuidado y el trabajo remunerado en tiempos mínimos, en las franjas horarias requeridas, en condiciones de comodidad y seguridad, y con costes económicos asumibles.

ACCIONES. -

Densificación y reutilización de suelos urbanos infrautilizados o degradados y edificación de solares vacíos.

Fomento del urbanismo de proximidad, evitando desarrollos urbanísticos monofuncionales de actividad estilo “parque temático”, “ciudad de la justicia” o “zona residencial”.

Acceso de las mujeres a los servicios públicos, con mejora de calidad, distancias, horarios, costes...

Creación de pequeños equipamientos de cuidado, asistenciales, escolares, sanitarios, educativos, deportivos y culturales, en todos los barrios, con distancias a las viviendas accesibles a pie.

Establecimiento de una red de espacios públicos de escala más pequeña y cercana.

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

El urbanismo reciente da como resultado barrios de un único uso, con espacios amplios poco caracterizados, pocos servicios y comercios, sin itinerarios claros y grandes avenidas de tráfico sobredimensionadas. Estos elementos generan más percepción de inseguridad, por lo que este aspecto queda vinculado inequívocamente a las decisiones urbanísticas y al diseño de la ciudad y sus espacios públicos desde los poderes públicos.

Los estudios indican que en materia de seguridad no son tan importantes las estadísticas de denuncias policiales, como la percepción subjetiva de que un espacio sea seguro o no lo sea. Por tanto, es un aspecto que debe cuantificarse y valorarse desde la experiencia cotidiana.

La percepción de inseguridad urbana ejerce un efecto de restricción para el acceso, uso y apropiación del espacio público de la ciudad por parte de la ciudadanía. Existe evidencia empírica de que las mujeres auto limitan sus desplazamientos, y por tanto el uso y acceso a los espacios urbanos y transporte público, en función de la percepción de inseguridad. Por lo tanto, este factor constituye un obstáculo para la autonomía de las mujeres, ya que evitan salir a determinadas horas o modifican su recorrido a pie por la ciudad.

OBJETIVOS Y METAS. -

Dar visibilidad al problema de percepción de inseguridad en el espacio público y concienciar a la ciudadanía de los efectos del mismo.

Garantizar la percepción de seguridad en los espacios urbanos mediante una adecuada iluminación y la máxima visibilidad en todo momento.

Buscar la apropiación e identificación del espacio urbano por parte de la ciudadanía, mediante una clara señalización que permita orientarse sin dificultades, de manera que “plazas, calles y parques no sean espacios de nadie, sino de todas y todos” (Manual de análisis urbano. Género y vida cotidiana. Gobierno Vasco).

Dar autonomía y libertad de movimiento a las mujeres para que usen y disfruten de la ciudad en igualdad de condiciones que los hombres.

Incentivar a los municipios para que trabajen en sus ciudades al objeto de identificar lugares en los que las mujeres se sienten inseguras e implementen medidas para mejorarlos.

ACCIONES. -

Iluminación adecuada y suficiente en calles secundarias, pasos subterráneos y zonas despobladas. Distribución estratégica de luminarias con intensidad y mantenimiento suficiente y sostenible.

Vallado de solares.

Disminución de rincones, callejones sin salida, escaleras, túneles, asegurando siempre una buena visibilidad. Ampliar campos de visión por ejemplo a través de espejos, incluir salidas o caminos alternativos o hacer coincidir en algunos puntos parte del transporte rodado con vías peatonales.

Reducción de las tipologías de viviendas adosadas con jardines vallados o viviendas colectivas con la primera planta alta ajardinada y vallada que miran sólo al interior y crean zonas urbanas ciegas y sordas. *“La presencia de gente en ventanas y balcones confiere la seguridad de ser visto y oído a quien se encuentra en el espacio público”* (Urbanismo inclusivo. Las calles tienen género. Gobierno Vasco).

