

Cohesión social y desarrollo
económico

UN ENFOQUE DE GÉNERO PARA LA AGENDA 21 DE MÁLAGA

Aula Eileen Gray.

AGENDA 21 MÁLAGA



Ayuntamiento
de Málaga



El contenido de este informe corresponde a la visión profesional que los autores consideran relevante sobre esta materia, no siendo el Ayuntamiento, con carácter general, responsable de las opiniones vertidas en el mismo.

Presentación Aula	4
Consideraciones previas a la redacción del informe	4
Mujer y ciudad. Perspectiva de género y ciudad en clave de igualdad.....	5
Nuestra lectura de la A21. Una nueva mirada	6
La ciudad de Málaga en clave de igualdad. Estrategias de actuación.....	21

Presentación Aula

El Aula Eileen Gray es un espacio de formación, debate y acción que surgió, en el seno del Colegio Oficial de Arquitectos de Córdoba, en el año 2003. Se trata de un espacio abierto donde profesionales de la arquitectura y el urbanismo, comprometidas con el género, pretendemos generar reflexiones y provocar respuestas de la sociedad, mediante acciones concretas.

Nuestra labor se centra, tanto en la difusión de la obra de arquitectas pioneras, como Eileen Gray, como en la realización de trabajos de investigación y reflexión sobre la incorporación de la perspectiva de género al urbanismo y la arquitectura, dirigidos a la consecución de espacios más amables y seguros, donde los ciudadanos sean los verdaderos protagonistas de la escena urbana. De forma paralela, venimos desarrollando acciones concretas que permiten, a través de la participación de las mujeres en la planificación de sus ciudades, mejorar la calidad de los escenarios de convivencia de mujeres y hombres.

Consideraciones previas a la redacción del informe

El análisis de la evolución de “la mujer en la ciudad de Málaga” en los últimos diez años se encuadra en los trabajos de Revisión y Actualización de la Agenda 21 de Málaga, y forma parte de un trabajo de mayor envergadura que abarca muchos otros aspectos relativos a la transformación de la ciudad de Málaga en esta década (2004-2013).

Para la elaboración de estos informes sectoriales, se toma de base los objetivos y metas propuestos en la vigente Agenda 21, publicada en 2006, así como una serie de indicadores de sostenibilidad contenidos en dicho documento, y su posterior actualización anual. En definitiva, datos medibles, que ayudan a analizar, tanto la evolución, como la situación actual de la ciudad en el tema propuesto, así como el cumplimiento e idoneidad de los objetivos marcados inicialmente.

En el caso que nos ocupa, el trabajo solicitado se complejiza, ya que de la lectura y análisis de la documentación referenciada, se observa que el tema objeto del presente informe, no aparece tratado de forma específica, careciendo la A21 de un diagnóstico previo de la situación y de la definición de indicadores de seguimiento, objetivos y propuestas de actuación propios en esta materia.

Es por ello, que nuestra labor en el presente informe se centrará en realizar una aportación desde el punto de vista de género a los trabajos de Revisión y Actualización de esta Agenda. Labor que se concreta en analizar y reflexionar sobre todas aquellas cuestiones o aspectos de la ciudad de Málaga, en los que la incorporación de la perspectiva de género sea determinante para la obtención de nuevas claves. Claves que nos permitirán obtener un diagnóstico de la situación actual, en base a la cual, establecer acciones concretas dirigidas a la consecución de una **ciudad en clave de igualdad**.

Mujer y ciudad. Perspectiva de género y ciudad en clave de igualdad

Cuando hablamos de **género** nos referimos a los roles o funciones atribuidos socialmente y diferenciados por sexos, es decir, a las relaciones sociales y culturales asignadas a las mujeres y a los hombres por tradición o imposición, y no por estar biológicamente destinados a ellas.

Históricamente, el género femenino ha estado vinculado a lo doméstico, al mundo interior, a lo privado y a la dependencia; mientras que por el contrario, el masculino, ha estado marcado por lo profesional, la exterioridad, lo público y la autoridad. La igualdad de género pretende eliminar estos roles asignados por sexos.

La **planificación, el diseño de nuestras ciudades y la arquitectura**, no han quedado ajenos a este hecho, respondiendo durante siglos a una estructura social donde el hombre ha sido el protagonista, mientras la figura de la mujer se diluía en el seno de la familia. Sin embargo, la mujer es, sin duda, la fuerza transformadora de la sociedad del último siglo; no obstante, a pesar de haberse incorporado a la vida laboral, ha continuado con las mismas tareas y cargas familiares. Como consecuencia, surgen nuevas demandas a las que el soporte urbano no es capaz de dar respuesta.

Es necesario, por tanto, reflexionar sobre el funcionamiento actual de nuestras ciudades y poner en marcha estrategias para hacerlas más amables, más seguras, más accesibles, capaces de acoger los nuevos roles sociales, sin olvidar que las personas son las protagonistas en la escena urbana. El Urbanismo actual es el responsable de recuperar el lugar y el espacio que la mujer ocupa, re-definiendo el modelo social actual.

Por esta razón, es necesario replantearse algunos aspectos esenciales en nuestra forma de pensar, planificar y hacer ciudad. Debemos tener en cuenta que su construcción condiciona nuestra forma de vida. Es por ello, que la planificación no debe ser un instrumento de laboratorio, ajeno a los problemas cotidianos de la ciudadanía, sino que además de investigar sobre los valores y características del lugar y de implicar al personal técnico y político de las administraciones locales, debemos conocer las demandas, inquietudes y necesidades de aquellos que usan y habitan la ciudad.

