



ANEXO VI: INFORME SOBRE PERSPECTIVA DE GÉNERO RELATIVO AL POM DE LA RODA

ÍNDICE

1.- OBJETO DEL INFORME	1
2.- ANTECEDENTES	1
3.- IDENTIFICACIÓN DE ÁREAS TEMÁTICAS Y TRANSVERSALES PRIORITARIAS EN PLANEAMIENTO PARA LA INTRODUCCIÓN DE ACCIONES Y MEDIDAS EN MATERIA DE GÉNERO	2
3.1.- El modelo de ciudad	2
3.2.- Percepción de seguridad	4
3.3.- Espacios públicos y accesibilidad	6
3.4.- Movilidad.....	9
3.5.- Vivienda	11
3.6.- Representatividad y señalización urbana.....	12
3.7.- Participación ciudadana	14
4.- PROPUESTA DE LÍNEAS DE ACCIÓN PARA CADA UNA DE LAS ÁREAS PRIORITARIAS DE ACCIÓN IDENTIFICADAS	16
4.1.- El modelo de ciudad	16
4.2.- Percepción de seguridad	16
4.3.- Espacios públicos y accesibilidad	17
4.4.- Movilidad.....	18
4.5.- Vivienda	19
4.6.- Representatividad y señalización urbana.....	19
4.7.- Participación ciudadana	20

DILIGENCIA: El Plan de Ordenación Municipal de La Roda, de fecha septiembre 2020, ha sido sometido a información pública con anuncios en el Diario Oficial de Castilla – La Mancha de fecha , y en el periódico La Tribuna de Albacete de fecha . Fdo. El secretario.



INFORME SOBRE PERSPECTIVA DE GÉNERO RELATIVO AL POM DE LA RODA

1.- OBJETO DEL INFORME

El objetivo de este estudio es proporcionar indicaciones de cómo y en relación a qué contenidos del POM de La Roda se podrían incluir determinaciones u orientaciones territoriales en materia de género, con el fin de incorporar de manera visible y explícita el objetivo de la igualdad de género en la ordenación del término municipal.

2.- ANTECEDENTES

El término perspectiva de género es una de las traducciones al español del concepto de transversalización, que fue adoptado por Naciones Unidas en la Conferencia Mundial de Mujeres de Pekín de 1995; en Europa por el Tratado de Ámsterdam en 1998; y en España en distintas leyes que trasponen las directivas europeas; en particular la estatal Ley Orgánica 3/2007 de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres; y la Ley 12/2010, de 18 de noviembre, de Igualdad entre Mujeres y Hombres de Castilla – La Mancha.

La transversalización de género establece como principio de acción de las políticas de igualdad entre hombres y mujeres la obligación de integrar el enfoque de género en todos los campos de acción de las políticas públicas, es decir, en todas las políticas sectoriales, en este caso las de ordenación del territorio, y en todos los estadios del ciclo, desde el diseño, la programación, la preparación de presupuestos, la planificación y la ejecución, hasta la evaluación y el seguimiento.



3.- IDENTIFICACIÓN DE ÁREAS TEMÁTICAS Y TRANSVERSALES PRIORITARIAS EN PLANEAMIENTO PARA LA INTRODUCCIÓN DE ACCIONES Y MEDIDAS EN MATERIA DE GÉNERO

Para programar las medidas en materia de género se estructura la información del Plan en siete áreas temáticas, aunque reconoce que todos los aspectos están vinculados transversalmente de forma integrada, multiplicando los efectos positivos de cada actuación.

Estas áreas son las que se citan a continuación. Para cada una de ellas el documento identifica el problema; establece los objetivos y metas; y apunta ejemplos de actuaciones en la línea de conseguir los objetivos propuestos.

3.1.- El modelo de ciudad

El problema:

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. 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.

Los objetivos:

- Mejorar la calidad de vida de las personas que tienen responsabilidades de cuidado y, en especial, tener en cuenta las necesidades espaciales y



urbanas de las mujeres en situación de vulnerabilidad, incluyendo sus limitaciones económicas.

