

# Diagnosis previa para la incorporación de la perspectiva de género en el espacio urbano de Alfafar

Ajuntament d'Alfafar

septiembre 2020











#### Redacción:

Natalia García Fernández, arquitecta urbanista y paisajista Olga Lanzas Ferri, arquitecta

#### Colaboración:

Rosa Solaz García, arquitecta y producción artística Eva Mascarell Correcher, arquitecta Sonia Vicente Pavía, arquitecta











# SOSTRE













#### **ÍNDICE**

# Diagnosis previa para la incorporación de la perspectiva de género en el espacio urbano de Alfafar (València)

#### 1. ANTECEDENTES Y OBJETIVOS: LA INCORPORACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL ESPACIO URBANO DE ALFAFAR

- 1.1. La perspectiva de género en el espacio urbano
- 1.2. Marco normativo y antecedentes de incorporación de la perspectiva de género en el espacio urbano
- 1.3. Objetivos
- 1.4. Metodología

#### 2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO INICIAL CON PERSPECTIVA DE GÉNERO DEL ESPACIO URBANO DE ALFAFAR

- 2.1. Urbanismo centrado en las personas
  - 4 esferas de la vida: productiva, reproductiva, social y personal
  - Visibilidad, participación y representatividad
  - Caracterización cuantitativa y cualitativa de las diversidades
- 2.2. La movilidad cotidiana en Alfafar
- 2.3. Servicios y equipamientos para la vida cotidiana
- 2.4. La red de espacios comunes. Las calles, plazas y parques de Alfafar
  - Habitabilidad del espacio público
- 2.5. Seguridad en el espacio público
  - La noche
  - Los puntos negros y espacios evitados
- 2.6. Transversalidad y adaptabilidad
  - Cambios inducidos por el COVID-19

#### 3. RECOMENDACIONES PARA UNA ALFAFAR CUIDADORA

3.1. La integración de la perspectiva de género en el espacio urbano como proceso. Hacia una ciudad cuidadora









# SOSTRE













1. Antecedentes y objetivos:
La incorporación de la perspectiva de género en el espacio urbano de Alfafar











#### 1.1. La perspectiva de género en el espacio urbano

Todas las personas no somos iguales ni tenemos las mismas necesidades. Una misma calle o plaza no es vivida de igual manera por todas las personas, ni siquiera por la misma persona en diferentes momentos o etapas de su vida. No se experimenta igual por una persona mayor, una niña, un hombre o mujer que empuja un carrito de bebé o de la compra, una persona en silla de ruedas... Resulta necesario contemplar todas estas necesidades de manera diferenciada para conseguir espacios inclusivos para todas las personas y que el espacio público pueda ser utilizado por todas ellas en igualdad de condiciones.

El urbanismo tiene un impacto fundamental en la vida y el bienestar de las personas, pues de él depende la configuración de los espacios que determinan las relaciones sociales y el acceso a los servicios de la ciudad en el día a día. Resulta por tanto fundamental evaluar si desde el urbanismo, y en particular desde la movilidad urbana, por cuanto representa la forma en que vivimos nuestro territorio, se tiene en suficiente consideración el desempeño de las tareas y relaciones cotidianas (esto es, si se favorecen y facilitan), porque de lo contrario pueden surgir situaciones de desigualdad en el uso del espacio urbano. Estas desigualdades afectan directa y principalmente a las mujeres por el hecho de que son ellas las que mayoritariamente siguen acaparando las obligaciones del cuidado familiar y mantenimiento del hogar que transcurren fuera de la vivienda. Ellas son, por tanto, las usuarias centrales del espacio público en sus diferentes escalas, y las mejores conocedoras desde la perspectiva de la movilidad del cuidado. Para velar por un uso más igualitario de la ciudad, sus equipamientos e infraestructuras, es imprescindible incluir su experiencia en los procesos de auditoría y regeneración del espacio público urbano, ya que en su rol de género acumulan tanto su experiencia como las necesidades reales y diversas de las personas a su cargo.















La visibilización e implicación de las mujeres en estos procesos es un paso necesario y directo hacia una ciudad más inclusiva e integradora. En otras palabras, una ciudad que facilite un uso igualitario del espacio público atendiendo a las necesidades cotidianas específicas de todas y todos, para redundar en beneficio no sólo de las mujeres, sino de los grupos de población a su cargo (personas mayores, niños y niñas, personas dependientes o de movilidad reducida), que también son usuarias fundamentales del espacio público.

El diseño convencional de nuestras ciudades incluye sesgos de género que provocan un impacto directo en la experiencia vital de las mujeres, y por ello la incorporación de la perspectiva de género al urbanismo y a la movilidad resulta una cuestión relevante, ya que tiene como objetivo garantizar una mayor equidad en el uso y disfrute del espacio urbano para todas las personas. Un objetivo realizable desde el trabajo conjunto por el derecho a la ciudad, con la **implicación y participación de las mujeres en sus diversidades en aquellos procesos urbanos que afectan a sus entornos cotidianos con una visión feminista**. El derecho a la ciudad es un derecho colectivo que incluye a los grupos más vulnerables e infrarrepresentados, y se basa en la **construcción colectiva de las ciudades** para que éstas sean las que deseamos, recurriendo a los procesos de participación e inclusión social como motores de cambio.

Estos procesos conllevan tanto la capacitación y empoderamiento de las mujeres, como la visibilización de estas desigualdades urbanas, para evidenciar cómo qué otras alternativas, acciones, procesos e iniciativas con perspectivas amplias e integradoras pueden contribuir a mitigar o revertir estas desigualdades en pro de una ciudad más igualitaria y justa.











# 1.2 Marco normativo y antecedentes de incorporación de la perspectiva de género en el espacio urbano

#### **MARCO INTERNACIONAL**

Organismos como Naciones Unidas y la Comisión Europea han señalado el urbanismo y la ordenación del territorio como campos clave para avanzar hacia la igualdad entre mujeres y hombres en materia de política pública. Este principio de igualdad fue reconocido internacionalmente en la *Convención sobre la eliminación de todas formas de discriminación* aprobada en la Asamblea General de Naciones Unidas en 1979 (ratificada por España en 1983). La inclusión de la perspectiva de género con fines normativos ha sido asumida desde la *Conferencia Mundial de Mujeres de Pekín* (1995), y su actualización en "Beijin 5", La mujer en el año 2000: igualdad entre los géneros, desarrollo y paz en el siglo XXI, ambas bajo el amparo de las Naciones Unidas.

- Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales.
- Tratado constitutivo de la Comunidad Europea
- Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea
- Declaración Mundial sobre las Mujeres en el Gobierno Local
- Conferencias Mundiales de Naciones Unidas sobre la mujer
- Conferencias Ministeriales Europeas sobre la igualdad entre la mujer y el hombre
- Recomendación 84/635/CEE, relativa a la promoción de acciones positivas a favor de la mujer







































En la **Cumbre sobre el Desarrollo Sostenible de 2015**, la Organización de Naciones Unidas definió los **17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)**. La visión del **ODS 11**, que insta a lograr ciudades y asentamientos urbanos que sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, está estrechamente











vinculada con el **ODS 5** sobre la igualdad de género, y no puede alcanzarse sin considerar la vivienda, el transporte, los espacios y los servicios públicos seguros, inclusivos y asequibles para las mujeres y las niñas.

La **Nueva Agenda Urbana** de la ONU aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) en octubre de 2016 en Quito, busca fomentar la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible respetando su auténtica esencia de inclusión e igualdad.

La **Agenda Urbana de la UE** adopta la dimensión de género para introducirla en el desarrollo urbano, a nivel nacional, regional y local. A escala europea, el *Tratado de Ámsterdam (1997), ratificado por España en 1999, s*e fija como objetivo eliminar las desigualdades entre hombres y mujeres y promover la igualdad de género.

#### LEGISLACIÓN ESTATAL

- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres incluye en su articulado la referencia a las políticas urbanas:

Artículo 19: Los proyectos de disposiciones de carácter general y los planes de especial relevancia económica, social, cultural y artística que se sometan a la aprobación del Consejo de Ministros deberán incorporar un informe sobre su impacto por razón de género.

Artículo 31. Políticas urbanas, de ordenación territorial y vivienda.

- 1. Las políticas y planes de las Administraciones públicas en materia de acceso a la vivienda incluirán medidas destinadas a hacer efectivo el principio de igualdad entre mujeres y hombres. Del mismo modo, las políticas urbanas y de ordenación del territorio tomarán en consideración las necesidades de los distintos grupos sociales y de los diversos tipos de estructuras familiares, y favorecerán el acceso en condiciones de igualdad a los distintos servicios e infraestructuras urbanas.
- 2. El Gobierno, en el ámbito de sus competencias, fomentará el acceso a la vivienda de las mujeres en situación de necesidad o en riesgo de exclusión, y de las que hayan sido víctimas de la violencia de género, en especial cuando, en ambos casos, tengan hijos menores exclusivamente a su cargo.
- 3. Las Administraciones públicas tendrán en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, la perspectiva de género, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana y la transparencia.
- Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno
- La Constitución Española de 1978 (art 1.1, 14, 9.2, 10.2) proclama en su artículo 14 el derecho a la igualdad y a la no discriminación por razón de sexo. Por su parte, el artículo 9.2 consagra la obligación de los poderes públicos de promover las condiciones para que la igualdad del individuo y los grupos en que se integra sean reales y efectivas. Los artículos 18 y 20 de la Constitución Española aluden a la publicidad.











- Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno incluye referencias al marco normativo anterior.
- Real Decreto 233/2013, de 5 de abril, por el que se regula el Plan Estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria, y la regeneración y renovación urbanas, 2013-2016.

#### **NUEVA AGENDA URBANA ESPAÑOLA**

La Agenda Urbana Española, considerada en el Consejo de Ministros el 22 de febrero de 2019, es la hoja de ruta que va a marcar la estrategia y las acciones a llevar a cabo en el país hasta 2030, con el fin de hacer de pueblos y ciudades ámbitos de convivencia amables, acogedores, saludables y concienciados. Constituye una base para que todos los actores, públicos y privados, que intervienen en las ciudades y que buscan un desarrollo equitativo, justo y sostenible desde sus distintos campos de actuación, puedan elaborar sus propios Planes de Acción.

"El modelo territorial y urbano por el que apuesta la Agenda se inspira en el principio del desarrollo territorial y urbano sostenible que establece la legislación estatal sobre suelo y rehabilitación urbana (artículo 3 del TRLSRU) y que ya contienen numerosas leyes urbanísticas autonómicas, pero renovado y ampliado. Se trata de un principio necesario para la esperada transición económica, ecológica, social y cultural de las ciudades y también de la redefinición de un modelo productivo que se plantea desde lo urbano. Es un modelo que, además, puede aplicarse en cualquier tipo de territorio y población, con independencia de su escala y problemática porque el marco teórico, los objetivos y los principios pueden ser los mismos en cualquier realidad territorial u urbana a planificar, revisar o transformar. Lo que cambiarán serán los instrumentos técnicos, económico-financieros, normativos, organizativo-institucionales y educativo-culturales, porque será preciso adaptarlos a cada realidad y contexto. Pero los principios y las bases de actuación serán compartidos".



#### Establece LÍNEAS DE ACTUACIÓN tendentes a:

- Favorecer a través de servicios públicos la conciliación familiar y la igualdad efectiva de mujeres y hombres.
- Integrar la perspectiva de género, edad y discapacidad en los temas relacionados con el día a día de las ciudades.











- Aumentar la seguridad ciudadana en los espacios urbanos adoptando las medidas adecuadas de diseño urbano (iluminación, mobiliario, etc.)
- Aumentar la dotación de parques en áreas residenciales, frecuentados principalmente por ancianos, mujeres y niños, garantizando una adecuada accesibilidad, iluminación y seguridad.
- Definir itinerarios con accesibilidad universal.
- Apoyar la "movilidad del cuidado".
- Fomentar el conocimiento experto en la perspectiva de género, edad y discapacidad y el urbanismo simultáneamente y **difundirlo entre la ciudadanía**.

La Generalitat Valenciana ha iniciado el proceso de elaboración y tramitación de la Agenda Urbana Valenciana, respondiendo así a la recomendación de las Naciones Unidas, que insta a los territorios a la creación de este instrumento orientado a la sostenibilidad urbana en sus tres acepciones: económica, ambiental y social, en consonancia con los objetivos de la Agenda 2030 de la ONU.

#### NORMATIVA AUTONÓMICA IGUALDAD

- LEY Orgánica 1/2006, de 10 de abril que modifica el Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana. Art 10.3, 11, 16. (L.O. 5/1982, de 1 de julio)
- DECRETO 232/1997, de 2 de septiembre, del Gobierno Valenciano, por el que se crea el Observatorio de Publicidad No Sexista de la Comunidad Valenciana
- ORDEN de 25 de julio de 1997 de la Conselleria de Bienestar Social por la que se crea el Consejo Valenciano de la Mujer
- ORDEN 5/2011 de 30 de septiembre de la Conselleria de Justicia y Bienestar Social por la que se modifica la Orden de 25 de julio de 1997 por la que se crea el Consejo Valenciano de la Mujer
- Plan de Igualdad de Oportunidades entre mujeres y hombres 2011-2014
- LEY 9/2003, de 2 de abril, de la Generalitat, para la Igualdad entre Mujeres y Hombres

En 31 de diciembre de 2016 se publica la modificación de la Ley 9/2003. En su artículo 45 establece la obligación de realizar un informe de evaluación de impacto de género en cualquier normativa, plan o programa:

"Artículo 45: Informes de impacto de género Los proyectos normativos incorporarán un informe de impacto por razón de género que se elaborará por el departamento o centro directivo que propone el anteproyecto de ley o proyecto de norma, plan o programa de acuerdo con las instrucciones y directrices que dicte el órgano competente en la materia, y deberá acompañar la propuesta desde el inicio del proceso de tramitación".

- LEY 7/2012, de 23 de noviembre, de la Generalitat, Integral contra la Violencia sobre la Mujer en el Ámbito de la Comunidad Valenciana











- ACUERDO de 10 de marzo de 2017, del Consell, de aprobación del II Plan de igualdad de mujeres y hombres de la Administración de la Generalitat
- ACUERDO de 9 de abril de 2010, del Consell, por el cual se aprueba el Acuerdo de Mesa Sectorial de Función Pública de 31 de marzo de 2010, por el cual se aprobó el I Plan de Igualdad entre Mujeres y Hombres de la administración de la Generalitat (2010-2012).
- DECRETO 20/2004, de 13 de febrero, del Consell de la Generalitat por el cual se crea el Observatorio de Género de la Comunidad Valenciana
- DECRETO 232/1997, de 2 de septiembre, del Gobierno Valenciano, por el cual se crea el Observatorio de Publicidad No Sexista de la Comunitat Valenciana
- DECRETO 143/2002, de 3 de septiembre, del Consejo, por el cual se crea la Comisión Interdepartamental para Combatir la Violencia Doméstica en la Comunidad Valenciana
- DECRETO 52/2004, de 2 de abril, del Consell de la Generalitat, por el que se crea el Foro de la Comunidad Valenciana contra la Violencia de Género y Personas Dependientes en el ámbito de la Familia
- -Ley 13/2016, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat: añade el artículo 4 bis a la Ley 9/2003 de 2 de abril de la Generalitat, para la igualdad entre mujeres y hombres, que obliga a incorporar un informe de impacto de género en los proyectos normativos y precisa que ese informe de impacto por razón de género se elaborará por el departamento o centro directivo que propone el anteproyecto de ley o proyecto de norma, plan o programa de acuerdo con las instrucciones y directrices que dicte el órgano competente en la materia, y deberá acompañar la propuesta desde el inicio del proceso de tramitación. [Exigible, al menos, en planes iniciados después del 1 de enero de 2017].

#### NORMATIVA AUTONÓMICA EN MATERIA DE TERRITORIO

- LEY 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.
- LEY 1/2019, de 5 de febrero, de la Generalitat, de modificación de la Ley 5/, de 25 de julio, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje de la Comunitat Valenciana.

En el Preámbulo de esta Ley se establece que:

"Las ciudades, los pueblos y, en general, las áreas urbanas (espacios que reúnan condiciones y características que lo hagan lo más confortable posible para la ciudadanía) deben dotarse de los equipamientos necesarios para mejorar la calidad de vida, y considerar la igualdad entre hombres y mujeres, las necesidades de los distintos grupos sociales y de los diversos tipos de estructuras familiares entre los criterios de ordenación e intervención."

#### El Artículo 1 establece el Objeto de esta ley:

"la regulación de la ordenación del territorio valenciano, de la actividad urbanística, de la utilización racional del suelo y de la conservación del medio natural, desde una perspectiva de género e inclusiva".











#### Artículo 13. Cohesión social, perspectiva de género y urbanismo.

Las políticas y planes de las administraciones públicas en materia de urbanismo y ordenación del territorio deben incluir medidas adscritas a hacer efectivo el **principio de igualdad entre las personas**. En este sentido, la **perspectiva de género** se debe incluir en el diseño, definición y ejecución del planeamiento urbanístico y cumplir con los criterios del anexo X de esta ley y, como mínimo, con los siguientes elementos clave:

- a) La interrelación, proximidad y combinación de los usos para hacer confluir **las** cuatro esferas de la vida cotidiana –productiva, reproductiva, política y personal— y otorgarles el mismo valor.
- b) La sostenibilidad como eje que, de forma transversal, impregna todo el urbanismo que debe tener cuidado del medio: agua, energía, contaminación, suelo, residuos, medio natural, zonas verdes o espacios naturales.
- c) Emplear el concepto de **ciudad cuidadora como modelo urbano**, es decir, que el espacio urbano, movilidad, transporte público, accesibilidad, seguridad, equipamiento y diseño de las viviendas están en función de las personas y la vida cotidiana.
- d) Garantizar el derecho de información de la ciudadanía y de los colectivos afectados, así como fomentar la participación ciudadana en todas las fases, teniendo especial cuidado de incluir tanto la paridad como la diversidad en todas las vertientes, incluida la participación de la infancia. Hay que priorizar criterios inclusivos y favorecer la equidad en el acceso a los servicios e infraestructuras urbanas.
- e) El uso de **lenguaje inclusivo** en la redacción de los documentos y la adaptación del lenguaje en los procesos participativos para fomentar la inclusión (...)
- 1. La ordenación territorial y urbanística procurará las condiciones necesarias para conseguir ciudades socialmente integradas, evitando soluciones espaciales discriminatorias que generen áreas marginales y ambientes de exclusión social contrarias a los valores constitucionales.
- 2. Las políticas y planes de las administraciones públicas en materia de urbanismo y ordenación del territorio deben incluir medidas adscritas a hacer efectivo el principio de igualdad entre las personas. En este sentido, la perspectiva de género se debe incluir en el diseño, definición y ejecución del planeamiento urbanístico y cumplir con los siguientes elementos clave:
  - a) Mezcla de usos para hacer confluir las cuatro esferas de la vida cotidiana productiva, reproductiva, política y personal— y otorgarles el mismo valor.
  - b) Sostenibilidad como eje transversal.
  - c) Concepto de ciudad cuidadora como modelo urbano.
  - d) Derecho de información de toda la ciudadanía, en todas las fases.
  - e) Uso de lenguaje inclusivo.











- 3. La elaboración y seguimiento de los instrumentos territoriales y urbanísticos garantizará el derecho de información de los ciudadanos y colectivos con intereses afectados, y fomentará la **participación ciudadana** en todas sus fases.
- 4. La ordenación urbanística **reservará suelo**, de acuerdo con el artículo 33 de esta ley, **para viviendas sujetas a algún régimen de protección pública**, ponderando las necesidades municipales y supramunicipales, **con una distribución territorial equilibrada** y una adecuada conexión con los equipamientos y servicios.
- 5. Los planes municipales ordenarán las **reservas de dotaciones públicas y la obtención del suelo necesario para implantarlas**, atendiendo a la planificación sectorial en materia sanitaria, educativa, asistencial, administrativa y de infraestructuras. Los órganos administrativos competentes en estas materias participarán en los procesos de aprobación de los planes.

El **ANEXO XII** establece los *Criterios y reglas para la planificación con perspectiva de género:* 

#### 1. Urbanismo centrado en las personas

1.1. Los planes, programas y proyectos urbanísticos **responderán a las necesidades básicas de todas las personas teniendo en cuenta su diversidad.** 

Las ciudades, el paisaje, la movilidad, los espacios públicos, los accesos, las viviendas deben reflejar y facilitar las diferentes esferas de la vida: la productiva, la reproductiva, la social o política y la personal. Igualmente deben posibilitar los distintos usos y necesidades que las personas con sus diversidades requieren.

Incluir en la memoria de los planes urbanísticos:

- una caracterización cuantitativa, mediante técnicas de estudio demográficas y sociológicas, como las pirámides de población, segregación por género, por edad, cifras de empleo o estudios, etc.
- una caracterización cualitativa que identifique las necesidades y aspiraciones de los sectores de población afectados, estructurada desde las siguientes variables: edad, sexo y diversidad funcional.

Incorporar un capítulo que evalúe las repercusiones de las acciones previstas para la diversidad de toda la población, y concretamente, en materia de género, respecto de los aspectos establecidos y relacionados con este anexo.

#### 2. Red de espacios comunes o para la vida cotidiana.

- 2.2. El ámbito de planificación de la red de espacios comunes será, preferentemente, el barrio o una unidad morfológica y poblacional de características particulares que lo identifiquen y lo diferencien.
- 2.3. Los planes de desarrollo urbanístico, en el correspondiente plano de ordenación, delimitarán la red de espacios comunes por barrios y los elementos de conexión entre estos espacios. Esta red forma parte de la ordenación estructural de la red viaria y de los espacios públicos que conecta. Las normas urbanísticas fijarán las condiciones mínimas aplicables a los proyectos de urbanización y de obra pública que se desarrollen en su ámbito.











- 2.4. Los proyectos de urbanización y de obra pública que afecten a los viales y los espacios públicos diseñarán el espacio de acuerdo con las determinaciones contenidas en los planes que desarrollen, teniendo en cuenta siempre la perspectiva de género y este anexo.
- 2.5. Plan de participación pública: vigilar la representatividad de todos los sectores poblacionales (género, edad, diversidades, situaciones socioeconómicas, etc.) para conocer y recabar las distintas necesidades de la población. El proceso participativo se trabajará partiendo de las bases del presente anexo y se reflejará en el informe final. (5.8. identificar los sitios inseguros mediante técnicas de recorridos participativos, dirigidas por especialistas).
- 2.6. La Conselleria con competencias en ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, elaborará guías para la aplicación de la perspectiva de género en los planes y proyectos urbanísticos de espacios públicos, y así facilitará las herramientas a los equipos profesionales que trabajen estos tipos de actuación.

#### 3. Proximidad de las actividades de la vida cotidiana.

- 3.1. Facilitar ciudades compactas con un tejido denso definido, favorecer la proximidad entre las actividades diarias y facilitar las conexiones con los espacios y equipamientos adyacentes al casco urbano, localizados en la periferia. Se limitará el crecimiento disperso.
- 3.2. Todos los espacios incluidos en la red de espacios comunes (espacios de relación, jardines, plazas, equipamientos exteriores, edificios de equipamientos, comercios, servicios cotidianos, paradas de transporte público, etc.) se distribuirán con **criterio de proximidad**.

La ubicación óptima es la que permite el acceso a cada espacio desde una distancia máxima de diez minutos caminando sin dificultad desde cualquier punto del barrio. Hay que disponer espacios de estar y de relación vinculados a la red de peatones cada 300 metros.

#### 4. Combinación de usos y actividades.

- 4.1. La planificación propiciará el urbanismo inclusivo desde la perspectiva de género, donde la **combinación de usos garantice la inclusión de la totalidad poblacional** (personas de diferente sexo, edad, diversidad funcional, origen y cultura). Evitar zonificaciones de usos exclusivos. Evitar la concentración de viviendas de un mismo perfil familiar y económico, fomentando la distribución equitativa de equipamientos y servicios, impulsando la creación de viviendas que faciliten la presencia y relación de la diversidad familiar.
- 4.2. Las normas urbanísticas y las ordenanzas municipales regularán la realización de actividades remuneradas en la vivienda, estableciendo las limitaciones necesarias para garantizar la buena convivencia entre los diferentes usos permitidos y entre la diversidad vecinal.

#### 5. Seguridad en el espacio público.

5.1. Garantizar **itinerarios accesibles, dotados de mobiliario de descanso y seguros** (iluminación **+ visibilidad** adecuadas) que conecten elementos de la red de espacios comunes. Fomentarán la autonomía de movilidad de la infancia (caminos escolares).