En este sentido, **las mujeres**, como consecuencia del papel de cuidadoras que generalmente nos ha tocado desempeñar, tanto histórica como actualmente, unido a nuestra incorporación al mercado laboral remunerado, somos importantes usuarias de la ciudad y, como consecuencia, grandes conocedoras del espacio urbano en general y del doméstico en particular. Además las mujeres expresamos no sólo nuestros deseos, sino que en muchas ocasiones somos las voces de otros grupos sociales a veces poco considerados. Por todo ello, creemos necesario aprovechar el conocimiento adquirido de las mujeres para planificar y proyectar ciudades para tod@s.

Cuando abordamos la **incorporación de la perspectiva de género** en el urbanismo y la arquitectura, nos estamos refiriendo por tanto, a la participación activa de las mujeres, profesionales y ciudadanas, en los procesos de construcción de la ciudad, desde la experiencia y el conocimiento que atesoran, en aspectos tan importantes como la seguridad, la accesibilidad, las relaciones de proximidad, el uso de los equipamientos y servicios, la calidad de los espacios públicos, la movilidad, y el espacio doméstico. **Todo ello desde una visión principalmente cualitativa, además de la puramente cuantitativa.**

¿Qué entendemos por una ciudad en clave de igualdad?

La ciudad en clave de igualdad, es aquella que mejor satisface las necesidades de la vida cotidiana y garantiza una mejor calidad de vida para todas las personas, independientemente de su edad, género o capacidad, de forma que puedan participar en igualdad de oportunidades.

A su vez, esta ciudad coincide en sus objetivos fundamentales con una ciudad más **compleja, diversa, próxima, segura, accesible y participativa**, que facilite la multiplicidad de oportunidades para toda la ciudadanía, con el menor consumo de recursos y emisiones posibles.



Nuestra lectura de la A21. Una nueva mirada

La Agenda 21 se estructura en cuatro ejes: el territorio y la configuración de la ciudad; gestión de los recursos naturales; cohesión social y desarrollo económico; y gobierno de la ciudad y participación ciudadana; siendo los temas de **configuración de la ciudad y participación ciudadana** las áreas donde la incorporación de la perspectiva de género puede suponer una nueva mirada que aporte otras claves para acometer los trabajos de revisión de la Agenda.

CONFIGURACION DE LA CIUDAD

En nuestro trabajo abordaremos la Ciudad como soporte físico, independientemente de su estructura administrativa, ya que nos interesa reflexionar sobre cómo la configuración de la ciudad afecta, directa e indirectamente, a la cotidianeidad del ciudadano, interfiriendo incluso en la toma de decisiones en su día a día.

Para realizar este análisis hemos estructurado el informe por temáticas, abordando

aquellos elementos de la ciudad que han sido proyectados para prestar un servicio a la ciudadanía.

Cada uno de estos apartados contiene un primer análisis basado en la información contenida en la A21, y una reflexión sobre lo que, desde nuestro punto de vista, se podría aportar para extraer nuevas conclusiones, al tiempo, que de una forma didáctica se muestra cómo las características de estos elementos interfieren en la calidad de vida del ciudadano en general, y de la mujer en particular.

Servicios Básicos y Equipamientos

El sistema de equipamientos constituye una capa más dentro de los sistemas que estructuran un municipio. Se compone de las edificaciones y los servicios de uso público, de carácter general o local, que son básicos para dar cobertura a las necesidades de la población. Se distinguen, según el uso específico, en educativos, deportivos y sociales –actividades sanitarias, asistenciales, culturales, religiosas, comerciales, administrativas públicas y de servicios públicos-.

Los equipamientos son los encargados de acoger la función social de lo público y deben adaptarse a la ciudad contemporánea, realizando un acercamiento a la ciudadanía, para conocer cuáles son sus demandas en la nueva realidad social.

Los Servicios Básicos y Equipamientos de la ciudad de Málaga, están contemplados en el apartado de Complejidad y Diversidad de Usos de la A21, en concreto a través del indicador de seguimiento Proximidad a Servicios Básicos. Este indicador mide el porcentaje de población que vive a una distancia próxima de determinados servicios básicos como los centros educativos o sociales. Los datos obtenidos se representan gráficamente en una serie de planos de la ciudad.

Esta información, que consideramos muy valiosa y útil para el análisis de la ciudad, sirve para detectar visualmente y de forma inmediata, tanto carencias de equipamientos en determinadas zonas de la ciudad, como otras zonas aparentemente bien equipadas.

Al ser un análisis desde el punto de vista cuantitativo, necesitaría complementarse con otro tipo de datos pues, por ejemplo, desconocemos si aquellas áreas de la ciudad que cuentan con un elevado número de centros sociales, pueden hacer buen uso de todos ellos porque funcionen correctamente o porque el estado de la edificación lo permita.



Desde un análisis de género consideramos que los datos facilitados por la Agenda deberían complementarse con otro tipo de información que sirva para determinar algunos aspectos tales como:

Idoneidad equipamiento/servicio - población.

Concepto que se refiere a la adecuación de los equipamientos o servicios existentes en el ámbito a estudiar y su idoneidad con la población a la que sirve.

Por ejemplo, podemos encontrarnos con áreas de ciudad bien dotadas de equipamiento educativo, en las que el sector de población del ámbito al que debe prestar el servicio sea mayoritariamente adulto; o por el contrario, zonas de ciudad ocupadas mayoritariamente por familias jóvenes con hijos en las que exista poca oferta de plazas educativas.

Calidad del equipamiento/servicio.

La calidad del equipamiento/servicio viene determinada por su estado de conservación, la adecuación y modernización de sus instalaciones, su accesibilidad... etc. En definitiva, todos aquellos aspectos físicos que condicionan el uso del equipamiento sin entrar en la prestación del servicio que se lleva a cabo.

Por ejemplo, el atractivo de un comercio integrado en una determinada zona de la ciudad es capaz de revitalizarla y regenerarla, incidiendo indirectamente en otros aspectos tales como el uso del espacio en el que se encuentra y su entorno, la mejora de la seguridad como consecuencia de lo anterior, su mantenimiento, etc.

