



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA

NATALIA SERRA ALBERT

Tutores: Carlos J. Gómez Alfonso y Eva M. Álvarez Isidro

2018/2019

Grado en Fundamentos de la Arquitectura
Universitat Politècnica de València

TRABAJO FINAL DE GRADO

EL JARDÍN DEL TURIA EN VALENCIA VISTO DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO



“La arquitectura es una herramienta para corregir las desigualdades, un bien público.”

“trata de dar forma a los lugares donde viven las personas. No es más complicado que eso, pero tampoco más simple”

Alejandro Aravena

RESUMEN

¿Están las ciudades pensadas para todos sus habitantes?

La perspectiva de género en la arquitectura consiste en el método de aproximación a un proyecto en el que, en primer lugar, se investiga cómo un espacio es usado por los diferentes grupos sociales para, posteriormente, identificar las necesidades de cada uno de ellos y actuar sobre estas, poniendo siempre el acento sobre los colectivos más desfavorecidos.

Como consecuencia, el presente Trabajo Final de Grado consiste en el análisis del Jardín del Río Turia en Valencia, uno de los hitos más importantes del urbanismo de la ciudad, bajo la perspectiva de género.

A partir de estas premisas, en este documento se expondrán y analizarán las problemáticas que presenta en la actualidad el Jardín del Río Turia desde un punto de vista más próximo al peatón para, finalmente, proponer unas posibles líneas de actuación que contribuyan a su mejor relación con la ciudad que lo envuelve.

PALABRAS CLAVE

Urbanismo, Perspectiva de género, parque urbano, Jardín del Turia, colectivos desfavorecidos, participación ciudadana.

RESUM

Estan les ciutats pensades per a tots els seus habitants?

La perspectiva de gènere en l'arquitectura consisteix en un mètode d'aproximació a un projecte en el qual, en primer lloc, s'investiga com un espai és utilitzat pels diferents grups socials per a, posteriorment, identificar les necessitats de cadascun d'ells i actuar sobre aquestes, prestant sempre especial atenció als col·lectius més desfavorits.

Com a conseqüència, el present Treball Final de Grau consisteix en l'anàlisi del Jardí del Riu Turia a València, una de les fites més importants de l'urbanisme de la ciutat, baix la perspectiva de gènere.

A partir d'aquestes premisses, en aquest document s'exposaran i s'analitzaran les problemàtiques que presenta en l'actualitat el Jardí del Riu Turia des d'una prisma més pròxima al peató per a, finalment, proposar unes possibles línies d'actuació que puguen contribuir a la seua millor relació amb la ciutat que l'envolta.

PARAULES CLAU

Urbanisme, Perspectiva de gènere, parc urbà, Jardí del Túria, col·lectius desfavorits, participació ciutadana.

ABSTRACT

Are the cities thought for all their inhabitants?

The gender perspective in architecture consists in an approach method to a project in which, firstly, it is investigated how a space is used by the different social groups for, later, identify the needs of each of them and act over those needs, always focusing in the most unfavored collectives.

Consequently, the following Final Degree Project consists in the analysis of the Turia River Garden in Valencia, one of the most important landmarks of the urbanism of the city, under the gender perspective.

From these premises, in this document the problems that the Turia River Garden currently presents will be exposed and analyzed from the pedestrian point of view. Then, a series of possible actions will be proposed in order to contribute to a better relationship between pedestrians and the city that surrounds them

KEY WORDS

Urbanism, Gender perspective, urban park, Turia Garden, disadvantaged groups, citizen participation.

ÍNDICE

RESUMEN	2
RESUM.....	3
ABSTRACT	3
1. INTRODUCCIÓN	7
1.1. OBJETIVOS.....	8
OBJETIVOS GENERALES:	8
OBJETIVOS ESPECÍFICOS:	8
1.2. METODOLOGÍA	8
MARCO TEÓRICO	8
MARCO PRÁCTICO	8
2. ANTECEDENTES	10
2.1. EL RÍO TURIA, UNA CONQUISTA CIUDADANA	11
2.2. PROYECTO DE PARQUE URBANO, UN CONECTOR VERDE	15
3. ‘OBJETIVOS PARA LA CALIDAD URBANA EN LA CIUDAD DE VALENCIA’	22
3.1. ANÁLISIS DEL ESTUDIO	22
3.2. LA IMPORTANCIA DEL ESPACIO LIBRE URBANO	26
3.3. RESULTADOS PROPIOS SACADOS DEL ESTUDIO	30
4. LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL ÁMBITO URBANO	35
4.1. HACIA UNA CIUDAD CUIDADORA.....	35
4.1.1. Problemas del modelo urbano tradicional	35
4.1.2. Jane Jacobs y la humanización de la ciudad	37
4.1.3. Un nuevo modelo de ciudad	38
4.2. LA INCORPORACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO AL URBANISMO. REFERENTES	43
4.2.1. Incorporación de la perspectiva de género	43

4.2.2 Referentes	44
4.3. SET PARA INTRODUCIR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL ÁMBITO URBANO POR EL AYUNTAMIENTO DE VALENCIA.....	46
4.3.1. Modelo de ciudad:.....	47
4.3.2. Percepción de seguridad	47
4.3.3. Espacios Públicos y accesibilidad.....	48
4.3.4. Movilidad.....	48
4.3.5. Vivienda	48
4.3.6. Representatividad y señalización urbana.....	48
4.3.7. Participación ciudadana	49
5. ANÁLISIS DE LA INCORPORACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL JARDÍN DEL TURIA	51
5.1. ANÁLISIS GLOBAL LONGITUDINAL. APLICACIÓN DEL SET	51
1. Modelo de ciudad.....	52
2. Seguridad	52
3. Espacios Públicos y accesibilidad.....	53
4. Movilidad.....	57
5. Vivienda	57
6. Señalética	58
7. Participación ciudadana	58
5.3. ANÁLISIS DE PROXIMIDAD TRANSVERSAL.....	60
5.3.1. Relación con la ciudad	60
5.3.2. Propuesta (DAFO).....	63
6. CONCLUSIONES.....	66
7. BIBLIOGRAFÍA.....	68
8. ANEXOS.....	73

01.

INTRODUCCIÓN

1. INTRODUCCIÓN

La arquitectura es una técnica basada en crear espacios capaces de responder a las necesidades de las personas a partir del diseño, el proyecto y la construcción. Una de las claves de esta disciplina es la relación que se establece con el futuro usuario, ya que los arquitectos deben estar al servicio de las personas. El modelo actual de urbanismo en las ciudades proviene de una ideología anterior, donde primaba la funcionalidad por encima de la calidad o el confort. Así, los modelos de “gran ciudad” buscaban una mayor rentabilidad y productividad, fomentando la esfera laboral y segregando las funciones. Con el despertar de la conciencia ecológica y social, se replantea este patrón, tomando conciencia de la importancia de crear espacios de calidad que ayuden a conciliar la vida laboral y familiar con el tiempo de ocio, en una ciudad que responda a todos estos requisitos.

Con el fin de repensar los espacios y poniendo el foco en las necesidades de cada colectivo social que va a utilizar el espacio urbano, se incorpora la perspectiva de género. Esta metodología de estudio acepta la idea de que existen diferencias sociales en nuestro comportamiento, las cuales determinan unas necesidades diferentes dependiendo, por ejemplo, de nuestro sexo, edad, nivel cultural o raza. Dentro del campo del urbanismo, se centra en investigar cuales son las diferentes necesidades para hacer más confortable y cómodo el día a día de los diversos colectivos más desfavorecidos, creando un urbanismo por y para los ciudadanos dónde prime el fomento equitativo.

El jardín del Turia es un núcleo urbano, social y cultural, que reúne en el centro de la ciudad diversos usos e infraestructuras. Este parque urbano mantiene un constante movimiento, con actividades que abarcan un gran número de colectivos: deportes al aire libre, representaciones culturales o zonas de paso y circulación. Es por ello por lo que se ha creído interesante realizar un estudio acerca de este espacio urbano y como incorpora, o no, la perspectiva de género, a través del análisis de su calidad urbana. Con este diagnóstico, se busca que el eje de la ciudad pueda ser un referente de transformación social que englobe a todos los colectivos, evaluando las necesidades de los más desfavorecidos.

1.1. OBJETIVOS

Se establecen a continuación los objetivos principales del presente Trabajo Final de Grado:

3.1.1. OBJETIVOS GENERALES:

-
- Reflexionar sobre el espacio urbano.
 - Obtener fundamentos teóricos sobre la importancia del espacio público y las zonas verdes.
 - Crear un marco teórico para la aplicación de la perspectiva de género.
-

3.1.2.

3.1.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

-
- Estudiar métodos para la incorporación de la perspectiva de género.
 - Investigar las necesidades principales de los colectivos más desfavorecidos en el marco de actuación.
 - Realizar un análisis de las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que presenta el parque y su relación con el entorno.
 - Evaluar los resultados del análisis para una posible propuesta de solución.
-

Tabla 1: Objetivos del TFG

Fuente: Elaboración propia

1.2. METODOLOGÍA

A continuación, se especifica la metodología utilizada para llevar a cabo el Trabajo Final de Grado:

3.1.4. MARCO TEÓRICO

-
- Extracción e investigación sobre referencias dentro del campo de la mejora de la calidad urbana y de la incorporación de la perspectiva de género.
 - Análisis de los datos proporcionados por estadísticas oficiales del Ayuntamiento de Valencia sobre el uso del espacio público por parte de la ciudadanía.
-

3.1.5.

3.1.6. MARCO PRÁCTICO

-
- Puesta en práctica de la metodología extraída con la parte teórica para el estudio de los puntos a resolver en el Jardín del Turia.
 - Evaluación de los resultados obtenidos mediante un análisis DAFO.
 - Definición de una propuesta de mejora para resolver estas deficiencias.
-

Tabla 2 Metodología del TFG

Fuente: Elaboración propia

02.

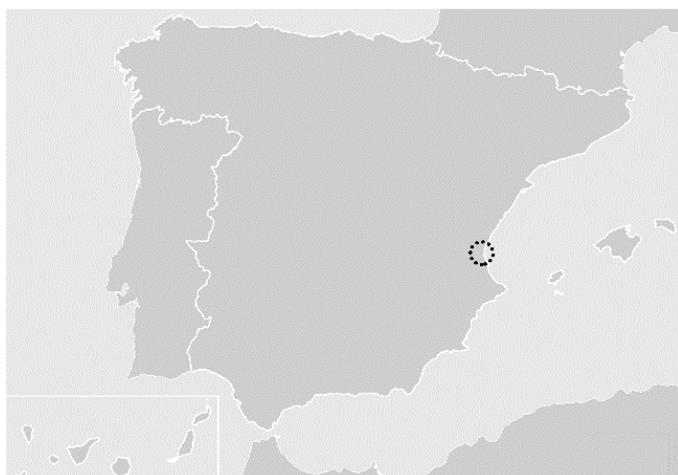
ANTECEDENTES

-

2. ANTECEDENTES

La ciudad de Valencia es de uno de los principales núcleos socioeconómicos de España, siendo la tercera más habitada del país. Según los datos oficiales del padrón de 2017 (Institut cartogràfic de Valencia, 2017), la población de la Comunidad Valenciana es de 4.941.509 habitantes, un 10,6% del total de población que existe en España. Fundada en el siglo I a.C. por el Imperio Romano, debe sus orígenes a la isla fluvial que se creó en la desembocadura del río Turia, donde el terreno era más fértil y con mejores características para el cultivo. Gracias a ello, la ciudad pasó a ser parte fundamental en el territorio, tanto por sus características agrícolas, como por la relación directa del río con el mar, lo que permitía la conexión y el transporte al interior. De esta forma, y ya desde sus inicios, la historia de la ciudad ha estado estrechamente ligada a la de este río, siendo parte fundamental en su desarrollo y crecimiento.