- 5.2. **Segregar itinerarios** de peatones y los viales de vehículos y de bicicletas.
- 5.3. **Facilitar la identificación y lectura del espacio**, la jerarquía de los itinerarios, la orientación y la apropiación de cada espacio: crear hitos, evitar la monotonía y la uniformidad de los espacios públicos, facilitar la visibilidad desde los edificios limítrofes.
- 5.4. Señalizar correctamente los espacios públicos, con información necesaria.
- 5.5. Paradas de transporte públicas serán seguras, accesibles y visibles desde su entorno.
- 5.6. Garantizar **espacios de recreo y de relaciones sociales que permitan la buena convivencia intergeneracional**, así como la calidad, seguridad, mantenimiento y limpieza.
- 5.7. Garantizar que esta red de los espacios comunes llegue a **todas las zonas residenciales**, y a los espacios adyacentes en el entorno del casco urbano, a las zonas de grandes actividades y a los grandes equipamientos, mediante el transporte público.

#### 6. Habitabilidad del espacio público.

- 6.1. Espacios de peatones: anchos, seguros y libres de conflictos con el tráfico, **con espacios para estar. Incluirán vegetación, iluminación y mobiliario urbano** (medidas de calidad del aire, del confort térmico y acústico y de la accesibilidad).
- 6.2. Como mínimo, el 75 % de la superficie viaria que conforma la red de espacios para la vida cotidiana será peatonal, y el 60 % de la totalidad de viales del barrio o de la unidad de referencia.
- 6.3. **Comercios, servicios y equipamientos ubicados en plantas bajas**: continuidad espacios público (grados de privacidad). Regular las superficies del espacio público que puedan ser ocupadas por esas actividades (limitar reducción del espacio peatonal asegurando, en todo caso, el doble paso de peatones con equipaje, silla de ruedas...)

#### 7. Equipamientos.

7.1. Establecer **reservas de suelo** para la edificación de equipamientos y centros destinados a la atención de las personas que necesiten espacios especializados.

#### 8. Vivienda.

- 8.1. **Fomentar la presencia de diferentes tipos de viviendas** y garantizar su adecuada estructuración del paisaje urbano.
- 8.2. Favorecer la **flexibilidad en el uso de las viviendas** adaptadas a nuevas estructuras familiares y a los ciclos evolutivos y vitales de quien los habite.
- 8.3. Diseñar los elementos comunes de los edificios de viviendas garantizando la seguridad y facilitando el paso de vehículos o elementos domésticos (bicicletas, carritos de la compra, carritos de bebés, caminadores o sillas ruedas, etc.) de peatones: anchos, seguros y libres de conflictos con el tráfico, con espacios para estar. Incluirán vegetación, iluminación y mobiliario urbano (medidas de calidad del aire, del confort térmico y acústico y de la accesibilidad).











#### 9. Movilidad.

- 9.1. Favorecer el transporte público, la movilidad a pie y en bicicleta, sin reducir el espacio de peatones destinado a las actividades de relación, estar, reunión y recreo.
- 9.2. Planes de movilidad: **incorporar la perspectiva de género de forma transversal**, en los ámbitos urbanos y en los interurbanos (situaciones de movilidad reducida, desde la asistencia de personas en situación de dependencia a la facilitación de las personas con diversidad funcional motriz, visual o sensorial, así como otras situaciones de movilidad temporalmente reducida (transporte y cuidado de criaturas, desplazamientos para el cuidado de personas, transporte de equipajes o mercancías, personas en situación de enfermedad temporal, etc.)
- 9.3. Garantizar la **seguridad en los itinerarios nocturnos**, fomentando el transporte público y creando itinerarios seguros, con iluminación adecuada y ausencia de barreras físicas y visuales.

#### 10. Transversalidad.

La implantación transversal efectiva de la perspectiva de género en la práctica urbanística hay que abordarla de manera multiescalar, interdisciplinaria y participativa.

- 10.1. Extender la perspectiva de género en la construcción y la gestión de la ciudad a todas las escalas políticas, abarcando desde la planificación hasta la gestión y materialización, en acciones concretas que puedan ser percibidas y reconocidas por las personas a las que van dirigidas.
- 10.2. Precisa la participación interactiva multidisciplinar, asegurando la paridad de mujeres y hombres.
- 10.3. Dentro del plan de participación pública se fomentará, especialmente, la participación de las mujeres en la elaboración de planes y proyectos urbanos con una doble función: incorporar al debate su forma de vivir la ciudad y disponer de su compleja visión formada desde la vinculación con otros grupos sociales que dependen de ellas del espacio público.

#### - SET para introducir la perspectiva de género en el proceso urbano

Se recoge a continuación los principales aspectos de la guía SET, SET PARA INTRODUCIR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL PROCESO URBANO, redactada por el Servicio de Planificación Económica y Regeneración Urbana de la Dirección General de Vivienda, Rehabilitación y Regeneración Urbana de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del territorio, en 2017:

"El objetivo del presente documento es ofrecer un marco de apoyo para mejorar la capacitación técnica, formación y concienciación en la perspectiva de género aplicada al urbanismo y la arquitectura, a fin de incorporar el objetivo de la igualdad entre mujeres y hombres en los espacios urbanos y en la ordenación urbanística. Con este documento, se pretende impulsar la obligación de integrar el enfoque de género en todas las fases del proceso urbanístico, desde el diseño, la participación, la planificación y la ejecución, hasta la evaluación y el seguimiento. Las medidas propuestas tienen un efecto demostrativo. El alcance de las mismas es ejercer no sólo un papel didáctico y ejemplar, sino hacer práctica y visible la perspectiva de género aplicada al











ámbito de las políticas públicas en materia urbana. El resultado final redunda a su vez en la mejora de la calidad de vida de toda la ciudadanía".



















#### SET PARA INTRODUCIR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL PROCESO URBANO

Los destinatarios principales del documento son todos aquellos técnicos involucrados en los procesos de creación de nuevos ámbitos urbanos o regeneración de los existentes, bien sean equipo de los Ayuntamientos, profesionales de la arquitectura, el urbanismo y la promoción inmobiliaria, o demás expertos y expertas en ámbitos urbanos.

Estas líneas se aplican en las actuaciones de regeneración urbana y rehabilitación, así como en la creación y consolidación de nuevos modelos de ciudad en todos los aspectos que influyen en el ámbito urbano.

Sirve, así mismo, de guía para proyectar espacios públicos y edificios desde la perspectiva de género. El documento muestra unas líneas básicas que resumen la problemática existente, aún ignorada y negada por muchas personas.

En consecuencia con estos problemas y carencias detectados, se establece una serie de objetivos de partida y ejemplos de actuación que se pueden adoptar en la materia. Esta enumeración de objetivos y actuaciones no pretende ser una relación exhaustiva, sino recomendaciones o directrices, de carácter no vinculante, que pueden implementarse, existiendo muchos otros objetivos y propuestas que pueden completar este documento.

Se proponen desde cambios pequeños y de escasa dificultad, hasta actuaciones más complejas. Son cambios que afectan al espacio urbano en todas sus escalas, desde la vivienda y su entorno inmediato, al barrio y al resto de la ciudad.

Este documento es una síntesis esquemática que se ha realizado recopilando algunos de los análisis y propuestas de la amplia bibliografía existente a día de hoy en esta materia, derivadas de ponencias y escritos desarrollados en las jornadas y seminarios organizados en diferentes











ciudades del país. La bibliografía y referencias que se han tenido en cuenta se describen la final de esta guía.

Se ha estructurado la información en siete áreas temáticas, aunque todos los aspectos están vinculados transversalmente de forma integrada, multiplicando los efectos positivos de cada actuación. Estas áreas son las siguientes:

#### Definición de la problemática desde la perspectiva de género en el proceso urbano:

A continuación se describe la problemática identificada por la guía en los procesos urbanos en la que se pretende incidir y valorar su idoneidad desde la perspectiva de género con el presente informe:

#### 1. 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 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.

#### 2. 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.

#### 3. 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.

#### 4. 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.

#### 5. 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 de 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.

#### 6. Representatividad y señalización urbana:

Tradicionalmente ha habido una escasa representación de las mujeres en las profesiones vinculadas al diseño y construcción de la ciudad y en las estructuras de gobierno territorial. La nomenclatura de calles, plazas y edificios representativos han servido para enaltecer y distinguir a personas importantes y recordar una parte de la historia de cada ciudad. En este campo, habitualmente ha habido un olvido importante del papel desempeñado por las mujeres en la historia.

Todo esto ha hecho que se generalizaran determinadas iconografías no igualitarias. Las formas más habituales y tradicionales de señalización urbana suponen un impacto importante en la perpetuación de los estereotipos de género y las desigualdades entre mujeres y hombres. Nuestra realidad cotidiana y la forma en que utilizamos el espacio está reglamentada por una multitud de señales gráficas, cuyo significado hemos ido interiorizando paulatinamente.

De la misma forma, los espacios públicos siguen invadidos de elementos publicitarios y anuncios con imágenes estereotipadas o sexistas y lenguaje no inclusivo que no favorecen la creación de una ciudad más igualitaria.











#### **OBJETIVOS Y METAS:**

- Visibilizar y fomentar la concienciación social sobre la importancia de aplicar la perspectiva de género en el urbanismo para que la ciudad también sea de las mujeres.
- Potenciar la presencia simbólica y representación de las mujeres en la ciudad como mecanismo para favorecer su empoderamiento. (Manual análisis urbano. P. Vasco)
- Promover **lenguaje visual no discriminatorio** en la iconografía que sirve de base a la señalización urbana.
- **Erradicar el uso de imágenes estereotipadas** en cualquier elemento urbano de la ciudad.

#### 7. Participación ciudadana:

El urbanismo y la arquitectura han sido profesiones con escasa representación femenina, por lo que, las mujeres han tenido poca capacidad de incidir en la toma de decisiones urbanas. Sin embargo, las tareas derivadas del trabajo reproductivo han provocado que las mujeres sean las máximas usuarias y conocedoras de los espacios cotidianos. Por eso, su participación y experiencia es imprescindible en este campo.

Existen todavía obstáculos para la participación real de mujeres en los procesos participativos de la ciudadanía, producto de la división sexual del trabajo en el hogar, la falta de tiempo por superposición de actividades y la desconfianza propia en saber de temas urbanos.

#### **OBJETIVOS Y METAS:**

- Contar en los procesos de participación ciudadana con asociaciones de mujeres, personal técnico experto en temas de género, concejalías, unidades, áreas o departamentos específicos de igualdad.
- Extraer siempre datos y conclusiones desagregados por sexos, en cualquier proceso participativo.
- Reforzar políticas y prácticas para promover la plena participación y la igualdad de las mujeres en la planificación de las ciudades y la adopción de decisiones, contando con su experiencia cotidiana.
- Dar mayor visibilidad a los aspectos que preocupan a las mujeres, respecto de temas como la seguridad personal, el cuidado de menores y personas mayores, la accesibilidad o la movilidad, y demás elementos que configuran la rutina cotidiana de las mujeres.
- Forzar una mayor paridad y diversidad en los equipos técnicos interdisciplinares.











#### 1.3. Objetivos

El Documento refundido de Medidas del **Pacto de Estado en materia de Violencia de Género** del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad establece una serie de ejes de actuación con objeto de identificar disfunciones y carencias, y formular propuestas de mejora para dar respuesta y acrecentar la lucha contra la violencia de género.

El Eje 1 se centra en la Ruptura del Silencio mediante la Sensibilización y la Prevención:

"La ruptura del silencio mediante el fomento de las acciones de sensibilización de la sociedad y de la prevención de la violencia de género desarrollando acciones dirigidas a sensibilizar a toda la sociedad sobre el daño que producen la desigualdad y las conductas violentas y a ayudar a la toma de conciencia sobre la magnitud del problema de la violencia contra las mujeres y las consecuencias que tiene para la vida de las mujeres y de sus hijos e hijas. Estas actuaciones tendrán como destinatarios principales a niños y niñas, adolescentes y jóvenes, para que interioricen la igualdad como un valor esencial para la convivencia entre mujeres y hombres. Por su especial incidencia, se desarrollarán campañas dirigidas específicamente a mujeres que viven en el ámbito rural y a las mujeres que sufren algún tipo de discapacidad, garantizándoles la accesibilidad de los materiales de información. En el desarrollo de las acciones de sensibilización se tendrá en consideración el papel insustituible que cumplen los medios de comunicación en orden a una eficaz prevención y lucha contra la violencia de género y en la elaboración de contenidos de entretenimiento basados en los valores de igualdad y respeto".

Dentro de este eje se establecen una serie de acciones, de entre las cuales la Acción 30 alude al espacio público y la sensación de inseguridad en determinados puntos "negros" del tejido urbano. Según esta línea de acción se debe:

"Implicar a las Entidades Locales en la elaboración de materiales, campañas y protocolos de actuación, que incidan en la necesidad de establecer puntos seguros y de información sobre violencia sexual, en espacios públicos. Asimismo, fomentar el establecimiento de vigilancia por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en los llamados "puntos negros": aparcamientos, callejones, o pasadizos".

El uso diferenciado del espacio público entre hombres y mujeres es real y ha sido marco de muchos estudio e incorporaciones. El Manual de análisis urbano del País Vasco reconoce que:

"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".











El principal objetivo de este informe es el de iniciar el proceso para incluir la perspectiva de género en el diseño del espacio público de Alfafar, aprovechando así la oportunidad de promover la igualdad de mujeres y hombres e impulsar medidas que favorecerán el equilibrio de las desigualdades de partida de la ciudadanía.



#### Objetivos generales:

- -Introducir los conceptos básicos de la perspectiva de género en materia de movilidad y planeamiento en barrios y espacios públicos de Alfafar en pro de una ciudad más cuidadora e inclusiva.
- -Sensibilizar sobre las desigualdades y los sesgos de género implícitos en el diseño convencional de las ciudades y su impacto diferencial entre hombres y mujeres.
- -Visibilizar y poner en valor la experiencia de las mujeres como usuarias del espacio público.
- -Contribuir al empoderamiento de las mujeres provocando su participación en el diagnóstico de su entorno cotidiano y visibilizándolas como agentes necesarias y capaces para su transformación.











#### 1.4. Metodología

El derecho a la ciudad es un derecho colectivo que incluye a los grupos más vulnerables e infrarrepresentados, y se basa en la construcción colectiva de las ciudades para que éstas sean las que deseamos, recurriendo a los procesos de participación e inclusión social como motores de cambio.

Estos procesos conllevan tanto la capacitación y empoderamiento de las personas como la visibilización de estas desigualdades urbanas para evidenciar cómo nuevas alternativas, acciones, procesos e iniciativas con perspectivas amplias e integradoras pueden contribuir a mitigar o revertir esta desigualdad en pro de una ciudad más igualitaria que permita demostrar que otra ciudad más justa es posible.

Un estudio del espacio urbano desde la perspectiva de género plantea una experiencia innovadora en la que las mujeres de la población se familiarizan con conceptos técnicos relacionados con la forma en que se diseñan y viven las ciudades, que les provoca reflexiones sobre su barrio, y su entorno cotidiano: cómo es, como se mueven y relacionan en sus diferentes espacios todas las personas, como podría llegar a ser y cómo desearían que fuera, familiarizándose con aspectos que permiten comprender la ciudad desde una perspectiva inclusiva y de género. Una experiencia que pretende demostrar cómo desde la perspectiva de género se puede contribuir a la construcción colectiva del derecho a la ciudad para todas las personas sin excepción.

La propuesta se concibe como una herramienta para la **transformación positiva del entorno urbano**, tomando como base la **experiencia de las mujeres** como usuarias del espacio público y la **participación** como metodología.

Los municipios deben abrir cauces y espacios institucionalizados para una participación amplia, directa, equitativa y democrática de la ciudadanía en los procesos de planificación, elaboración, aprobación, gestión y evaluación de políticas públicas. Se debe garantizar el funcionamiento de órganos colegiados, audiencias, conferencias, consultas y debates públicos, así como permitir y reconocer los procesos de iniciativa popular en la proposición de proyectos de ley y de planes de desarrollo urbano.

La participación ciudadana es un acto colectivo que implica la intervención de la ciudadanía en la toma de decisiones que tienen impacto en el desarrollo de sus comunidades, gracias a mecanismos específicos que permitan a la población intervenir sin necesidad de pertenecer al ámbito de la política o la administración pública. Existen muchas otras definiciones, que giran sobre una idea común: la influencia de la ciudadanía en las políticas públicas para transformar la realidad.

Las experiencias de participación ciudadana han tenido y tienen una dimensión colectiva. No cabe duda de que la participación es un pilar fundamental de los procesos territoriales. Pero una participación dirigida y guiada por profesionales en la materia, que sirva como diálogo entre las personas que habitan el territorio, las personas técnicas que lo gestionan, los investigadores y asociaciones profesionales que velan por la aplicación de unas buenas prácticas y los políticos que gestionan las políticas públicas. Un proceso participativo sirve para reunir a todos los agentes y represente la globalidad que supone en nuestra era el derecho igualitario a nuestro territorio.

El objetivo fundamental de este proyecto es implicar a las mujeres de Alfafar y su entorno de convivencia en un proceso global de observación, evaluación y proposición de estrategias de mejora











y regeneración de un entorno urbano desde su **vida cotidiana y la movilidad diaria,** contemplando sus necesidades diversas y reales, con el propósito de obtener una información técnica útil, tanto para la ciudadanía como para la administración, con la cual planificar políticas públicas de regeneración urbana que puedan transformar nuestras ciudades de forma más equitativa para su uso y disfrute por todas las personas.

La metodología empleada para este estudio se basa en un trabajo inclusivo y adaptable, que ofrezca conclusiones claras y concretas respecto a la problemática actual y las estrategias de intervención necesarias para incorporar la perspectiva de género al espacio urbano de Alfafar en los próximos años, integrando la pluralidad de visiones e intereses que conviven en la población.

Con el fin de adaptar la metodología a la idiosincrasia de la población y los tiempos actuales se han consensuado acciones y dinámicas destinadas a crear "espacios de participación colectiva" seguros que posibiliten la participación del mayor número de personas (encuesta), incorporándose además perfiles especialmente interesantes para la perspectiva de género (micro-entrevistas a agentes clave) e implicando a la Administración como agente de transformación imprescindible (taller formativo).

Este estudio se fundamenta en una dinámica IAP (Investigación-Acción-Participación), es decir, un proceso teórico-práctico de investigación e innovación, que despierta una conciencia crítica en la ciudadanía (especialmente en las mujeres) respecto a su entorno cotidiano, implicándola a través de acciones como agente transformador en los procesos para su regeneración y mejora.

#### FASE 1: PREPARACIÓN y CONTEXTUALITZACIÓN

1. Recopilación de información documental

(Se considera fundamental aprovechar y poner en valor trabajos ya realizados, especialmente aquellos que han contado con participación, por lo que se ha realizado una revisión y recuperación de información de estudios y acciones previas).

2. Reuniones con agentes públicos.

Reuniones previas entre el equipo técnico y la administración local para establecer los límites estructurales en términos institucionales, y los aspectos de colaboración y funcionamiento durante el proceso.

- 3. Identificación y listado de agentes locales.
- 4. Estudio técnico- trabajo de campo y Diagnóstico técnico preliminar.
- 5. Taller formativo en materia de Urbanismo con Perspectiva de Género













#### FASE 2: DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO

Las técnicas utilizadas en este estudio para obtener la información cualitativa son 3, bien realizadas individualmente por las técnicas elaboradoras del estudio bien junto con personas vecinas. Las diferentes herramientas recogen información que permite contrastar la realidad, siendo todas complementarias entre sí.

Además de estas herramientas se realizan reuniones con el equipo técnico municipal que coordina este estudio para compartir, contrastar y validar la información obtenida.

1. **Realización de cuestionario** a través de la página web del Ayuntamiento de Alfafar para personas residentes y trabajadoras de Alfafar respecto a hábitos en el uso y vivencia del espacio público del municipio.







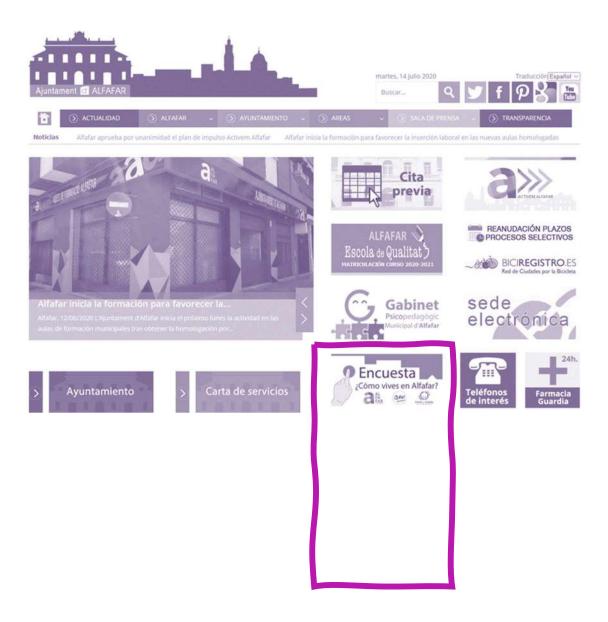




#### CUESTIONARIO ¿Cómo vives Alfafar? / Com vius Alfafar?

Este cuestionario consta de una selección de preguntas que describen y analizan los entornos cotidianos de Alfafar con objeto de mostrar todo lo referente a la experiencia de vivir en un entorno físico determinado y atender a todas aquellas cuestiones físicas y sociales del contexto que vamos a analizar.

Para facilitar la evaluación posterior hemos dividido las preguntas en tres ámbitos físicos: movilidad, espacio público y equipamientos cotidianos.









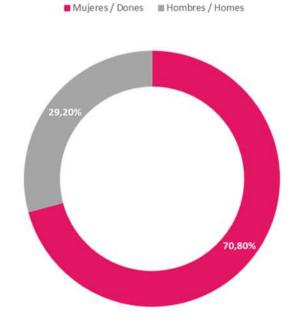






Han participado un total de 257 personas, de las cuales un **70,80 % han sido mujeres** (182 participantes) y un **29,20 % han sido hombres** (75 participantes).

### PORCENTAJE DE PERSONAS ENCUESTADAS POR SEXO PERCENTATGE DE PERSONES ENQUESTADES PER SEXE













2. Producción de micro-entrevistas a agentes clave, mujeres de Alfafar con diferentes perfiles y presencia en la vida social de la población, poniendo en valor la diversidad de miradas y la perspectiva de género.

#### **MICRO-ENTREVISTAS**

Las micro-entrevistas son una herramienta participativa, lúdica y divulgativa, que permite obtener información sobre las vivencias cotidianas de las personas que habitan Alfafar. Planteadas en forma de diálogo desde un guion orientado, el objetivo es visibilizar la experiencia del día a día en las acciones cotidianas, y detectar cuestiones relacionadas con el uso del espacio público y la red de servicios, dotaciones y equipamientos que las condicionan, y por tanto, condicionan también la calidad de vida.

Las micro-entrevistas son también un medio para obtener un tipo de conocimiento basado en lo vivencial, que se complementa con la información más objetiva y ordenada que proporcionan otros recursos, como los cuestionarios sobre el uso y vivencia del espacio público o hábitos de movilidad cotidiana, entre otros.

#### FASE 3: DOCUMENTO TÉCNICO Y RECOMENDACIONES.

Redacción de documento técnico con informe del proceso y recomendaciones para la incorporación de la perspectiva de género en el espacio urbano de Alfafar.



#### FASE 5. DEVOLUCIÓN Y EVALUACIÓN

Presentación pública de las conclusiones del estudio.









# SOSTRE













# SOSTRE















#### Integración de las repercusiones COVID-19

Dadas las medidas y estrategias abordadas para controlar la propagación del COVID-19 se ha adaptado la formulación del proceso participativo de este estudio a modelos en los que se garantice la seguridad de las personas participantes, por lo que se ha optado por realizar consultas preferentemente vía web o telefónicamente, limitándose las actividades presenciales al Taller de formación, que se realizó en dependencias municipales con los aforos y distancias requeridos y las medidas necesarias para garantizar un entorno seguro.

No obstante, hay que evidenciar que el impacto de la pandemia y las consecuencias generadas es especialmente significativo desde la perspectiva de género, ya que no se trata tan sólo de una crisis sanitaria, sino que su propagación y las medidas adoptadas para su contención tienen repercusiones sociales y económicas graves que afectan de manera diferente a mujeres y hombres.