- Descentralizar funcionalmente la ciudad para una distribución equilibrada de los servicios y equipamientos urbanos cotidianos y de los espacios de relación. Fomentar la mezcla de usos en un sistema de equipamientos de los barrios que cubra las necesidades del cuidado de menores y mayores dependientes además de los tradicionales equipamientos asistenciales, escolares, sanitarios, educativos, deportivos y culturales.
- Orientar la planificación hacia un modelo de ciudad compacta, relativamente densa, de distancias cortas y proximidad, con buen sistema de transporte público y espacios públicos seguros y de calidad, que responda mejor a las necesidades de cuidado.
- Planificar los espacios públicos, equipamientos y viviendas desde la perspectiva de género y en función de los roles de género, de manera que sea posible compatibilizar las tareas cotidianas del cuidado y el trabajo remunerado en tiempos mínimos, en las franjas horarias requeridas, en condiciones de comodidad y seguridad, y con costes económicos asumibles.

El procedimiento para lograr los objetivos:

- Densificación y reutilización de suelos urbanos infrautilizados o degradados y edificación de solares vacíos.
- Fomento del urbanismo de proximidad, evitando desarrollos urbanísticos monofuncionales de actividad estilo «parque temático», «ciudad de la justicia» o «zona residencial».
- Acceso de las personas a los servicios públicos, con mejora de calidad, distancias, horarios, costes...
- Creación de pequeños equipamientos de cuidado, asistenciales, escolares, sanitarios, educativos, deportivos y culturales, en todos los barrios, con distancias a las viviendas accesibles a pie.



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

3.2.- Percepción de seguridad

El problema:

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. 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 personas 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 personas, especialmente las mujeres, ya que evitan salir a determinadas horas o modifican su recorrido a pie por la ciudad.

Los objetivos:

- 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.
- 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.
- Dar autonomía y libertad de movimiento a las mujeres para que usen y disfruten de la ciudad en igualdad de condiciones a los hombres.
- Incentivar a los municipios para que trabajen en sus ciudades al objeto de identificar lugares en los que las personas se sienten inseguras e implementen medidas para mejorarlos.

El procedimiento para lograr los objetivos:

- Iluminación adecuada y suficiente en calles secundarias, pasos subterráneos y zonas despobladas. Distribución estratégica de luminarias con intensidad y mantenimiento suficiente y sostenible.
- Vallado de solares.
- Disminución de rincones, callejones sin salida, escaleras, túneles, asegurando siempre una buena visibilidad. Ampliar campos de visión por ejemplo a través de espejos, incluir salidas o caminos alternativos o hacer coincidir en algunos puntos parte del transporte rodado con vías peatonales.
- Reducción de las tipologías de viviendas adosadas con jardines vallados o viviendas colectivas con la primera planta alta ajardinada y vallada que miran sólo al interior y crean zonas urbanas ciegas y sordas. «La presencia de gente en ventanas y balcones confiere la seguridad de ser visto y oído a quien se encuentra en el espacio público».
- Eliminación de elementos opacos de altura mayor a 1,60 metros que reduzcan la visibilidad en espacios públicos por su efecto barrera, como paradas de autobuses, arbustos en parques o vallas publicitarias. Utilizar siempre materiales transparentes.
- Reducción de las zonas sin actividad (zonificación). Con la mezcla de usos se asegura la concurrencia de personas en cualquier franja horaria. Por ejemplo, dinamizando el pequeño comercio en las zonas



residenciales y fomentando el uso social del espacio público, como los parques.

- Creación y diseño cuidadoso de los espacios semiprivados como portales, escaleras, ascensores o espacios entre edificios, porque la mayoría de las agresiones suelen registrarse en los mismos. Se debería priorizar el diseño de portales, entradas al ascensor y principios de la escalera con un cerramiento diáfano y visibles desde la calle. También se debería tener en cuenta en las actuaciones de rehabilitación de los elementos comunes, no únicamente en el diseño de obra nueva.
- Señalización con elementos de orientación visibles y precisos, para la apropiación de los espacios amplios y uniformes por parte de las personas.
- Cuidado especial de la sensación de seguridad en los medios de transporte públicos, aparcamientos subterráneos para facilitar la autonomía personal y los desplazamientos seguros.
- Identificación de aquellos lugares que son percibidos por las personas como no seguros (puntos negros) a través de recorridos y mapeados del municipio.

3.3.- Espacios públicos y accesibilidad

El problema:

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.