Ilustración 1: La ciudad de Valencia, localización
Fuente: Elaboración propia



2.1. EL RÍO TURIA, UNA CONQUISTA

CIUDADANA

En octubre de 1957 la ciudad de Valencia sufre uno de los episodios más trágicos de su historia. Tras un fuerte período de lluvias torrenciales, el caudal del río aumentó en un corto período de tiempo, superando su capacidad y provocando el desbordamiento a su paso por la ciudad. Aunque no era la primera vez que se producía este hecho, ya que según las crónicas antiguas el río se había desbordado hasta en 75 ocasiones en los siete siglos posteriores. Sin embargo, en esta ocasión el volumen aumentó a 3.500 metros cuadrados por segundo, llegando a alcanzar el agua los 5 metros de altura en su zona Norte y los 4 metros en la zona Sur, convirtiéndose en una de las crecidas más grandes documentadas (Aguas de Valencia, 2015). La llamada *gran riada* dejó decenas de fallecimientos y la ineludible necesidad de tomar medidas por parte de las autoridades.

Con la intención de evitar que esta catástrofe natural pudiera repetirse con tales consecuencias, el Ayuntamiento de Valencia, junto con la Confederación Hidrográfica del Júcar, planteó tres posibles soluciones entre las que destacaba el denominado 'PLA SUD' (1958). Este proyecto, aprobado por ley en diciembre de 1961 por el gobierno franquista, consistía en desviar el cauce del río a un nuevo canal alejado de la ciudad y con mayor volumen para prevenir las posibles inundaciones periódicas. El anteproyecto proponía un nuevo cauce de unos 12km de longitud por 175m de ancho, con un caudal máximo de avenida de 5.000 metros cuadrados por segundo, superior un 35% al caudal de la riada (Aguas de Valencia, 2015). Esta obra de ingeniería fue bien acogida entre la ciudadanía, siendo un proyecto que, aunque costoso, permitió el replanteo integral del urbanismo de la ciudad. Las obras comenzaron en 1964 y el nuevo cauce fue inaugurado oficialmente por Franco el 22 de diciembre de 1969, aunque no sería hasta 1973 cuando los trabajos terminaron definitivamente y el río Turia comenzó a fluir por su nuevo cauce.

Ilustración 2: Vista del río Turia durante la riada de 1957 Ilustración 3: Alturas alcanzadas en la riada de 1957

Fuente: (Puche, 1997)



Esta medida dejaba el antiguo lecho del río en desuso, por lo que se plantearon diferentes propuestas para ocupar las más de cien hectáreas que se quedaron vacías en el corazón de la ciudad. Hay que tener en cuenta que los años 60' supusieron en España un auge económico y demográfico donde primaba la especulación y la construcción mal controlada por parte de algunos sectores que vieron en estos terrenos la posibilidad de rentabilizar y sacar beneficio de sus inversiones.

Una de las propuestas que tomó relevancia y que se pensó como definitiva en el PGOU de 1971, fue la de emplear el antiguo lecho como un nuevo eje de circulación rodada que, aprovechando su situación, se destinara a autovías y vías férreas que conectasen la ciudad con su salida al mar. Este nuevo eje de conexión atravesaba Valencia de este a oeste, y enlazaba de forma directa el aeropuerto de Manises con el Puerto de Valencia. El alcalde de Valencia entre 1958 y 1969, Adolfo Rincón de Arellano, apostó por esta solución, argumentando que Valencia se veía encerrada por un cinturón de hierro formado por más de 200 pasos a nivel y que, al construir este nuevo eje de comunicaciones, la conexión con la capital del estado, Madrid, sería más rápida y directa. Este proyecto trajo consigo diversas polémicas ya que, aunque pudiera parecer efectivo, el proyecto potenciaba la división de la ciudad en su zona norte y sur.

Según el artículo *“El llit del Túria és nostre i el volem verd” La sociedad civil valenciana contra las utopías desarrollistas* (Luca, 2015), fueron diversos los factores que retrasaron la entrada en vigor de esta propuesta. La falta de recursos económicos desde el gobierno central para financiar estas obras pospuso su comienzo, además, con el despertar de la conciencia ecológica que se produjo en los años 70, se empezaba a poner en duda el modelo urbanístico de las últimas décadas.

Ilustración 4: Exposición de maquetas del Plan Sur. Detalle del viejo cauce del Turia. / Ilustración 5: Solución del paso de la autopista por la ciudad. / Ilustración 6: Proyecto de autopistas en el cauce del río

Fuente: (Aguas de Valencia, 2015)

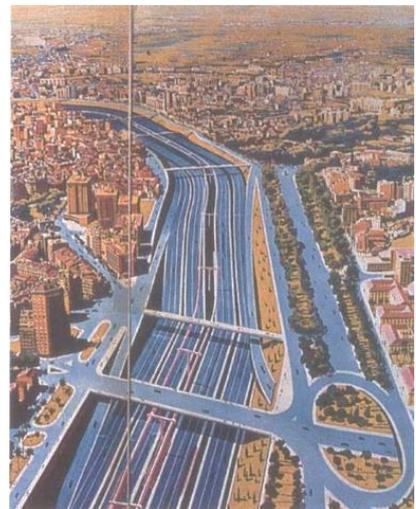
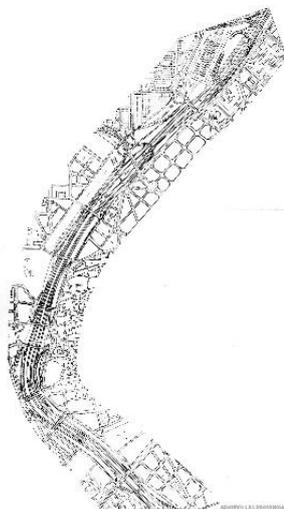
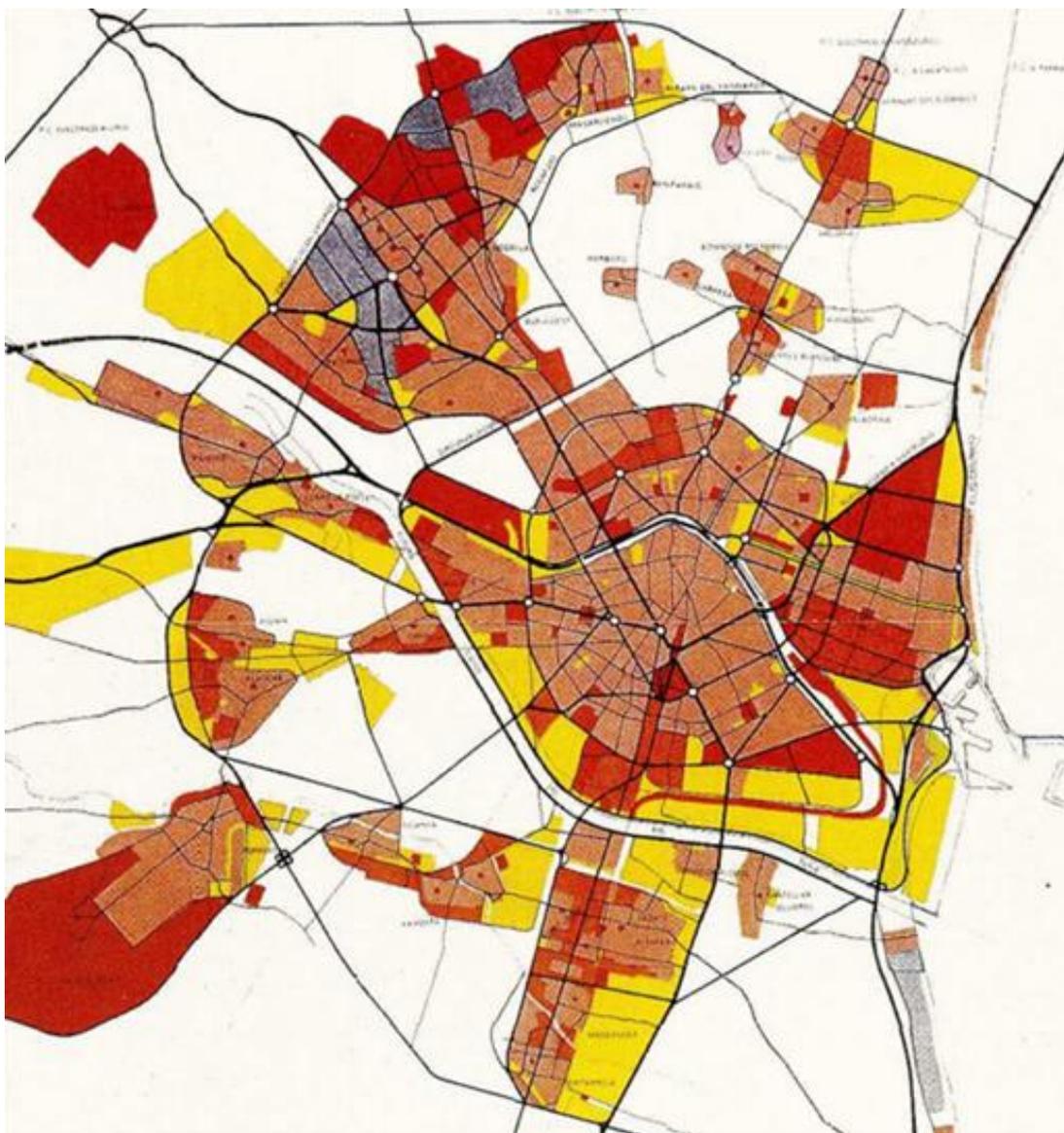


Ilustración 7: Plano del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia en el que se aprecia el trazado del nuevo cauce y el aprovechamiento infraestructural del antiguo.

Fuente: (Blasco, 2016)



Los movimientos vecinales se hicieron notorios en la sociedad española, sobre todo en los años del tardofranquismo, cogiendo importancia con la llegada de la democracia y los años de transición. Junto con los movimientos estudiantiles y los sindicatos verticales, las asociaciones de vecinos se convirtieron en una herramienta del pueblo para tomar partido en los cambios sociales y políticos que se iban sucediendo. Con la intención de combatir el proyecto de urbanización del antiguo cauce y dar voz a las verdaderas necesidades de los ciudadanos, apareció un movimiento vecinal con el lema *'El riu és nostre i el volem verd'*, que buscaba la creación de un parque metropolitano en el antiguo cauce. Este movimiento nace principalmente por dos cuestiones: el sentimiento de pertenencia del río a la ciudadanía y la necesidad de zonas verdes en la ciudad. La historia de Valencia ha estado ligada a la del río

desde sus comienzos, por ello existe un sentimiento de identidad y puesta en valor del Turia como parte fundamental de la vida de los valencianos. Por otra parte, el movimiento ecologista que empieza a tomar forma, comienza a concienciar a los ciudadanos, exponiendo la necesidad de un cambio que de valor a la ciudad desde un punto de vista más social.