El informe elaborado por el Ministerio de Igualdad y el Instituto de la Mujer "La perspectiva de género, esencial en la respuesta a la COVID-19" destaca cuatro aspectos esenciales por los que esta pandemia está afectando especialmente a las mujeres:

- "- Sobrecarga del trabajo sanitario y de servicios esenciales: las mujeres representan el 70% del personal sanitario en todo el mundo y son mayoría en sectores del comercio de alimentación y de los servicios de limpieza hospitalaria y de residencias que son esenciales para el mantenimiento de las poblaciones.
- Centralidad de las **tareas de cuidados**: las mujeres siguen realizando la mayor parte del trabajo doméstico y cuidado de personas dependientes, remunerado y no remunerado, asumiendo también una mayor carga mental derivada de la misma. Además, muchas mujeres se ven abocadas a no poder seguir trabajando por tener que hacer frente a las tareas de cuidado al encontrarse los centros escolares cerrados.
- Las mujeres sufren **mayor precariedad y pobreza laboral**, lo cual las sitúa en un peor lugar para afrontar un nuevo periodo de crisis (especialmente mujeres jóvenes, las mujeres con baja cualificación y las mujeres migrantes), además algunos de los sectores más afectados, como el comercio, turismo y hostelería, están altamente feminizados. En sus últimas proyecciones la OCDE prevé que el turismo2 tendrá una reducción de actividad del 70%. En la misma línea el Fondo Monetario Internacional (FMI)3 estima que la ralentización de la economía en España en 2020 estará determinada por las dificultades para continuar la actividad en la cadena de suministro, el comercio, el turismo y el consumo interno.
- Aumento del riesgo de **violencia de género** y otros tipos de violencia contra las mujeres derivado de la situación de confinamiento".









# SOSTRE













2. Análisis y diagnóstico inicial con perspectiva de género del espacio urbano de Alfafar











# 2.1. Urbanismo centrado en las personas

Este diagnóstico participado consiste en el análisis de la realidad cotidiana mediante técnicas cualitativas desarrolladas a través de la perspectiva de género para obtener directamente de la ciudadanía datos de la realidad, desde la experiencia de las personas que viven en Alfafar.

Los datos a obtener son los requeridos para valoración de indicadores y previamente al diagnóstico se reúne la información necesaria sobre la población.

El urbanismo ha de posibilitar los distintos usos y necesidades que las personas con sus diversidades requieren. Con el fin de reflejar la variedad de necesidades básicas de las personas encuestadas se han incluido consultas relativas a género, edad, empleo, estudios u otras variables, atendiendo a las cuatro esferas de la vida cotidiana.











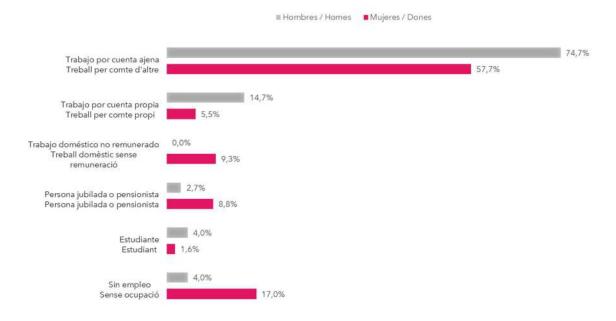


#### • Las cuatro esferas de la vida: productiva, reproductiva, social y personal

A fin de otorgar el mismo valor a las cuatro esferas de la vida cotidiana (productiva, reproductiva, política y personal), se han planteado preguntas relativas a cada una de ellas. De este modo, en el apartado de ocupación principal no se ha planteado la clásica dualidad "en activo/en paro", sino que se han planteado otras opciones de ocupación como las variables de autoempleo, trabajo no remunerado, jubilación, etc. Igualmente se ha atendido a otros condicionantes, consultándose acerca del tipo de jornada laboral, del cuidado o dependencia, y la representatividad y pertenencia a asociaciones, relativos a las esferas reproductiva, personal y social.

"Hacer un urbanismo más feminista e inclusivo en general, teniendo en cuenta las limitaciones de las personas que cuidan y las de las que necesitan ser cuidadas. Hacer recorridos amables, con sombras para el verano y cobijo en invierno, sin escalones ni rampas pronunciadas, iluminados, etc...".

#### OCUPACIÓN PRINCIPAL / OCUPACIÓ PRINCIPAL:



La ocupación principal más frecuente entre las personas encuestadas es aquella que se desempeña por cuenta ajena, siendo la diferencia porcentual representada en la gráfica entre hombres y mujeres bastante significativa. Se observa que las mujeres con un 57,70 %, se encuentran en menor porcentaje que los hombres, con un 74,70 %, respecto a la opción de trabajo por cuenta ajena.







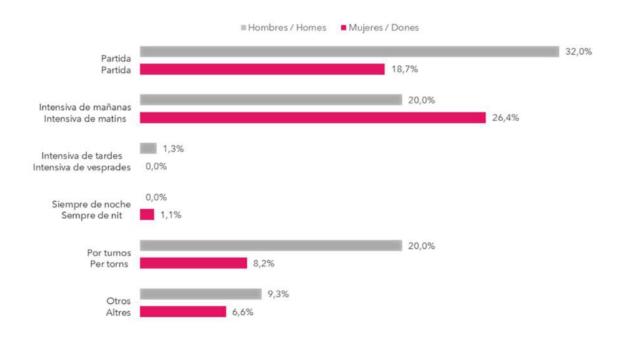




También existen grandes diferencias entre sexos ante el desempeño de trabajos domésticos no remunerados, siendo las mujeres las que desempeñan el 100 % del trabajo doméstico no remunerado y destaca por su alto porcentaje de desempleo con un 17 % frente a un 4 % representado por los hombres.

Se evidencia que son las mujeres en exclusividad las que más se dedican a empleos no remunerados e invisibilizados como son los trabajos en el ámbito doméstico, además sufren mayores tasas de desempleo que los hombres. Sin embargo, los hombres consiguen trabajar en mayor proporción en empleos remunerados, tanto por cuenta ajena, como por cuenta propia.

# SI TRABAJAS DE FORMA REMUNERADA, TIPO DE JORNADA LABORAL / SI TREBALLES DE MANERA REMUNERADA, TIPUS DE JORNADA LABORAL:



A partir de los resultados obtenidos en la gráfica, se evidencia que la respuesta más representativa ante qué **tipo de jornada laboral desempeñas si trabajas de forma remunerada**, la jornada partida y la intensiva de mañanas son las más señaladas, donde existe una diferencia considerable entre ambos sexos.

En el caso de la jornada partida, son los hombres con un 32 %, los que más trabajan bajo este tipo de jornada, frente a las mujeres que lo hacen en un  $18,70\,\%$ .

Por otro lado, ante la jornada laboral intensiva de mañanas, son las mujeres las que con un 26,40 % trabajan en este horario, mientras que los hombres son representados bajo un 20 %.





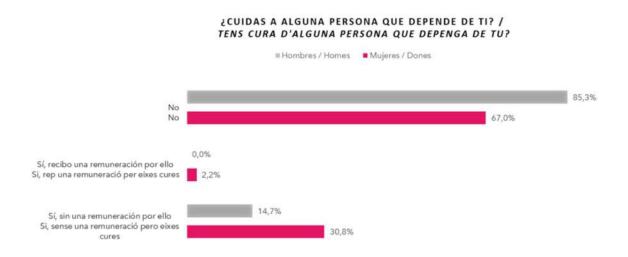






Respecto a la jornada por turnos el hombre se ve representado bajo un 20 % en esta opción, frente a la mujer con un 8,20 %.

La primera reflexión que puede plantearse es respecto a qué tipo de jornada es más compatible con los cuidados y quienes los desempeñan. La jornada laboral de forma intensiva de mañanas conlleva una mayor y mejor compatibilidad con las tareas domésticas y de cuidados frente a la jornada partida o a turnos. Así, son las primeras las que más están desempeñadas por mujeres frente a las segundas que lo son más por hombres.



La gráfica muestra de manera muy significativa, que existe un mayor porcentaje de hombres que no tienen ninguna persona dependiente a su cargo, siendo el porcentaje de hombres representado con un 85,30 %, frente a las mujeres que son representadas con un 67 %.

Dentro del grupo de personas que desempeñan el trabajo de cuidados sin remuneración, el 30,80 % son mujeres, frente al 14,70 % que son hombres.

La tarea de cuidado de personas, bien sean menores, mayores o dependientes, suele ser una tarea que, aún hoy, en su mayoría sobre la mujer, que además predomina la realidad de actividad no remunerada cuando suele ser dentro del ámbito doméstico o familiar. El hecho de no tener remuneración y por tanto no verse reconocido dentro del sistema económico, induce a la invisibilización de las mujeres que trabajan sobre los ámbitos del cuidado y del sostén de la vida.

#### SI CUIDAS A ALGUIEN ¿CUÁNTAS HORAS <u>EN 1 DÍA DEDICAS AL CUIDADO DE ESTAS PERSONAS?/</u> SI TENS CURA D'ALGU, QUANTES HORES <u>EN 1 DIA D</u>EDIQUES A LES CURES D'ESTES PERSONES?









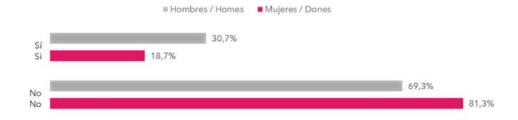




El número de horas al día que le dedican las personas con alguien a su cargo sufre diferencias muy significativas entre ambos sexos, siendo la mujer con una media de 10,85 horas empleadas al día, la que más horas empeña en las tareas de cuidados, en comparación con el hombre, que desempeña una media de 4,61 horas al día a estas tareas.

Se evidencia, que las mujeres además de ser las que se encargan en mayor porcentaje de estas tareas de cuidados, le dedican más del doble de horas que las que desempeñan los hombres, **dejando muy poco margen de tiempo, de las 24 horas que tiene el día, al desempeño del resto de esferas de la vida como son la productiva, la personal y la social.** 

# ¿PARTICIPAS O COLABORAS CON ALGUNA ASOCIACIÓN, GRUPO, AULA DE FORMACIÓN,ETC. DEL BARRIO O DEL PUEBLO? / PARTICIPES O COL·LABORES AMB ALGUNA ASSOCIACIÓ, GRUP, AULA DE FORMACIÓ, ETC. DEL BARRI O DEL POBLE?:



Respecto a la participación o colaboración con alguna asociación, grupo, aula de formación...etc del barrio o pueblo, son los hombres los que muestran un mayor porcentaje de participación con un 30,7 %, frente a la mujer con un 18,7 %.

Esta diferencia numérica se corresponde en valores inversos a la gráfica anterior que muestra la mayor dedicación de horas a los cuidados de las mujeres, que incompatibiliza, en la mayoría de los casos, realizar actividades de representatividad o asociacionismo.

Esto refuerza la necesidad de actividades que fomenten el asociacionismo y actividades de encuentro entre mujeres.

Las personas que han participado en el cuestionario pertenecen a las siguientes asociaciones y entidades del municipio de Alfafar:

#### ASOCIACIÓN CULTURAL/FORMACIÓN/OCIO \_ (12)

- -Curso de arreglo de escaparates del ADL-1
- -Asociación cultural-1
- -CIMA. Escuela de música 2
- -Asociación de amigos del baile de Alfafar-1
- -A. C. Alfafar Balla Danses-2











- -Grupo de Teatro E. IGUALTAT-1
- -Asociación musical en sintonía con la Economía del Bien Común. Enclavedeblog-1

#### **COMISIONES FALLERAS (10)**

- -Falla La Fila-2
- -Falla el sequer -1
- -A.C Falla L'amistat-2
- -Fallas sin identificar-4

## ASOCIACIONES DE MUJERES\_ (8)

- -Costureras solidarias-2
- -Mujeres de hoy-1
- -Mujeres en Marcha Alfafar-3
- Amas de Casa Tiryus-1
- -Curso para el manejo de Carretillas elevadoras del espai de mujeres-1

#### **ENTIDADES RELIGIOSAS (4)**

- -Cofradía de la Virgen del Don-1
- -Religiosa sin identificar-3

#### SANITARIO AECC Alfafar (3)

## OCIO MAYORES\_ (2)

- -Taller de canto para mayoreS-1
- -Jubilados del barrio Orba-1

### **EDUCATIVAS (3)**

- Ampa Colegio La Fila-1
- Ampa María Inmaculada-1
- Ampa ceip orba-1

### OTROS\_ (5)

- -Reparto de alimentos-1
- -Voluntariat pel valencià-1
- -Política-2
- -Deportiva-1







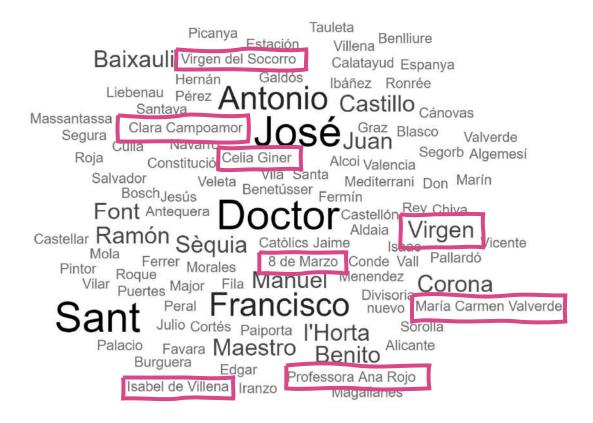




#### Visibilidad, participación y representatividad

#### Toponimia calles y equipamientos

En este apartado se pretende reflexionar acerca del impacto de la toponimia en el refuerzo de los roles de género, el papel de la perspectiva de género aplicada al espacio público, los conceptos de representatividad, participación social y ciudadanía global, ya que se trata de uno de los elementos que más evidencian la realidad actual.



El primer aspecto analizado es precisamente el de la nomenclatura de los espacios públicos presentes en este: los nombres de sus calles, plazas y equipamientos. La toponimia resulta uno de los primeros aspectos para visibilizar y fomentar la concienciación social sobre la importancia de aplicar la perspectiva de género en el urbanismo ya que, si bien puede no tener una repercusión directa en la vida diaria, es reflejo evidente de la presencia o falta de presencia de la representación de las mujeres en la ciudad, y su mejora supone una herramienta para aumentar la presencia simbólica de las mujeres y favorecer su empoderamiento.

Así las correspondencias entre el grado de representatividad de los espacios colectivos y su caracterización toponímica desde una perspectiva de género en el municipio de Alfafar se representaría de la siguiente forma:

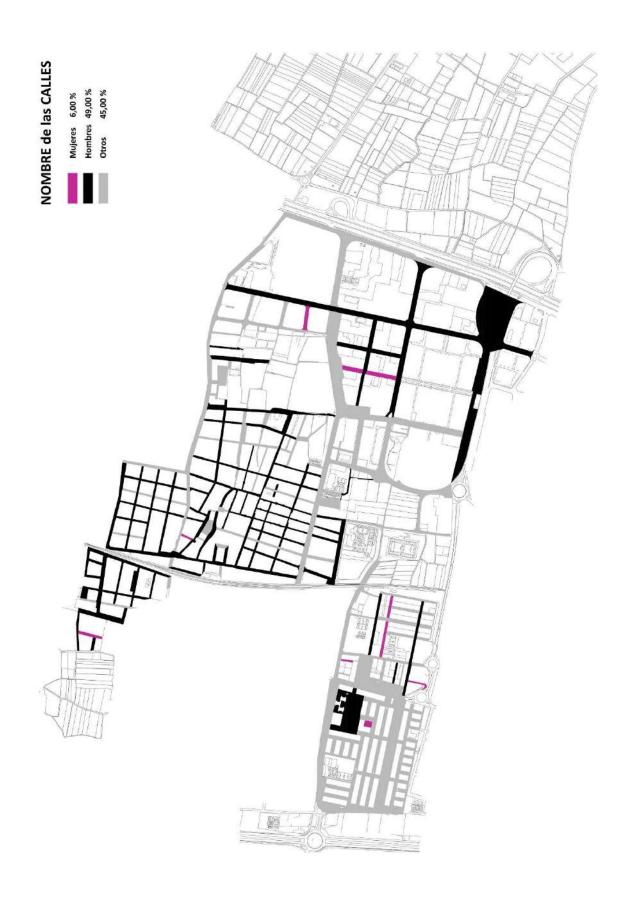








# SOSTRE













,	NOMS de CARRER d'HOME
	49 (49,25) % dels noms dels carrers són d'home
1.	Avinguda Doctor Antonio Muñoz
2.	Avinguda Doctor Gómez Ferrer
3.	Avinguda Vicente Blasco Ibáñez
4.	Carrer Antonio Machado
5.	Carrer Ausiàs March
6.	Carrer Benito Pérez Galdós
7.	Carrer Benito Santaya
8.	Carrer Bosch Marín
9.	Carrer Cànoves del Castell
10.	Carrer Cervantes
11.	Carrer Cid Campeador
12.	Carrer Colón
13.	Carrer Conde Ronrée
14.	Carrer Doctor Ferran
15.	Carrer Doctor Fleming
16.	Carrer Edgar Neville
17.	Carrer Eduardo Escalante
18.	Carrer Federico Pallardó
19.	Carrer Fermín Vilar
20.	Carrer Francisco Baixauli
21.	Carrer Francisco Vila "El Morenet"
22.	Carrer Hernán Cortés
23.	Carrer Isaac Peral
24.	Carrer Joanot Martorell
25.	Carrer José Antequera
26.	Carrer José María Julián
27.	Carrer José María Morales
28.	Carrer Juan Puertes
29.	Carrer Juan Sebastián Elcano
30.	Carrer Julio Colomer
31.	Carrer Literato Azorín
32.	Carrer Maestro Barrachina
33.	Carrer Maestro Serrano
34.	Carrer Magallanes
35.	Carrer Manuel Baixauli Andrés
36.	Carrer Manuel Iranzo
37.	Carrer Mariano Benlliure
38.	Carrer Menéndez Pelayo
39.	Carrer Músic Francisco Burguera
40.	Carrer Ortega y Gasset
41.	Carrer Pep de l'Horta
42.	Carrer Pintor Sorolla
43.	Carrer Pizarro
44.	Carrer Rafael Riudura
45.	Carrer Ramón Lacreu Navarro
46.	Carrer Ramón y Cajal











47.	Carrer Rey Don Jaime
48.	Carrer Salvador Giner
49.	Carrer Sant Antonio
50.	Carrer Sant Cayetano
51.	Carrer Sant José
52.	Carrer Sant Roque
53.	Carrer Sant Pasqual
54.	Carrer Sant Jordi
55.	Carrer Sant Sebastià
56.	Carrer Vicente Aleixandre
57.	Plaza Poeta Miguel Hernández
58.	Plaza Vicente Blanch
59.	Carrer del Mestre Músic Ramón Navarro
60.	Carrer Músic Francesc Burguera
61.	Carrer Alcalde José Puertes
62.	Carrer Sant Vicent
63.	Carrer Párroco Jacinto Vicente
64.	Carrer (José) Pérez Llacer
65.	Carrer Doctor Ventura Alabau
66.	Carrer Pintor Segrelles

	NOMS de CARRER de DONES	
	6 (5,97) % dels noms dels carrers són de dona	
1.	Carrer María Carmen Valverde	
2.	Isabel de Villena	
3.	Carrer Virgen del Socorro*	
4.	Carrer Virgen (religió)	
5.	Carrer Clara Campoamor (Abogada - Sufragio femenino)	
6.	Carrer Professora Ana Rojo	
7.	Carrer del 8 de març (Día conmemorativo)*	
8.	Plaza Celia Giner	

	NOMS de CARRER ALTRES: Lloc, entitat o plural
	45 (44,70) % dels noms de carrers són d'una altra índole
1.	Avinguda Albufera
2.	Avinguda del Mediterrani
3.	Avinguda Reis Catòlics
4.	Avinguda Torrent
5.	Carrer Segorb
6.	Carrer Aadissa
7.	Carrer Sèquia La Fila
8.	Carrer Albal
9.	Carrer Alcoi
10.	Carrer Aldaia
11.	Carrer Algemesí











12.	Carrer Alicante
13.	Carrer Alzira
14.	Carrer Benetússer
15.	Carrer Beniparrell
16.	Carrer Castellar
17.	Carrer Castellón
18.	Carrer Castillo de Olite
19.	Carrer Catarroja
20.	Carrer Chiva
21.	Carrer Ciudad de Calatayud
22.	Carrer Constitució
23.	Carrer Creu Roja
24.	Carrer de l'Horta
25.	Carrer de la Estación
26.	Carrer de la Mola
27.	Carrer de las Barcas
28.	Carrer del Mar
29.	Carrer del Palacio
30.	Carrer del Sol
31.	Carrer del Vall
32.	Carrer dels Furs
33.	Carrer Divisoria
34.	Carrer Font Baixa
35.	Carrer Graz Liebenau
36.	Carrer La Tauleta
37.	Carrer La Veleta
38.	Carrer Lepanto
39.	Carrer Lugar nuevo de la Corona
40.	Carrer Massanassa
41.	Carrer Nou d'Octubre
42.	Carrer Ontinyent
43.	Carrer Paiporta
44.	Carrer Picanya
45.	Carrer Sagrario
46.	Carrer Sedaví
47.	Carrer Segura
48.	Carrer Sènia
49.	Carrer Sèquia de Favara
50.	Carrer Silla
51.	Carrer Túria
52.	Carrer Valencia
53.	Carrer Xúquer
54.	Placeta del Forn
55.	Plaza de Espanya
56.	Plaça de l'Ajuntament
57.	Carrer Font Santa
58.	Carrer Corona de Jesús
59.	Plaça Major
60.	Plaça Alqueria de la Culla











El listado de nombres de las calles muestra que, de las 134 calles y plazas en el municipio de Alfafar, el 49 % de estas tienen nombre de hombre, mientras solo el 6 % tienen nombre de mujer, existiendo diferencias significativas entre ambos. El otro 45% de las calles y plazas tienen otros nombres, que no hacen referencia a ninguno de los sexos como puede ser lugar, entidad o representatividad plural.

Mientras que los nombres masculinos aluden tanto a personalidades religiosas como de la cultura, la ciencia o las artes, entre los nombres femeninos predominan los nombres religiosos. Escasas calles hacen referencia a personalidades locales femeninas (Celia Giner, directora y fundadora de la orquesta que lleva su nombre, y Profesora Ana Rojo) o símbolos de la lucha feminista (Clara Campoamor u 8 marzo).

En cuanto a la **configuración de los espacios**, estos se encuentran en zonas periféricas y corresponden todos ellos a calles de corto recorrido, ninguna plaza y ninguna avenida o vial de cierta representatividad en la estructura urbana de Alfafar. Se estable igualmente una clara relación entre el año en que fueron nombrados los espacios y su nomenclatura: las zonas centrales, de más antigüedad, no cuentan con espacios públicos de nombre femenino (o en todo caso con nombres religiosos) y aquellos espacios con nombre femenino corresponden a zonas de urbanización o designaciones más recientes, alejadas, de poca envergadura y representatividad.