Los objetivos:

- 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 personas, más allá de la normativa obligatoria y de la eliminación de barreras arquitectónicas; respondiendo a una realidad tanto física como social.

El procedimiento para lograr los objetivos:

- Realización de estudios técnicos previos a las intervenciones en los espacios públicos, para diagnosticar y analizar desde una perspectiva de género las necesidades del barrio donde se actúa con datos demográficos y socio-económicos desagregados por sexo, tipología de las calles o usos del espacio público concreto, entre otros.
- Creación de espacios para lactancia materna e higiene del bebé en parques, plazas y espacios públicos.
- Disposición de aseos públicos para niños o personas mayores en espacios abiertos como plazas, parques y jardines, cuya utilización sea fácil para los mismos.
- Dotación en los equipamientos públicos de aseos públicos para mujeres y para hombres distribuidos en una proporción tal que el tiempo de



espera sea similar, a diferencia de lo que ocurre en estos momentos en que se dimensionan en un número igual de aseos lo cual provoca un tiempo de espera sustancialmente superior en el de mujeres.

- Aumento de espacios de recreo para menores, seguros, agradables y que respondan a los distintos juegos de niñas y niños.
- Creación de espacios de recreo «neutros» que respeten la evolución sociopedagógica de los menores en los parques públicos.
- Diseño de mobiliario urbano adecuado y distribuido pensando en la cercanía a zonas infantiles, con posibilidad de elección de estancias en sombra o sol.
- Creación de espacios de relación inclusivos, pensando en todas las edades. Por ejemplo, con zonas de descanso en los recorridos urbanos y suficientes bancos (para poder sentarse más allá de las sillas y mesas de los locales de restauración) y con fuentes de agua para prevenir golpes de calor y deshidratación de la población con más necesidades para su salud.
- Regulación de servicios y espacios que contribuyan al cuidado de menores y personas mayores para dar una cierta autonomía a las personas que están a su cargo, buscando compatibilidad de horarios y lugares.
- Ampliación de las aceras para el paso del coche de bebés, de sillas de ruedas de mayores o personas con movilidad reducida y de carros de la compra.
- Nivelación de los alcorques con la acera y diferenciación de materiales, colores y texturas en los cambios de nivel.
- Diseño de rampas con poca pendiente y barandillas cómodas.
- Pasos de peatones muy diferenciados y con semáforos que tengan en cuenta los tiempos lentos de menores y personas mayores.



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

3.4.- Movilidad

El problema:

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. 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.

Los objetivos:

- 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.



El procedimiento para lograr los objetivos:

- Introducción de nuevas categorías en los estudios de movilidad que permitan entender mejor la pauta de desplazamientos de las personas en función de los roles de género. En particular, la «movilidad del cuidado» que genera recorridos no lineales ni uniformes, ni a las «hora punta».
- Desarrollo de estadísticas desagregadas por sexos que permitan cuantificar mejor y visibilizar los patrones de movilidad de las mujeres, para mejorar la planificación del transporte público desde la perspectiva de género.
- Fomento de medidas que favorezcan el transporte público frente al transporte privado.
- Análisis de rutas, horarios y frecuencias de paso del transporte público, teniendo en cuenta el trabajo no remunerado.
- Mejora de la calidad, seguridad y características espaciales de las infraestructuras y vehículos de transporte público para personas que viajan con sillas de ruedas, carros de menores o cargadas con compra.
- Priorización de los viandantes en muchos entornos urbanos frente a los vehículos, adecuando su velocidad y el espacio ocupado por ellos. Esto sin hacer desaparecer totalmente los vehículos, puesto que aumentan la percepción de seguridad especialmente por la noche.
- Estudio y aplicación de medidas innovadoras, como el servicio «entre dos paradas», adoptado en Montreal, que permite que las mujeres bajen del autobús en cualquier punto entre dos paradas en horas nocturnas con el fin de parar más cerca de su destino, aumentando así su seguridad y facilitando su movilidad.
- Impulso de la implicación de las mujeres en los procesos participativos y debates sobre los estudios de movilidad y sus cambios.