Al final, con el cambio de gobierno y gracias a las presiones sociales, moderadas pero continuas, y a la ayuda y voz prestada por prensa local como el periódico LAS PROVINCIAS, se desestimó el proyecto de circulación rodada. El jardín actual comenzó a construirse en los años 80, con la llegada de la democracia, dividiéndose el proyecto en varias fases con tramos de diferentes estilos arquitectónicos. En 1981 el Ayuntamiento de Valencia firma con el afamado arquitecto Ricardo Bofill, el contrato para el desarrollo del nuevo plan urbanístico del viejo cauce. El Rio Turia se transformaba así en un pulmón verde que combinaba usos deportivos, culturales y paisajísticos. Un núcleo urbano de actividad social que mejora la calidad ambiental de toda la ciudad.

Ilustración 8: Pegatina del movimiento vecinal reivindicando el Jardín del Turia

Fuente: (Aguas de Valencia, 2015)



2.2. PROYECTO DE PARQUE URBANO, UN CONECTOR VERDE

Cuando se planteó el diseño del cauce se quiso buscar una solución discontinua, que no presentara un único diseño unificado. Para ello se plantearon diferentes zonas, propuestas a diferentes estudios arquitectónicos y paisajistas, que potenciaban temáticas diferentes y buscaban la combinación del uso deportivo, paisajístico y cultural. Según el Institut Cartogràfic Valencià (ICV), el Parque del Rio Turia se engloba dentro de Zonas Verdes urbanas y consta de una superficie de 257,878621 ha. Actualmente su longitud es de casi 10 kilómetros y en términos generales se compone de 14 tramos que se pueden dividir en zona alta, media y baja. Así el recorrido a través del parque va cambiando de paisaje pero manteniendo un carácter de núcleo verde.

Ilustración 9: Esquema del parque “Los jardines del Turia” con sus 14 tramos y los parques de su inicio y fin

Fuente: Elaboración propia



El 17 de enero de 1979 se convocó por el BOE un concurso de ideas para el nuevo parque urbano, quedando finalmente el primer premio desierto. Dentro de los arquitectos que formaron parte del proyecto fue el taller de arquitectura Ricardo Bofill quien redactó el Avance del Plan Especial de Reforma Interior del Viejo Cauce del Turia. En 1984 se aprobó definitivamente el Plan Especial y el proyecto contó con la participación de la administración y de diversas asociaciones ciudadanas (Blasco, 2016). La propuesta de Bofill residía en crear un gran parque lineal que unificara toda la ciudad, creando a su vez una red de espacios verdes que atravesaran la ciudad y la conectaran con el mar. Este ejemplo de parque mediterráneo proponía un “modelo de jardinería hispanomusulmana, con una rotunda geometría y un fuerte simbolismo” con el uso del agua como recurso paisajístico unificador. Así el antiguo cauce del río Turia se conformaba como un gran conector verde, un eje vertebrador para conseguir de Valencia una ciudad más sostenible.

Ilustración 10: Plano del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia en el que se aprecia el trazado del nuevo cauce y el aprovechamiento infraestructural del antiguo.

Fuente: (Blasco, 2016)



El parque se fue ejecutando por sectores adaptados según los puentes que cruzaban la ciudad y propuestos en diferentes concursos de diseño. Por orden cronológico, primeramente, se diseñó el **tramo 02**, desde la Casa del Agua hasta el puente de Ademuz, por el equipo valenciano *Vetges Tú – Mediterranea*. Se pretendía resaltar la historia del antiguo cauce del río con un lenguaje postmodernista de elementos arquitectónicos de gran personalidad que, sin embargo, no fue bien acogido por todo el mundo. En el **tramo 03** el equipo de arquitectos *Otegui/Gisbert/Noguera* apostó por crear un área de carácter esencialmente deportivo, creando el Estadio de atletismo del Turia. Con la propuesta paisajística integraron estos elementos, unificando las zonas verdes para darles continuidad. Actualmente la zona se compone por fuentes ornamentales, zonas deportivas y el centro de interpretación del río NaTuria en la Casa del Agua.



Ilustración 11: Ortofoto actual de los tramos 02-03 / Ilustración 12: Diseño de Vetges tú – Mediterránea

Fuente: (GoogleEarth, s.f.) / (Agua de Valencia, 2015)

Los tramos 10-11, entre el puente de las Flores y el puente del Ángel Custodio fueron diseñados por el *Taller de Arquitectura Ricardo Bofill* donde se desarrollaron las ideas que ya propuso en el Plan Especial. En esta zona prima la contundencia de las formas geométricas y las simetrías, destacando un parque mediterráneo que rescata conceptos romanos como los espacios de reunión en el área pública. Es uno de los tramos con mayor carácter del jardín del río Turia, donde además se ubica el Palau de la Música.



Ilustración 13: Ortofoto actual de los tramos 10-11 / Ilustración 14: Diseño del arquitecto Ricardo Bofill

Fuente: (GoogleEarth, s.f.) / (Blasco, 2016)



En el año 1990 comenzaron las obras de los tramos **04-05**, desarrolladas por la *Conselleria de Agricultura*. Esta zona comprendida entre el Puente de Ademuz y las Torres de Serrans, se proyectó como un “*Bosc Urbà*” con una orografía variada de planos y colinas y una vegetación destacada por bosques de pinos.

Ilustración 15: Ortofoto actual tramos 04-05 /

Fuente: (GoogleEarth, s.f.)



El **tramo 12** tiene también un enfoque forestal. Sin embargo, este está destinado a los más pequeños. El denominado “*Riu de Xiquets*” fue diseñado por Rafael Rivera y Manolo Martín y engloba diferentes juegos de niños, donde destaca el emblemático Parque Gulliver, un enorme parque infantil que recrea la figura de este personaje con toboganes y rampas. Esta se configura como una zona de ocio familiar.

Ilustración 16: Ortofoto actual del tramo 12 / Ilustración 17: El parque Gulliver consolidado como un espacio familiar.

Fuente: (GoogleEarth, s.f.) / (Aguas de Valencia, 2015)



En los años 2000 comienzan las obras de los tramos **06-07-08-09** cercanos a la nueva estación de la Alameda y el Puente de la Exposición, ambos diseñados por el arquitecto valenciano Santiago Calatrava. Fueron resultado de los diseños de Ángel Zurilla y las ideas propuestas por diversas campañas ciudadanas del *Día del Árbol*. Además, en el tramo 09 se dispuso un espacio amplio reservado para eventos al aire libre como ferias o muestras. El tramo 07, entre el Puente de la Trinidad y el Puente del Real, es colindante al Jardín de Viveros, por lo que mantiene el carácter del vivero con una propuesta particular de vegetación.

Ilustración 18: Ortofoto actual de los tramos 06-07-08-09

Fuente: (GoogleEarth, s.f.)

Bajo la dirección de Ángel Zurilla también se acondicionó el **tramo 01** que nía el río con el proyecto del nuevo **Parque de Cabecera**. Este parque diseñado por Eduardo de Miguel, Arancha Muñoz y Vicente Corell es el comienzo del jardín del Turia y pretende ser una transición entre su cauce natural y el parque urbano. En él tiene especial protagonismo el agua, con un estanque de 24.000m², y la vegetación característica de la zona, que se organiza y crea montículos al estilo de islas fluviales.

Ilustración 19: Ortofoto actual del tramo 01 y Parque de Cabecera / Ilustración 20: Vista del parque de cabecera

Fuente: (GoogleEarth, s.f.) / (Blasco, 2016)



La zona baja del río está compuesta por los tramos **13-14**. Estos han sido tratados como un conjunto con un planteamiento diferente al del resto del río. En ellos se encuentran ubicados *l'Oceanogràfic*, un instituto marino diseñado por Félix Candela, y la Ciudad de las Artes y las Ciencias, un complejo de diversos edificios dedicado a la ciencia y la tecnología y a las representaciones artísticas, diseñado todo por el arquitecto Santiago Calatrava. Este complejo con una propuesta estilística muy característica ha determinado el nuevo perfil de la ciudad de Valencia, convirtiéndose en un emblema de dos caras. Por una parte, muestra un valor icónico para la ciudad, pero, por otra parte, es un símbolo de los valores negativos asociados a su construcción: una arquitectura monumental que prima el continente antes que el contenido y que estuvo vinculada a problemas constructivos y polémicas políticas.



Ilustración 21: Ortofoto actual de los tramos 13-14 / Ilustración 22: Obras del Oceanogràfic.

Fuente: (GoogleEarth, s.f.) / (Blasco, 2016)

Los últimos tramos del sector que corresponden con la antigua desembocadura del río se encuentran en la actualidad por completar. Este tramo de conexión con el puerto y el mar Mediterráneo es denominado el “Delta Verde”.

Con todo, en la actualidad los Jardines del Río Turia se han transformado en un eje vertebrador de la ciudad. Cada año acoge a millones de visitantes y es, según el ranking elaborado por el portal comparador Holidu (Levante, 2019), el parque mejor valorado de España por sus usuarios. Este conector verde se ha convertido en el espacio de esparcimiento perfecto para escapar del estrés de la gran ciudad y el modelo de vida urbano, un nuevo modelo para una ciudad más verde y sostenible. Se demuestra la importancia de las zonas verdes en nuestro modelo de vida actual para escapar de las urbes masificadas y mejorar la calidad de vida de las ciudades.

RÍO TURIA	SUPERFICIE (m2)
TOTAL	1.233.632
Parque de Cabecera	167.869
Tramo I	51.100
Tramo II	99.890
Tramo III	83.768
Tramo IV-V	148.960
Tramo VI	129.320
Tramo VII	68.800
Tramo VIII	75.600
Tramo IX	34.439
Tramo X-XI	135.275
Tramo XII	126.560
Tramo XIII	90.985
Tramo XIV	41.176

*TABLA 3: Superficie en metros cuadrados por tramos del Jardín del río Turia
Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del ICV*

03.

OBJETIVOS PARA LA CALIDAD URBANA EN LA CIUDAD DE VALENCIA

3. 'OBJETIVOS PARA LA CALIDAD URBANA EN LA CIUDAD DE VALENCIA'

3.1. ANÁLISIS DEL ESTUDIO

El crecimiento de la población residente en ciudades es continuado y exponencial, y no tiene vistas de que vaya a disminuir. Según el artículo de la Organización de las Naciones Unidas *"Las ciudades seguirán creciendo, sobre todo en los países en desarrollo"* (Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. ONU, 2018); Sobre las perspectivas de crecimiento de las ciudades, estas continuarán con su aumento demográfico reduciendo el número de personas residentes en zonas rurales. Según este nuevo informe del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, actualmente el 55% de la población mundial reside en ciudades, pero este porcentaje podría aumentar hasta el 68% en 2050. Ser conocedores de este aumento de población en las urbes conlleva actuar en consecuencia, según un desarrollo sostenible que acoja este nuevo número de población, aumentando la calidad de las ciudades. Como bien se menciona en este artículo, el desarrollo para una urbanización sostenible se fundamenta en tres pilares, el económico, el social y el ambiental. Para una buena urbanización hay que trabajar sobre estos tres puntos, consiguiendo unas ciudades capaces de trabajar para los ciudadanos.

Siguiendo estas premisas la Unión Europea redactó en el año 2009 el *"Marco de actuación para el desarrollo urbano sostenible en la Unión Europea"* (Política Regional y Cohesión. UE, 2009), con la finalidad de conseguir una mejor integración de las políticas comunitarias en materia de desarrollo urbano" a fin de "consolidar o recuperar el papel de las ciudades europeas como puntos de integración social y cultural, fuentes de prosperidad económica y desarrollo sostenible y cimientos de la democracia". Por tanto, este informe busca la resolución de problemas de carácter urbano a través de cuatro objetivos que marcan las directrices para conformar políticas más "sensibles hacia lo urbano".