Intensidad de uso del equipamiento/servicio.

Con intensidad de uso nos referimos al número de usuarios que utilizan el equipamiento o servicio en función de la capacidad del mismo y las causas que la motivan.

Podemos encontrarnos con centros educativos donde la demanda de uso es muy baja por problemas de cohesión social en la zona, trasladándose esta demanda a otras zonas de ciudad. Esto provoca una descompensación en el soporte urbano, afectando a los modos de desplazamiento y produciendo saturación en otros centros educativos.

También podemos encontrar servicios de alimentación en los que las condiciones de acceso y horarios, afectan a su uso. En este sentido, el comercio de barrio se ve en la necesidad de buscar nuevas estrategias de mercado para competir con las grandes superficies. Por ello, es tan importante conocer los datos de uso a los que estamos haciendo referencia, como las causas que motivan esa intensidad que lo caracteriza.



En definitiva, aspectos, todos ellos cualitativos, que nos ayudarán a determinar, no sólo si la ciudad de Málaga o sus áreas están o no bien equipadas, sino si las dotaciones existentes atienden adecuadamente la demanda, o si por el contrario hay que plantear cambios de uso, renovación o modernización de la edificación, mejoras en la accesibilidad, mejoras en el transporte público que aseguren la conectividad,....

Espacios Públicos

Son los espacios los lugares destinados, en general, al uso público de la ciudadanía. Nos referimos, en concreto, al espacio público exterior que discurre entre las edificaciones, es decir, las calles, avenidas, plazas, parques o jardines de nuestras urbes.

En la Agenda 21 se hace referencia al espacio público como el que *“vertebra a través de calles, plazas y zonas verdes el territorio, dándole un significado claro y unitario respecto a la ciudad consolidada”*.

Desde nuestro punto de vista, diferenciamos entre **espacios públicos de tránsito** -calles, avenidas, rondas,...- destinados a facilitar el desplazamiento peatonal, de bicicletas, automóviles y medios de transporte colectivo en superficie; y **espacios públicos de estancia** -plazas, jardines, parques,...- que son el soporte para el desarrollo de las actividades de la ciudadanía, como el encuentro, la convivencia y el ocio.



Aunque en la Agenda 21 se habla del espacio público en general, existe un apartado específico de Zonas Verdes en los indicadores de sostenibilidad propuestos, correspondiéndose con lo que hemos denominado espacios públicos de estancia. En él se definen cinco indicadores de seguimiento (zonas verdes y número de árboles en viario por habitante, masa foliar productora de sombra, porcentaje de especies autóctonas de vegetación y proximidad de zonas verdes), que nos ofrecen una información interesante y pormenorizada. Es de destacar la labor llevada a cabo para medir estos indicadores y lo valiosa que resulta esta información para el análisis urbano de la ciudad de Málaga.

No se incluyen en este apartado los que hemos denominado espacios públicos de tránsito, abordándose éstos, en la parte destinada a la movilidad en la A21, pero únicamente desde el punto de vista de los modos de transporte. En el análisis de las calles y avenidas de la ciudad consideramos necesario contemplar además, otros factores que condicionan el uso de estos espacios, como son: secciones útiles de viario, superficie destinada a aparcamientos en superficie, accesibilidad del viario, iluminación, usos adyacentes –residencial, comercial, etc....-

Además, creemos que es fundamental complementar toda esta información con la percepción que tiene el usuario del espacio público, no contemplada en el análisis realizado por la A21, lo cual es comprensible pues está realizado desde un plano objetivo y cuantitativo.

En la definición del indicador Zona Verde por habitante, la Agenda 21 da un paso más respecto a los análisis realizados habitualmente por el planeamiento, pues sólo considera las *zonas verdes útiles*, en las que no están incluidas *“ni las medianas, ni rotondas ni aquellos espacios libres que por su estado de conservación o debido a la alteración de su uso formen parte de estas categorías”*. Teniendo en cuenta esto, llama mucho la atención que el porcentaje de lo que se considera superficie verde útil sea tan pequeño respecto a la superficie calificada como verde en el planeamiento (17,70 % en el año 2011).

Cuando hablamos de complementar el análisis desde un punto de vista cualitativo, nos referimos, en este caso concreto, a definir lo que es una zona verde útil o no, desde la propia percepción del usuario, pues puede ocurrir que determinados espacios cuantificados como útiles en la Agenda (un espacio libre en buen estado, amplio y quizás hasta relacionado con algún equipamiento) puedan no serlo para el usuario del espacio y haga que éste no sea usado tal y como fue concebido.

Es por tanto necesario, en el análisis de los espacios públicos, atender a otras cuestiones evaluables desde la experiencia del usuario, utilizando parámetros tales como: confort, iluminación, seguridad, accesibilidad, diversidad de usos dentro del espacio, versatilidad, etc.

Aunque algunos de estos parámetros ya están tratados en la A21, creemos necesario considerar nuevos matices no tenidos en cuenta en su definición, que puedan complementar la información aportada desde el punto de vista del género. De nuevo hablamos de aspectos cualitativos del elemento, que nos ayudarán a evaluar las causas que favorecen o disuaden el uso de un determinado espacio.

En Málaga, además de los espacios libres propios de cualquier ciudad (plazas, parques, calles,...) habría que considerar la importante función que asumen sus playas como espacios de ocio y esparcimiento. En este sentido, nos llama la atención cómo la A21 no contempla este análisis. Entendemos que, aún cuando desde el punto de vista urbanístico esta superficie no es computable como espacio libre, de cara al cumplimiento de los estándares marcados por la LOUA, desde el punto de vista del análisis y uso de la ciudad, sí tienen una gran importancia, ya

que asumen buena parte de la función destinada a los espacios libres de la ciudad, sirviendo a su vez de atractivo para la ocupación de los espacios circundantes, clasificados como tales.