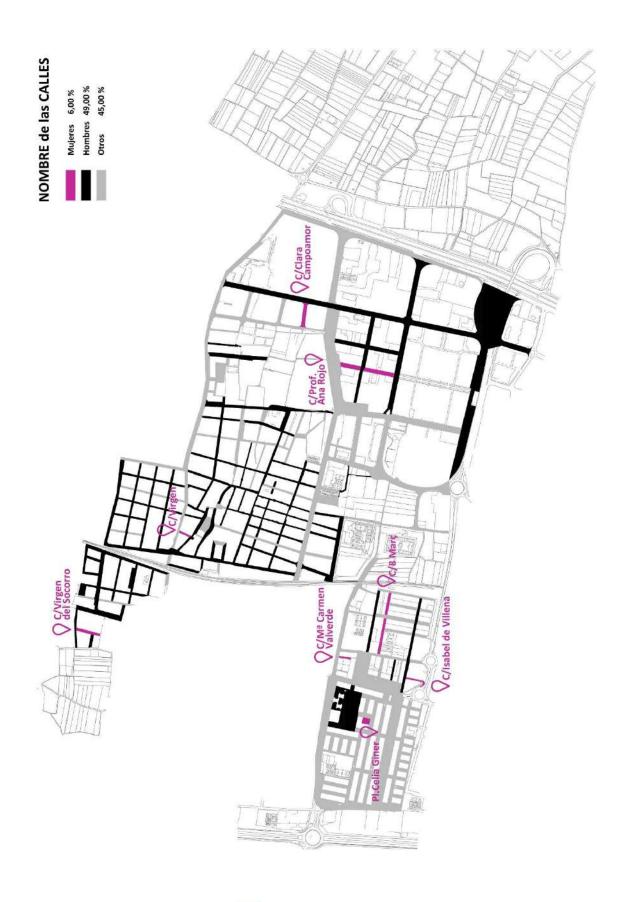








# SOSTRE













	NOMS d'EQUIPAMENTS d'HOMES
	TOTAL 7,50 % dels noms dels equipaments són d'homes
1.	Edifici Municipal Sanchis Guarner
2.	Edifici Ventura Alabau
3.	Espai d'oci Jaume I
7,50 % dels noms de dependències municipals i públiques: home	

	NOMS d'EQUIPAMENTS de DONES
	TOTAL 5 % del noms dels equipaments són de dones
1.	Col·legi Concertat Maria Inmaculada
	2,5 % nom centre educatiu: dona
1.	Església de Nostra Senyora del Do
	2,5 % nom església: dona

	NOMS d'EQUIPAMENTS ALTRES: Lloc, entitat o plural	
5	TOTAL 87,5 % dels noms dels equipaments són d'una altra índole	
1.	Centre Docent Guia	
2.	Col·legi Concertat Vamar	
3.	Col·legi Públic La Fila	
4.	Col·legi Públic Orba	
5.	Col·legi Públic Rabisancho	
6.	Escola Pública d'adults Alfalares	
7.	Escola Pública d'adults Casc Antic	
8.	Guarderia El Badall	
9.	Guarderia Municipal Ninos	
10.	Guarderia Samaruc	
11.	Institut Públic 25 d'Abril	
12.	Ludoteca i guarderia Municipal	
	30 % nom centre educatiu: altres	
1.	Biblioteca municipal Barri Orba	
2.	Cementeri Municipal	
3.	Centre Salut Barri Orba	
4.	Centre Salut Casc Antic	
5.	Edifici Alqueria del Pi	
6.	Edifici Meral	
7.	Edifici Tauleta	
8.	Espai Jove Sequer El Nelot	
9.	Oficina Servei d'Atenció al Ciutadà Barri Orba	
	22,50 % nom dependències municipals públiques: altres	
1.	Església de Santa Fe	
	2,50 % nom església: altres	
1.	Centre Cultural recreatiu	
2.	Centre Instructiu Musical (CIMA)	
3.	Guàrdia Civil	
4.	Associació Cultural Andalusa de Alfafar	











5.	Camp de Futbol municipal Alfafar
6.	Llar del Jubilat
7.	Casa Consistorial- Es el ajuntament
8.	Espai d'Igualtat
9.	Mercat Municipal de Alfafar
10.	Dependències municipals (policia-jutjat) Alfafar
11.	Associació Cultural Andalusa de Alfafar
12.	Agència de Desenvolupament Local de Alfafar
13.	Depòsit Grua Municipal
	32,50 % dependències municipal públiques sense nom

Análoga proporción en cuanto a representatividad presentan los nombres de los equipamientos de Alfafar: de los 40 edificios municipales de la población el 7, 5 % tienen nombre de hombre y el 5 % nombre de mujer, mientras que el resto de los nombres, corresponden a entidades lugares o sin nombre (87,5 %). En este caso la totalidad de los equipamientos de Alfafar con nombre femenino corresponden a figuras del imaginario religioso: Colegio María Inmaculada e Iglesia Nuestra Señora del Don. En el caso de los nombres masculinos estos aluden a otros ámbitos, como Sanchis Guarner (humanista valenciano del siglo XX), Ventura Alabau o Jaime I.

Se evidencia, pues, las desigualdades y los sesgos de género implícitos en la enunciación de los espacios públicos y su influencia en la construcción diferencial de la identidad.



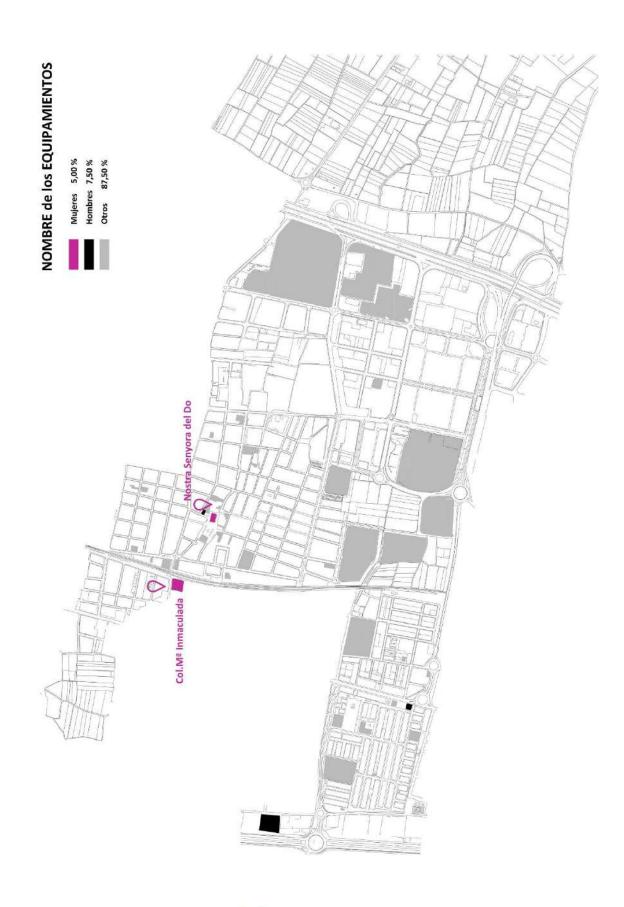


































### Representatividad de mujeres y diversidades: Micro entrevistas a MUJERES del municipio

#### Microentrevistas

En este estudio las microentrevistas se han dirigido específicamente a mujeres por varios motivos. Por un lado, para aprovechar de forma constructiva el conocimiento del espacio público del que son depositarias en su desempeño (todavía mayoritario hoy día) del rol reproductivo, y por otro, para fomentar la participación de las mujeres en procesos relacionados con la mejora de sus entornos cotidianos, dándoles presencia y voz.

Estas entrevistas tienen un carácter amable y humanizador, y no sólo permiten obtener información sobre aspectos funcionales y cualitativos del espacio urbano, sino conectar también con los afectos y el sentimiento de pertenencia que estas mujeres profesan a sus entornos. Cada entrevista consiste en 12 preguntas que recorren distintos aspectos ligados al uso y disfrute del espacio urbano (como la calidad ambiental, la vitalidad, la percepción, la representatividad en la esfera pública, o la ciudad inclusiva, entre otros) revelando la experiencia específica de cada participante. De este modo, se logran reunir bajo en un mismo marco diversidad de opiniones y experiencias vitales que se complementan en función de la perspectiva que aporta la edad, el rol de género y el momento vital de cada una de ellas.

#### Mujeres participantes

En esta serie de microentrevistas han participado un total de diez mujeres residentes o trabajadoras en Alfafar, que viven o se desenvuelven en distintos barrios, cuyo nexo en común es estar implicadas en el tejido asociativo del municipio. Es decir, son mujeres que, desde la acción colectiva en ámbitos como la cultura, la infancia, el desarrollo personal, la reivindicación vecinal, el activismo feminista o la experticia en igualdad, son motores del desarrollo humano y social de Alfafar.

Esta selección integra perfiles diversos de mujeres adultas en distintos rangos de edad, que en su mayoría asumen el rol de mujeres cuidadoras (y en algún caso, doblemente cuidadoras al hacerse cargo de la crianza de menores y el cuidado de mayores) que en ocasiones compaginan con el rol de mujeres trabajadoras.

- 1. Pepa. Asociación de amas de casa Tyrius
- 2. Pepa. Asociación AVV el Tremolar
- 3. Paqui. AMPA CEIP Orba
- 4. Concha. Asociación Muieres en Marcha
- 5. Noelia. Falla Pensat i Fet
- 6. Andrea. Assemblea 8M de L'Horta Sud
- 7. Rosario. Asociación de Mujeres de Hoy
- 8. Loles. Asociación de Lactancia y Crianza "Con Tribu"
- 9. Ana y Paqui. Espai d'Igualtat de l'Ajuntament d'Alfafar









# SOSTRE













PEPA pertenece a la Asociación de amas de casa Tyrius de Alfafar, es catequista y vecina del casco antiguo. Para ilustrar esta microentrevista ha elegido fotografiarse en l'Espai d'Igualtat, donde realiza muchas actividades asociativas.



- 1. Define tu pueblo en tres palabras
  - Tranquilo, amable, y con esencia de pueblo (de pueblo positivo, diría más bien).
- 2. ¿Con qué lugar del pueblo te identificas más? *Con la plaza.*
- 3. Dime alguna calle, plaza o equipamiento del pueblo con nombre de mujer

  Ahora no me acuerdo... de mujeres no hay muchos que yo sepa. De hombres

  puedo decirte muchas calles. De mujeres seguramente habrá por la zona

  nueva, el centro comercial, por ahí.
- 4. ¿Qué aspectos de las calles o plazas te invitarían a usar o disfrutarlas más?

  Más sombra y más lugares donde poderse sentar. Por ejemplo, en la zona del cementerio, donde están los cipreses, antes había bancos y ahora la gente mayor, que lo visita mucho, no se puede sentar.
- 5. Ponte en la piel de alguien que no tiene plena autonomía (mayores, menores, con diversidad funcional) o que tiene condicionantes de movilidad (andadores, carritos de la compra o de bebé,











etc.) a la hora de moverse en el espacio público ¿Qué aspectos del diseño urbano crees que pueden mejorarse para facilitar un uso más igualitario?

Las aceras. Aunque ha habido mejoras, en general las encuentro estrechísimas y altísimas, y además con tantos coches aparcados, no están muy acondicionadas para las personas con poca movilidad. En nuestra asociación, al pasar de la C/ Sol a la calle Tauleta, mucha gente mayor no podía subir las escaleras, por ejemplo. Y también más semáforos para invidentes.

6. ¿Te atreves a definir el concepto de "ciudad cuidadora"? ¿qué sería para ti?

Creo que tendría que ver con cuidar de la ciudadanía. Con ayudar a las personas más débiles. Personas dependientes, con minusvalías, mayores, niños y mujeres.

7. Dime un lugar del pueblo con vida y otro con falta de vida

En general, veo que al pueblo le falta vida, en comparación con los pueblos de al lado, como Sedaví. Lo veo en el uso del polideportivo, por ejemplo, y me pregunto por qué será así. Ocurre también que cuando se monta el mercadillo en el barrio de Orba está lleno de gente, pero cuando viene aquí (se refiere al casco antiquo), ocurre lo contrario ¿cuál será el motivo?

8. ¿Qué espacios del pueblo frecuentas más?

La plaza, la Iglesia, el Consell de la Dona. Y después el mercado, el Carrefour, el centro comercial. También, como te decía, voy al barrio de Orba (al mercadillo).

9. ¿Con qué dificultad o incomodidad te topas cotidianamente en el pueblo?

Que los coches aparquen en los cruces. Si vas con el carrito de la compra, tienes que bajar los escalones de golpe o circular por en medio de la calzada. Y el pavimento de las aceras (el resaltado para invidentes es un poco molesto ¿...no se podría cambiar el diseño?)

- 10. ¿Hay algún lugar del pueblo por el que evites pasar o en el que evites estar?, ¿por qué?
- 11. ¿En qué crees que tu vivencia o disfrute del barrio es distinta a la de un hombre? *Pues no sé. No encuentro diferencias...o sé.*
- 12. Y llegamos al final: ¿cómo mejoraría la calidad de vida en el pueblo?

A mí me gustaría que hubiese más participación en las actividades que se organizan, pero creo que el problema está en que a veces se programan demasiado juntas (o a la vez) y se tiene que elegir. Por ejemplo, si en la asociación, como nos ha pasado, organizamos una sesión de defensa personal para mujeres y se programa al mismo tiempo una actividad para niños en la











## plaza ¿dónde van a ir las madres?

PEPA pertenece a la Asociación de Vecinos y Vecinas de El Tremolar. Ha elegido ilustrar esta microentrevista en el Canal del Tremolar, por ser uno de los elementos más identitarios y representativos de su barrio



1.Define tu pueblo en tres palabras

Tranquilo, trabajador y luchador. Estamos siempre al quite.

- 2. ¿Con qué lugar del pueblo te identificas más?
  - Con el Canal, que desemboca en L'Albufera y ha sido la columna vertebral del trabajo de Alfafar.
- 3. Dime alguna calle, plaza o equipamiento del pueblo con nombre de mujer **No lo sé, no me suena. No conozco ninguna aquí.**
- 4. ¿Qué aspectos de las calles o plazas te invitarían a usar o disfrutarlas más?
  - Lugares donde la gente se pudiese reunir sin estar en casa de nadie, lugares de encuentro. Que hubiese más parques para los niños y las personas mayores, que aquí, en la huerta y la marjal, no tenemos.
- 5. Ponte en la piel de alguien que no tiene plena autonomía (mayores, menores, con diversidad funcional) o que tiene condicionantes de movilidad (andadores, carritos de la compra o de bebé, etc.) a la hora de moverse en el espacio público ¿Qué aspectos del diseño urbano crees que pueden mejorarse para facilitar un uso más igualitario?











Mejorar, se puede mejorar mucho. Pero aquí me preocupa mucho que no hay una acera en la carretera principal bien acondicionada para que una persona mayor pueda valerse por sí misma. Antes, mi hija no venía a visitarme porque no podría ir segura con el carrito de bebé. Esto para mí es fundamental.

- 6. ¿Te atreves a definir el concepto de "ciudad cuidadora"? ¿qué sería para ti? **No lo entiendo, no sé qué contestarte.**
- 7. Dime un lugar del pueblo con vida y otro con falta de vida

  Ahora la vida de Alfafar se concentra en el centro comercial, aunque antes era
  muy importante la industria del mueble, con muchos trabajadores. Ahora
  otras zonas, como El Tremolar, se han quedado sin vida. Antes pasaba todo
  por aquí.
- 8. ¿Qué espacios del pueblo frecuentas más?

  Voy mucho al casco antiguo, a mis clases, al Espai d'Igualtat. Diría que la plaza y sus alrededores, con la biblioteca, etc, donde se concentran las actividades culturales en el pueblo, que es lo que más me interesa.
- 9. ¿Con qué dificultad o incomodidad te topas cotidianamente en el pueblo?

  Que no existe una acera en condiciones donde uno pueda moverse con tranquilidad, como te decía.
- 10. ¿Hay algún lugar del pueblo por el que evites pasar o en el que evites estar?, ¿por qué? **No. Vamos a Alfafar a comprar y a todo. Yo me encuentro a gusto.**
- 11. ¿En qué crees que tu vivencia o disfrute del barrio es distinta a la de un hombre?

  Distinta... ¿qué quieres que te diga? No sé. Yo me he criado en una casa todo mujeres, ahora con mi marido, mi hijo...Yo no veo diferencia.
- 12. Y llegamos al final: ¿cómo mejoraría la calidad de vida en el pueblo?

  \*\*Aparte de lo anterior, mejoras para la gente joven, sitios donde puedan reunirse.\*\*













PAQUI pertenece al AMPA del CEIP Orba. Ha elegido ilustrar este microentrevista en la Plaza Celia Giner, por ser un lugar del barrio donde hay mucha confluencia de gente, donde se mezclan edades y culturas diversas, y está dedicado a una mujer que tuvo oportunidad de conocer.



- 1. Define tu pueblo en tres palabras **Solidario, agradable y luminoso.**
- 2. ¿Con qué lugar del pueblo te identificas más? Con el Parque de Alcosa (barrio de Orba).
- 3. Dime alguna calle, plaza o equipamiento del pueblo con nombre de mujer **Calle Isabel de Villena y Celia Giner (que antes era la Plaza Vieja).**
- 4. ¿Qué aspectos de las calles o plazas te invitarían a usar o disfrutarlas más? La amplitud. Aceras anchas, calles rectas, sin recovecos...
- 5. Ponte en la piel de alguien que no tiene plena autonomía (mayores, menores, con diversidad funcional) o que tiene condicionantes de movilidad (andadores, carritos de la compra o de bebé, etc.) a la hora de moverse en el espacio público ¿Qué aspectos del diseño urbano crees que pueden mejorarse para facilitar un uso más igualitario?

En mi barrio no encuentro demasiado problema, pero en otras zonas como el casco, las aceras son demasiado estrechas, las calles también... Ayer me di cuenta que han repintado un paso de peatones, pero no han rellenado un socavón que existía, lo cual puede afectar a personas mayores, invidentes.... Habría que cuidar la nivelación de la calzada también.











- 6. ¿Te atreves a definir el concepto de "ciudad cuidadora"? ¿qué sería para ti?

  Sí, es la que apoya o cuida de las personas mayores, los desfavorecidos...
- 7. Dime un lugar del pueblo con vida y otro con falta de vida

  Con vida, la Plaza Miguel Hernández y la del Ayuntamiento. Sin vida...no sabría qué decirte.
- 8. ¿Qué espacios del pueblo frecuentas más?

  La Plaza de Miguel Hernández y de Celia Giner (la Plaza Vieja). Y teniendo
  hijos, pues frecuento mucho los parques, la verdad: la zona del CEIP, el Parque
  del Poeta Miguel Hernández, o el de los Alfalares.
- 9. ¿Con qué dificultad o incomodidad te topas cotidianamente en el pueblo?

  Hay falta de lugares donde reunirse, lugares para la gente joven entre 20-35

  años. Para hacer parcour, ... que no sean sólo parques para niños. Con más

  diversidad de mobiliario, porque suele ser o columpios o aparatos para la

  gente mayor.
- 10. ¿Hay algún lugar del pueblo por el que evites pasar o en el que evites estar?, ¿por qué?
- 11. ¿En qué crees que tu vivencia o disfrute del barrio es distinta a la de un hombre? **Creo que es igualitaria, no creo que haya diferencia.**
- 12. Y llegamos al final: ¿cómo mejoraría la calidad de vida en el pueblo?

  Como servicios específicos creo que sería necesaria una residencia para mayores y una escoleta matinera. Y más entidades bancarias, que en mi barrio faltan muchas.













**CONCHA** es una vecina del casco antiguo muy implicada en la gestión cultural que pertenece a la asociación Mujeres en Marcha. Para ilustrar esta microentrevista ha elegido una vista de la Plaza del Ayuntamiento, con el Casino y la Iglesia,... por considerarla el corazón del barrio y un espacio lleno de vida, donde confluyen actividades y personas muy diversas en el día a día.



- 1. Define tu pueblo en tres palabras **Cómodo, acogedor, con potencial de mejora**
- 2. ¿Con qué lugar del pueblo te identificas más?

  Con la zona centro, el casco antiguo. Aunque en particular, diría que el mercado municipal, por la vida que se respira allí.
- 3. Dime alguna calle, plaza o equipamiento del pueblo con nombre de mujer

  Uf, no lo sé. Pero encuentro que hay lugares, como la biblioteca u otros, que se les podría haber asignado un nombre conmemorativo de mujer. A mí me interesa aspirar a la igualdad a través de la cultura y veo en eso una oportunidad.
- 4. ¿Qué aspectos de las calles o plazas te invitarían a usar o disfrutarlas más?

  Más mobiliario urbano, que las calles estén bien dotadas para facilitar que la gente las pueda usar. Por otro lado, encuentro que debería buscarse un equilibrio a la hora de peatonalizar los espacios, permitiendo la comodidad de los vecinos pero dando también la posibilidad de que algún coche pueda aparcar para que el comercio siga con vida.











5. Ponte en la piel de alguien que no tiene plena autonomía (mayores, menores, con diversidad funcional) o que tiene condicionantes de movilidad (andadores, carritos de la compra o de bebé, etc.) a la hora de moverse en el espacio público ¿Qué aspectos del diseño urbano crees que pueden mejorarse para facilitar un uso más igualitario?

La accesibilidad, sería estupendo que hubiese rampas en todas las aceras. Hay aceras que son muy altas, aquí en el casco antiguo, y eso provoca dificultades para desplazarse con los carritos. Y que las aceras se rijan por una idea lógica en cuanto a anchura. En el casco, hay aceras que no superarán los 70 cm, por las que no pasa un carrito de bebé, pero creo que se pueden buscar soluciones intermedias, por ejemplo, ampliar sólo la acera de un lateral de la calle con un ancho razonable.

6. ¿Te atreves a definir el concepto de "ciudad cuidadora"? ¿qué sería para ti?

Una administración realista que piense en las necesidades reales de la gente mayor. Que facilite medios, que estén bien gestionados y que se invierta en propaganda del bienestar, aunque priorizando el bienestar efectivo. Por ejemplo, mejorando las propias instalaciones de los servicios destinados a la gente mayor.

7. Dime un lugar del pueblo con vida y otro con falta de vida

Con vida, el caso antiguo. Veo además un acierto que los martes y los viernes el mercado se traiga a la plaza, porque invita mucho al encuentro entre la gente. Sin vida...no sé qué decirte. Aunque a nivel cultural, encuentro que podrían tener más vida los espacios culturales, como la biblioteca o la sala Ventura Alabau.

8. ¿Qué espacios del pueblo frecuentas más?

Espacios de carácter cultural, sobre todo. La biblioteca me encanta, y el Espai d'Igualtat, cuya existencia encuentro muy importante y realiza una gran labor. Como espacios más lúdicos, por ejemplo el Casino de Alfafar, que es un lugar de reunión donde se hacen muchas tertulias. Y también al mercado municipal, porque -aparte de la intendencia-, da para encontrarse, tomar un café, es acogedor.

- 9. ¿Con qué dificultad o incomodidad te topas cotidianamente en el pueblo?

  No creas que con muchas. Pero señalaría, más como una incomodidad o una carencia que como una dificultad, que no se disponga de un aparcamiento público céntrico, como existen en otros pueblos de nuestro entorno.
- 10. ¿Hay algún lugar del pueblo por el que evites pasar o en el que evites estar?, ¿por qué?
- 11. ¿En qué crees que tu vivencia o disfrute del barrio es distinta a la de un hombre?

  Básicamente es distinta, porque la idiosincrasia del hombre y la mujer son muy diferentes. Tenemos gustos, aficiones y apetencias muy distintos en











materia de ocio y cultura. Creo que los hombres son proclives a reunirse entre ellos y disfrutar de aficiones comunes, tradicionalmente orientadas al género masculino, y nosotras tenemos otros objetivos. Diría que nuestra evolución va a distintos ritmos, la mujer va buscando su espacio mientras que el hombre tiene esa etapa superada.

12. Y llegamos al final: ¿cómo mejoraría la calidad de vida en el pueblo?

En el terreno cultural, un espacio polivalente que permitiera que los vecinos se encontraran para disfrutar de actividades culturales, lúdicas, formativas...un espacio de convivencia y disfrute.













NOELIA pertenece es vecina del barrio de La Fila y pertenece a la Falla Pensat i Fet. Ha elegido ilustrar este microentrevista el Parque de Las Palmeras, por considerarlo un espacio con mucha vida, y que transita con mucha frecuencia.



- 1. Define tu pueblo/barrio en tres palabras

  \*\*Acogedor, amplio, intergeneracional\*\*
- 2. ¿Con qué lugar del pueblo te identificas más?

  Con la zona del barrio de San Jorge, y con la falla -Pensat i Fet-.
- 3. Dime alguna calle, plaza o equipamiento del pueblo con nombre de mujer

  Creo que no hay. Te diría el paseo de las pinturas de mujeres que conduce al

  Huerto del Conde, donde hicimos la concentración motera.
- 4. ¿Qué aspectos de las calles o plazas te invitarían a usar o disfrutarlas más? **Sobre todo, zonas verdes. Con espacio, terracitas.**
- 5. Ponte en la piel de alguien que no tiene plena autonomía (mayores, menores, con diversidad funcional) o que tiene condicionantes de movilidad (andadores, carritos de la compra o de bebé, etc.) a la hora de moverse en el espacio público ¿Qué aspectos del diseño urbano crees que pueden mejorarse para facilitar un uso más igualitario?

Las aceras, que es lo básico. Yo creo que todas las aceras tendrían que tener rampitas. Y hay calles con aceras muy estrechas que obligan a bajar a la calzada, esto supone un gran obstáculo para las personas mayores.











- 6. ¿Te atreves a definir el concepto de "ciudad cuidadora"? ¿qué sería para ti?

  Una ciudad donde todo el mundo respetara y cuidara lo que es de todos, donde hubiera más civismo (con menos suciedad y más papeleras, por ejemplo).
- 7. Dime un lugar del pueblo con vida y otro con falta de vida

  Con vida, el Parque de las palmeras. Y luego para mí hay dos zonas con escasa

  vida: El Sequer (por donde está el Mercadona), y la barriada donde está la Falla

  L'Amistat, porque apenas existen plazas o zonas verdes.
- 8. ¿Qué espacios del pueblo frecuentas más?

  El Parque de las palmeras, la plaza del Ayuntamiento, calle El Sol...
- 9. ¿Con qué dificultad o incomodidad te topas cotidianamente en el pueblo?

  Pues la dificultad de aparcamiento, y la falta de papeleras (cuando paseo a mi perro las necesito y no encuentro).
- 10. ¿Hay algún lugar del pueblo por el que evites pasar o en el que evites estar?, ¿por qué?

  No. Aunque a veces evito pasar por el paso a nivel y doy un rodeo.
- 11. ¿En qué crees que tu vivencia o disfrute del barrio es distinta a la de un hombre?

  Creo que depende de los gustos y preferencias de cada cual. Yo por ejemplo disfruto mucho del Parque de las palmeras y de los espacios verdes, como te decía, pero encuentro que a un hombre le pueden gustar igual.
- 12. Y llegamos al final: ¿cómo mejoraría la calidad de vida en el pueblo?