- Acrecentar la prosperidad económica y el empleo en las pequeñas grandes ciudades.
- Fomentar la igualdad, la integración social y la regeneración en las zonas urbanas.
- Proteger y mejorar el medio ambiente urbano: hacia una sostenibilidad local y mundial.
- Contribuir a un buen gobierno urbano y a la participación ciudadana.

Uno de los problemas que se exponen en el informe, es la expansión territorial urbana. El crecimiento progresivo de las ciudades y su número de habitantes conlleva la ampliación continuada de las zonas edificadas; además los nuevos modelos de urbanización abogan por unas ciudades descentralizadas, donde los centros de ocio, comercio y empleo se reparten en pequeños núcleos integrados en los barrios. De esta forma, la ciudad adquiere unas nuevas dimensiones donde se reduce el número de espacios verdes, tanto dentro, como alrededor de las áreas urbanas, reduciendo con ello la calidad de vida de los ciudadanos. No se trata, sin embargo, de soluciones específicas ya que estas se delegan al marco local de cada territorio.

Existe por tanto la necesidad de un cambio en el modelo urbano de las ciudades, capaces de ampliarse y acoger a un mayor número de habitantes sin renunciar a la calidad urbana y la integración social y económica, pero creciendo con un desarrollo sostenible. Con los parámetros establecidos por la UE, las autoridades locales deben aplicar estas directrices a sus ciudades. Esto ocurre en la ciudad de Valencia, donde, con el fin de encontrar solución a esta problemática, se ha llevado a cabo un estudio en el cual se analizan y exponen aquellas medidas necesarias para alcanzar la calidad urbana en la ciudad. En el documento inicial para la consulta y participación ciudadana *“Directrices para la mejora de la calidad urbana de los barrios”* (Ayuntamiento de Valencia, 2017), se recogen los objetivos que debe cumplir la ciudad de Valencia para mejorar la calidad urbana de los barrios.

En los últimos años la actividad urbanística de la ciudad se ha centrado en la regeneración de centros históricos y en la aplicación del Plan de 1988. En el pleno del 29 de septiembre de 2016 fueron aprobados los criterios de ordenación que han de regular la elaboración del planteamiento general de la ciudad, en los que destacan el ajuste del Plan general de 1988, la determinación de buscar un modelo de ciudad más sostenible, la revisión del plan buscando mejorar la calidad de vida de los ciudadanos asegurando la vivienda digna para toda la población y el cubrimiento de sus necesidades de equipamientos y servicios, e efectuar un proceso de consulta ciudadana para ser partícipes de las necesidades reales de la población. Siguiendo este proceso se pueden extraer dos directrices básicas que serán la base sobre la que trabajar el planteamiento futuro, no incrementar la ocupación del suelo y mejorar su calidad urbana, buscando la ciudad compacta y la ciudad del ciudadano, es decir, una ciudad más habitable.

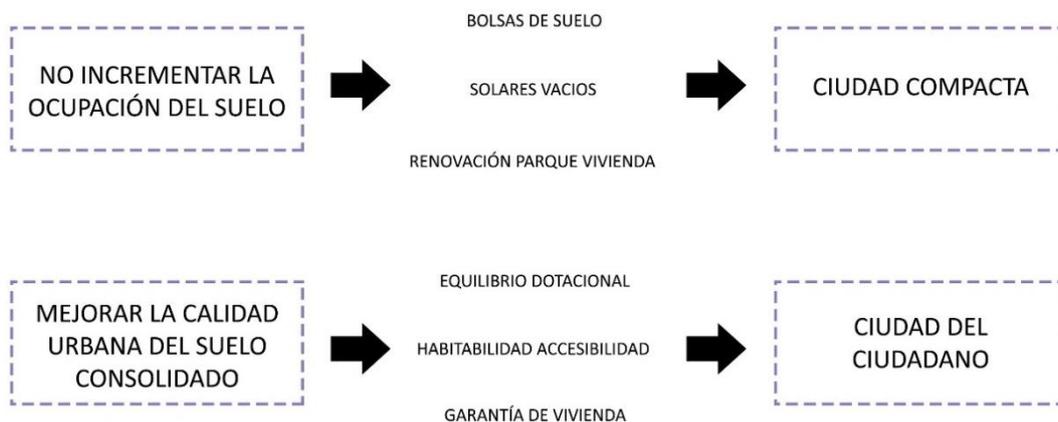


Gráfico 1: Directrices básicas del planteamiento futuro

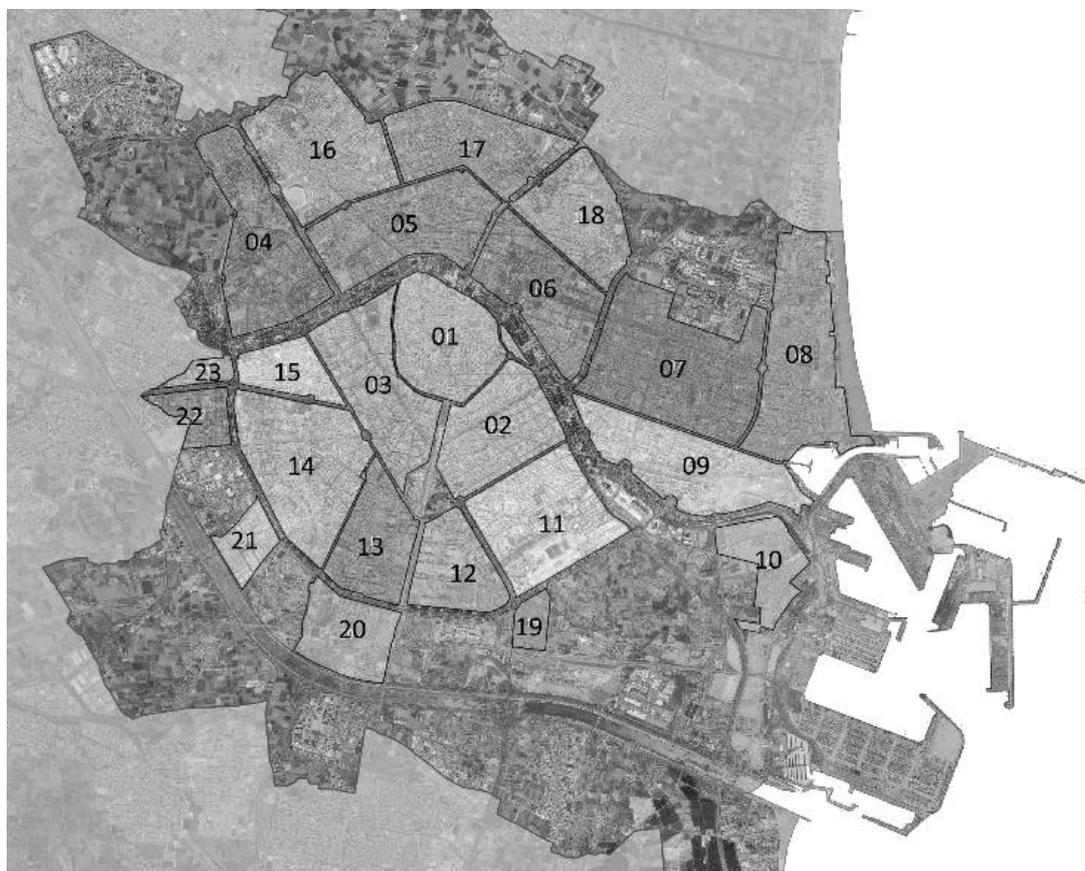
Fuente: Elaboración propia a partir del documento *“Directrices para la mejora de la calidad urbana de los barrios”*

El informe divide el área metropolitana de la ciudad dependiendo de su funcionamiento actual en ciudad central, *Els pobles* del anillo urbano colindantes que tienen un origen agrícola y la zona de desarrollos marítimos de *El Perellonet*. Sin embargo, debido a la envergadura y carácter analítico del estudio, este solo se centra en la ciudad central desde un punto de vista a nivel de ciudad y de barrio. A su vez, toma unos objetivos globales transversales que se aplican a cada parámetro del análisis y se han de tener en cuenta en cada propuesta que se toma; la repercusión del cambio climático, favoreciendo la progresiva adaptación de las ciudades a la llamada isla de calor, y la inclusión de la perspectiva de género en el desarrollo urbano, como una herramienta transversal de visión más cercana que permite un urbanismo de proximidad y distancias cortas, centrado en las necesidades reales de todos los colectivos.

En el estudio se ha llevado a cabo una revisión de los equipamientos dotacionales, la calidad urbana y el derecho a la vivienda, desde una perspectiva del peatón para dividir la ciudad central en áreas funcionales. La determinación de las áreas se produce según su desarrollo histórico, las infraestructuras y equipamientos, y la división administrativa, basándose en una ciudad con un funcionamiento polinuclear, donde se produce una distribución equilibrada de servicios y equipamientos, dando lugar a 23 áreas.

Ilustración 23: Áreas funcionales

Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Directrices para la mejora de la calidad urbana de los barrios"



ÁREA FUNCIONAL	SUPERFICIE (m2)	HABITANTES (2016)
1	1.484.186,29	27.124
2	1.393.192,84	41.785
3	1.598.617,21	49.026
4	1.831.921,81	28.315
5	1.781.363,08	50.530
6	1.472.527,39	26.588
7	2.556.056,51	89.310
8	2.119.971,66	38.324
9	1.753.855,64	38.058
10	744.827,99	7.557
11	1.794.430,92	46.252
12	938.151,22	21.769
13	1.078.913,56	38.654
14	2.027.188,79	56.276
15	583.105,10	25.909
16	1.915.298,21	41.425
17	1.499.090,22	50.453
18	1.220.384,23	32.962
19	237.839,77	2.933
20	934.877,24	12.682
21	398.092,98	10.012
22	422.533,47	8.558
23	179.014,67	5.066

TABLA 4: Superficie en metros cuadrados y habitantes según el padrón 2016 de la ciudad de Valencia
Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del (Ayuntamiento de Valencia, 2017)

La metodología usada se basa en un primer diagnóstico para cuantificar los problemas urbanos, basado en unos indicadores, que dan lugar a unos resultados que se toman como directrices de base para conseguir los objetivos expuestos anteriormente.

- Identidad
- Equipamientos: equilibrio, accesibilidad
- Espacio público: accesibilidad, calidad ambiental
- Movilidad: conectividad, accesibilidad
- Población: favorecer cohesión social, género y espacio seguro

Dentro de este diagnóstico de deficiencias entra el estudio del espacio público en la ciudad, sabiendo la importancia de los espacios libres bien dimensionados. Según el informe (Ayuntamiento de Valencia, 2017), el proyecto urbano debe “consegir la habitabilidad del sistema de espacios públicos mediante la **accesibilidad** a todos los ciudadanos de un barrio tanto de los parques como de los espacios libres de proximidad, su integración en la infraestructura verde, de forma que dispongan de la calidad ambiental, confort y seguridad que permita la convivencia y relación de las personas”. Así los objetivos a cumplir para una correcta proyección de los espacios públicos son, la disposición de superficie proporcional de espacios libres equilibrada, la accesibilidad a los diferentes tipos de espacios libres con medios de movilidad sostenible y la habitabilidad y confort ambiental que permita la convivencia y las relaciones personales. Dentro de estos espacios libres se subdivide según sus dimensiones e importancia en parques y bulevares, y jardines y zonas peatonales. Así encontramos las zonas verdes divididas a nivel global en escala ciudad y espacios libres de proximidad a escala del área funcional.