Otra cuestión a tener en cuenta en el análisis de Málaga, es su marcado clima mediterráneo, con temperaturas suaves, que favorecen el uso continuado de sus espacios libres a lo largo del año.

Abordamos a continuación los indicadores que, desde nuestro punto de vista, podrían completar a los ya definidos en la Agenda, con objeto de complementar la información que éstos nos aportan.

Diversidad de usos/usuarios

En el espacio público, es la existencia de distintas zonas acondicionadas de forma específica para ser utilizadas por un determinado grupo de usuarios con características comunes, asegurando una adecuada convivencia y un uso no excluyente del mismo.

En este sentido, coincidimos con la idea contenida en la Agenda, respecto a que la mezcla de usos en los espacios públicos garantiza el uso continuado de los mismos a lo largo de todo el día, y en consecuencia, asegura el éxito en la función urbana que éstos asumen. Por ejemplo, un espacio libre en el que exista una zona de juegos deportivos, otra de juegos infantiles, bancos para la estancia o el descanso, e incluso una zona de ejercicio para mayores, tendrá sin duda un mayor uso por la población.

Por el contrario, un espacio de estancia bien equipado pero con un único uso, por ejemplo una zona de juegos infantiles, ve limitada la franja horaria de utilización, que queda restringida al horario de ocio de los niños, al tiempo que excluye a otros usuarios, por lo que el aprovechamiento de éste será limitado.

En cuanto a los espacios de tránsito, este concepto se aplicaría a la coexistencia en el viario de Acerados amplios, que permitan el paseo en paralelo a más de una persona; carriles bici, ocupados ocasionalmente por ciclistas; carril bus, con sus respectivas paradas de subida y bajada de viajeros, etc. En definitiva, elementos capaces de generar interacción, actividad y atractivo a la hora de la elección del usuario para transitar por una calle u otra.

Destacamos aquí, intervenciones recientes en el espacio público de Málaga como el *Palmeral de las Sorpresas*. Una actuación que pone en valor una zona deteriorada y olvidada, y

que a su vez supone un importante atractivo turístico de la ciudad en su acceso desde el Puerto, siendo capaz de integrar al usuario residente y al turista que visita la ciudad por un corto periodo de tiempo.

Cualificación del espacio público

Un espacio bien cualificado es aquel que integra un adecuado tratamiento del pavimento, una correcta ubicación y elección del mobiliario urbano, la existencia de elementos de sombra bien localizados, zonas ajardinadas que aporten calidez al espacio,... En definitiva, un espacio concebido desde un proyecto que integre todos los elementos que lo conforman, teniendo en cuenta la importancia de cada uno de ellos en la escena urbana.

Esto no implica necesariamente una mayor inversión económica en el tratamiento del espacio, sino una buena planificación del conjunto de los elementos.

Es habitual encontrar en nuestras ciudades el típico ejemplo de “plaza dura”: espacios completamente pavimentados de un material pétreo, carente de sombras, vegetación e incluso mobiliario urbano. Este tipo de plazas, no propicia su uso como espacio de estancia, quedando relegados a simples espacios de tránsito, a no ser que sean “ocupados” por los característicos veladores de los bares, en cuyo caso pasan de ser espacios concebidos para el uso público, a espacios de ocio con uso lucrativo.

Vegetación

La vegetación es un elemento que nuestro subconsciente asocia al espacio libre, pues ésta es la encargada de acercar los elementos naturales al espacio urbanizado, aportando calidez al mismo. La vegetación a su vez, asume la importante misión de acondicionar térmicamente el espacio, consiguiendo con su sombra rebajar significativamente la temperatura en épocas calurosas. Así mismo, la vegetación es la encargada del acondicionamiento acústico y de mejorar la calidad del aire, consiguiendo con su masa vegetal el amortiguamiento del ruido del tráfico y de la contaminación. Es por tanto el elemento que más y mejores cualidades aporta al espacio libre.

En la elección de las especies arbóreas o ajardinamiento, además de tener en cuenta aspectos tales como las condiciones climatológicas del lugar, o las características propias de la planta, es importante tener en cuenta otros aspectos como altura de la copa, la altura del tronco a la que crece la masa arbórea, o si su hoja es caduca o perenne, ya que estos factores van a influir en la visibilidad, la existencia de zonas oscuras o mal iluminadas, o la versatilidad de uso en verano e invierno.

Por ejemplo, mientras que los parques se ocupan y se transitan sin problema durante el día, a pocas mujeres se les ocurre pasar de noche por el interior de los mismos, siendo la tendencia más común bordearlos por el viario que los delimita, dado que a menudo se trata de zonas con poca visibilidad y transparencia, oscuras o poco iluminadas, en las que la percepción de inseguridad es alta.

En el caso de los espacios de tránsito, por ejemplo, la existencia de naranjos en el acerado con una altura de copa inferior a la altura de las farolas, produce sombra sobre el pavimento, quedando el acerado mal iluminado, con problemas de visibilidad y seguridad.

Sombras

La existencia o no de sombra en un determinado espacio va a determinar la ocupación

del mismo en determinados periodos del año. Pero no basta con introducir en el proyecto elementos de sombra, también es importante asociarlas a los lugares destinados a la estancia, al juego o al paseo. Por ejemplo, una sombra que no incide en un banco o zona de juegos no sirve de mucho. Hay determinadas zonas de los espacios libres, cuyo uso se ve limitado o incluso inutilizado si la sombra no es efectiva.

En cuanto a los espacios de tránsito, la existencia de elementos que aporten sombra al viandante o al ciclista fomentan, sin duda, los recorridos peatonales y en bici en periodos estivales, lo que redundará en un menor uso del vehículo motorizado en los desplazamientos cortos.