Eliminación de elementos opacos de altura mayor a 1,60 metros que reduzcan la visibilidad en espacios públicos por su efecto barrera, como paradas de autobuses, arbustos en parques o vallas publicitarias. Utilizar siempre materiales transparentes.

Reducción de las zonas sin actividad (zonificación). Con la mezcla de usos se asegura la concurrencia de personas en cualquier franja horaria. Por ejemplo, dinamizando el pequeño comercio en las zonas residenciales y fomentando el uso social del espacio público, como los parques.

Creación y diseño cuidadoso de los espacios semiprivados como portales, escaleras, ascensores o espacios entre edificios, porque la mayoría de las agresiones suelen registrarse en los mismos. Ordenanzas, como la del Ayuntamiento de Urretxu, establecen la obligatoriedad de diseñar portales, entradas al ascensor y principios de la escalera con un cerramiento diáfano y visibles desde la calle. También se debería tener en cuenta en las actuaciones de rehabilitación de los elementos comunes, no únicamente en el diseño de obra nueva.

Señalización con elementos de orientación visibles y precisos, para la apropiación de los espacios amplios y uniformes por parte de las mujeres.

Cuidado especial de la sensación de seguridad en los medios de transporte públicos, aparcamientos subterráneos para facilitar la autonomía personal y los desplazamientos seguros.

Identificación de aquellos lugares que son percibidos por las mujeres como no seguros (puntos negros) a través de recorridos y mapeados del municipio.

ESPACIOS PÚBLICOS Y ACCESIBILIDAD

Las personas tienen distintas necesidades en relación al espacio urbano derivadas de los roles de género que asumen en su vida cotidiana. Muchas veces se visibiliza a las mujeres sólo cuando se analiza la exclusión social, la pobreza, la precariedad laboral, la brecha digital o la violencia de género. Con ello, no se consideran las desigualdades existentes en otros ámbitos cotidianos que no implican situaciones

vulnerables, como la conciliación de la vida personal y laboral o la utilización diferenciada del espacio por distinción de género y características físicas.

Estadísticamente, la mayor parte del trabajo de cuidado no remunerado es asumido por mujeres. Sin embargo, ha habido un incremento de la participación femenina en el sector productivo. La duplicidad de trabajo remunerado y no remunerado determina las necesidades de las mujeres en relación al espacio público, el transporte, los equipamientos, los lugares de empleo y comercio y la vivienda.

Las personas que no asumen tareas de cuidado hacen un uso más limitado de la ciudad, concentrado en acudir a los lugares de empleo y ocio en determinados horarios fijos. Mientras que las mujeres, al cargo de las tareas de cuidado, se encuentran más habitualmente con los obstáculos y dificultades cotidianas que presentan las ciudades, como son los temas de accesibilidad.

OBJETIVOS Y METAS. -

Crear infraestructuras, espacios urbanos y equipamientos que respondan mejor a las necesidades de las personas según sus roles de género y características físicas.

Facilitar la conciliación familiar y laboral, creando una ciudad que dé respuestas a las necesidades de la vida cotidiana.

Ofrecer equipamientos, espacios y servicios que faciliten la conciliación familiar y laboral y mejoren la compatibilidad de horarios y lugares.

Resolver la accesibilidad en los entornos urbanos para facilitar las tareas de cuidado de las mujeres, más allá de la normativa obligatoria y de la eliminación de barreras arquitectónicas; respondiendo a una realidad tanto física como social.

ACCIONES. -

Realización de estudios técnicos previos a las intervenciones en los espacios públicos, para diagnosticar y analizar desde una perspectiva de género las necesidades del barrio donde se actúa con datos demográficos y socio-económicos desagregados por sexo, tipología de las calles o usos del espacio público concreto, entre otros.

Creación de espacios para lactancia materna e higiene del bebé en parques, plazas y espacios públicos.

Disposición de aseos públicos para niños o personas mayores en espacios abiertos como plazas, parques y jardines, cuya utilización sea fácil para los mismos.