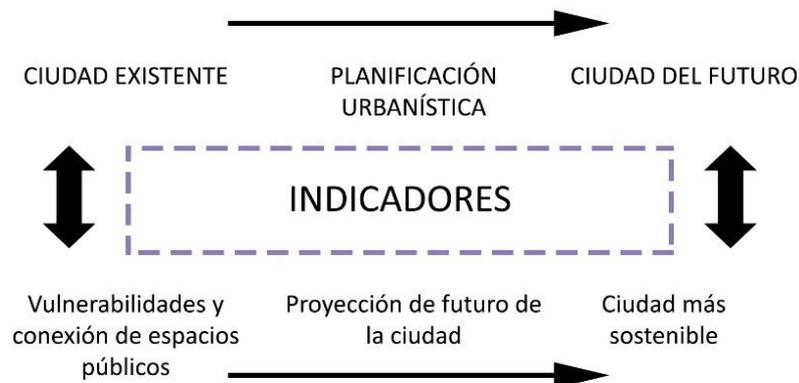


Gráfico 2: Esquema indicadores grado

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Directrices para la mejora de la calidad urbana de los barrios”

3.2. LA IMPORTANCIA DEL ESPACIO LIBRE URBANO

Las zonas verdes mejoran la calidad ambiental fomentando la identidad social y cultural y la integración de los diferentes colectivos y grupos sociales. Es por tanto de primera necesidad proyectar ciudades que contengan una superficie equilibrada de zonas verdes en función del número de habitantes y sus necesidades. Existen dos áreas de medición, las zonas verdes tratadas a nivel global son aquellas con una superficie mayor de 25.000m². Los espacios libres de menor superficie se engloban dentro de las áreas funcionales y son los llamados de proximidad, aquellos jardines que dan servicio a los barrios en el recorrido y funcionamiento diario de sus habitantes.

NOMBRE PARQUE (>25.000 M2S)	ÁREA FUNCIONAL	SUPERFICIE (m2)
Río Turia	00	1.243.335,35
Parque Cabecera	00	330.227,92
Parque Central	00	204.431,25
Viveros	06	183.394,61
Parque Rambleta	20	156.397,30
Parque Marxalenes	05	77.585,28
Parque Benicalap	16	145.517,01
Botánico - Jesuitas - Hespérides	03	56.977,10
Parque Cuartel de Aviación	14	71.849,11
Parque Malilla	12	69.920,81
Ayora	07	40.312,40
Polifilo	04	39.333,59
Parque Campus Universitario	00	53.225,01
Parque Orriols	17	44.807,92
Parque calle Salvador Perles	20	39.593,29
Parque de la Vida	00	44.982,08
Parque calle Dr Lluch	08	39.678,82
Parque Sector La Torre Sociópolis	00	78.920,64
Parque de Nazaret 00	00	45.015,23
Parque Mercavalencia	00	46.194,68
L'Umbracle	00	25.074,26
Jardín zona ZAL	00	55.568,45
Parque Sector Fuente San Luis	00	33.351,56
Parque Sector Grao-Cocoteros 1	09	44.109,04
Parque Sector Grao-Cocoteros 2	09	40.792,07
Parque Paseo Fco Trenor y Trenor	10	26.739,59
Paseo Marítimo	00	89.988,10
Espacio Libre La Marina	00/08/09	245.340,40
Parque Desembocadura	00	97.043,55

TABLA 5: Parques de Valencia según superficie y área funcional

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del (Ayuntamiento de Valencia, 2017)

Como vemos en la tabla, en Valencia existen en total 29 parques de más de 25.000 m². El parque del río Turia que nos ocupa en este trabajo, se engloba dentro de los espacios libres a nivel de ciudad con una superficie de 1.243.335,35 m². Este parque fue diseñado con un carácter longitudinal que permite recorrer la ciudad de Valencia desde el mar hasta el interior. Gracias a esta característica se han fomentado los recorridos de a pie y en bicicleta, siendo este pulmón verde un eje de movilidad sostenible muy concurrido.

Dentro del estudio de análisis se han cuantificado el número de espacios verdes tanto de parque y bulevares, como de jardines y zonas peatonales, en relación con el número de habitantes de cada área funcional antes y después de la aplicación de la reforma del PGOU. A través de un indicador, se han ponderado las ratios de espacios libres a nivel global de ciudad y de proximidad. El umbral establecido es de un mínimo de 5,50 m²/hab y 8,00 m²/hab como valor máximo deseable para espacios libres a escala global, y un mínimo de

2,50m²/hab y deseado de 4,00m²/hab de espacios libres de proximidad. Según se explica en el informe (Ayuntamiento de Valencia, 2017), en el caso de la ciudad de Valencia “se ha optado por la referencia de la Ciudad de los Ciudadanos frente a la Guía el Ministerio por aproximarse más a la normativa autonómica, que para la ciudad determina la posibilidad de reducción del parque público al disponer de huerta protegida”. Además, para aplicar el indicador se ha tenido en cuenta la accesibilidad a los espacios libres. Este factor determina para cada servicio el área de influencia y la cobertura en cada área funcional en función de su capacidad y del desplazamiento.

Para los espacios libres, según su ámbito de ciudad o área funcional, se estiman los siguientes radios de accesibilidad, en función del modo de desplazamiento utilizado:

- Jardines < 5.000 m² (área funcional) 200 m A pie
- Jardines < 10.000 m² (área funcional) 750 m A pie
- Jardines > 10.000 m² (área funcional) 1.000 m En bicicleta / pie
- Parques > 25.000 m² (ciudad) 1.000 m En bicicleta / pie
- Dehesa del Saler (ciudad) 4.000 m Transporte público/bici

Para los bulevares se ha dispuesto un radio de 0 metros ya que no se consideran espacios de estancia sino de desplazamiento.

En los siguientes mapas, zonificados según las áreas funcionales, se dividen los espacios verdes en función de su categoría en base a su superficie y accesibilidad:

TIPO:	PARQUE	JARDÍN	JARDÍN
SUPERFICIE:	> 25.000 m ²	> 5.000 m ²	< 5.000 m ²
COBERTURA:	1.000 m	750 m	200 m

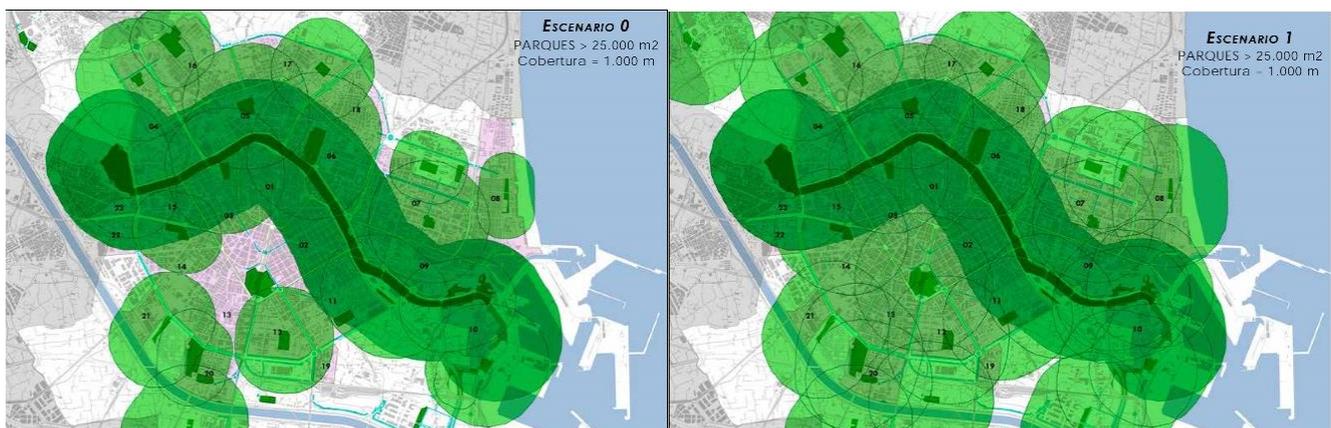
TABLA 6: Espacios verdes según categoría

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del (Ayuntamiento de Valencia, 2017)

Se tienen en cuenta dos escenarios. Primeramente, el Escenario 0 muestra el estado actual de la ciudad, exponiendo su presente problemática. En el Escenario 1, por el contrario, se muestra el estado de la ciudad suponiendo la ejecución global del planeamiento vigente.

Ilustración 24: Accesibilidad Simultánea a Espacios Libres Parques

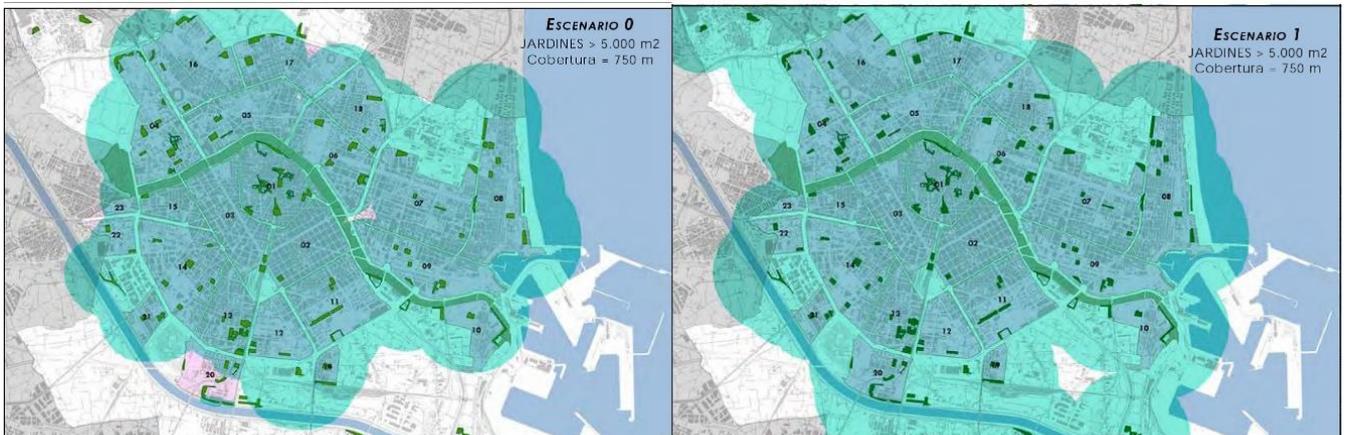
Fuente: “Directrices para la mejora de la calidad urbana de los barrios” (Ayuntamiento de Valencia, 2017)



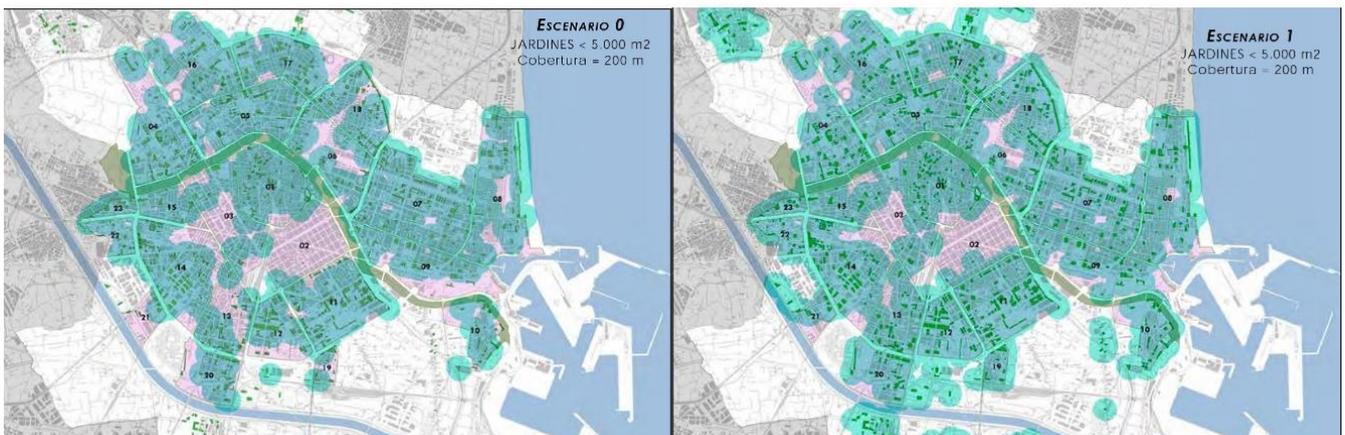
01. INTRODUCCIÓN

Ilustración 25: Accesibilidad Simultánea a Espacios Libres Jardines > 25.000 m²

Fuente: "Directrices para la mejora de la calidad urbana de los barrios" (Ayuntamiento de Valencia, 2017)