Iluminación

La iluminación de los espacios libres es determinante en su ocupación y recorrido durante la noche, siendo uno de los factores que más afecta a la percepción de seguridad. De hecho, es una práctica habitual el vallado y cierre de determinados espacios libres durante la noche, precisamente para evitar situaciones de inseguridad y vandalismo.

Es importante diseñar la iluminación de los espacios teniendo en cuenta el resto de elementos, sobre todo la vegetación, ya que como hemos indicado anteriormente, puede suponer un obstáculo en la eficacia de la iluminación. Así mismo, la disposición de las luminarias debe ser homogénea y comprender la totalidad de la superficie, evitando las zonas en sombra o puntos negros.

La percepción de un espacio cambia significativamente según sea de noche o de día, siendo la iluminación el único elemento capaz de evitar o minorar estas diferencias.

La iluminación en los espacios de tránsito es la encargada de asegurar la circulación de peatones y vehículos durante la noche en condiciones de seguridad.

Seguridad

La seguridad en el espacio público es un concepto subjetivo, puesto que la misma depende de la percepción que tiene el individuo en dicho espacio, siendo ésta completamente diferente para mujeres y hombres.

Los espacios que causan miedo restringen la libertad de movimiento, especialmente de las mujeres, las personas mayores y menores de edad. Lo más determinante en la percepción de inseguridad de un espacio no es la posibilidad real de ser atacado, sino la sensación de poder serlo. Para evitar que esto suceda, se deben adoptar medidas que garanticen la sensación de seguridad y confortabilidad de los espacios públicos.

Al tratarse de una cuestión subjetiva, el análisis de la seguridad en los espacios públicos debe realizarse basándose en la opinión de los usuarios habituales.

Pero no solo nos referimos aquí a problemas de inseguridad durante la noche, también existen problemas de inseguridad durante el día, por ejemplo en los recorridos que los niños tienen que realizar para llegar al colegio. Los padres suelen acompañar a sus hijos porque perciben problemas de seguridad en los recorridos escolares, debidos principalmente al tráfico. En muchas ocasiones, los niños para ir al colegio deben transitar por calles en las que no existen semáforos o pasos de peatones para cruzar la calzada, o calles con acerados estrechos en las que hay que caminar por la calzada,.... En definitiva, cuestiones todas ellas que afectan a la autonomía de las personas.

Estado de conservación

Otro de los aspectos clave en la utilización de los espacios públicos es su estado de conservación y mantenimiento. Un espacio libre limpio, con el mobiliario, pavimentación y vegetación en buen estado, constituye un espacio más atractivo para el uso; mientras que un espacio que presente falta de mantenimiento, mobiliario deteriorado, suciedad, etc., queda relegado a su abandono progresivo, lo que supone una pérdida para la ciudadanía.

Para facilitar la conservación de los espacios libres, desde el proyecto, pueden abordarse cuestiones que posteriormente faciliten el mantenimiento de éstos, tales como la durabilidad de los elementos que lo componen, la correcta ejecución y elección de la pavimentación, utilización de materiales antivandálicos, etc.

También creemos necesario realizar campañas de sensibilización ciudadana relativas al conocimiento y participación en los proyectos de espacios libres, de manera que el vecindario lo sienta como propio, de cara a asegurar un mayor cuidado de los mismos.

Accesibilidad

La accesibilidad es un concepto que consideramos debe ser tenido en cuenta en todos los espacios de la ciudad, tanto públicos como privados. Aplicada a su soporte físico, es la condición que deben cumplir los espacios que la componen, de modo que sean utilizados y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible.

Para planificar el desarrollo urbano de nuestras ciudades bajo los criterios de la accesibilidad universal, debemos tener en cuenta, en primer lugar, el diseño del espacio público. Actuar en la ciudad consolidada resulta más complejo, puesto que tiene numerosas barreras arquitectónicas, urbanísticas y sensoriales, presentes en acerados estrechos, peldaños elevados, mobiliario mal ubicado etc. Convertirla en un lugar accesible, implicará, por ejemplo, la creación o mejora de rampas, la ejecución de vados peatonales, la colocación de señales que puedan ser percibidas por personas con discapacidades distintas, etc.



En la A21 únicamente encontramos algunas referencias en materia de accesibilidad en el apartado relativo a movilidad, tratada exclusivamente desde el punto de vista de los modos de transporte y la cercanía a los mismos. Entendemos que la accesibilidad es una materia que

debería ser abordada transversalmente en la Agenda, dada su importancia y magnitud, pudiendo ser objeto de un estudio pormenorizado.

Por esta razón, a continuación esbozamos en líneas muy generales, algunos de los parámetros de la accesibilidad que tienen que ver y/o afectan a cuestiones de género. Desde esta perspectiva, cuando reflexionamos sobre accesibilidad, no sólo lo hacemos pensando en personas con problemas de discapacidad y movilidad reducida, sino en toda la ciudadanía, ya que espontánea y esporádicamente en la vida cotidiana, somos portadores de maletas, carritos de bebé, de la compra, etc., y la ciudad como soporte de nuestras actividades, ha de estar acondicionada para ello.

Itinerarios accesibles

Entendemos por itinerario accesible, aquel que para hacer posible su utilización de forma autónoma y en condiciones de seguridad, por personas con discapacidad, cumple con las condiciones establecidas por la normativa vigente en esta materia.

En general, siempre debe haber al menos un itinerario accesible que no se vea interrumpido por obstáculos, escaleras, etc., tanto en el espacio libre como en el edificado, ya sea público o privado.

Por ejemplo, la existencia de un desnivel en un itinerario peatonal que no esté salvado por un vado, supone una barrera en la continuidad de dicho itinerario, por lo que no es accesible.

Adecuación del mobiliario urbano

En el espacio público, el diseño y la ubicación del mobiliario urbano debe atender a la accesibilidad en el mismo, de manera que no entorpezca en modo alguno el tránsito peatonal y pueda ser utilizado por todos los usuarios.