  Aceras bien acondicionadas para personas con dificultad y, sobre todo, más zonas verdes, porque hay barrios que no tienen apenas árboles.













ANDREA es vecina del Parque Alcosa y pertenece a la Assemblea 8M de L'Horta Sud. Ha elegido ilustrar esta microentrevista en la Plaza Miguel Hernández, por ser el espacio donde la Assemblea celebró su primer acto una vez constituida como asociación.



- 1. Define tu pueblo/barrio en tres palabras Inseguro, bonito e intimidante.
- 2. ¿Con qué lugar del pueblo te identificas más?

Con la plaza central del barrio, donde se monta el mercado (me parece que se llama la Plaza de los pescadores)

- 3. Dime alguna calle, plaza o equipamiento del pueblo con nombre de mujer **No te podría decir ninguna.**
- 4. ¿Qué aspectos de las calles o plazas te invitarían a usar o disfrutarlas más?

  Me gustan las avenidas con muchos árboles, césped, habilitadas para pasear.

  Cuanto más verde, me parecen más bonitas. En Orba, las calles son muy antiguas, descuidadas.
- 5. Ponte en la piel de alguien que no tiene plena autonomía (mayores, menores, con diversidad funcional) o que tiene condicionantes de movilidad (andadores, carritos de la compra o de bebé,











etc.) a la hora de moverse en el espacio público ¿Qué aspectos del diseño urbano crees que pueden mejorarse para facilitar un uso más igualitario?

Aquí la poca capacidad de aparcamiento provoca mucho estacionamiento indebido, con los coches taponando los pasos, y esto hace que las personas mayores tengan que bajar a la calzada, y si llevan silla de ruedas o andador les obliga a sortear un escalón. Las aceras son muy estrechas y poco cuidadas en general.

6. ¿Te atreves a definir el concepto de "ciudad cuidadora"? ¿qué sería para ti?

Sería una ciudad que estuviese acondicionada para todas las necesidades de todo el mundo. Que cada uno pudiese moverse por su barrio, y también que las edificaciones estuviesen adaptadas, hubiese ascensores a cota cero, sobre todo pensando en la gente mayor. Aquí en Alfafar la asistencia a los mayores ha movilizado mucho voluntariado, pero es necesario poner medios, habilitar ayudas, etc., para que no pasen 24h encerrados porque no pueden salir a la calle.

7. Dime un lugar del pueblo con vida y otro con falta de vida

Con vida, la plaza central del barrio, porque se instala en mercadillo, hay bares,... Y sin vida, las callejuelas del barrio de Orba, que está muy empobrecido.

8. ¿Qué espacios del pueblo frecuentas más?

El centro al lado del Ayuntamiento, el Espai d'Igualtat, donde hacemos muchas reuniones feministas. También voy por allí para planes lúdicos.

9. ¿Con qué dificultad o incomodidad te topas cotidianamente en el pueblo?

Aparcar. Y en materia de seguridad, en nuestro barrio vas con mucho miedo siempre. Hace poco intentaron violar a una chica en la puerta de enfrente, yo luego tenía miedo de salir de casa. Ir sola por el barrio de Orba... prefiero ir acompañada si es de noche.

10. ¿Hay algún lugar del pueblo por el que evites pasar o en el que evites estar?, ¿por qué?

Sí. Las tres o cuatro calles paralelas a la calle Lugar Nuevo de la Corona, el Parque Alcosa, por la noche, por inseguridad.

11. ¿En qué crees que tu vivencia o disfrute del barrio es distinta a la de un hombre?

Uf, no tiene nada que ver. Por las mañanas, ves a más mujeres, sobre todo mayores. Por la tarde y por la noche, hombres. Aquí la educación, al ser un barrio más pobre, noto que es más machista. Por otro lado, yo antes, que trabajaba de camarera y volvía al barrio de noche, llevaba una alarma por si











me pasaba algo. Incluso avisaba a mi pareja para que me recogiese antes de salir del coche. Eso él, no lo ha vivido.

12. Y llegamos al final: ¿cómo mejoraría la calidad de vida en el pueblo?

Yo creo que para que exista un cambio de mentalidad es muy importante la educación. En los barrios más pobres la mentalidad es más cerrada, hay una cultura distinta, lo veo en la gente mayor que lo trasmite a los niños. Yo creo que se debería hacer una apuesta cultural también: por ejemplo, sería estupendo promover que en el barrio de Orba los niños accediesen a un grupo scout, donde pudiesen aprender valores de ayuda mutua, contacto con la naturaleza, etc, y aportarles otras visiones.













ROSARIO es vecina del barrio de Orba y pertenece a la Asociación de Mujeres de Hoy. Ha elegido ilustrar esta microentrevista en el SAC (Servicio de Atención Ciudadana) de Orba, porque ve muy positivo para el barrio la incorporación de este servicio público.



1. Define tu pueblo/barrio en tres palabras

Estupendo, con mucha diversidad (gente de distintos orígenes, ideologías, formas de ser y vivir), y gente amable y cordial. Un gran barrio.

2. ¿Con qué lugar del pueblo te identificas más?

Con el barrio por cómo es. Yo vine de València en 1970 y me adapté muy bien, conozco a mucha gente, la gente es muy llana y sencilla, no señalaría un espacio concreto.

- 3. Dime alguna calle, plaza o equipamiento del pueblo con nombre de mujer

  Hay un jardincito con nombre de una escritora de poesía, aquí cerca, la plaza

  Gloria Fuertes. Aunque aquí lo que predominan son calles con nombres de pueblos más bien.
- 4. ¿Qué aspectos de las calles o plazas te invitarían a usar o disfrutarlas más?

  Aquí en el barrio hay calles anchas, preciosas... Te diría que se pareciese a la

  Avenida del Mediterráneo, que tuviese ajardinamiento, arbolado, pero no
  arbolado demasiado grande (que no cayesen muchas hojas ni tapasen las
  fachadas), y más bancos para sentarse.











5. Ponte en la piel de alguien que no tiene plena autonomía (mayores, menores, con diversidad funcional) o que tiene condicionantes de movilidad (andadores, carritos de la compra o de bebé, etc.) a la hora de moverse en el espacio público ¿Qué aspectos del diseño urbano crees que pueden mejorarse para facilitar un uso más igualitario?

Rampas en las aceras, que aquí en el barrio hay muchas pero seguro que faltan. Y banquitos para descansar, sobre todo pensando en las personas mayores.

6. ¿Te atreves a definir el concepto de "ciudad cuidadora"? ¿qué sería para ti?

Pues ser un pueblo solidario con muchos voluntarios y muchas ayudas, con personas solidarias y cuidadoras unas de otras, sensible a las necesidades de la gente del pueblo. En este sentido creo que en la pandemia Alfafar ha tenido un comportamiento ejemplar y ha dado una lección de solidaridad.

7. Dime un lugar del pueblo con vida v otro con falta de vida

Con vida, diría que el barrio en general, por su gente. Aunque hay mucha gente mayor, la gente es muy activa, comprometida, colabora y participa en las fiestas, hay muchas asociaciones y mucha hermandad. Aunque esto es algo que también veo en otros barrios, como el casco antiguo, pero Orba es lo que más conozco. Sin embargo, con la pandemia sí se percibe falta de vitalidad, sobre todo en las personas mayores, que están temerosas y más apagadas. No hay la misma alegría. También añadiría que la falta de comercio resta mucha vida al barrio.

8. ¿Qué espacios del pueblo frecuentas más?

Voy mucho a la zona del Ayuntamiento para las actividades culturales. Y sobre todo a la sede de mi asociación, Mujeres de Hoy, porque hacemos actividades muy variadas (pinturas, manualidades, etc.)

- 9. ¿Con qué dificultad o incomodidad te topas cotidianamente en el pueblo?
  - La falta de diversidad comercial, porque salvo el mercadito -que por cierto, también le da muchísima vida al barrio-, no hay mucha oferta y muchos comercios se han desplazado a otras zonas. Y sobre todo, que no hay sucursales bancarias, encuentro que son muy necesarias, sobre todo para evitar que la gente mayor tenga que desplazarse a otros puntos.
- 10. ¿Hay algún lugar del pueblo por el que evites pasar o en el que evites estar?, ¿por qué? **No, ni en este barrio ni en todo el pueblo.**
- 11. ¿En qué crees que tu vivencia o disfrute del barrio es distinta a la de un hombre?

  Yo creo que los hombres y las mujeres lo disfrutan igual. Aquí en Orba hay muchas asociaciones que son mixtas y ambos se lo pasan muy bien.
- 12. Y llegamos al final: ¿cómo mejoraría la calidad de vida en el pueblo?

  En el pueblo en general, la existencia de rampas en las aceras. Y una reivindicación de hace mucho es la necesidad de una residencia de mayores,











porque Alfafar es un pueblo de gente mayor y en este momento es muy importante.













LOLES es vecina de siempre del casco antiguo, aunque hace poco ha cambiado de barrio. Pertenece a la Asociación de Lactancia y Crianza "Con Tribu", y tiene un doble rol de cuidadora de su hijo pequeño y de un familiar dependiente. Para ilustrar esta entrevista ha elegido la Plaza del Ayuntamiento, a la que se siente muy vinculada por haber crecido en este entorno.



- 1. Define tu pueblo/barrio en tres palabras

  \*Cercano, cordial, y poco respetuoso con su patrimonio histórico.\*
- ¿Con qué lugar del pueblo te identificas más?
   Con la plaza, porque he crecido en este entorno.
- 3. Dime alguna calle, plaza o equipamiento del pueblo con nombre de mujer Me suena que hay alguno con el nombre de Clara Campoamor.
- 4. ¿Qué aspectos de las calles o plazas te invitarían a usar o disfrutarlas más?

  La seguridad, sobre todo desde el punto de vista de los niños pequeños (por el peligro que suponen los coches). También que las aceras no sean tan estrechas que te obligan a bajar a la calzada. La accesibilidad.
- 5. Ponte en la piel de alguien que no tiene plena autonomía (mayores, menores, con diversidad funcional) o que tiene condicionantes de movilidad (andadores, carritos de la compra o de bebé, etc.) a la hora de moverse en el espacio público ¿Qué aspectos del diseño urbano crees que pueden mejorarse para facilitar un uso más igualitario?











Yo voy mucho con el carrito del nene y la silla de ruedas de mi madre. Una mejora sería quitar los pilones personales que se pone la gente, porque provocan estrechamientos en las aceras y el carrito no puede pasar (conozco una amiga que con el carrito doble no pasa). La calle San Roque sería un ejemplo. En la calle San Ferran el tramo de acera es tan diminuto que obliga a bajar a la calzada. Por no hablar de los coches mal aparcados. Por otro lado, en la sendeta que va a Poble Nou el pavimento me parece inadecuado si vas con un carrito o una silla de ruedas (no me imagino el dolor que le puede causar a mi madre pasar por allí con la silla de ruedas).

- 6. ¿Te atreves a definir el concepto de "ciudad cuidadora"?¿qué sería para ti?

  Una ciudad que realmente se preocupa por el bienestar de sus vecinos, en función de sus diferentes necesidades sociales, económicas y psíquicas también.
- 7. Dime un lugar del pueblo con vida y otro con falta de vida

  Con falta de vida, la alquería de la avenida Pep de L'Horta, que está casi

  perdida y se ha quedado en la estructura. Y con vida, la plaza del

  Ayuntamiento, porque ves el día a día de la gente, da tranquilidad, seguridad.
- 8. ¿Qué espacios del pueblo frecuentas más?

  Voy mucho al centro histórico, cada dos por tres estoy allí, es donde paso más horas.
- 9. ¿Con qué dificultad o incomodidad te topas cotidianamente en el pueblo?

  Con los coches mal aparcados en los pasos de peatones, y los coches

  circulando en los espacios peatonales. Esto es un peligro con el niño pequeño,

  porque no sabes un coche va a aparecer o moverse súbitamente. Además, con

  las condiciones actuales los coches mal aparcados dificultan mantener la

  distancia de seguridad en las calles estrechas.
- 10. ¿Hay algún lugar del pueblo por el que evites pasar o en el que evites estar?, ¿por qué?

  La verdad es que evito pasar por la Finca Roja con el nene, me genera

  inseguridad por las personas que se congregan por allí y suelo dar un rodeo.
- 11. ¿En qué crees que tu vivencia o disfrute del barrio es distinta a la de un hombre?

  Yo voy más de aquí para allá, hago más cosas en el día a día, voy más con el carrito de la compra, con el carrito del nene. Estoy más activa fuera [se refiere al espacio público] y para hacer más tipos de cosas.
- 12. Y llegamos al final: ¿cómo mejoraría la calidad de vida en el pueblo?











Yo creo que es necesario un centro cultural en condiciones, más programación cultural y espacios bien dotados para ello. También una residencia de ancianos. Es algo que vemos en otros pueblos y no entiendo por qué aquí está pendiente. Y una mayor preocupación por el valor del patrimonio histórico que tenemos.













ANA Y PAQUI son personal técnico de igualdad del Ayuntamiento de Alfafar y están a cargo de L'Espai d'Igualtat, ubicado en el casco antiguo. Han elegido para ilustrar esta microentrevista el mural conmemorativo de mujeres referentes situado en el pasaje que comunica la Plaza del Ayuntamiento con la calle Edgar Neville, un proyecto que visibiliza las aportaciones de mujeres clave en distintos ámbitos, que han impulsado contado con la colaboración de artistas locales. En esta entrevista aportan su experiencia de Alfafar como lugar cotidiano de trabajo.



1. Define tu pueblo/barrio en tres palabras

Paqui: Lugar de trabajo, centro comercial y tradición.

Ana: Cercanía a mi domicilio, con esencia de pueblo y poco urbanita.

2. ¿Con qué lugar del pueblo te identificas más?

Paqui: Me gusta mucho el casco antiguo, me rememora la huerta valenciana, la cercanía de los arrozales y la Albufera, me gustan sus fachadas...

Ana: Me gusta mucho la Plaza del Ayuntamiento, porque concentra mucho ese carácter popular, siempre hay niños, gente mayor, mucha vida, y todo gira alrededor (el Ayuntamiento, el Mercado municipal, la Iglesia...).

3. Dime alguna calle, plaza o equipamiento del pueblo con nombre de mujer

Paqui: La plaza Celia Giner Ana: La calle Clara Campoamor

4. ¿Qué aspectos de las calles o plazas te invitarían a usarlas o disfrutarlas más?











Paqui: Peatonalizar, para disfrutar es crucial disponer de un espacio tranquilo y seguro para ir con niños, pasear. Y por las noches, que haya una buena iluminación, por supuesto. Y si añadimos unos buenos servicios (comercios, cafeterías), sería perfecto.

Ana: Aquí yo acuso la falta de vegetación, de arbolado. Creo que aporta vitalidad, frescor. Para pasear me gusta la presencia de árboles.

5. Ponte en la piel de alguien que no tiene plena autonomía (mayores, menores, con diversidad funcional) o que tiene condicionantes de movilidad (andadores, carritos de la compra o de bebé, etc.) en el espacio público ¿Qué aspectos del diseño urbano crees que pueden mejorarse para facilitar un uso más igualitario?

Paqui: Evidentemente actuar en las aceras (con más anchura y adecuación de zonas para subir/bajar) y garantizar una mayor accesibilidad. Y más señalización, con una clara delimitación de dónde se puede aparcar y dónde no para no obstaculizar el tránsito peatonal y, también, garantizar la adecuada visibilidad en los cruces. También me parece muy importante la higiene, para evitar que las personas en silla de ruedas pasen por sitios donde haya suciedad.

Ana: Ensanchar las aceras, aunque soy consciente de que en el núcleo histórico es difícil, y peatonalizar más (aunque ya hay zonas peatonales).

6. ¿Te atreves a definir el concepto de "ciudad cuidadora"? ¿qué sería para ti?

Paqui: Una ciudad que acoge y piensa en todos sus ciudadanos y ciudadanas, pensando en su bienestar y calidad de vida, y que promueva políticas inclusivas para toda la ciudadanía.

Ana: Para mí tendría que ver con la existencia de lugares de encuentro (plazas, zonas de juegos,...), zonas verdes y buenas comunicaciones, con proximidad de comercios. Una ciudad amable, en la que pueda hacer vida sin necesidad de salir de ella.

7. Dime un lugar del pueblo con vida y otro con falta de vida

Paqui: Con vida, el centro y los mercados, sobre todo el ambulante, que dinamizan mucho el ambiente. Y con falta de vida, algunos barrios periféricos, sobre todo el entorno del centro comercial.

Ana: En mi caso, como transito el pueblo en horarios muy concretos para ir o volver de trabajar, no me atrevería a responder. Dependerá mucho del horario, y yo me muevo siempre en los mismos.

8. ¿Qué espacios del pueblo frecuentas más? ¿Y qué valores más de ellos?

Paqui: El centro, porque en relación a mi trabajo es lo que más tránsito. L'Espai d'Igualtat, los servicios sociales, y las sedes administrativas en general.

Ana: Por cuestiones laborales, L'Espai d'Igualtat, pero también los comercios y cafeterías próximas.











9. ¿Con qué dificultad o incomodidad te topas cotidianamente en el pueblo?

Paqui: Al contrario que me ocurre en Valencia, no encuentro barreras, es un entorno muy tranquilo y tengo facilidad para aparcar cerca del centro de

trabaio.

Ana: Mi percepción del espacio urbano se concentra en el trayecto laboral, y apenas encuentro barreras, salvo algunos baches en la calzada. Tal vez la falta de sombra.

10. ¿Hay algún lugar del pueblo por el que evites pasar o en el que evites estar?, ¿por qué? Paqui: Como normalmente vengo de día, no. De noche y sobre todo de madrugada imagino que habría sitios periféricos donde me lo pensaría. Ana: No.

11. ¿En qué crees que tu vivencia o disfrute del barrio es distinta a la de un hombre?

Paqui: Como mi vivencia está relacionada con lo laboral, entiendo que no hay diferencia. Pero si estuviese aquí con un rol de cuidadora, que sin ser exclusivo de las mujeres lo seguimos desempeñando mayoritariamente, se abren muchas otras perspectivas. Me fijaría más en aspectos como la dificultad de subir y bajar las aceras con un carrito, la buena dotación de servicios...

Cuando se compra en un piso, las mujeres se suelen fijar más en esas cuestiones, y los hombres más en el entorno, por ejemplo, y no tanto en los servicios cotidianos.

Ana: Dado que mi vivencia se ciñe a venir a trabajar, si me comparo con mis compañeros creo que ninguna.

12. Y llegamos al final: ¿cómo mejoraría la calidad de vida en el pueblo?

Paqui: Es fundamental fomentar la participación ciudadana, consultar directamente a la gente realmente implicada, que es la que vive la realidad del día a día, como se está haciendo en este proyecto. Y en la línea de lo que sería una ciudad cuidadora, contar también con más espacios verdes, espacios para andar, sin ruido, sin tanto tráfico, y una buena dotación de servicios esenciales. También es muy importante una buena red de comunicación en transporte público, porque las mujeres son usuarias mayoritarias y muchas, sobre todo en determinadas franjas de edad, no conducen.

Ana: También creo que se debería mejorar la conexión entre los barrios en materia de transporte público local, esta es una cuestión que palpamos en la gente, y también diría que un carril bici que conecte con Valencia, para ofrecer una alternativa de comunicación dada la gran proximidad que hay.











CONCHA

Mujeres en Marcha.

Plaza del

Ayuntamiento,

Casino, Iglesia

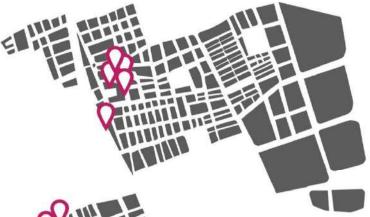




**LOLES**Con Tribu.
Plaza del Ayuntamiento



**NOELIA**Falla Pensat i Fet
Parque de Las Palmeras





PEPA
AVV Tremolar.
Canal del Tremolar



ANDREA
Assemblea 8M L'Horta Sud
Plaza Miguel Hernández



"No cordazco mada que san de sanso como de Sanso como de Sansos e de Sanso como de Sansos e de Sansos



**ROSARIO.** Mujeres de Hoy SAC (Servicio de Atención Ciudadana)



Espai d'Igualtat Ajunt.d'Alfafar

**ANA Y PAQUI** 

**PEPA**Tyrius. Espai d'Igualtat



PAQUI AMPA CEIP Orba. Pza Celia Giner





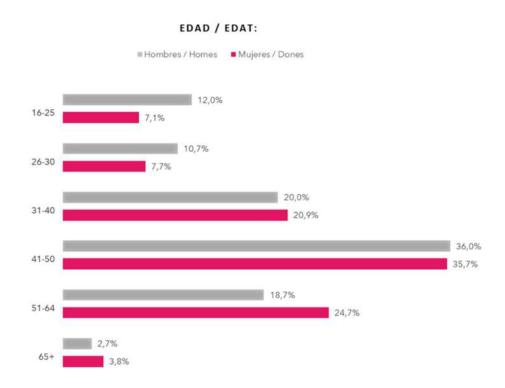






### • Caracterización cuantitativa y cualitativa de las diversidades

Atendiendo a la representación de las diversidades presentes en la población de Alfafar, se han considerado las relativas a sexo, edad, situación de convivencia y representatividad por barrios, además de las características referentes a las 4 esferas de la vida cotidiana. La caracterización cuantitativa proporciona cifras que ayudan a la identificación cualitativa de las necesidades y aspiraciones de los diferentes sectores de población.



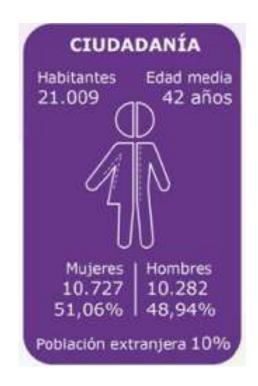
De la muestra de 257 personas, de las cuales el 70,80 % son mujeres y el 29,20 % restante son hombres, se obtienen los resultados mostrados en la gráfica, destacando que el rango de edad más representativo se encuentra entre los 41-50 años, sin diferencias significativas entre ambos sexos en ninguno de los grupos de edad establecidos. Si bien existe una ligera representación mayor de mujeres en el rango de edad entre 51-64 años los valores son de una amplia representatividad en edad y sexo para evidenciar la extracción de conclusiones extrapolables a la totalidad de la población de Alfafar.



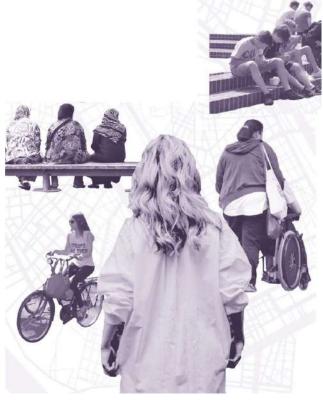














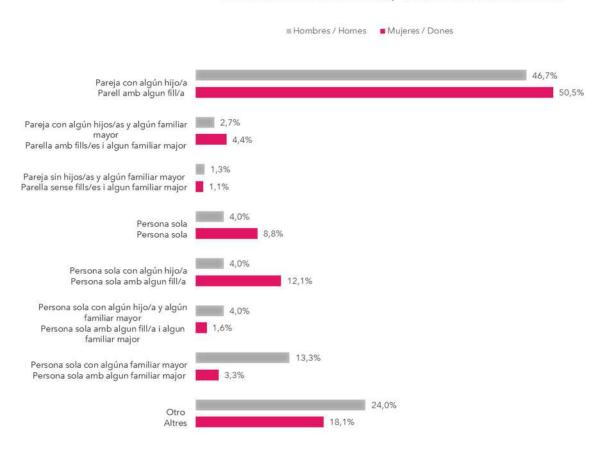








### SITUACIÓN DE CONVIVENCIA / SITUACIÓ DE CONVIVENCIA :



La situación de convivencia más representativa de la situación de convivencia es la opción de "pareja con algún hijo/hija", existiendo una ligera diferencia entre sexos, siendo la mujer representada con un 50,50 %, mientras que el hombre es representado con un valor de 46,70 %.

Otros resultados que sí muestran diferencias significativas entre ambos sexos son en el caso de personas que viven solas o con una hija/o a su cargo, donde las mujeres muestran un mayor porcentaje, frente a los hombres.