Ilustración 26: Accesibilidad Simultánea a Espacios Libres Jardines < 25.000 m²

Fuente: "Directrices para la mejora de la calidad urbana de los barrios" (Ayuntamiento de Valencia, 2017)



En los planos zonificados existe una combinación entre los resultados de la superficie deseada de espacios libres y las ratios de cobertura e influencia que estos tienen. Gracias a estos mapas, donde se ven representados los parques de la ciudad, podemos apreciar cómo para el Escenario 1, una vez ejecutado el plan, la cobertura de parques de más de 25.000m² es total. Del mismo modo sucede con los jardines de más de 5.000m² de superficie. En ambos casos se cumplen los indicadores de accesibilidad y ratio en toda el área metropolitana de la ciudad. Sin embargo, esto no sucede con los jardines de menos de 5.000m². Estos jardines de menor dimensión no cumplen con la cuantía mínima en varias de las áreas funcionales, tanto en el escenario 0, como en el escenario 1 con la ejecución del plan, ya que la diferencia entre ambos es escasa. La falta de zonas verdes de proximidad que cumplan con los estándares de cobertura es uno de los problemas que plantea la trama de la ciudad y este debe resolverse para conseguir una mayor calidad urbana para los ciudadanos.

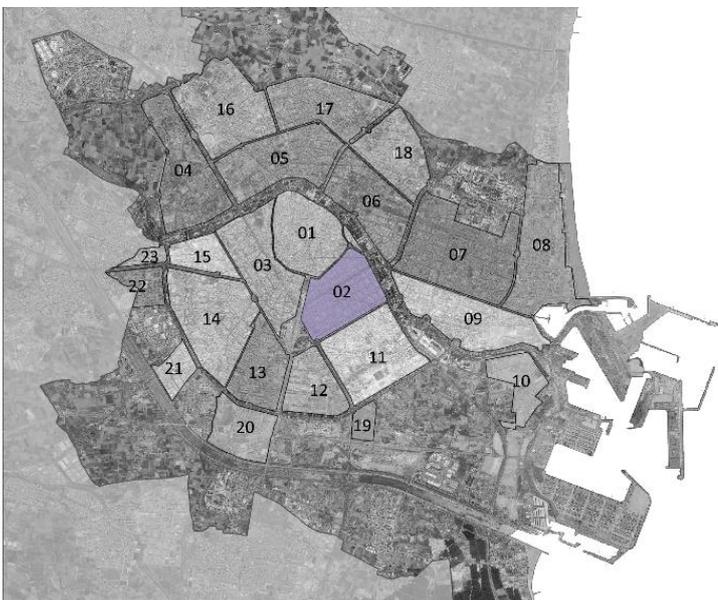
3.3. RESULTADOS PROPIOS SACADOS DEL ESTUDIO

Este trabajo se centra en la importancia de los espacios libres en el urbanismo de la ciudad y como estos influyen en la calidad de vida de los ciudadanos. Gracias al estudio anterior se han analizado las carencias de la infraestructura verde de la ciudad de Valencia. En los planos zonificados se observa como la superficie de zonas verdes, tanto a nivel global como en la escala de proximidad, no cumple en todas las áreas funcionales, quedando algunas de estas a un nivel inferior del umbral de calidad propuesto para la ciudad. En cuanto a los ratios de accesibilidad, una vez ejecutado lo planteado en el Escenario 1, los espacios libres a nivel global cumplen en toda la ciudad. Por el contrario, los espacios verdes de proximidad no consiguen dar servicio a todas las áreas funcionales de Valencia, quedando varias de ellas fuera de la cobertura de accesibilidad.

Esta problemática se ve reflejada especialmente en el área 02, la más desfavorable. Está formada por el distrito de L'Eixample y engloba los barrios de *Russafa*, *El Pla del Reial* y *Gran Vía* (Ayuntamiento de Valencia, 2018). Sus orígenes datan del segundo cuarto del siglo XIX, cuando la ciudad de Valencia se vio en la necesidad de proyectar nuevos barrios extramuros que dieran cabida al aumento de población que se produjo durante este siglo. Así, se derribaron parte de las murallas medievales y comenzaron las obras de urbanización de un nuevo modelo de barrio basado en la trama característica de ensanche. Es decir, una tipología básica de manzanas compactas de cien metros cuadrados, con una trama de cuadrícula ortogonal y patios de manzanas interiores.

Ilustración 27: Distrito de l'Eixample

Fuente: Elaboración propia



Esta tipología, aunque novedosa para la época en la que se construyó, presenta problemáticas que no se ajustan a la ciudad actual y al nuevo modelo urbano. La densidad edificatoria, no permite la apertura de espacios públicos de relación en las calles y los patios interiores. De las manzanas quedan sin uso y cerrados al exterior. Por tanto, encontramos una trama urbana cerrada que no favorece las relaciones cotidianas de sus habitantes con la calle y por ello, con la ciudad.

En 2001 el Instituto de Estadística del Ayuntamiento de Valencia, realizó una serie de encuestas a la ciudadanía, analizando datos de opinión ciudadana sobre la gestión del Ayuntamiento, la imagen que ofrece la ciudad y sus problemas principales; mezclándolos en función del distrito de residencia del encuestado. Al observar estos datos se aprecia como la falta de espacios verdes se reconoce como el principal problema de Valencia por un 2% de los encuestados, quedando en la duodécima posición. No obstante, destaca que dentro de este porcentaje el 12,4% proviene de personas residentes en l'Eixample que, como podemos apreciar en la siguiente tabla, es un dato bastante superior al del resto de los distritos.

Cuando en la encuesta se pregunta por el problema que consideran más grave para los propios encuestados, la falta de espacios verdes sigue siendo un porcentaje menor del total, pero dentro de este 1,8% aumenta el número de afectados personalmente por esta problemática en el Eixample, un 14,2%.

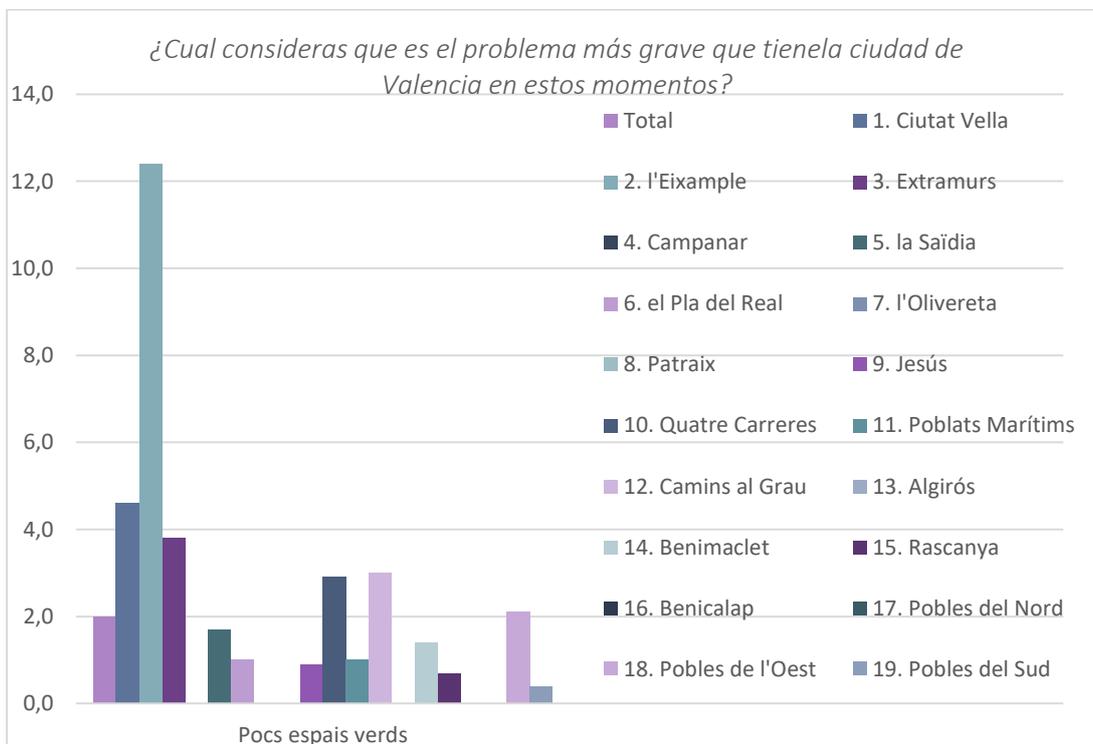


Gráfico 3: Problema más grave de la ciudad. Respuestas por distritos

Fuente: Elaboración propia a partir de datos IEV (Anexo 1)

Según los datos obtenidos en estas encuestas, la puntuación a cerca de la gestión pública de las zonas verdes en la ciudad de Valencia es de 5,9. En el distrito de l'Eixample, la suspenden con 4,0. En el siguiente gráfico se puede apreciar como esta es la nota más baja del total de la ciudad.

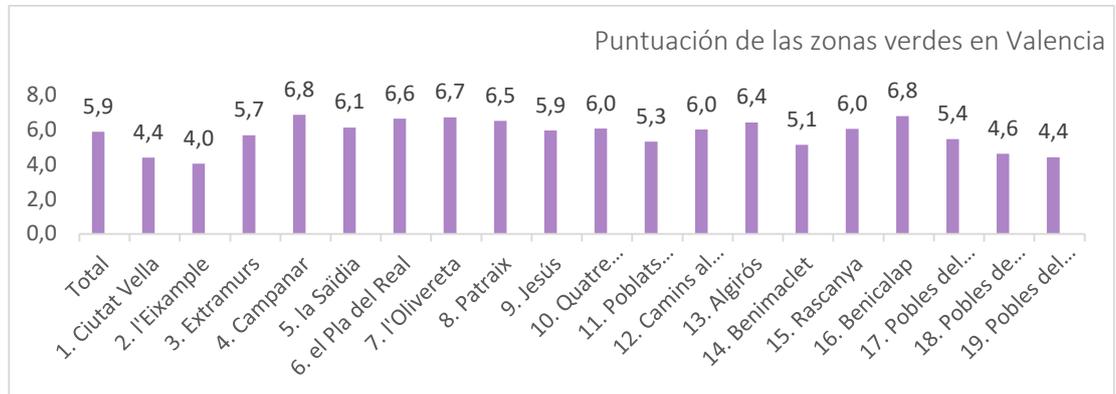


Gráfico 4: Puntuación de la gestión de zonas verdes por distritos

Fuente: Elaboración propia a partir de datos IEV (Anexo 1)

Esto manifiesta un grado de insatisfacción con la calidad de vida del distrito. Los encuestados la califican con un 7,7, quedando esta nota por debajo de la media de la ciudad. Aunque un 65% opina que es uno de los mejores distritos para vivir gracias a la proximidad con el centro y a la variedad de servicios que ofrece, la necesidad de zonas verdes y espacios de relación que esta trama urbana genera, se ve reflejada en la pregunta de la encuesta sobre las acciones que demandaría al Ayuntamiento para mejorar su distrito. Como se observa en este gráfico, el 33,7% demanda zonas verdes y un 24,1% resolver problemas urbanos.