Por ejemplo, el diseño de determinados bolardos ocasiona frecuentes tropiezos por su falta de visibilidad o mala ubicación. Así mismo, el diseño de algunos contenedores de residuos urbanos, dificultan su uso a las personas mayores y con movilidad reducida.

Elementos sensoriales

La vista, el sonido y el tacto, son sentidos que nos guían a través de un recorrido accesible.

Algunos de los elementos sensoriales que favorecen la autonomía de las personas en sus recorridos por la ciudad son, por ejemplo, la señalética acústica en los semáforos, el uso de diferentes texturas en el pavimento, etc. Estos recursos ayudan a las personas con distintas discapacidades a reconocer determinados elementos en su itinerario, tales como desniveles, vados, obstáculos, etc., existentes en el espacio público.

Movilidad

Aún cuando la movilidad es objeto de un informe específico: *“La movilidad en Málaga y su distribución modal por áreas de ciudad y en el ámbito metropolitano”*, creemos necesario dar unas pinceladas al respecto, ya que normalmente se aborda de una manera cuantitativa (nº de desplazamientos, nº de usuarios,...) y no de una forma cualitativa, manera que tiene el género de tratarla.

El concepto de movilidad surge de la necesidad de realizar distintas actividades a lo largo del día en ubicaciones diferentes, domicilio, trabajo, ocio, educación, compras, etc. Casi la mitad de los desplazamientos que realizamos al día, es decir, aquellos viajes que implican salida y vuelta al domicilio, son prioritariamente por motivos laborales, seguidos de la compra y el ocio.

Con el transporte se pretende satisfacer las necesidades de movilidad geográfica de personas y mercancías, centrándonos en este caso en las primeras.

La Agenda 21 aborda los modos de transporte a dos niveles: metropolitano, cuando afecta a toda un área geográfica urbanizada en la que existe un elevado grado de interacción entre sus diversos núcleos urbanos; y urbano, si el desplazamiento se realiza dentro de la ciudad.

Los modos de transporte se definen como cada uno de los diferentes medios de movilidad que disponemos.

Málaga es un municipio que se engloba dentro de los núcleos urbanos con población media, en los que el uso del vehículo privado se complementa tanto con el transporte público como con el desplazamiento a pie.

En la Agenda 21 la movilidad es un concepto que se desarrolla principalmente desde el punto de vista de los modos de transporte motorizados, en concreto el coche y el autobús urbano como alternativa a éste. Se pone de manifiesto la necesidad de mejorar la oferta del transporte público (frecuencia, puntualidad, velocidad-tiempo empleado en el transporte, disponibilidad de asientos o discriminación positiva en las tarifas) mediante actuaciones que actualmente se están llevando a cabo, no abordándose los no motorizados o saludables, que son los que se realizan en bici o a pie.



En la actualidad, se está redactando el Plan Municipal de Movilidad Urbana Sostenible. (Fase de Avance). Este tipo de documento persigue impulsar un conjunto de actuaciones para conseguir desplazamientos más sostenibles (a pie, bicicleta y transporte público), que sean compatibles con el crecimiento económico, alcanzando con ello una mejor calidad de vida para los ciudadanos y futuras generaciones.

Nuestra aportación pretende complementar aquellos aspectos de la movilidad relativos

a la perspectiva de género, en concreto, el transporte público, la bicicleta y el desplazamiento a pie.

Configuración de la ciudad/Modo de Transporte

Tal y como se recoge en la Agenda, el modelo de ciudad zonificada, propio del crecimiento de las últimas décadas, genera una mayor necesidad de movilidad para realizar las tareas de la vida cotidiana, siendo necesaria la utilización masiva del vehículo privado. Esto ha provocado que el viario haya quedado colapsado, perdiendo las ventajas que inicialmente proporcionaba el automóvil. Como estrategia para minimizar este problema, la Agenda plantea la necesidad de potenciar y priorizar el transporte público frente al privado, de cara a conseguir una ciudad más sostenible.

Uno de los problemas de este modelo de ciudad de Málaga, como indica la Agenda, es la falta de conexión entre las distintas áreas de la ciudad y los polígonos industriales mediante líneas de autobuses públicos, provocando un mayor uso del vehículo privado en estos desplazamientos.

Este modelo de ciudad también discrimina socialmente a todas aquellas personas que tienen limitada su movilidad y no disponen de vehículo privado. Este otro problema se ha acentuado en los últimos años, ya que la población está envejeciendo progresivamente. Las mujeres por ser las principales cuidadoras de esta población dependiente, se ven directamente afectadas, convirtiéndose en las usuarias y demandantes mayoritarias del transporte público.

Usuarios/Modos de Transporte

Es el análisis de cada modo de transporte en función de las personas que lo utilizan.

La Agenda21 contiene datos en cuanto al porcentaje de usuarios por cada uno de los medios de transportes analizados sin llegar a diferenciar los mismos por edad, sexo y perfil de usuario. Entendemos que estos factores condicionan la selección de un modo de transporte u otro.

La obtención de estos nuevos datos nos confirmará, por ejemplo, que el mayor número de usuarios del transporte público está formado mayoritariamente por mujeres, personas mayores y dependientes.

Los patrones de movilidad masculino/femenino son diferentes. Mientras que los hombres realizan mayoritariamente desplazamientos pendulares (casa-trabajo-casa), las mujeres tienen patrones de movilidad más complejos. Éstas realizan desplazamientos encadenados-poligonales (por ejemplo, casa-colegio-trabajo-compra-colegio-casa), es decir mayor número de movimientos pero en un espacio más reducido.