Dotación en los equipamientos públicos de aseos públicos para mujeres y para hombres distribuidos en una proporción tal que el tiempo de espera sea similar, a diferencia de lo que ocurre en estos momentos en que se dimensionan en un número igual de aseos lo cual provoca un tiempo de espera sustancialmente superior en el de mujeres.

Aumento de espacios de recreo para menores, seguros, agradables y que respondan a los distintos juegos de niñas y niños.

Creación de espacios de recreo “neutros” que respeten la evolución sociopedagógica de los menores en los parques públicos.

Diseño de mobiliario urbano adecuado y distribuido pensando en la cercanía a zonas infantiles, con posibilidad de elección de estancias en sombra o sol.

Creación de espacios de relación inclusivos, pensando en todas las edades. Por ejemplo, con zonas de descanso en los recorridos urbanos y suficientes bancos (para poder sentarse más allá de las sillas y mesas de los locales de restauración) y con fuentes de agua para prevenir golpes de calor y deshidratación de la población con más necesidades para su salud.

Regulación de servicios y espacios que contribuyan al cuidado de menores y personas mayores para dar una cierta autonomía a las personas que están a su cargo, mayoritariamente mujeres, buscando compatibilidad de horarios y lugares.

Ampliación de las aceras para el paso del coche de bebés, de sillas de ruedas de mayores o personas con movilidad reducida y de carros de la compra.

Nivelación de los alcorques con la acera y diferenciación de materiales, colores y texturas en los cambios de nivel.

Diseño de rampas con poca pendiente y barandillas cómodas.

Pasos de peatones muy diferenciados y con semáforos que tengan en cuenta los tiempos lentos de menores y personas mayores.

Diseño del trazado del carril-bici de forma que ocupe parte de la calzada y no siempre se reduzca el ancho de acera, disminuyendo el espacio para el peatón.

MOVILIDAD

“Las investigaciones realizadas hasta la fecha en diversos países coinciden en un hecho: las pautas de movilidad de mujeres y hombres son diferentes. Las mujeres tienen un menor acceso al coche y, por ello, dependen del transporte público en mayor proporción que los hombres, realizan más desplazamientos con niños/as o cargadas y viajan más fuera de los horarios punta (en parte, debido a que muchas tienen trabajos a tiempo parcial). El diseño de las infraestructuras de movilidad, hecho desde pautas supuestamente universales, valora claramente los viajes laborales por encima de cualquier otro motivo de desplazamiento”. (Manual análisis urbano P. Vasco)

Además, todavía hoy, las mujeres son las que mayoritariamente asumen las tareas del cuidado, por lo que tienen mayores dificultades de desplazamiento para compatibilizar el trabajo remunerado con el doméstico y se encuentran con más limitaciones de accesibilidad en el transporte público.

OBJETIVOS Y METAS

Disminuir el tiempo dedicado por las mujeres a los desplazamientos necesarios para las tareas de la vida cotidiana.

Mejorar horarios, frecuencia de paso, fiabilidad horaria y precios para adecuar el transporte público a una sociedad más inclusiva e igualitaria.

Mejorar la accesibilidad en el transporte público pensando en facilitar la movilidad con sillas de ruedas, carros de bebés y carros de la compra.

Garantizar la seguridad en el transporte público.

Aprovechar el potencial de la experiencia de las usuarias para mejorar la planificación del transporte público fomentando la participación.

Pasar del modelo de transporte público lineal y uniforme a un modelo que responda a las necesidades actuales de flexibilización y multiplicidad de los horarios de las personas.

ACCIONES. -

Introducción de nuevas categorías en los estudios de movilidad que permitan entender mejor la pauta de desplazamientos de las personas en función de los roles de género. En particular, la “movilidad del cuidado” que genera recorridos no lineales ni uniformes, ni a las “hora punta”.

Desarrollo de estadísticas desagregadas por sexos que permitan cuantificar mejor y visibilizar los patrones de movilidad de las mujeres, para mejorar la planificación del transporte público desde la perspectiva de género.