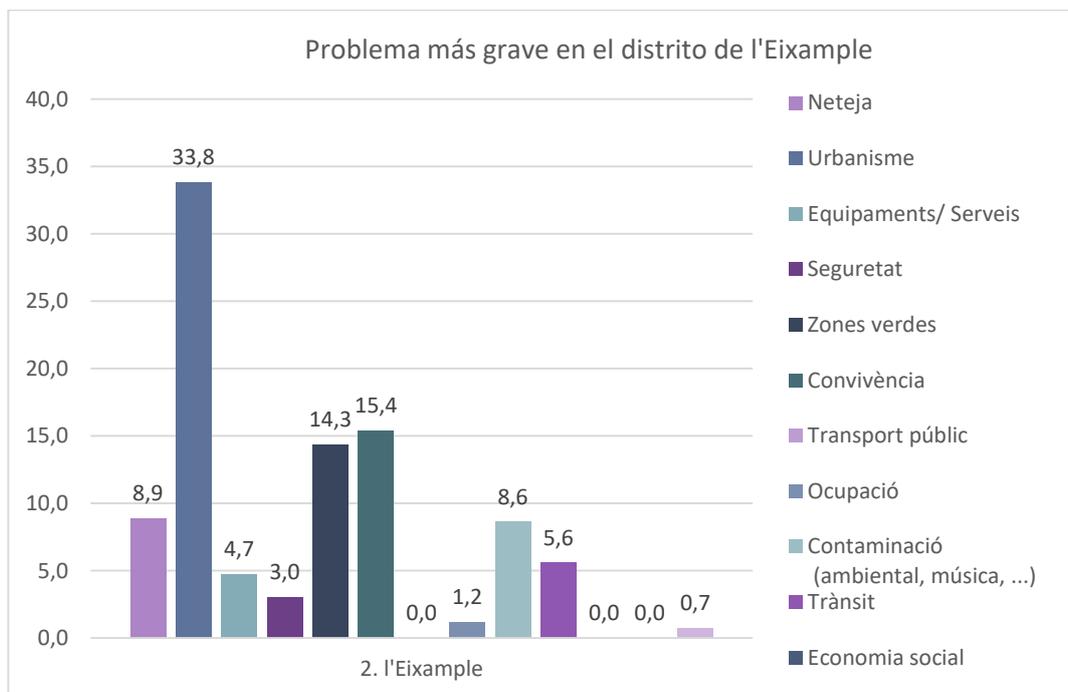


Gráfico 5: Problema más grave en distrito Eixample

Fuente: Elaboración propia a partir de datos IEV (Anexo 1)

01. INTRODUCCIÓN

Gracias a ello podemos extraer la importancia que tienen las zonas verdes para la calidad urbana. Aun siendo uno de los distritos más céntricos y encontrándose en pleno desarrollo social y cultural, los habitantes de este barrio consideran que existe una escasez de infraestructura verde de proximidad, que pueda ser utilizada en su cotidianidad. Estos datos refuerzan la necesidad de que el urbanismo tome conciencia de las necesidades más cercanas de los ciudadanos, siendo capaz de realizar tanto un análisis global como una visión más cercana y centrada en asistir a todos los colectivos que habitan la ciudad. Es aquí donde se desarrolla la perspectiva de género, con un urbanismo que construya una ciudad pensada para todas y todos.

04.

LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL ÁMBITO URBANO

4. LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL ÁMBITO URBANO

La perspectiva de género es una herramienta de aproximación que busca analizar e incorporar la diversidad y la vida cotidiana al proyecto. Cuando se habla de aplicar la perspectiva de género, se está refiriendo a realizar una visión crítica, con un estudio que tenga en cuenta todas las capas y diferencias sociales que existen en las diversas esferas de la vida. Se acepta por tanto que existen desigualdades sociales y culturales que influyen en los comportamientos y en las maneras de relacionarse.

4.1. HACIA UNA CIUDAD CUIDADORA

Se pretende colocar en primer plano la vida y necesidades de las personas, para que sean estas las que condicionen el proyecto y no al contrario. Al dotar al proyecto de una visión más cercana aparecen nuevas problemáticas a resolver que han de tenerse en cuenta.

4.1.1. Problemas del modelo urbano tradicional

Al analizar la ciudad desde una perspectiva global, como un conjunto, se obtienen varios datos acerca de la movilidad, la red de espacios públicos, el número de zonas verdes, la accesibilidad o la relación entre áreas zonificadas. Estos datos muestran un primer análisis global de necesidades que se deben cumplir en base a una organización territorial. Sin embargo, estos datos se deben verificar desde una perspectiva más próxima, basándose en datos reales de la experiencia de los usuarios.

La ciudad actual se ha fundamentado en base a unos intereses económicos que priorizan el trabajo productivo. Los modelos urbanos de 'gran ciudad' generan una urbe zonificada donde prima la separación de usos, entre la esfera laboral y la personal. Esta visión mercantilista promueve la creación de sectores de suelo o polígonos no cualificados con un único uso donde prima el transporte privado en recorridos exclusivos para cada función. Con este patrón urbano quedan excluidos diversos grupos sociales que no participan de igual modo en las tareas productivas, fomentando una ciudad que no incluye equitativamente los intereses de todos sus ciudadanos. Se hace notoria la separación de las esferas público-privada y esto se ve reflejado en la organización de la ciudad.

En su artículo para *EL PAÍS* *Los cinco grandes problemas de muchas ciudades contemporáneas* (ZABALBEASCOA, 2016), Anatxu Zabalescoa expone los cinco principales problemas que este modelo urbano y tratamiento de las ciudades ha traído a las urbes contemporáneas.

1. La gentrificación, un claro ejemplo de la ley del mercado de la oferta y la demanda. La mejora de los barrios históricos de las ciudades y su puesta en valor conlleva un aumento del precio de las viviendas. Esto provoca el desplazamiento de las familias que históricamente han vivido en esa zona, a otras zonas más económicas; este desplazamiento se denomina gentrificación. Si todos los residentes tienen unos gustos y horarios parecidos se pierde la mezcla de gente que mantiene vivas las ciudades y promueve la actividad en sus calles, quedando como meros escenarios turísticos.

2. La ciudad en venta, donde la nueva arquitectura busca la mayor rentabilidad. Se crean edificios no asequibles que se acaban quedando vacíos, generando un espacio público desocupado con comercios que terminan cerrando.

3. El coche como medio de transporte principal dentro de las ciudades, es una idea proveniente de un urbanismo pasado. Este medio de transporte supone costos no asequibles para toda la población, pérdida de horas empleadas en el transporte y una contaminación a causa de los humos expulsados por el gasoil tremendamente perjudicial para la salud. Las ciudades cuya trama urbana promueven el uso del transporte privado, dejan de lado la sostenibilidad y autonomía del transporte público.

4. La pérdida de identidad es otro de los peligros que sufre la ciudad. Una ciudad que busca propuestas estéticas para atraer a visitantes y turistas pero que no consigue responder a las necesidades cotidianas de sus habitantes. Son los ciudadanos los que construyen la ciudad.

5. La guetificación es un problema proveniente de la separación de usos en la trama urbana. Esta división favorece la falta de convivencia y mezcla de personas, lo que provoca que los barrios se acaben rompiendo.

Con medidas como crear núcleos dotacionales a las afueras de las ciudades, donde se engloban los equipamientos o centros laborales se crea la necesidad de hacer uso de un transporte más rápido y efectivo, ya que los recorridos son mayores. Esto favorece el uso del transporte privado en coche, dejando en segundo plano aquellos que son públicos y más sostenibles. Como se expone en el artículo *¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?* (zaida Muxí Martínez, 2011), *“los equipamientos se tienen que entretrejer con los recorridos de cada día, es decir no se tienen que colocar en los límites de las áreas urbanizadas puesto que generan calles sin vida y con falta de seguridad”*. Es importante generar recorridos útiles que concuerden con la vida cotidiana de los ciudadanos, para conseguir un uso del tiempo más efectivo y acorde. A modo de ejemplo, cuando el lugar de empleo se encuentra alejado de la vivienda y las actividades cotidianas, se generan incompatibilidades y por tanto, consumo de recursos de tiempo y dinero, dificultando las tareas de cuidados. Estas son realizadas, aún hoy en día, mayoritariamente por mujeres, que son las que más sufren esta problemática de modelo de ciudad.

Dentro de una ciudad con un modelo antiguo zonificado que divide los usos fomentando la segregación y el uso de los desplazamientos privados debido a las grandes distancias, se debe buscar unir las necesidades buscando la integración. El parque urbano del Turia ofrece una conexión transversal a lo largo de toda la ciudad ayudando a la facilidad de desplazamientos, conexiones y diversidad de usos.

4.1.2. Jane Jacobs y la humanización de la ciudad

Jane Jacobs es considerada una de las primeras mujeres activistas y teóricas contra el urbanismo autoritario y deshumanizado que generalizaba en los Estados Unidos de los años 50'. Nacida en 1916 (Marcos, Jane Jacobs y la humanización de la ciudad, 2018), pasó parte de su vida trabajando en la revista *Architectural Forum*, donde escribía artículos polemizando sobre las tendencias urbanas del momento y de la cual llegó a ser editora. Sin estudios superiores, Jane Jacobs supo percibir la problemática que el urbanismo abusivo y politizado, de decisiones rápidas y burocráticas estaba ocasionando. Atacó al urbanismo de los años 50' cuyo modelo se basaba en la creación de suburbios aislados donde el automóvil cogía relevancia vital para los desplazamientos. Como activista participó en diversos movimientos sociales que buscaban la paralización de aquellos proyectos urbanos que podían destruir las comunidades locales.

En su libro más influyente, *Muerte y vida de las grandes ciudades* (Jacobs, 1961) habla de la destrucción de las ciudades que estaba provocando el urbanismo voraz de la época en EEUU y trata de plantear las bases para una regeneración. Lo define en las primeras líneas escribiendo, “Este libro es un ataque contra el actual urbanismo y la reconstrucción urbana”. En el libro plantea ideas innovadoras y habla de una nueva ciudad que busca la multifuncionalidad a través de la mezcla de usos, la densidad equilibrada y la protección del patrimonio. Expone la importancia del diseño de un espacio público donde el protagonista sea el usuario de sus calles, dando relevancia a los peatones y fomentando la identidad de barrio.

Según la urbanista y socióloga Jane Jacobs, una de las claves del urbanismo pasa por conocer y entender a fondo la ciudad antes de intervenir en ella. Esta idea apuesta por el estudio detallado de cómo los ciudadanos viven el día a día en su ciudad, entendiendo el uso que se hace de los parques, los centros de ocio, las calles y bulevares, etc. Con todo ello pretende devolver la vitalidad al espacio público, el cual no se concibe solo como un mero eje de circulación, sino que se entiende como un espacio de relación y se aprecia la importancia que tiene en la construcción de comunidad. Según la escritora, la actividad que se genera en los barrios es clave para la seguridad. Gracias a su trabajo cambió el punto de vista dese el que se diseñaban los entornos urbanos y actualmente sus escritos han tomado espacial relevancia convirtiéndose en una referencia ineludible.