Cualificación del soporte/ Modos de transporte saludables

Desplazamientos a pie

Coincidimos con la idea recogida en la A21 relativa a que la diversidad de usos favorece estos desplazamientos. Concentrar en un mismo espacio características y usos ciudadanos diferentes, restableciendo la complejidad habitual de la ciudad, conlleva que cada persona tenga que recorrer menos distancia para ir al trabajo, al colegio, a la compra o a su casa, mejora su movilidad, contamina menos, y tiene más tiempo para relacionarse socialmente.

A su vez, este tipo de desplazamientos se ven condicionados por la tipología edificatoria que acompaña al recorrido, ya que influye en la configuración del itinerario. No provoca la misma sensación caminar por calles donde la edificación permite en planta baja generar una serie de actividades de tipo comercial, ocio, etc. que caminar junto a muros delimitadores de espacios privados (solares, viviendas aisladas, adosadas, etc.), que pueden generar inseguridad y abandono, desincentivando su uso.

La cualificación de los itinerarios en los que se realizan desplazamientos a pie, también es determinante en el uso de este modo de transporte, aspecto que ha sido tratado dentro de los espacios públicos de tránsito.

Desplazamientos en bicicleta

Por sus características climáticas y orográficas, Málaga presenta unas condiciones adecuadas para el fomento del uso cotidiano de la bicicleta. No obstante, también es necesaria una adecuada cualificación del soporte urbano destinado a este modo de transporte.

Actualmente el Ayuntamiento de Málaga está apostando por el uso de la bicicleta, habiéndose inaugurado en Agosto de 2013 el sistema de bicis públicas. Así mismo, la longitud del carril bici y su proximidad en los últimos cinco años, ha aumentado en gran medida, siendo prácticamente inexistentes al inicio de la publicación de la Agenda. Sin embargo, sigue siendo necesaria una mayor inversión, apuesta y concienciación por este medio de transporte para que constituya una alternativa efectiva al vehículo motorizado.

Frecuencia-Horario/Modos de transporte público

En el transporte público, la frecuencia y el horario es un elemento que condiciona su utilización. Generalmente atiende al horario laboral, limitando su uso en otras franjas horarias. De esta forma, resulta incongruente que durante los fines de semana, y en horario nocturno, se disminuya la frecuencia de este medio de transporte.

Estas carencias en uso nocturno, afectan sobre todo a la movilidad y sensación de inseguridad de las mujeres usuarias del transporte público, que puede verse agravada por circunstancias tales como excesivo tiempo de espera, paradas en lugares poco visibles, escaso tránsito, mala iluminación... etc.

La evaluación y valoración de todos estos aspectos relativos a la configuración de la ciudad y los indicadores propuestos, requiere de dos tipos de análisis: uno desde el punto de vista técnico y cuantitativo, y otro desde el punto de vista de los usuarios encargados de aportar su valoración cualitativa. La mejor forma de obtener esta información, al tratarse de conceptos tan amplios y a veces subjetivos en función del usuario, es a través de la Participación Ciudadana.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La Participación Ciudadana en la Agenda 21 está contenida en su apartado Gobierno de la Ciudad. La forma de gobierno de la ciudad en la actualidad dista mucho del escenario existente en 2006, produciéndose a día de hoy todo tipo de reivindicaciones sociales motivadas por las circunstancias que vivimos. Por este motivo, la participación ciudadana ha pasado a ser uno de los agentes protagonistas en cuanto a política social y urbana se refiere, dando lugar a un importante crecimiento y consolidación del tejido asociativo.

Entendemos que la participación ciudadana supone un derecho y un deber de la

ciudadanía, que resulta imprescindible ejercer para conseguir que las estructuras que componen los municipios, los barrios, servicios, etc., funcionen, incorporando las demandas y puntos de vista de todos sus habitantes.

La A21 define perfectamente las estructuras de participación que el Ayuntamiento de Málaga pone al servicio del ciudadano. Sin embargo creemos que el enfoque de esta participación es sesgado, pues únicamente aborda el aspecto relativo a la comunicación-información efectiva entre el ciudadano y la administración actuante, sin implicar al mismo en los procesos de toma de decisiones.

Un ejemplo de estas estructuras de participación, es la implantación de un Plan de Calidad, que acerca las instituciones al ciudadano mediante la información sobre el funcionamiento de la administración, así como la iniciativa GECOR de servicios de incidencias en la vía pública, que permite al ciudadano comunicar de manera directa y eficaz problemas detectados en su vecindario.

No obstante, la Agenda pone de manifiesto una serie de debilidades en los procesos participativos, tales como el hecho de que una mala organización de los mismo puede derivar en la apatía de la ciudadanía a la hora de establecer sus reivindicaciones, o la dificultad de participación a título individual frente a los tejidos asociativos.

En este sentido, la A21 reconoce la diferencia entre participación e información, señalando que *“la ciudadanía debe contar con una formación adecuada que le permita progresivamente y de manera efectiva, integrarse en los procesos de toma de decisiones colectivas”*.



Aún cuando se ha encargado un informe específico para tratar la participación ciudadana, creemos conveniente realizar unas aportaciones sobre este tema, dada la importancia que tiene este tema en la configuración de la ciudad.

Algunos de los aspectos que creemos deben ser tenidos en cuenta para realizar adecuadamente un proceso participativo, son los siguientes:

Formación previa

Aunque la Agenda contempla brevemente esta consideración, creemos necesario insistir en que para cualquier proceso de participación, es necesario llevar a cabo una labor previa de

formación en la materia que se va a cuestionar.

De este modo, consideramos necesario trabajar de forma directa con el contexto físico que va a ser objeto de actuación, realizando actividades y visitas para analizar el lugar, intercambiando sensaciones y percepciones, dando valor a la subjetividad y a la participación efectiva.

Así mismo, pueden llevarse a cabo jornadas de reflexión y debate como estrategias complementarias a los trámites de información pública que la administración pone al servicio del ciudadano.