Fomento de medidas que favorezcan el transporte público frente al transporte privado.

Análisis de rutas, horarios y frecuencias de paso del transporte público, teniendo en cuenta el trabajo no remunerado.

Mejora de la calidad, seguridad y características espaciales de las infraestructuras y vehículos de transporte público para personas que viajan con sillas de ruedas, carros de menores o cargadas con compra.

Priorización de los viandantes en muchos entornos urbanos frente a los vehículos, adecuando su velocidad y el espacio ocupado por ellos. Esto sin hacer desaparecer totalmente los vehículos, puesto que aumentan la percepción de seguridad especialmente por la noche.

Estudio y aplicación de medidas innovadoras, como el servicio “entre dos paradas”, adoptado en Montreal, que permite que las mujeres bajen del autobús en cualquier punto entre dos paradas en horas nocturnas con el fin de parar más cerca de su destino, aumentando así su seguridad y facilitando su movilidad.

Impulso de la implicación de las mujeres en los procesos participativos y debates sobre los estudios de movilidad y sus cambios.

VIVIENDA. -

La oferta residencial y las tipologías de viviendas responden muchas veces a estructuras familiares tradicionales de cuatro o cinco miembros (pareja joven con hijos), que no se ajusta a muchas realidades diferentes existentes en la actualidad.

El diseño del interior de las viviendas relega el espacio para las tareas domésticas a zonas secundarias o accesorias.

Las mujeres, en algunos ámbitos, siguen teniendo dificultades para acceder a la vivienda en propiedad o alquiler.

Hay un número creciente de mujeres mayores que viven solas en viviendas no adaptadas a sus necesidades, que les impide disfrutar de cierta autonomía en un periodo más prolongado

OBJETIVOS Y METAS. -

Adecuar la oferta residencial a las diversas estructuras familiares y flexibilizar las tipologías para los posibles cambios familiares.

Aplicar criterios de diseño de viviendas que faciliten y promuevan el reparto de las tareas domésticas.

Garantizar la seguridad de las mujeres en el entorno próximo de sus viviendas.

Facilitar el acceso a la vivienda de las mujeres de colectivos vulnerables, mediante políticas públicas hechas con perspectiva de género

ACCIONES. -

Construcción de viviendas de diferentes tipologías, pensando en otros modelos de convivencia además del de la estructura de familia tradicional.

Distribución flexible y convertible de las viviendas para adaptarlas a los cambios vitales de sus ocupantes y alteraciones de las circunstancias familiares.

Variación de las proporciones del espacio habitable hacia recintos de estar-descanso-trabajo individuales mayores y espacios de relación comunes más equilibrados.

Diseño de viviendas pensadas para personas mayores y personas con movilidad reducida que faciliten su autonomía y la de las personas que las cuidan, que mayoritariamente son mujeres.

Promoción de cambios en la distribución interior de la vivienda que facilite el trabajo doméstico y responda a los nuevos roles de género en la familia, tales como una cocina grande y en un lugar central de la vivienda para desarrollar el trabajo compartido de forma cómoda.

Reconsideración de la normativa vigente de diseño de la vivienda y de las ordenanzas urbanísticas municipales de cara a garantizar nuevos espacios de uso de la vivienda, mediadores o neutros,

transformados, transferibles, superando el esquema funcional tradicional, y proporcionar desde la misma, mayor relación con el espacio urbano, el trabajo y la movilidad.

Aplicación de criterios de seguridad en el diseño de los elementos comunes (escaleras, ascensores y entradas), como los descritos en el apartado de percepción de seguridad.

Priorización de las ayudas a la vivienda a grupos que tienen especial dificultad de acceso a la vivienda por razones de género, como por ejemplo mujeres cabeza de familias monoparentales, mujeres mayores que viven solas o con capacidades funcionales reducidas y las mujeres víctimas de violencia de género.