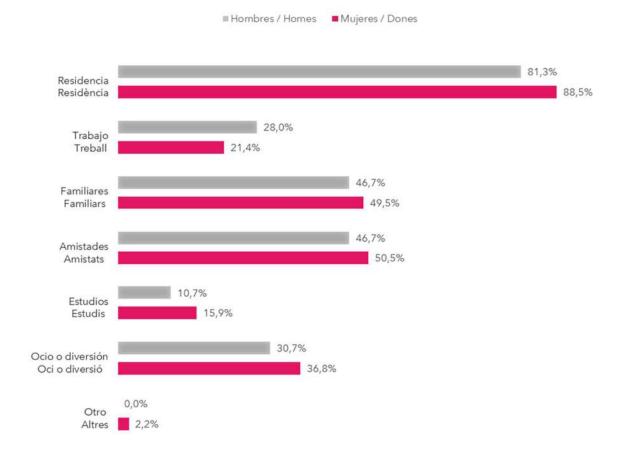








### RELACIÓN CON ALFAFAR / RELACIÓ AMB ALFAFAR :



Entre las personas participantes es importante tener en cuenta los diferentes grados de vinculación con Alfafar. Así el 81,30 % de los hombres y el 88,50 % de las mujeres, seleccionaron la residencia como principal motivo, sin existir diferencias significativas entre ambos sexos.

En el resto de las opciones representadas, a excepción de la laboral, las mujeres se sitúan con un porcentaje ligeramente mayor sobre la de los hombres, siendo las relaciones familiares y de amistad de las opciones más representativas después de la residencia.

Por último, destacar que son los hombres los que en mayor porcentaje se vinculan a Alfafar por motivos laborales.



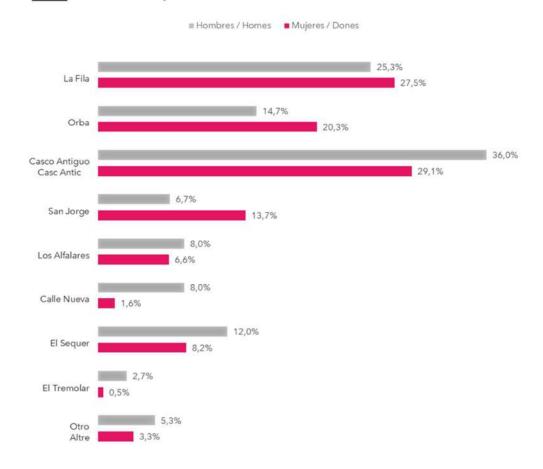








### BARRIO EN QUÉ RESIDES (O TRABAJAS O VISITAS CON ASIDUIDAD SI NO RESIDES EN ALFAFAR) / BARRI ON RESIDEIXES (O BE TREBALLES O REALITZES VISITES SI NO RESIDEIXES A ALFAFAR)?



Entre las personas participantes, el barrio en el que residen o en el caso de no vivir en Alfafar, aquel donde más tiempo pasan, es el casco histórico, seguido de la Fila y el barrio de Orba.

En referencia al casco histórico, que es una de las zonas donde se pueden encontrar un mayor número de comercios, bancos y espacios públicos o de ocio emblemáticos, ha sido seleccionada por un mayor porcentaje de hombres, con un 36 %, respecto a las mujeres con un porcentaje menor del 29,1 % y comprenden las personas que residen en él como quienes pasan tu tiempo de ocio o de gestiones personales.

La opciones de La Fila y de Orba, han sido escogidas por aquellas personas que tienen su vivienda ubicada en estos barrios situados a la periferia de término municipal de Alfafar.











### 2.2. La movilidad cotidiana en Alfafar

La movilidad en la vida cotidiana condiciona en buena parte las actividades diarias pues supone un aspecto vital y de influencia directa en la calidad de vida de las personas. Desde la perspectiva de género se analizan no sólo los desplazamientos generados desde la esfera productiva sino que se estudia especialmente el transporte público, la movilidad a pie y en bicicleta, y los espacios destinado a las actividades de relación y estar, que tienen que ver con el resto de las esferas de la vida y desde una óptica de sostenibilidad. Esto supone analizar situaciones de movilidad diferenciada y reducida, tanto en personas en situación de dependencia como con diversidad funcional motriz, visual o sensorial, así como otras situaciones de movilidad temporalmente reducida (transporte y cuidado de criaturas, desplazamientos para el cuidado de personas, transporte de equipajes o mercancías, personas en situación de enfermedad temporal, etc.)

Así desde el punto de la perspectiva de género, el foco no se pone principalmente en los ámbitos de la movilidad motorizada en vehículo privado sino en suma, cómo se grafía en el plano de movilidad en los caminos, vías o puntos relacionados con el transporte público o puntos de intercambio modal actual en Alfafar.

En cuanto al servicio de transporte público colectivo, destaca la presencia del tren y sus vías, que interrumpen la continuidad y comunicación con la conurbación en la trama como un eje transversal que atraviesa y divide Alfafar. En el caso del autobús, se observa que existen diversas paradas ubicadas en la periferia del término municipal, más próximos a los grandes centros comerciales que a la residencia de la población de Alfafar.

En lo que respecta al carril bici presente al sur del municipio, muestra una discontinuidad notable, siendo difícil la movilidad de forma continua mediante este transporte.

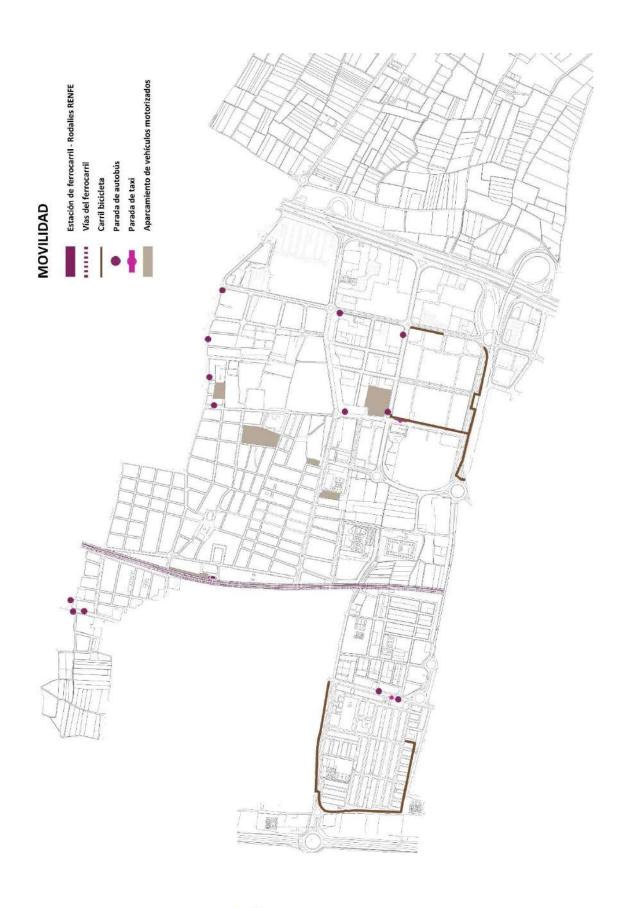
















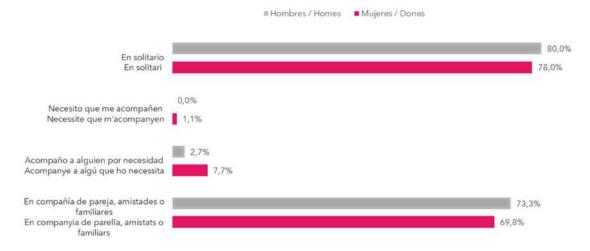






"En los alrededores de la Estación de Renfe la accesibilidad o autonomía para personas mayores y con movilidad reducida en mayores es nula (aceras en mal estado, postes en las aceras de madera, acceso a la estación por una calle con mucho desnivel y un pavimento resbaladizo pintado en rojo ...)".

### ¿CÓMO REALIZAS LOS DESPLAZAMIENTOS HABITUALMENTE <u>DENTRO</u> DEL MUNICIPIO? DE <u>QUINA</u> MANERA REALITZES ELS DESPLAÇAMENTS <u>DINS</u> DEL MUNICIPI?



En lo referente a la movilidad cotidiana del municipio de Alfafar, los resultados obtenidos muestra que las opciones más representativas son aquellas en las que las personas se desplazan dentro del municipio en solitario o en compañía de pareja, amistades o familiares, no apreciándose muchas diferencias entre mujeres y hombres. Entre quienes han seleccionado la opción de desplazarse en solitario de forma habitual, se observa que un 80 % son hombres frente a un 78 % son mujeres, mientras que entre quienes indican desplazarse de forma habitual acompañado por su pareja, amistades o familiares estas diferencias persisten, siendo un 73,03 % hombres frente a un 69,8 % de mujeres. Estas pequeñas diferencias se hacen más divergentes en cuanto al sexo en la movilidad nocturna.

En cuanto a la tercera opción más representativa, el desplazamiento dentro de municipio que se realiza de forma habitual para acompañar a otra persona por necesidad se observa que el 7,70 % son mujeres mientras frente a un 2,70 % de hombres que realizan este tipo de desplazamientos, que evidencian el rol de cuidado de la mujer en mayor medida que el del hombre.



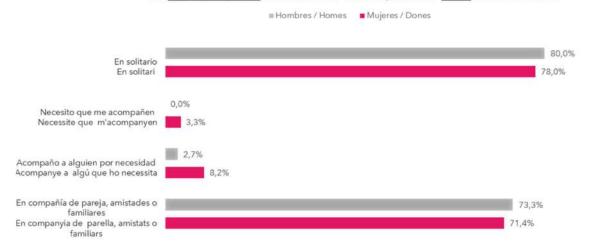








## ¿CÓMO REALIZAS LOS DESPLAZAMIENTOS HABITUALMENTE <u>FUERA</u> DEL MUNICIPIO? DE <u>QUINA MANERA</u> REALITZES ELS DESPLAÇAMENTS <u>FORA</u> DEL MUNICIPI?



Respecto a la movilidad cotidiana fuera de Alfafar, los valores son muy similares a los de dentro del municipio.

La comparativa de los resultados obtenidos a partir de ambas gráficas con el objetivo de conocer el modo en el que se realizan los desplazamientos, tanto dentro como fuera del municipio, no presentan variaciones significativas.

En cuanto al desplazamiento fuera del municipio para acompañar a otra persona por necesidad, se observa que el 8,20 % corresponde a mujeres mientras un 2,70 % son hombres.





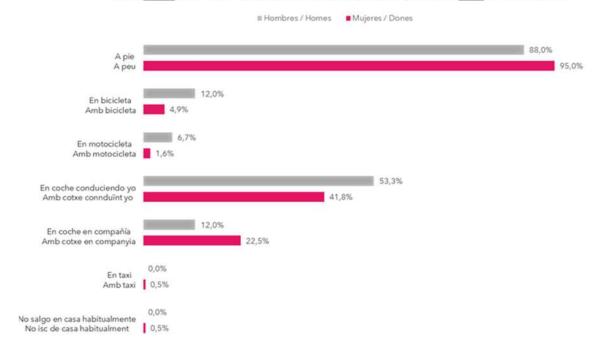








### ¿DE QUÉ <u>MODO</u> TE DESPLAZAS HABITUALMENTE <u>DENTRO</u> DEL MUNICIPIO? QUIN <u>MODE</u> UTILITZES HABITUALMENT PER ALS DESPLAÇAMENTS <u>DINS</u> DEL MUNICIPI?













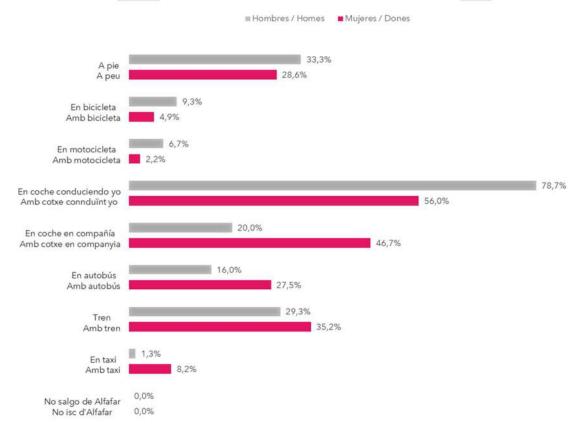
En referencia a los resultados obtenidos sobre el **modo** en el que se desplaza habitualmente las personas encuestadas dentro del municipio, se observa que existen diferencias significativas entre hombres y mujeres, entre las cuales, son las mujeres las que van más a pie que los hombres, siendo un 88 % hombres frente a un 95 % que son mujeres.

A su vez, esta diferencia se vuelve más importante, cuando hablamos del desplazamiento que se produce en coche, siendo un mayor porcentaje de hombres los que conducen ellos mismos su propio vehículo en los desplazamientos dentro del municipio, un 53,30 %, frente a un 41,80 % de mujeres.

Los valores son inversos en el uso del coche como acompañante. Así las mujeres van acompañadas en un 22,50 %, frente al hombre que se representa con un 12 %. En esta opción de acompañadas se incluirían las mujeres que son llevadas y dependen de otras personas, como las que cuidan o llevan a otras personas que dependen de ellas.

Por último, frente a otros medios de transporte como **la bicicleta o la motocicleta, un mayor porcentaje de hombres** toman este medio de transporte privado individual, mostrando un 12 % en bicicleta y un 6,70 % en motocicleta, frente a las mujeres, que utilizan la bicicleta un 4,90 % y un 1,60 % la motocicleta, siendo estas diferencias significativas.

### ¿DE QUÉ <u>MODO</u> TE DESPLAZAS HABITUALMENTE <u>FUERA</u> DEL MUNICIPIO? QUIN <u>MODE</u> UTILITZES HABITUALMENT PER ALS DESPLAÇAMENTS <u>FORA</u> DEL MUNICIPI?













En la presente gráfica se representan los resultados sobre el modo en el que se desplazan habitualmente las personas fuera del municipio, y se observa que existen diferencias significativas entre hombres y mujeres, en lo que respecta al vehículo privado. Son las mujeres las que suelen ir más acompañadas, un 46,70 % frente a los hombres, que representan un 20 % incrementándose las diferencias respecto a la movilidad del interior del municipio.

Esta información junto, a la representada en la opción del porcentaje de personas que se desplazan conduciendo ellas mismas de forma autónoma, donde un 78,80 % son hombres y un 56 % son mujeres, muestra una mayor dependencia del coche del hombre que de la mujer.

En cuanto al desplazamiento que se produce en transportes colectivos públicos, como el tren y el autobús, las gráficas muestran que la mujer se desplaza más este tipo de transportes que los hombres, de forma significativa. Un 27,50 % de mujeres usa el autobús para desplazarse fuera de su municipio, frente a un 16 % de los hombres. De igual manera ocurre con el tren, donde el 35,20 % son mujeres, a diferencia del hombre que se representa un valor del 29,3 %.

Por último, la mujer utiliza más el taxi que el hombre, de forma significativa.

El estudio de la comparativa entre ambas gráficas muestra diferencias en la preferencia de desplazamiento, si es fuera o dentro del municipio, siendo el desplazamiento a pie más utilizado para moverse dentro del municipio y el coche para trasladarse fuera del municipio.

Ambas gráficas refuerzan los comentarios descritos anteriormente en cada una de las gráficas, donde son los hombres los que más conducen y se desplazan con transporte privado individual, respecto a la mujer que si utiliza el coche, lo hace en compañía en análogos valores que conduciendo.

En cuanto al uso del transporte púbico colectivo, es la mujer la que más utiliza este medio, frente a los hombres que son más dependientes del transporte privado, ya sea individual como la motocicleta o colectivo como el coche.

Frente al uso de otros transportes, como la bicicleta, se aumenta el porcentaje de hombres que la utilizan para desplazarse fuera del municipio, frente al porcentaje de mujeres que no sufre variaciones.

Por último, existe un incremento significativo de uso del taxi por parte de las mujeres para desplazarse **fuera del municipio**, siendo este de un 7,70 %, frente a los hombres, que el incremento es de un 1,30 %, tomando como referencia los datos obtenidos del uso del taxi para desplazarse **dentro del municipio.** 













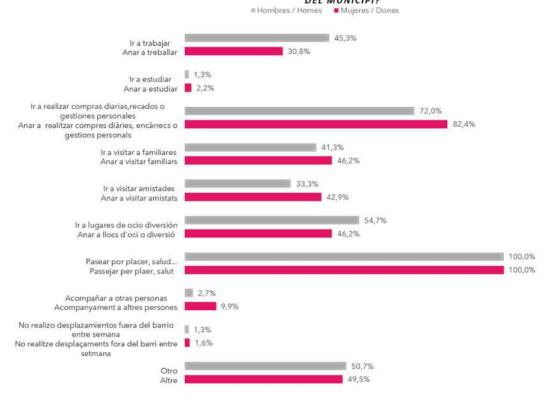








## EN UN DÍA HABITUAL ENTRE SEMANA ¿PORQUÉ <u>MOTIVOS</u> TE DESPLAZAS <u>DENTRO</u> DEL MUNICIPIO? EN UN DIA HABITUAL ENTRE SETMANA, PER QUINS <u>MOTIUS</u> ET DESPLACES <u>DINS</u> DEL MUNICIPI?



De los diferentes motivos de desplazamiento diarios dentro del municipio, es la causa principal, tanto en hombres como mujeres, el paseo por placer. A esta opción le sigue como segunda razón más representativa la realización de compras diarias, recados o gestiones personales, donde existe una diferencia significativa entre hombres y mujeres, siendo las mujeres con un 82,40 % las que más realizan estas tareas, frente a los hombres, representados con un 72 %. Esta información es relevante, puesto que pone de manifiesto lo que ya se ha evidenciado y representado en las gráficas anteriores donde en cuestiones horarias y de dedicación la mujer es la que asume principalmente los trabajos de sustento de la vida cotidiana y del hogar y del cuidado frente al de los hombres que asumen en mayor proporción que los motivos laborales y tiempo para actividades de ocio y tiempo libre.

En cuanto al desplazamiento que se produce dentro del municipio para ir a trabajar, también muestra diferencias notables entre ambos sexos, donde los hombres se representan con 45,3%, en contraposición de las mujeres con un 30,8 %.

Respecto a los lugares de ocio y diversión, son los hombres los que más se desplazan dentro del municipio por esta razón con un valor de 54,70 %, frente a las mujeres, con un valor de 46,20 %.







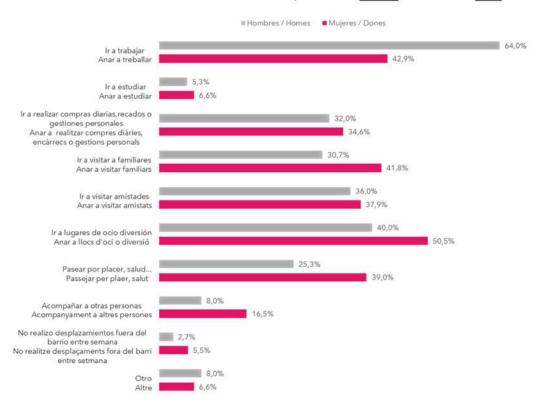




Por el contrario, son las mujeres las que realizan mayores desplazamientos diarios para visitar amistades o familiares dentro del municipio.

Por último, y de forma significativa, son las mujeres con un 9,9 %, las que acompañan a otras personas en su desplazamiento dentro del municipio, frente a los hombres representados con un 2,7 %.

#### EN UN DÍA HABITUAL ENTRE SEMANA ¿PORQUÉ <u>MOTIVOS</u> TE DESPLAZAS <u>FUERA</u> DEL MUNICIPIO? EN UN DIA HABITUAL ENTRE SETMANA, PER QUINS <u>MOTIUS</u> ET DESPLACES <u>FORA</u> DEL MUNICIPI?



Uno de los principales motivos de **desplazamiento fuera del municipio** se debe a **causas laborales**, que a su vez muestra diferencias significativas entre ambos sexos, siendo **los hombres** con un 64 % **los que más salen del municipio por estos motivos**, frente a las mujeres que lo hacen en un 42,90 %. A esta opción le sigue como segundo motivo más representativo la salida fuera del municipio en busca de lugares de ocio, zonas de paseo...etc. Donde el porcentaje de mujeres que realiza estas salidas es mayor, un 50,50 % en caso del ocio y un 39 % en caso de paseo, respecto al de los hombres, que se ven representados con un 40 % en cuanto al ocio y un 25,30 % en cuanto al paseo. Este motivo se relaciona con **el tipo de ocio que buscan, y encuentran, las mujeres (mayoritariamente fuera del municipio pues no existe en el propio municipio) frente a los hombres (mayoritariamente dentro <b>del municipio).** 











En cuanto al desplazamiento que se produce fuera del municipio por otros motivos como, acompañar a otras personas, realizar compras diarias o gestiones personales, visitar familiares o amistades, son las mujeres las que más se desplazan por esta razón, siendo el dato más significativo el referente al de visita de familiares, en el que las mujeres represen un 41,80 %, frente a los hombres, con un 30,70 % y el acompañamiento a otras personas, un 16,50 % de mujeres frente al 8 % de hombres.

El estudio de la comparativa entre ambas gráficas muestra diferencias en los motivos de desplazamiento diario entre hombres y mujeres, dependiendo si es fuera o dentro del municipio. La información y valores obtenidos, evidencia que es el hombre el que más se desplaza fuera del municipio por motivos laborales, mientras que la mujer se desplaza principalmente por razones de ocio o para visitar amistades y familiares, de forma más significativa. En cambio, los desplazamientos producidos por ocio dentro del municipio son más frecuentes en los hombres, mientras que las mujeres siguen desplazándose más a menudo por motivos relacionados con las actividades de cuidados, visitas a familiares y acompañamiento a otras personas.













# 2.3. Infraestructuras, servicios y equipamientos para la vida cotidiana

Desde la perspectiva de género, la movilidad cotidiana se genera en gran parte por desplazamientos a puntos atractores constituidos por equipamientos de servicio para la vida cotidiana tales como espacios comerciales, centros educativos o incluso dependencias administrativas o centros de salud. Se trata de espacios que forman parte de las actividades diarias de la vida doméstica, por lo que su cercanía o lejanía genera unos desplazamientos y consumo de tiempo a considerar desde el urbanismo con perspectiva de género.



Tanto los edificios de carácter público, como los educativos, se distribuyen de manera homogénea por todo el término municipal de Alfafar. Los equipamientos públicos que requieren de mayores dimensiones, como es el caso de las zonas deportivas, se sitúan en la periferia y los más emblemáticos en el centro histórico, generándose desplazamientos cruzados en todo el término.

Los centros comerciales de grandes dimensiones de escala supramunicipal y puntos atractores de movilidad de otros municipios, se localizan sur y al este del municipio y además lo hacen de manera concentrada, convirtiendo el área en un espacio monofuncional relegado al consumo y el ocio dependiente del vehículo motorizado privado. En esta movilidad es la que hace énfasis los estudios de movilidad al uso, por eso el foco desde la perspectiva de género lo hace en los servicios diarios y comercios de proximidad.