Diversidad de participantes

Es importante realizar una labor de sensibilización y concienciación ciudadana, que fomente la implicación en los procesos participativos, evidenciando que existen diversidad de percepciones, todas ellas válidas, independientemente de la edad, sexo o formación de los participantes, haciendo hincapié en que la percepción de la ciudad no es única.

Es de destacar la importante labor de las mujeres en los procesos participativos, dado el perfil tan diverso que ofrecen, siendo su experiencia en la ciudad más completa ya que deben realizar multitud de tareas a lo largo del día como trabajar, cuidar y representar a personas dependientes, acompañar a los niños al colegio, ir al médico, hacer la compra, etc., aunque en la actualidad esta situación está cambiando, quedando algunas de estas tareas a cargo del hombre.

No hay que olvidar la importancia de recoger las opiniones de los grupos sociales menos representados, estableciendo para ello mecanismos específicos de participación. El tejido asociativo, como agente consolidado de participación ciudadana, constituye un medio muy útil y efectivo para canalizar la recogida de información.

Por último, es necesario considerar que la configuración de la ciudad tiene inevitablemente un gran componente técnico, que debe ser tratado por diversos profesionales, siendo la implicación y aportación de éstos, fundamental. No obstante, es importante que complementen su formación técnica con otras aportaciones de mano de los ciudadanos que viven cotidianamente su ciudad.

Diversidad en los mecanismos

Coincidimos con la Agenda en la reflexión que hace sobre las nuevas tecnologías como herramienta de participación, dado su gran potencial de comunicación, inmediatez y difusión.

No obstante, es necesario considerar estas herramientas digitales como complementarias de otras, tales como talleres, encuestas, etc., y no como las únicas, pues pueden excluir a un gran sector de la población, sobre todo a personas mayores.

La ciudad de Málaga en clave de igualdad.

Estrategias de actuación

Tal y como señalamos en las consideraciones previas, al carecer la agenda 21 de un diagnóstico de la situación de la mujer en la ciudad de Málaga, y de los indicadores necesarios para evaluarla, hemos desarrollado en este informe aquellos que desde nuestro punto de vista, complementan a los ya contenidos en la Agenda, y sirven de base para la obtención de nuevas claves con perspectiva de género. Claves que nos permitirán obtener un análisis y diagnóstico específico, en base al cual, establecer acciones concretas dirigidas a la consecución de una **Málaga en clave de igualdad**.

La definición, desarrollo y medida de estos indicadores, constituye el grueso del trabajo que proponemos, el cual se suma a los aportados por otros técnicos, ya que entendemos que el género en la ciudad es una cuestión transversal que afecta a multitud de aspectos.

Partimos de la base de que todos los indicadores propuestos en el apartado anterior, pueden ser evaluados mediante distintas técnicas en función del tema a tratar. Algunos de ellos son fácilmente cuantificables mientras que otros, al tener una componente subjetiva, deben ser recogidos mediante diferentes herramientas de participación ciudadana.

No pretendemos desarrollar en este punto cada uno de estos indicadores, ni su forma de medirlos, pues se trata de una labor compleja y especialmente extensa, que no es objeto de este trabajo. No obstante, trataremos aquí de ilustrar cómo podría llevarse a cabo esta labor, trasladable de forma sistemática para el resto de indicadores.

Por ejemplo, el indicador **Diversidad de usos/usuarios**, definido en el apartado de Espacios Públicos, habría que abordarlo desde dos metodologías para su medición:

- Por un lado, la diversidad de usos es cuantificable mediante una toma de datos que mida e identifique in situ los distintos ámbitos de uso coexistentes en un mismo espacio público, tales como: zonas deportivas, zona de juegos infantiles, zonas de paseo, bancos y zonas de estancia, zonas de juegos de mayores, etc.
- Por otro lado, el dato de la diversidad de usuarios sería analizable y medible a través de la participación ciudadana, puesto que la información la aportan los verdaderos usuarios del espacio público. Una de las herramientas que se podrían utilizar para ello, sería la realización de un taller de participación en el ámbito de influencia de ese espacio. Las ventajas que ofrece un taller frente a otras herramientas, es la obtención de información de primera mano relativa no sólo al indicador que se propone, sino a todos los relativos a ese ámbito. Además, el taller permite conocer, por ejemplo, el por qué se utilizan más unos espacios que otros, si estos se ajustan a la demanda de los usuarios y cómo se pueden mejorar. Otras herramientas de participación posibles sería la realización de encuestas de opinión, participación a través de blogs y foros digitales.

Otro ejemplo, sería la manera de abordar el indicador relativo a la **Seguridad** en el espacio público. Al tratarse de un aspecto básicamente de percepción (cualitativo) podría evaluarse a través de la realización de recorridos por la ciudad en los que los participantes detecten aquellas zonas o “puntos negros” que les provocan sensación de inseguridad, pudiendo analizar in situ las causas que motivan esta sensación, así como reflexionar en grupo sobre posibles soluciones. Las conclusiones obtenidas servirán de información al Ayuntamiento

para acometer futuras actuaciones que resuelvan estas cuestiones.

Nuestra aportación a los trabajos de revisión de la Agenda 21, radica fundamentalmente en la forma de medir los indicadores, englobando la componente social de la ciudad.

Consideramos que la realización de este trabajo es de gran interés para la ciudad de Málaga, pues contribuiría a obtener una visión más ajustada a la realidad. Para ello, es fundamental contar con la implicación de la ciudadanía, fomentando su participación mediante estrategias diseñadas específicamente para ello, lo que aseguraría el éxito de todas aquellas intervenciones a desarrollar en la ciudad.

El objetivo final es la consecución de una **simbiosis** entre las componentes técnica, política y social **en la escena urbana**, lo que posicionaría a la ciudad de **Málaga como referente en materia de igualdad**.