3.5.- Vivienda

El problema:

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

Los objetivos:

- Adecuar la oferta residencial a las diversas estructuras familiares y flexibilizar las tipologías para los posibles cambios familiares.
- Aplicar criterios de diseño de viviendas que faciliten y promuevan el reparto de las tareas domésticas.
- Garantizar la seguridad de las mujeres en el entorno próximo de sus viviendas.
- Facilitar el acceso a la vivienda de las mujeres de colectivos vulnerables, mediante políticas públicas hechas con perspectiva de género.

El procedimiento para lograr los objetivos:

- Construcción de viviendas de diferentes tipologías, pensando en otros modelos de convivencia además del de la estructura de familia tradicional.
- Distribución flexible y convertible de las viviendas para adaptarlas a los cambios vitales de sus ocupantes y alteraciones de las circunstancias familiares.



- Variación de las proporciones del espacio habitable hacia recintos de estar – descanso – trabajo individuales mayores y espacios de relación comunes más equilibrados.
- Diseño de viviendas pensadas para personas mayores y personas con movilidad reducida que faciliten su autonomía y la de las personas que las cuidan, que mayoritariamente son mujeres.
- Promoción de cambios en la distribución interior de la vivienda que facilite el trabajo doméstico y responda a los nuevos roles de género en la familia, tales como una cocina grande y en un lugar central de la vivienda para desarrollar el trabajo compartido de forma cómoda.
- Reconsideración de la normativa vigente de diseño de la vivienda y de las ordenanzas urbanísticas municipales de cara a garantizar nuevos espacios de uso de la vivienda, mediadores o neutros, transformados, transferibles, superando el esquema funcional tradicional, y proporcionar desde la misma, mayor relación con el espacio urbano, el trabajo y la movilidad.
- Aplicación de criterios de seguridad en el diseño de los elementos comunes (escaleras, ascensores y entradas), como los descritos en el apartado de percepción de seguridad.
- Priorización de las ayudas a la vivienda a grupos que tienen especial dificultad de acceso a la vivienda por razones de género, como por ejemplo mujeres cabeza de familias monoparentales, mujeres mayores que viven solas o con capacidades funcionales reducidas y las mujeres víctimas de violencia de género.

3.6.- Representatividad y señalización urbana

El problema:

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.

Los objetivos:

- Visibilizar y fomentar la concienciación social sobre la importancia de aplicar la perspectiva de género en el urbanismo para que la ciudad sea de todos sus ciudadanos.
- Potenciar la presencia simbólica y representación de las mujeres en la ciudad.
- 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.

El procedimiento para lograr los objetivos:

- Actividades de formación y sensibilización sobre esta materia, como exposiciones y recorridos reivindicativos
- Recuperación de espacios urbanos, como plazas y parques, para el desarrollo de las actividades citadas anteriormente y para actividades lúdicas y sociales.
- Creación de un local social para la mujer.
- Nomenclatura de calles, plazas, parques y edificios representativos con nombres de mujeres relevantes, tanto por sus logros profesionales,



como sociales o personales, especialmente mujeres destacadas del ámbito local.

Tener en cuenta esta medida tanto en los espacios y edificios de nueva creación, como en aquéllos que puedan cambiar de nombre por diversos motivos.

- Presencia de elementos escultóricos o representativos en la vía pública que reflejen el valor de las tareas reproductivas y del cuidado.
- Difusión de la señalización urbana igualitaria, para eliminar cualquier imagen estereotipada o sexista. Ver «Manual práctico para una señalización urbana igualitaria», publicado por el Ministerio de Igualdad del Gobierno de España y la Federación Española de Municipios y Provincias.
- Control de los elementos publicitarios, carteles y anuncios expuestos en espacios públicos para limitar o condicionar aquéllos cuyo lenguaje visual o escrito sea discriminatorio.

3.7.- Participación ciudadana

El problema:

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 concedoras 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.

Los objetivos:

- 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 interdisciplinarios.

El procedimiento para lograr los objetivos:

- Propuesta de espacios y tiempos de los procesos participativos y foros de debate, en que las mujeres puedan participar y estar presentes. Por ejemplo, cambiando horarios o proporcionando servicio de cuidado de menores durante el proceso.
- Impulso para dar a las mujeres voz y capacidad de impacto en los procesos participativos, para que puedan hacer visibles sus necesidades en el ámbito urbano. Por ejemplo, separando determinados grupos de debate de forma que las mujeres se expresen con mayor libertad y confianza.
- Difusión amplia de forma que llegue a todos los colectivos, no únicamente a aquellos implicados en temas políticos, económicos o sociales.
- Análisis de los datos siempre desagregados por sexos y realización de encuestas específicas para conocer aspectos cualitativos.
- Fomento de la participación de los hombres en temas de igualdad y perspectiva de género.