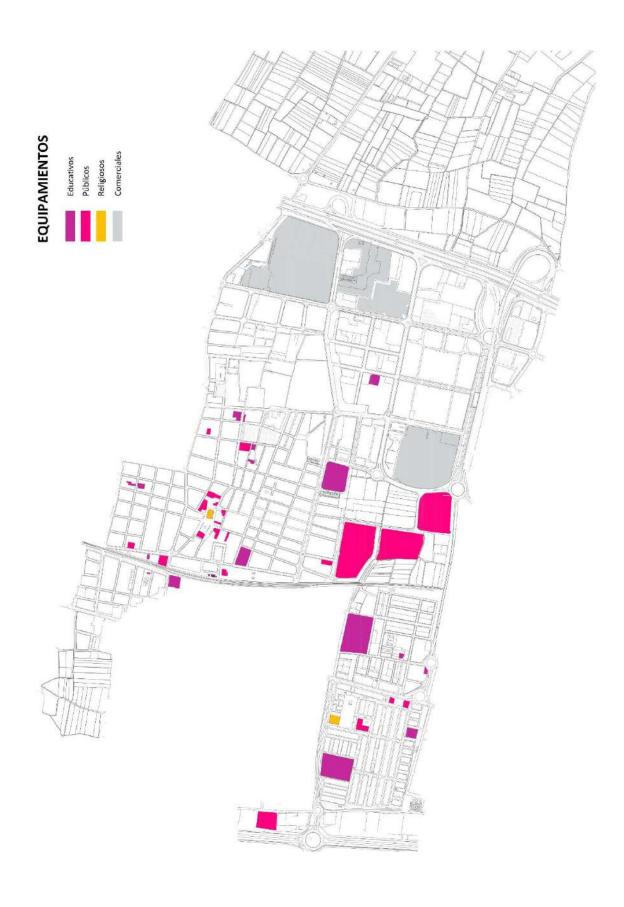












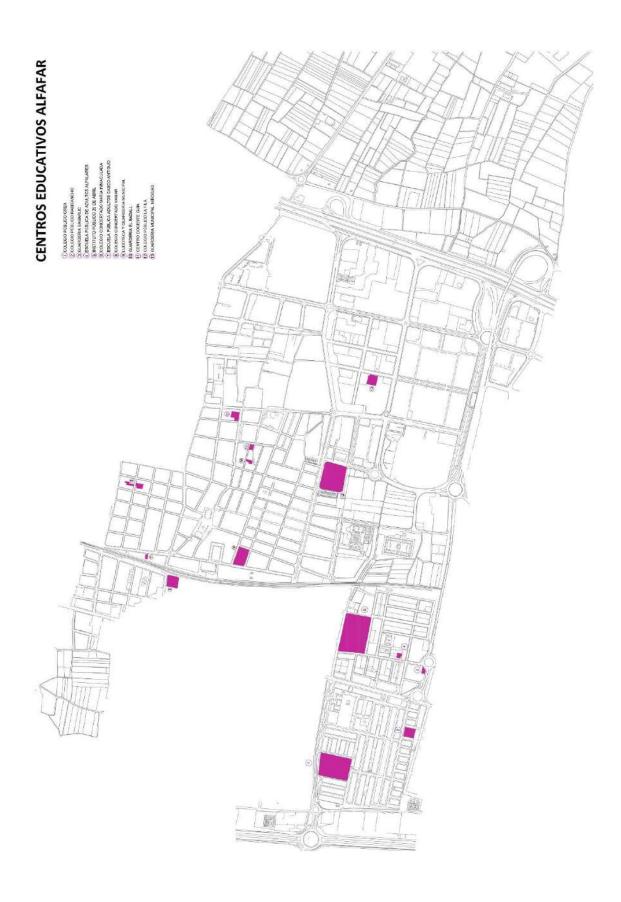
























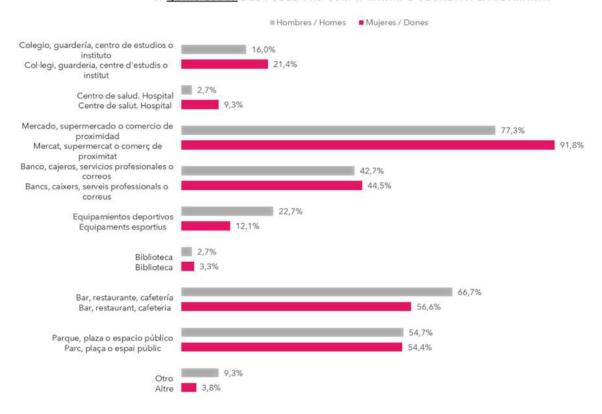








### ¿A <u>QUÉ LUGARES</u> DEL PUEBLO VAS COMO MÍNIMO 1 VEZ A LA SEMANA? A <u>QUINS LLOCS</u> DEL POBLE VAS COM A MÍNIM 1 VEGADA A LA SETMANA?



Los lugares más frecuentados en Alfafar muestran en algunas de las opciones diferencias significativas entre sexos.

Las mujeres, con un 91,80 %, se desplazan como mínimo una vez por semana a mercados, supermercados o a otros comercios de proximidad, más que los hombres, con un 77,30 % que realizan estos mismos desplazamientos.

En cuanto al desplazamiento al centro de salud y a los centros de enseñanza (colegios, guarderías...), son las mujeres las que más se desplazan a estos centros en comparación a los hombres. Siendo en el caso de los centros de enseñanza un 21,40 % en el caso de las mujeres, frente a un 16 % de los hombres. En el caso de los desplazamientos a los centros de salud, representa un desplazamiento del 9,30 % de los lugares en mujeres, mientras que los hombres son representados con un 2,70 %.

En referencia a la visita de **equipamientos deportivos, es estadísticamente representativo que los** hombres van más que las mujeres a los mismo, siendo los hombres representados en un 22,7 % y la mujer con un 12,1 %.

Por último, los espacios de restauración también presentan diferencias significativas entre ambos sexos, siendo los hombres con un 66,70 % aquellos que más frecuentan dichos espacios, en comparación del 56,6 % que representa a las mujeres.











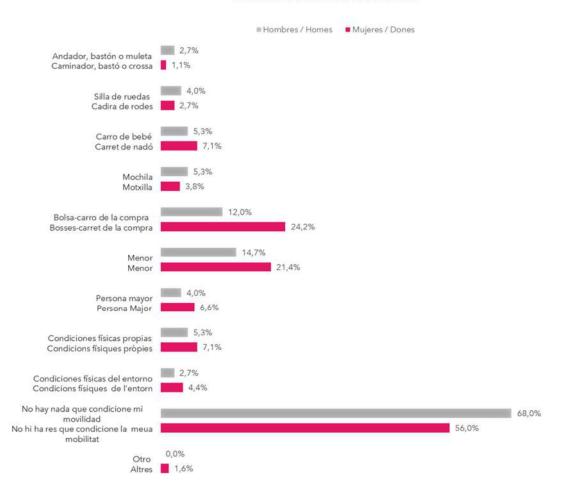
# 2.4. La red de espacios comunes. Las calles, plazas y parques de Alfafar

### Habitabilidad del espacio público

La red de espacios comunes comprende el conjunto de espacios públicos que dan apoyo a las actividades diarias de los entornos público y privado. Estos espacios son utilizados de forma diferente por hombres y mujeres conforme a sus necesidades, derivadas en muchos casos de los roles de género que asumen en su vida cotidiana.

Las tareas del cuidado, asumidas mayoritariamente por mujeres, determinan las necesidades de las mujeres en relación al espacio público, acentuando los obstáculos y dificultades cotidianas que presentan las poblaciones, como puede ser la accesibilidad y movilidad de ellas y de las personas a las que cuidan como personas mayores o bebés.

#### CUANDO ME DESPLAZO ¿HAY ALGÚN ELEMENTO, ASPECTO O PERSONA QUE CONDICIONE MI MOVILIDAD? QUAN REALITZES DESPLAÇAMENTS, HI HA ALGUN ELEMENT, ASPECTE O PERSONA QUE CONDICIONE LA TEUA MOBILITAT?













Los resultados que muestra la gráfica evidencian que gran parte de las personas participantes consideran que no hay ningún elemento, aspecto o persona que condicione su movilidad, existiendo una diferencia representativa entre el % de hombres y mujeres, siendo el de hombres mucho mayor que el de las mujeres, donde los hombres constituyen un 68 % y las mujeres un 56 %. Esta diferencia evidencia cómo las mujeres tienen una mayor percepción de los condicionantes, positivos o negativos, en el uso y disfrute del espacio público.

Por otro lado, las causas siguientes que limitan el movimiento son las bolsas o carro de la compra y el acompañamiento a menores, siendo significativa esta diferencia entre ambos sexos. En el caso de las bolsas, un 24,20 % de las mujeres se ve limitada en este aspecto, mientras que el hombre un 12%, en cuanto al acompañamiento de menores, un 21,40 % de mujeres se ven restringidas en sus desplazamientos por este motivo, frente a un 14,7% que experimentan los hombres encuestados. Las mujeres son más conscientes en lo que supone una limitación en la movilidad por el acompañamiento a menores, el porteo de las bolsas de la compra o carro de la compra significativamente superior a los hombres.

Estos datos refuerzan los resultados obtenidos en las gráficas anteriores donde se deduce que el porcentaje de mujeres que se dedica al acompañamiento y a los cuidados es mayor frente a los hombres y por tanto más conscientes de las necesidades derivadas.

"He tenido dificultades con el carro de bebé cuando lo llevaba...".



























Los espacios más frecuentados de Alfafar se corresponden a aquellos situados en el casco histórico o cerca de este, vinculados a otros equipamientos dotacionales o educativos. Entre estos espacios destacan la Plaza del Ayuntamiento, valorada por ser un gran espacio central peatonal que permite una gran diversidad de usos y el parque de las Palmeras situado junto a las vías del tren y próximo a dos colegios.

En otro orden de uso, la zona verde que se localiza a los alrededores de las grandes áreas comerciales ubicadas en la periferia, como son los espacios verdes y zonas de descanso habilitados en los alrededores de IKEA, son frecuentados como destino de los paseos saludables por placer a lo largo del término que realiza la población.

Por último, existen un gran número de plazas o parques muy transitados debido a la actividad que tiene lugar cerca de estos, siendo el caso de la plaza donde se encuentra el Espai Jove d'Alfafar, el parque emplazado en la avenida de los Reyes Católicos, al lado del colegio público la Fila o la plaza Poeta Miguel Hernández, donde a su alrededor se sitúan el Centro de Salud y otro colegio público.

También son destacables en cuanto al uso cotidiano la plaza poeta Miguel Hernández, el parque de la Avda. Reyes Católicos y el parque del Hipopótamo.

En cuanto a la diferencia de uso de los parques de Alfafar por sexos, se evidencia de forma significativa la predominancia en el uso de estos de mujeres frente a hombres en valores que pasan el doble en la mayoría de ellos.













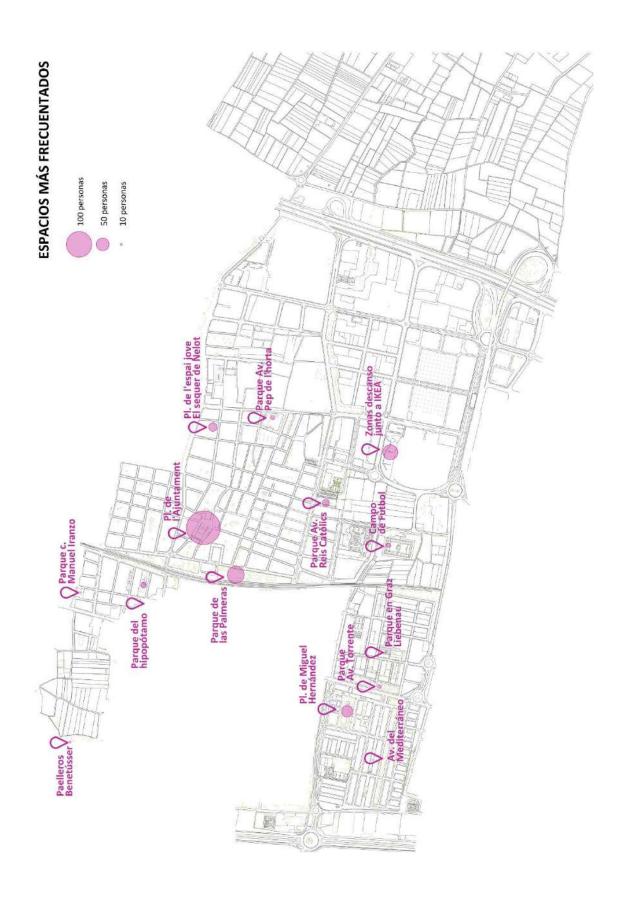






















## 2.5. Seguridad en el espacio público

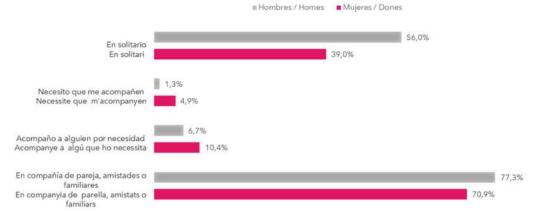
La percepción de seguridad en un espacio es un aspecto en buena parte subjetivo pero en otra condicionada por las características físicas del entorno, por lo que debe cuantificarse y valorarse desde la experiencia cotidiana.

La percepción de inseguridad en los espacios urbanos condiciona la libertad de apropiación, uso y acceso de una buena parte de la población, y de las mujeres especialmente. Las mujeres evitan ciertos espacios que consideran inseguros, por lo que sus recorridos se ven afectados en muchos casos por estas restricciones, constituyendo un claro obstáculo para su autonomía, ya que evitan igualmente determinadas horas o desplazarse por ciertas áreas de su población.

#### • La noche

"No hay ningún espacio por el que evite pasar, aunque no me desplazo por la noche".





El estudio de los resultados obtenidos para conocer el modo en que se realizan los desplazamientos nocturnos, tanto dentro como fuera del municipio, presentan diferencias significativas entre hombres y mujeres, sobre todo, en los desplazamientos en solitario. Los hombres se desplazan más por la noche en solitario, tanto dentro como fuera del municipio, de manera significativa, con un 56 % de representación, mientras que las mujeres representan el 39 % de estos desplazamientos en solitario. Se evidencia que los hombres se desplazan por la noche en solitario de manera significativa, respecto a las mujeres, ya que estas se desplazan significativamente menos.

En el resto de los desplazamientos de mujeres y hombres se incrementan las diferencias en relación a los desplazamientos diurnos en cuanto a que se incrementa el valor de mujeres que necesitan ser





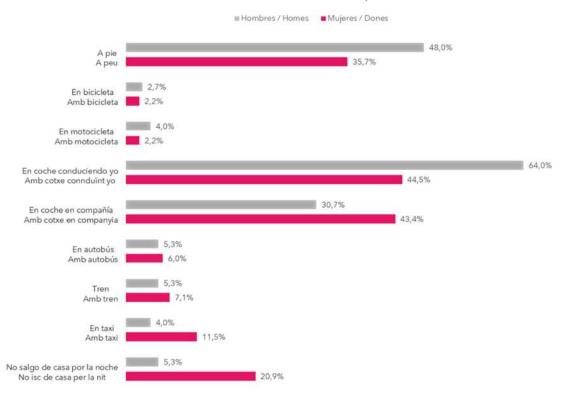






acompañadas e incluso los casos en los que necesitan acompañar a una persona que dependa de ellas.

# ¿DE QUÉ <u>MODO</u> TE DESPLAZAS HABITUALMENTE POR <u>LA NOCHE</u> (DENTRO O FUERA DE ALFAFAR)? QUIN <u>MODE</u> UTILITZES HABITUALMENT PER ALS DESPLAÇAMENTS PER <u>LA NIT</u> (DINS O FORA D'ALFAFAR)?



Según la información obtenida mediante la presente gráfica, el modo en el que las personas se desplazan más habitualmente por la noche, tanto dentro como fuera de Alfafar, indica una diferencia representativa entre ambos sexos. Existe un mayor porcentaje de hombres que conducen por la noche, un 64 % de los hombres encuestados, frente a las mujeres que representan un 44,5 %. Estos datos se ven apoyado por los resultados obtenidos en la opción de desplazamiento en coche en compañía, donde las mujeres representan un 43,4 %, frente a los hombres con un 30,7 %, siendo la diferencia entre sexos significativa. Esto evidencia que las mujeres poseen una menor autonomía frente a los hombres por la noche.

De manera estadísticamente relevante, también se debe de valorar que un 20,9 % de las mujeres encuestados no sale de casa por la noche, frente a un 5,3 % de los hombres.

En la movilidad a pie, al contrario que ocurre por el día se invierten las proporciones siendo los hombres que caminan por la noche un 48,00 % frente al 35,70 % de las mujeres reflejando una mayor percepción de inseguridad en la noche por parte de las mujeres que los hombres.





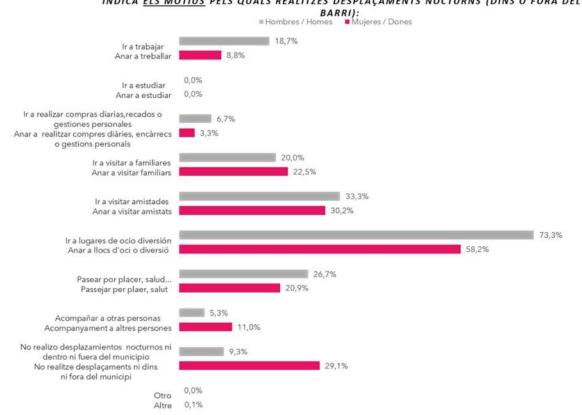






En la respuesta en coche en compañía y en taxi, principalmente, se evidencian igualmente diferencias entre sexos. La respuesta mayoritaria de mujeres frente a los hombres muestra que ellas van más acompañadas que los hombres en el vehículo y utilizan más el taxi.

# INDICA LOS MOTIVOS POR LOS QUE REALIZAS DESPLAZAMIENTOS NOCTURNOS (DENTRO O FUERA DEL BARRIO) INDICA ELS MOTIUS PELS QUALS REALITZES DESPLAÇAMENTS NOCTURNS (DINS O FORA DEL



La información obtenida mediante esta gráfica pretende dar a conocer los diferentes motivos por los que se producen los desplazamientos nocturnos, dentro o fuera de Alfafar, siendo los hombres de manera significativa los que se más desplazan por cuestiones de ocio nocturno, con un 73,3 % de representación, frente a las mujeres con un 58,2 %. También son los hombres, con un 18,8 %, los que más se desplazan por la noche por cuestiones laborales, frente a las mujeres con un 8,8 %, siendo la diferencia entre ambos muy relevante.

Por otro lado, el número de mujeres que no realiza ningún tipo de salida nocturna ni dentro ni fuera del municipio es mayor, de manera muy significativa, que el de los hombres siendo representadas ellas bajo un 29,10 %, frente a los hombres con un 9,30 %.

Por último un mayor porcentaje de mujeres se desplazan por la noche para acompañar a otras personas, respecto a los hombres de forma significativa, a pesar de reducir considerablemente sus desplazamientos. Lo que evidencia la movilidad condicionada en la noche como un motivo importante del desplazamiento nocturno en las mujeres, no siendo así en los hombres.











## • Los puntos negros y espacios evitados

Los espacios por los que se evita pasar corresponden en muchos casos a aquellos que no cuentan con visibilidad por diferentes factores. Si bien la iluminación es uno de los elementos más citados, no se trata del único elemento, o no más importante que la apertura o control visual de los espacios, la facilidad de movimiento o el hecho de que estén más o menos transitados, el tipo de comercio y uso de la planta baja y la exposición, bajo la premisa de *ver y ser vistas*.

"Evito pasar por los túneles que pasan por debajo de las vías por la sensación de inseguridad, poca iluminación, etc, así como por los descampados y la zona cercana al cementerio, que está muy poco iluminada y bastante despoblada".





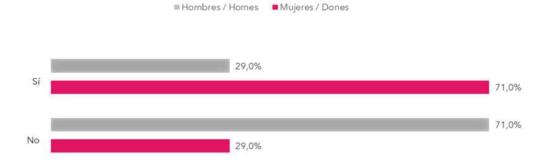








#### ¿EXISTE ALGUNA CALLE, ESPACIO PÚBLICO O PARTE DEL PUEBLO POR EL QUE EVITES PASAR?/ EXISTEIX ALGUN CARRER O ESPAI PÚBLIC DEL POBLE PEL QUAL EVITES PASSAR?



Entre las personas participantes que han respondido que evitan pasar por algún espacio concreto del municipio, existe una diferencia significativa y muy representativa entre hombres y mujeres. Las mujeres, que conforman el 71 % de las respuestas afirmativas, evitan claramente pasar por algunos lugares concretos del pueblo, mientras que el porcentaje de hombres que actúa de igual manera es tan sólo de 29 %, un porcentaje mucho inferior.

Situación contraria ocurre entre quienes no evitan pasar por estos espacios, que invierte los valores de la gráfica.

Según los resultados obtenidos, se pueden clasificar bajo dos grandes parámetros diferenciados los motivos por los que las personas evitan circular por ciertas zonas de Alfafar: cuestiones relativas a la inseguridad vial y obstáculos a la movilidad por un lado, y percepciones negativas en cuanto a la seguridad personal frente a miedos a posibles agresiones en el espacio público o áreas socialmente estigmatizadas.

En lo relativo a la percepción de inseguridad en la movilidad, se señala como zona crítica las vías del tren que atraviesan la trama urbana, creando barreras que dificultan el paso y la continuidad, sobre todo peatonal.

Estos puntos críticos se potencian y magnifican en cada uno de los pasos a nivel, como el que se observa en la **Avenida de Orba**, en la **Avenida de Alfafar**, junto al **parque de las Palmeras** y en el **carrer dels Furs** junto a la **Plaça de Vicente Blanch**.

Por otro lado, referente a la percepción de inseguridad como peatón, algunas de las personas encuestadas afirmaron sentirse inseguras al transitar vías como la CV-4125, la Avenida de los Reyes Católicos y la de Pep de l'Horta.

El siguiente aspecto más destacado por la población es la incorrecta iluminación en los espacios públicos, que está también íntimamente relacionada con la percepción de inseguridad, y es por ello por lo que encontramos diversos puntos coincidentes con zonas ya citadas antes, como son los **pasos a nivel** y la avenida de **Pep de l'Horta**.

A su vez, subrayar otras zonas críticas sin iluminación suficiente situadas su mayoría en la periferia, donde se encuentran las grandes áreas comerciales. La sensación de inseguridad de un espacio, no solo lo determina la iluminación directa que proviene del alumbrado público, sino también de la











actividad privada que generan locales comerciales, la restauración o las viviendas... siendo en este caso la iluminación reducida únicamente a la actividad producida por las grandes superficies comerciales, el espacio público se encuentra muy vinculado a la actividad comercial y no centrada en la persona que camina, que requiere otra escala.

Asimismo, la distribución sobre la que se desarrollan este tipo de zonas comerciales obedece a una trama con características más propias de un área industrial en la que predomina el uso del vehículo motorizado, que a una trama urbana rica en usos, con una iluminación y unas vías públicas adaptadas a la escala humana.



Los siguientes espacios, señalados en el plano correspondiente a conflictos y puntos negros en el espacio público, corresponden a respuestas respecto a los puntos conflictivos de la población de las personas participantes. En todos los casos más mujeres que hombres aluden a puntos concretos.











# SOSTRE













## SOSTRE













## 2.6. Transversalidad y adaptabilidad

## • Cambios inducidos por el COVID-19

La implantación efectiva de la perspectiva de género en la práctica urbanística ha de abordarse de manera transversal, considerando múltiples escalas y disciplinas, y basándose siempre en la experiencia de las mujeres a través de la participación.

La influencia que el COVID-19 y las medidas de protección en la vida cotidiana abarca todas las esferas de la vida y muestra una mayor incidencia en mujeres que en hombres, debido en gran parte a la carga de cuidados y la precariedad laboral que sufren.

"Mi situación física ha cambiado".

## SOBRE TU OCUPACIÓN PRINCIPAL ¿HA CAMBIADO DESPUÉS DEL COVID-19? SOBRE LA TEUA OCUPACIÓ PRINCIPAL, HA CANVIAT DESPRÉS DEL COVID-19?



Según lo representado en la gráfica, la mayor parte de las personas encuestadas no han visto su ocupación principal afectada tras el COVID-19.

Sin embargo, si atendemos a las diferencias por sexo, la opción de, "sí, he perdido mi trabajo remunerado", muestra una diferencia evidente entre ambo sexos, donde un 13,2 % de las mujeres encuestadas han perdido su trabajo remunerado, frente a los hombres que se vieron afectados en un 8 %.



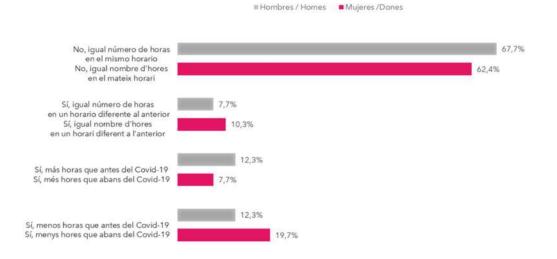






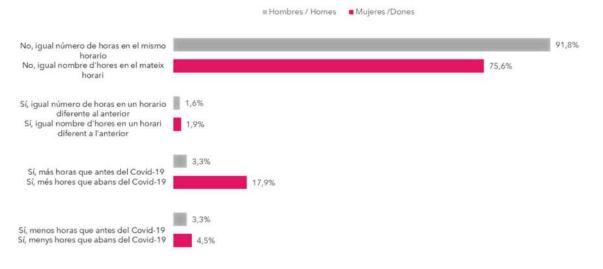


# SI MANTIENES UN TRABAJO REMUNERADO, ¿TU JORNADA LABORAL HA CAMBIADO RESPECTO A ANTES DEL COVID-19? SI MANTENS UN TREBALL REMUNERAT, LA TEUA JORNADA LABORAL, HA CANVIAT RESPECTE A ABANS DEL COVID-19?



En referencia a los resultados obtenidos sobre **de qué modo se ha visto afectada tu jornada laboral respecto antes del COVID-19**, se observa que la mayoría de las personas encuestadas no han visto afectadas su jornada laboral, los hombres representados con un porcentaje del 67,70 % y las mujeres con un 62,40 %, porcentaje ligeramente inferior. Sin embargo, cabe destacar que el 19,70 % de las mujeres han sufrido una mayor reducción de horas en su jornada laboral, frente a los hombres que han sido afectados en un 12,3% .

# SI CUIDAS A ALGUNA PERSONA QUE DEPENDA DE TI ¿HA CAMBIADO RESPECTO A ANTES DEL COVID-19? SI TENS CURA D'ALGUNA PERSONA QUE DEPENGA DE TU, HA CANVIAT RESPECTE A ABANS DEL COVID-19?