4.- PROPUESTA DE LÍNEAS DE ACCIÓN PARA CADA UNA DE LAS ÁREAS PRIORITARIAS DE ACCIÓN IDENTIFICADAS

En el presente apartado detallaremos la aplicación en el POM de La Roda, de los procedimientos indicados para conseguir los objetivos citados, que sean de aplicación al municipio (p.e. el municipio por su tamaño y población carece de transporte público, o metro, etc., por lo que directamente no haremos referencia a los procedimientos encaminados a corregir los problemas que dichos elementos crean).

4.1.- El modelo de ciudad

- Densificación y reutilización de suelos urbanos infrautilizados o degradados y edificación de solares vacíos.
- Fomento del urbanismo de proximidad, evitando desarrollos urbanísticos monofuncionales de actividad estilo «parque temático», «ciudad de la justicia» o «zona residencial».
- Acceso de las mujeres a los servicios públicos, con mejora de calidad, distancias, horarios, costes...
- Creación de pequeños equipamientos de cuidado, asistenciales, escolares, sanitarios, educativos, deportivos y culturales, en todos los barrios, con distancias a las viviendas accesibles a pie.
- Establecimiento de una red de espacios públicos de escala más pequeña y cercana.

4.2.- Percepción de seguridad

- Iluminación adecuada y suficiente en calles secundarias y zonas despobladas.
- Distribución estratégica de luminarias con intensidad y mantenimiento suficiente y sostenible.
- Vallado de solares.
- Eliminación de elementos opacos de altura mayor a 1,60 metros que reduzcan la visibilidad en espacios públicos por su efecto barrera, como



paradas de autobuses, arbustos en parques o vallas publicitarias. Utilizar siempre materiales transparentes.

- Reducción de las zonas sin actividad (zonificación). Con la mezcla de usos se asegura la concurrencia de personas en cualquier franja horaria. Por ejemplo, dinamizando el pequeño comercio en las zonas residenciales y fomentando el uso social del espacio público, como los parques.
- Señalización con elementos de orientación visibles y precisos, para la apropiación de los espacios amplios y uniformes por parte de las mujeres.

4.3.- Espacios públicos y accesibilidad

- Realización de estudios técnicos previos a las intervenciones en los espacios públicos, para diagnosticar y analizar desde una perspectiva de género las necesidades del barrio donde se actúa con datos demográficos y socioeconómicos desagregados por sexo, tipología de las calles o usos del espacio público concreto, entre otros.
- Creación de espacios para lactancia materna e higiene del bebé en parques, plazas y espacios públicos.
- Disposición de aseos públicos para niños o personas mayores en espacios abiertos como plazas, parques y jardines, cuya utilización sea fácil para los mismos.
- Dotación en los equipamientos públicos de aseos públicos para mujeres y para hombres distribuidos en una proporción tal que el tiempo de espera sea similar, a diferencia de lo que ocurre en estos momentos en que se dimensionan en un número igual de aseos lo cual provoca un tiempo de espera sustancialmente superior en el de mujeres.
- Aumento de espacios de recreo para menores, seguros, agradables y que respondan a los distintos juegos de niñas y niños.
- Creación de espacios de recreo «neutros» que respeten la evolución sociopedagógica de los menores en los parques públicos.



- Diseño de mobiliario urbano adecuado y distribuido pensando en la cercanía a zonas infantiles, con posibilidad de elección de estancias en sombra o sol.
- Creación de espacios de relación inclusivos, pensando en todas las edades. Por ejemplo, con zonas de descanso en los recorridos urbanos y suficientes bancos (para poder sentarse más allá de las sillas y mesas de los locales de restauración) y con fuentes de agua para prevenir golpes de calor y deshidratación de la población con más necesidades para su salud.
- Regulación de servicios y espacios que contribuyan al cuidado de menores y personas mayores para dar una cierta autonomía a las personas que están a su cargo, mayoritariamente mujeres, buscando compatibilidad de horarios y lugares.
- Ampliación de las aceras para el paso del coche de bebés, de sillas de ruedas de mayores o personas con movilidad reducida y de carros de la compra.
- Nivelación de los alcorques con la acera y diferenciación de materiales, colores y texturas en los cambios de nivel.
- Diseño de rampas con poca pendiente y barandillas cómodas.
- Pasos de peatones muy diferenciados.
- Diseño del trazado del carril-bici de forma que ocupe parte de la calzada y no siempre se reduzca el ancho de acera, disminuyendo el espacio para el peatón.

4.4.- Movilidad

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



- Priorización de los viandantes en muchos entornos urbanos frente a los vehículos, adecuando su velocidad y el espacio ocupado por ellos. Esto sin hacer desaparecer totalmente los vehículos, puesto que aumentan la percepción de seguridad especialmente por la noche.
- Impulso de la implicación de las mujeres en los procesos participativos y debates sobre los estudios de movilidad y sus cambios

4.5.- Vivienda

- Construcción de viviendas de diferentes tipologías, pensando en otros modelos de convivencia además del de la estructura de familia tradicional.
- Distribución flexible y convertible de las viviendas para adaptarlas a los cambios vitales de sus ocupantes y alteraciones de las circunstancias familiares.
- Variación de las proporciones del espacio habitable hacia recintos de estar – descanso – trabajo individuales mayores y espacios de relación comunes más equilibrados.
- Diseño de viviendas pensadas para personas mayores y personas con movilidad reducida que faciliten su autonomía y la de las personas que las cuidan, que mayoritariamente son mujeres.
- Promoción de cambios en la distribución interior de la vivienda que facilite el trabajo doméstico y responda a los nuevos roles de género en la familia, tales como una cocina grande y en un lugar central de la vivienda para desarrollar el trabajo compartido de forma cómoda.

4.6.- Representatividad y señalización urbana

- Actividades de formación y sensibilización sobre esta materia, como exposiciones y recorridos reivindicativos
- Recuperación de espacios urbanos, como plazas y parques, para el desarrollo de las actividades citadas anteriormente y para actividades lúdicas y sociales.
- Creación de un local social para la mujer



- Nomenclatura de calles, plazas, parques y edificios representativos con nombres de mujeres relevantes, tanto por sus logros profesionales, como sociales o personales, especialmente mujeres destacadas del ámbito local. Tener en cuenta esta medida tanto en los espacios y edificios de nueva creación, como en aquéllos que pudieran cambiar de nombre por diversos motivos.
- Presencia de elementos escultóricos o representativos en la vía pública que reflejen el valor de las tareas reproductivas y del cuidado.
- Difusión de la señalización urbana igualitaria, para eliminar cualquier imagen estereotipada o sexista. Ver «Manual práctico para una señalización urbana igualitaria», publicado por el Ministerio de Igualdad del Gobierno de España y la Federación Española de Municipios y Provincias.
- Control de los elementos publicitarios, carteles y anuncios expuestos en espacios públicos para limitar o condicionar aquéllos cuyo lenguaje visual o escrito sea discriminatorio.

4.7.- Participación ciudadana

- Propuesta de espacios y tiempos de los procesos participativos y foros de debate, en que las mujeres puedan participar y estar presentes. Por ejemplo, cambiando horarios o proporcionando servicio de cuidado de menores durante el proceso.
- Impulso para dar a las mujeres voz y capacidad de impacto en los procesos participativos, para que puedan hacer visibles sus necesidades en el ámbito urbano. Por ejemplo, separando determinados grupos de debate de forma que las mujeres se expresen con mayor libertad y confianza.
- Difusión amplia de forma que llegue a todos los colectivos, no únicamente a aquéllos implicados en temas políticos, económicos o sociales.
- Análisis de los datos siempre desagregados por sexos y realización de encuestas específicas para conocer aspectos cualitativos.



- Fomento de la participación de los hombres en temas de igualdad y perspectiva de género.

Albacete, septiembre de 2020
FERNÁNDEZ-PACHECO INGENIEROS, S.L.

Fdo.: Antonio R. Fernández-Pacheco Sánchez
Ing. de Caminos, Canales y Puertos
Colegiado nº 30.058

Fdo.: Ángel Aulló Martínez
Arquitecto
Colegiado nº 10.514 COACM