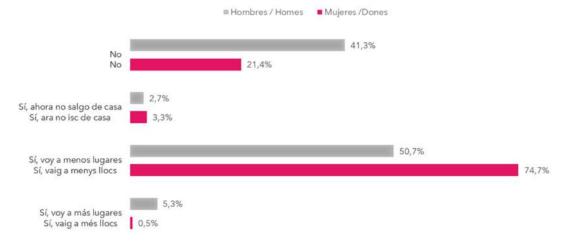




Respecto a los cambios que hayan podido padecer en sus vidas quienes tienen personas a su cargo respecto a antes del COVID-19, existe una diferencia significativa entre mujeres y hombres, donde el **17,90 % de las mujeres encuestadas, han aumentado las horas de cuidado, respecto a los hombres que se han visto afectados únicamente en un 3,30 %**. Esta conclusión se corrobora estadísticamente, al observar como en la gráfica expuesta, los hombres representados con un 91,80 %, no han modificado el número de horas dedicadas al cuidado de otras personas, mientras que las mujeres con un 75,60 %, presentan valores significativamente inferiores.

"He pospuesto acudir a profesionales que me obligan a desplazarme fuera: dentista, ginecóloga...".

# SOBRE LOS LUGARES QUE VAS DE MANERA HABITUAL EN 1 SEMANA ¿HAN CAMBIADO RESPECTO A ANTES DEL COVID-19? SOBRE ELS LLOCS QUE VAS DE MANERA HABITUAL EN 1 SETMANA, HAN CANVIAT RESPECTE A ABANS DEL COVID-19?



Ante la información obtenida de si las personas encuestadas han modificado los lugares que visitaban de forma habitual respecto a antes del COVID-19, existen diferencias significativas entre ambos sexos. Mientras que el 50,70 % de los hombres afirman que salen menos de casa de forma habitual que antes del COVID-19, el porcentaje es amucho mayor para las mujeres, que son representadas bajo un 74,70 %.

Se han observado diferencias significativas entre hombres y mujeres respecto si han cambiado los lugares a los que van de manera habitual. Mientas que los hombres se mantiene en que no ha cambiado el número de lugares en un 41,30 % el valor de las mujeres es del 21,40%. Son las mujeres, frente a los hombres, las que más han cambiado sus hábitos de salidos y número de lugares a los que van siendo ahora las mujeres las que menos aún salen casa y las que van a menos lugares que antes.



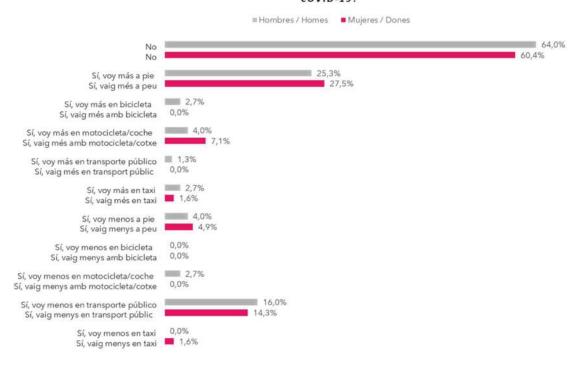








# SOBRE EL MODO DE LOS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS ¿HA CAMBIADO RESPECTO A ANTES DEL COVID-19? SOBRE LA MANERA DELS DESPLAÇAMENTS QUOTIDIANS, HA CANVIAT RESPECTE A ABANS DEL COVID-19?



La información obtenida mediante la presente gráfica muestra que la opción más representativa es aquella en la que, la mayoría de las personas encuestadas afirma no haber modificado el modo de desplazarse respecto a antes del COVID-19. Se observa que la diferencia entre ambos sexos no es amplia, siendo el porcentaje de mujeres un 60,40 % y el de hombres un 64 %.

En el resto de las variables, tanto hombres como mujeres, se comportan de forma similar sin variaciones estadísticas significativas, pero perpetuándose los valores que ya existían previos a la llegada de la pandemia.









## SOSTRE













# 3. Recomendaciones para una Alfafar cuidadora











# 3.1. La integración de la perspectiva de género en el espacio urbano cómo proceso. Hacia una ciudad cuidadora

Las reflexiones extraídas de las visiones y vivencias de las personas participantes en el proceso participativo de este estudio evidencian la necesidad de emprender acciones a corto, medio y largo plazo para generar entornos cotidianos más humanos, con las adecuadas condiciones de accesibilidad, seguridad vial, percepción de seguridad, calidad ambiental y belleza, que todas las personas puedan utilizar y disfrutar en igualdad de condiciones.

"A mí no me cambiaría, pero sí en las personas mayores que viven conmigo, tendrían más independencia".

Es importante considerar, a la hora de establecer acciones, las prioridades elaboradas por criterios de género: se recogen a continuación los principales aspectos a incorporar en el espacio público urbano, derivados del anexo XII de la LOTUP, de las indicaciones de guía SET-GVA, las diversas estrategias y manuales de integración de la perspectiva de género en el urbanismo y la movilidad, así como el diagnóstico técnico en los siguientes ejes temáticos que afectan al espacio público de Alfafar frente a las problemáticas identificadas:

## 1. Urbanismo centrado en las personas

## • Las cuatro esferas de la vida: productiva, reproductiva, social y personal – por igual-

Tanto los resultados de la encuesta como las microentrevistas llevadas a cabo a mujeres del municipio han evidenciado la necesidad de sensibilizar y visibilizar sobre la experiencia vital diferenciada de las mujeres como usuarias del espacio público en su desempeño de las tareas reproductivas, considerando que una política urbana o de movilidad que las favorezca redundará en beneficio de toda la comunidad. Para ello, es imprescindible que tanto ellas como los grupos sociales que normalmente quedan a su cargo en el desempeño de este rol (mayores, infancia, personas dependientes) sean partícipes de los procesos de evaluación y transformación que afectan a sus entornos cotidianos. Ello permitirá generar espacios de encuentro y diálogo para la ciudadanía en su diversidad, consiguiendo así construir, desde las diferencias, una ciudad inclusiva que garantice el mismo derecho efectivo para acceder y disfrutar del espacio público urbano a todas las personas.

Para esto resulta imprescindible incorporar en el planeamiento municipal:

#### • Visibilidad, participación y representatividad

- Fomentar y garantizar la participación de las mujeres en los procesos de diagnosis, valoración de objetivos, priorización y evaluación y mejora de su entorno que afecten a la movilidad urbana cotidiana.
- La implicación de mujeres técnicas en los equipos y personas especialistas en planeamiento, movilidad y diseño urbano desde la perspectiva de género: Garantizar una











composición equilibrada por sexos en los equipos técnicos, de cualquier proyecto relacionado con el espacio público y que estén especializadas con el planeamiento desde la perspectiva de género. Introducir en los pliegos requisitos de paridad por sexos en los equipos técnicos (60% / 40%) y que estén especializadas con el urbanismo con perspectiva de género (20% si son gestión y mantenimiento).

- Establecer y fijar el **papel real de agentes implicados** en cada fase de desarrollo de los diferentes proyectos y procesos urbanos, para ser coherentes y realistas en cuanto a las implicaciones de cada colectivo atendiendo a las diversidades.
- Garantizar el uso de un lenguaje inclusivo, no sexista y entendible en la redacción de los documentos y en los procesos dirigidos a la ciudadanía: Revisión de los documentos públicos, web, bandos, modelos y formularios del ayuntamiento y edición de una guía relativa al uso del lenguaje inclusivo.
- Revisión participada de la **nomenclatura de calles, plazas y edificios representativos públicos** del municipio de Alfafar para incorporar el papel desempeñado por las mujeres en la historia: Continuación de esta iniciativa ya iniciada por el área de Igualdad.
- Garantizar una iconografía igualitaria en la señalización urbana y elementos publicitarios y anuncios en el espacio urbano que no perpetúe los estereotipos de género o sexistas y las desigualdades entre mujeres y hombres: Redacción de una ordenanza de publicidad no sexista en el municipio.
- -Realización de marchas exploratorias temáticas con mujeres por barrios, itinerarios o espacios para su diagnosis: Nocturnas, con adolescentes, con madres con carritos, movilidades diversas, etc.













## Caracterización cuantitativa y cualitativa de las diversidades. Desagregación de datos en los análisis y estudios técnicos previos a los proyectos

Los datos no son neutros, por ello, incluir la variable género para elaborar e integrar los datos desagregados por sexo y edad en materia de hábitos de movilidad urbana de mujeres y hombres para la identificación de brechas de género y necesidades, así como la elaboración de diagnósticos específicos a distinta escala (barrio y municipio), se presenta crucial para incluir en todas las fases, contemplando, entre otros aspectos:

- Sexo, edad, ocupación principal, situación de convivencia
- Cuidado de personas a su cargo y tiempo de dedicación
- Motivos de desplazamiento dentro/fuera del barrio o municipio
- Modos de desplazamiento dentro/fuera del barrio o municipio
- Tiempos y frecuencias de los desplazamientos
- Usos del tiempo
- Acompañamiento dentro/fuera del barrio o municipio
- Condicionantes a la movilidad
- Lugares cotidianos de afluencia (colegio, mercado, centro de salud, servicios, comercios, esparcimiento, etc.)
- Motivos de desplazamientos nocturnos dentro/fuera del barrio o municipio y frecuencia
- Modos de desplazamientos nocturnos dentro/fuera del barrio o municipio y frecuencia
- Acompañamiento en desplazamientos nocturnos dentro/fuera del barrio o municipio
- Percepción de seguridad: puntos negros del barrio o municipio y horarios
- Incorporar los datos cuantitativos y cualitativos que recoge la diferenciación por sexo.
- Otros

## 2. La movilidad cotidiana en Alfafar

Tanto la contaminación acústica como las emisiones contaminantes y el peligro por circular a alta velocidad vehicular inciden negativamente en la sensación de confort. La promoción y educación en movilidad es fundamental como medio de sensibilización, concienciación y difusión de los modos de transporte más sostenibles y limpios, por lo que resulta fundamental.

Así, incluir medidas que garanticen una más equilibrada convivencia entre modos de movilidad distintos y dotar de mayor belleza y calidad ambiental a los entornos y espacios resulta básico para garantizar un mayor disfrute y vivencia del espacio público y la buena gestión de la vida cotidiana:











- -Estudio de caminabilidad: Configurar una red interconectada caminable que contemple no solo la conexión de espacios sino que incida en la calidad de los recorridos entre estos y contemple además del trazado la ampliación del ancho de paso en aceras en aquellas ubicaciones que así lo requieran atendiendo a cuestiones cotidianas (el cruce de dos personas en silla de ruedas o con muletas requiere de unas dimensiones mínimas aproximadas de 1,80 m, con paraguas abiertos, 2,20 m, etc.) y la ubicación de los pasos de peatones, ya que son puntos especialmente sensibles de mayor riesgo y atención.
- -Estudio de la red y servicio de transporte público y la conexión entre municipios colindantes (comunicación y conexiones, horarios, frecuencias, etc.)
- -Estudio de movilidad en los entornos de las infraestructuras para la vida cotidiana. Medidas y criterios de gestión del tráfico específicas en entorno sensibles a servicios e infraestructuras de la vida cotidiana (mercado, etc.)

La introducción de medidas y criterios de gestión del tráfico específicas en entorno sensibles como centros educativos, sanitarios e infraestructuras de la vida cotidiana (mercado, etc.) es un eje fundamental: Se trataría principalmente de medidas que competen a la regulación del estacionamiento de vehículos, prevención de aparcamientos disuasorios conectados con la red de transporte público y recorridos peatonales, erradicación de malos hábitos con el coche, limitación temporal en la distribución de mercancías, hacer cumplir la normativa de carga y descarga y, en definitiva, medidas que permitan y faciliten la convivencia y la coexistencia.

En este sentido, se propone incluir específicamente una regulación de la circulación y movilidad en las áreas de uso compartido con vehículos motorizados y limitación de velocidad que corresponde a calles residenciales reorganizadas como prioridad peatonal (y ciclista) a raíz de la futura revisión del PMUS y en las que se aplican determinadas normas especiales de circulación como la velocidad máxima de los vehículos de 20 - 30 km/hora (según casos), la obligación de personas conductoras de conceder prioridad a peatones, la prohibición a los vehículos de estacionarse en otros lugares distintos a los específicamente designados por señales o por marcas, la autorización de juegos y deportes sobre estas calles así como el desarrollo de las distintas posibilidades de tratamiento y regulación del viario en función de las velocidades permitidas, clarificando el sentido de las prioridades otorgadas a los peatones y fortaleciendo en segundo lugar a los ciclistas, etc.

- **Refuerzo de señalización en calzada y principales puntos conflictivos** de proximidad escolar y presencia peatonal en el entorno de los equipamientos del a vida cotidiana
- -Conectar, mejorar y ampliar la red ciclista y peatonal urbana y entre municipios
- -Redacción de la estrategia de la bicicleta de forma participativa y con una perspectiva de género interseccional











## 3. Servicios y equipamientos para la vida cotidiana

Si bien Alfafar recoge los principales equipamientos de proximidad enclavada en la trama urbana, otros equipamientos y de servicio a los barrios periféricos (polideportivo, CEIP, IES...) como equipamientos igualmente de uso cotidiano que sitúan en los bordes urbanos requieren garantizar una ligazón a través de una red de movilidad lenta (peatonal y ciclista) para garantizar un acceso universal a los servicios.

Así se propone que se estudie de forma exhaustiva un **programa de conexión de los equipamientos cotidianos**, sanitarios, educativos, comercios de proximidad, mercado, zona de mercado semanal con una jerarquía viaria peatonal que permita esta **accesibilidad universal a la ciudad**, garantizando el uso de estos, frecuentado principalmente por mujeres.



La mejora de las condiciones urbanas del entorno de los equipamientos cotidianos se plantean con el propósito de incrementar la percepción de seguridad y el confort peatonal desde la formulación de propuestas y medidas generales centradas en llevar a cabo actuaciones de señalización, eliminación de obstáculos existentes en las rutas y nodos de conexión, mejora de la visibilidad de ciertos puntos, actuaciones en las entradas de los equipamientos, mejora de la red de pasos peatonales, ampliación de aceras, mejora de la regulación semafórica para favorecer al peatón, prohibición de parar y estacionar en espacios singulares, eliminación de obstáculos de las aceras, reducción de velocidad de vehículos motorizados, etc. Las soluciones óptimas para estos espacios requerirán una integración en el conjunto de la calle y su entorno.

Estas medidas son igualmente asimilables al resto de espacios lúdicos y culturales (parques, biblioteca, etc....).











- Rediseño urbano de entornos de acceso a infraestructuras o equipamientos públicos (entornos de la estación RENFE, entorno del Mercado Municipal, colegios, centro de salud, biblioteca, ayuntamiento y la relación con estas y sus continuidades) para generar entornos más inclusivos que den una respuesta adecuada y compleja a las necesidades de movilidad diversas que confluyen. Intervención en espacios espera y accesos.



- -Programa de conexión peatonal de los equipamientos cotidianos. Espacios de estar cada 300 m o a 10 min. Continuidad y revisión del programa "metro minuto" dotándolo de los aspectos identificados
- -Garantizar la continuidad con las áreas periféricas. Para garantizar la continuidad de la movilidad sostenible peatonal y la adecuada coexistencia entre modos de desplazamiento distintos (movilidad en vehículo privado, transporte público, ciclista y peatonal) es preciso establecer un diseño urbano que a la vez que ordena, caracteriza y cualifica el entorno evita riesgos en la seguridad vial. Para ello es vital reflexionar sobre la proporción de los espacios en ocupación de m2 de aparcamiento, viales, carriles específicos, acera, zonas de estar, etc., que compatibilidad existe entre las diferentes movilidades, un uso cómo, tranquilo y seguro











con todos los elementos de la vida cotidiana como coches de bebés, sillas de ruedas, bolsas o carro de la compra, paraguas abiertos, personas que caminan juntas o con menores, animal de compañía, etc. perro.

Así pueden incluirse rediseño de la sección viaria a modelos de plataforma única en calles puntuales, principalmente en las calles del centro urbano, que faciliten un ancho de paso seguro para peatones en convivencia con el tráfico rodado.

-Estudio de una red de baños públicos en la red de espacios para la vida cotidiana. Hacer accesibles e incluir su ubicación para que cambiadores, urinarios, etc de los espacios municipales próximos a las plazas, parques y áreas de juego sean accesibles por la población como paso previo a la ubicación de baños públicos en los espacios alejados de estos.



## 4. La red de espacios comunes. Las calles, plazas y parques de Alfafar

## • Habitabilidad del espacio público

Se considera necesario en el diseño del espacio urbano incluir medidas que garanticen una mejor continuidad y gestión de la movilidad sostenible y un diseño urbano seguro, que facilite las tareas de cuidado, más allá de la normativa obligatoria y de la eliminación de barreras arquitectónicas y que responda a una realidad tanto física como social.











Una de las principales problemáticas ligadas a la discontinuidad de los flujos peatonales es la causada por la existencia de barreras arquitectónicas y un **incorrecto emplazamiento del mobiliario urbano**, si bien en ocasiones los obstáculos otros, como la invasión del espacio de paso por terrazas en el espacio público pertenecientes a locales de hostelería o por vehículos estacionados en batería. En este sentido, se proponen como actuaciones óptimas de incidencia positiva la **eliminación de obstáculos que impiden la fluidez del paso peatonal:** 

"Faltan bancos para que las personas mayores se sienten".

- Plan de ubicación del mobiliario urbano. Estudio de ubicación y reubicación de bancos, maceteros, farolas, etc. en las ubicaciones que así lo requieran y ligados al paso y uso cotidiano y permitiendo la socialización de ámbito intergeneracional. Reubicación de contenedores de basura, ropa usada o mobiliario diverso para el incremento de la visibilidad y alejados de los puntos de cruce en aquellas intersecciones que lo requieran.
- La **adaptación a la normativa de accesibilidad al medio físico** a la realidad específica en las ubicaciones que así lo exijan.
- -Medidas temporales de mejora de la visibilidad y accesibilidad. Cuando se analiza un cruce desde la perspectiva de género (menores, personas que les cuidan y acompañan, personas con movilidad diferenciada, etc.) un aspecto fundamental a analizar es la visibilidad, tanto a la posibilidad de que vean como de que sean vistos. En este sentido, se proponen como actuaciones óptimas de incidencia positiva:

La creación de refugios u "orejas", en las intersecciones viarias donde el estacionamiento de vehículos o la ubicación de contenedores obstaculicen la visibilidad va a favorecer que cualquier persona que vaya a cruzar, sea vista por quienes conducen y, de este modo, no necesite adentrarse en la calzada debido a que los coches aparcados, contenedores u otros obstáculos no les permiten ver. Si bien se ha identificado la necesidad de estas orejas principalmente en el entorno de los centros educativos, se recomienda que se tenga en cuenta en las futuras obra de reurbanización que se hagan en el municipio.

Dado que la reurbanización de aceras para la mejora permanente de los pasos de peatones supone intervenciones a largo plazo, se proponen medidas temporales como pueden ser la señalización con pinturas, uso de bolardos, mobiliario o aparca bicis para impedir estacionamientos indebidos o la localización de aparcamientos de motos junto a pasos de peatones para facilitar la visibilidad. Estas acciones, aparentemente más sencillas, se vuelven primordiales al posibilitar actuaciones prácticamente inmediatas, mientras que las medidas de mayor alcance y envergadura necesitan más tiempo de gestión y realización.

Así la sustitución de plazas de aparcamientos de automóviles por plazas de aparcamientos para motos y el repintado de pasos de peatones existentes como medidas temporales de refuerzo y mejora de la visibilidad en los pasos peatonales hasta la ejecución definitiva de los refugios y "orejas".











El espacio público es en primer lugar escenario de las relaciones sociales en las ciudades, las que le dan carácter y razón de ser. Sin embargo, este valor social, no siempre se ve correspondido con un análogo valor ambiental deseable para el sostenimiento de estas relaciones. Esta doble reciprocidad, valor social y ambiental en el espacio público urbano, puede verse reforzada e intensificada con el elemento verde, entendido en su conjunto, con el arbolado como máximo exponente, pero sin olvidar el estrato arbustivo y herbáceo. En este sentido, se proponen como actuaciones óptimas de incidencia positiva:

## -Incremento de la dotación de arbolado viario para habilitar sombra y embellecer los espacios públicos. Plan del Verde de Alfafar

Los valores sociales que aporta el verde urbano a nuestra calidad de vida son múltiples y muy positivos. Al aumentar la superficie naturalizada, se genera un ambiente más saludable y agradable, que genera igualmente sensación de bienestar físico y psíquico en la ciudadanía. Igualmente ayuda al incremento de la superficie del peatón, mejorando su movilidad y al mismo tiempo también la de las bicicletas y haciendo más seguros estos desplazamientos, potenciando las redes de movilidad sostenibles.

La plantación de vegetación y arbolado proporciona una mejora sustancial al espacio peatonal. El arbolado no sólo tiene una función ambiental y estética, también facilita los desplazamientos peatonales y ciclistas en momentos de elevado soleamiento. Igualmente puede ayudar a ordenar el aparcamiento y a facilitar el cruce transversal peatonal. Su ubicación puede generar signos y rupturas de la continuidad circulatoria. Por todo esto, se propone el incremento de la vegetación, arbolado y zonas verdes en el municipio y la mejora en el diseño de las existentes.

Es necesario por ello tener en cuenta en el diseño de los espacios, la orientación de los espacios y usos respecto al sol, para ubicar correctamente las áreas de reposo y la situación de los bancos y procurar que estas zonas no estén al lado de una vía de tráfico rodado intenso, para evitar las molestias de los ruidos, gases, etc.













- Alternativas al uso de carpas en terrazas de locales de hostelería, valorando su posible condicionamiento sobre el tránsito peatonal (debido a estrechamientos puntuales o percepción de privatización del espacio público, entre otros efectos), teniendo en cuenta además su posible impacto ambiental negativo en entornos monumentales o de valor patrimonial (materiales, dimensiones, vistas...)

#### 5. Seguridad en el espacio público

Si bien habitualmente se asocia el nivel de iluminación y de degradación urbana con la sensación de inseguridad en el espacio público, esta afirmación requiere ser matizada y complementada.

Los estudios urbanos indican que en materia de seguridad no son tan importantes las estadísticas de denuncias policiales, como la percepción personal de que un espacio sea seguro o no lo sea, ya que ejerce una restricción directa en el acceso, uso y apropiación del espacio por parte de la ciudadanía, y más en las mujeres que condicionan sus desplazamientos (los limitan o modifican), en función de la percepción de inseguridad, generando condicionantes de dependencia en la movilidad y un obstáculo para su autonomía que se magnifican en distintos entornos y franjas horarias.

Los principales factores que pueden garantizar la percepción de seguridad son la visibilidad de los espacios de tal forma que permitan ver y ser vistas, claridad en la identificación de los recorridos peatonales y espacios, existencia personas en los recorridos (control social) en los diferentes horarios, etc.

La percepción puede ser subjetiva, pero a veces un espacio puede contribuir a que se incremente o se minimice, por lo que resulta prioritario garantizar los factores que contribuyen a la sensación de seguridad mediante una adecuada iluminación y la máxima visibilidad en todo momento (ver y ser vista):

#### • La noche

-Realizar un estudio riguroso de la **iluminación urbana (aceras, fachadas, escaparates, publicidad, calzadas...)** la direccionalidad, disposición, altura, distancias, etc. para incrementar y fomentar la percepción de seguridad de las mujeres y por tanto el uso del espacio público por barrios y en espacios singulares del municipio (entorno del ferrocarril, plazas y parques, etc.)

## Los puntos negros y espacios evitados

-Realizar un mapeo exhaustivo por barrios de los lugares percibidos como no seguros *(mapa del miedo)* que se pretenda implementar de forma específica (polígono Industrial, los solares en el tejido y los bordes urbanos no resueltos, etc.)











- Estudio del uso de la planta baja comercial. Garantizar el uso comercial de la planta baja. Este aspecto resulta crucial el uso que se da en la planta baja de los edificios que conforman el paisaje urbano, por lo que se ha velar por los usos o usos mixtos de comercio de proximidad en los espacios donde transcurre la vida cotidiana del municipio, además de en los nuevos sectores de desarrollo.

## 6. Transversalidad y adaptabilidad

Para introducir de forma efectiva la perspectiva de género en el ámbito urbano, debe llegar e introducirse en todas las áreas municipales de forma cooperativa y en todos los documentos que se redactan por parte de la administración y con incidencia social y urbana. Así debe ser en el nuevo Plan de Igualdad, Plan de Movilidad Urbana Sostenible - PMUS, Revisión y articulado propio relativo a estos aspectos en la Normas Urbanísticas del PGOU de Alfafar - NNUU, Redacción del Plan General Estructural, y Pormenorizado acorde al anexo XII de la LOTUP, Plan Urbano de Actuación Municipal, fijación de indicadores de seguimiento, etc. de tal forma que los documentos sumen entre ellos y puedan nutrirse temporalmente, en todas las fases y revisiones desde las diferentes experticias.









## SOSTRE