Ilustración 28: Jane Jacobs / Ilustración 29: Plan Voisin. Modelo urbano contra el que luchaba Jacobs

Fuente: (Marcos, Jane Jacobs y la humanización de la ciudad, 2018)



4.1.3. Un nuevo modelo de ciudad

Debido al crecimiento de las ciudades en los últimos años, es importante asentar las bases para un nuevo modelo de ciudad que trate de resolver esta problemática. Según la Unión Europea (Política Regional y Cohesión. UE, 2009), se deben buscar ciudades más compactas que busquen la limitación de la ocupación del suelo y la expansión urbana, regenerando la ciudad ya construida. Además, la conciliación de la vida personal, familiar y laboral es cada vez más complicada y el urbanismo y la ciudad deben poder remodelarse siguiendo estas nuevas directrices. Es necesario por tanto incorporar un fomento y desarrollo equitativos.

El urbanismo feminista nace de esta necesidad de repensar las ciudades incorporando el punto de vista de la perspectiva de género, estudiando la igualdad de usos, la seguridad y el reparto equitativo de las responsabilidades. La ciudad, por tanto, debe crear espacios inclusivos, teniendo en cuenta la diversidad de los numerosos colectivos y sus características sociales de género, clase social, persona racializada, identidad sexual, diversidad funcional o edad.

Aunque la tendencia está variando y progresivamente las mujeres empiezan a tomar conciencia fomentando un reparto de tareas más equitativo, es cierto que la gran mayoría de mujeres siguen llevando a cabo las tareas de cuidados. Las mujeres se han incorporado a la vida laboral sin dejar de lado los cuidados y tareas del hogar, provocando la difícil conciliación de la vida laboral y personal. Como se muestra en los siguientes gráficos realizados por la Oficina Europea de Estadística junto con el Instituto Nacional de Estadística, la diferencia entre las mujeres y los hombres en la implicación en el cuidado de los hijos y la realización de tareas domésticas sigue siendo altamente preocupante. Según estos datos, menos de la mitad de los hombres españoles se encargan de realizar las tareas del hogar cada día, frente al 84% de las mujeres. En el caso del cuidado de los hijos la diferencia es incluso mayor que la media de la Unión Europea donde un 95% de las mujeres españolas asegura que educa a sus hijos diariamente, frente al 68% de los hombres. Es por ello importante que la ciudad tome conciencia de esta problemática y se adapte a las nuevas necesidades, creando espacios con compatibilidad de usos y apostando por un modelo deszonificado y polinuclear, donde se mezclen con servicios de proximidad que reduzcan los tiempos de recorrido. Esto además de ayudar a la conciliación laboral, favorece el respeto del medioambiente ya que se promueven los desplazamientos peatonales creando una ciudad más sostenible.

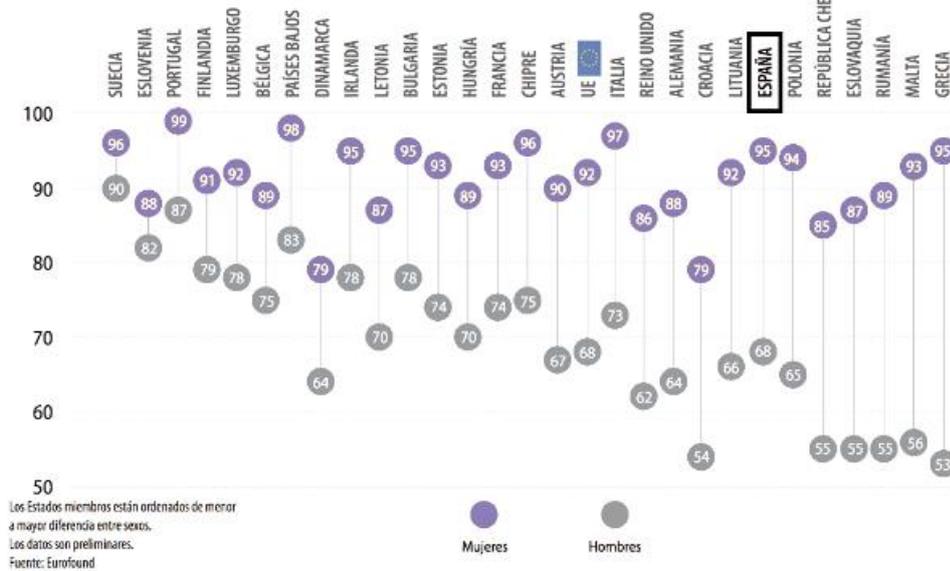
Gráfico 6 : Implicación en el cuidado de los hijos en UE / Gráfico 7: Implicación tareas cotidianas del hogar en UE

Fuente: publicación digital elaborada por Eurostat (Eurostat. Instituto Nacional de Estadística, 2017)

Cuidado y educación diaria de hijos. 2016

¿Cómo se involucran mujeres y hombres?

(% de adultos de 25-49 años que cuida y/o educa a sus hijos diariamente)

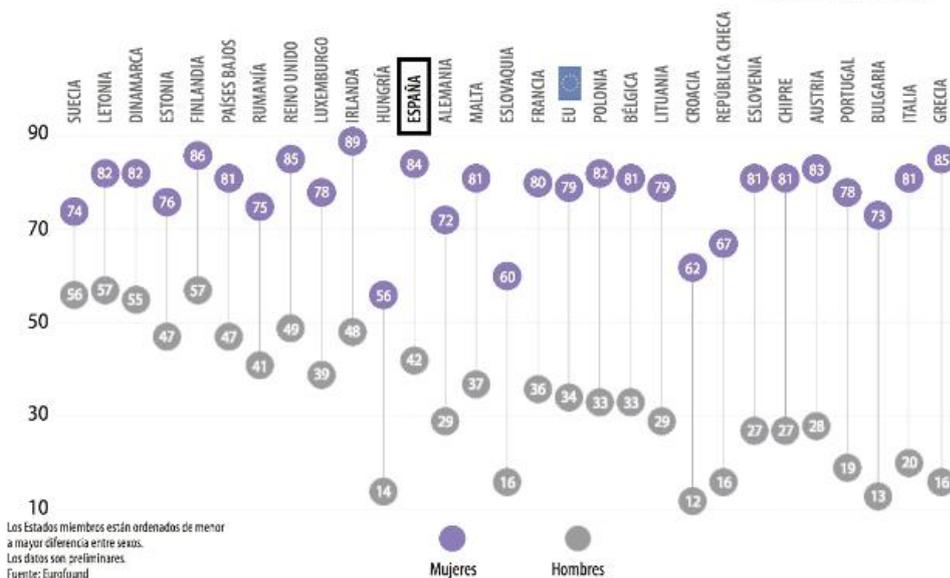


Los Estados miembros están ordenados de menor a mayor diferencia entre sexos. Los datos son preliminares. Fuente: Eurofound

Cocina y tareas domésticas diarias. 2016

¿Cómo se involucran mujeres y hombres?

(% de adultos de 18 años y más que cocina y/o realiza tareas domésticas cada día)



Los Estados miembros están ordenados de menor a mayor diferencia entre sexos. Los datos son preliminares. Fuente: Eurofound

Tiempo dedicado al cuidado de los hijos según sexo y número de hijos

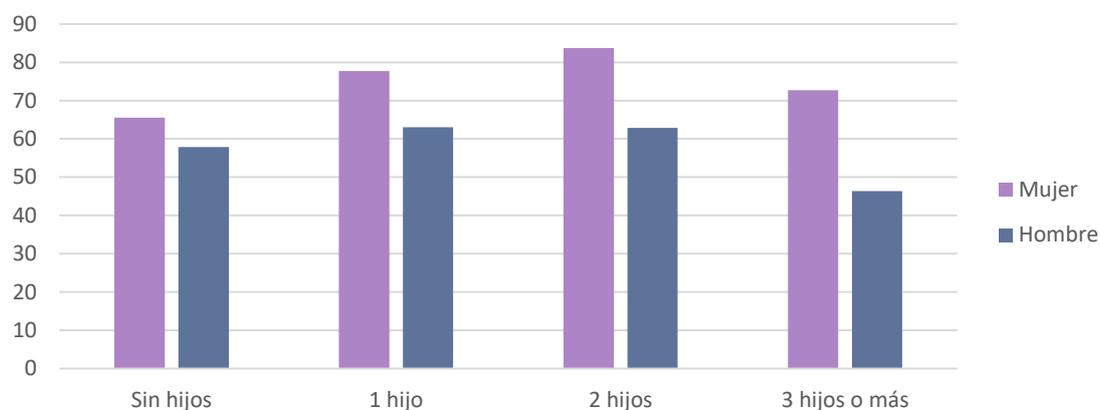


Gráfico 8: Implicación en el cuidado de los hijos en España

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Eurostat (Eurostat. Instituto Nacional de Estadística, 2017)

Porcentaje de trabajo a tiempo parcial según sexo

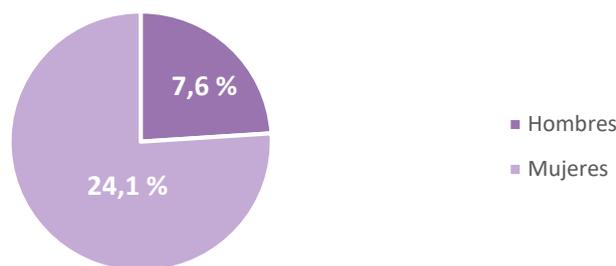


Gráfico 9: Trabajo en tiempo parcial según sexo

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Eurostat (Eurostat. Instituto Nacional de Estadística, 2017)

El urbanismo con perspectiva de género reivindica la importancia social de los cuidados sin que esto signifique encasillar a las mujeres en el rol de cuidadoras, sino asumiendo que todas las personas somos dependientes unas de otras y del entorno y que, por lo tanto, los cuidados deben ser una responsabilidad colectiva. Repensar la ciudad desde una perspectiva feminista es dejar de generar espacios desde una lógica productivista, social y políticamente restrictiva, y empezar a pensar en entornos que prioricen a las personas que los van a utilizar.

Blanca Valdivia señala en su artículo *Hacia un cambio de paradigma: la ciudad cuidadora* (Valdivia, 2017) que las bases para una ciudad cuidadora, más justa y equitativa son la seguridad y la percepción de seguridad por parte de la ciudadanía, el no dominio del vehículo motorizado, la apreciación de los diferentes ritmos en la vida de los colectivos teniéndolos en cuenta a la hora de diseñar los espacios urbanos, la sostenibilidad en todas las esferas y la creación de un soporte físico que favorezca tanto la autonomía de las personas dependientes, como la conciliación de las diferentes esferas de la vida cotidiana.

	TOTAL	HOMBRES	MUJERES
Autobús	43,1	34,5	50,4
Coche particular	20,3	27,2	14,4
Caminando	16,5	15,2	17,6
Metrovalencia / tranvía	11,0	9,6	12,1
Bicicleta (uso particular)	3,9	5,7	2,4
Moto / ciclomotor	2,7	4,6	1,1
Bicicleta (Valenbisi)	1,8	2,4	1,4
Taxi	0,4	0,4	0,4
Tren	0,3	0,4	0,2
No sabe	-	-	-
No contesta	-	-	-
Total	100,0	100,0	100,0
(N)	(2.211)	(1.015)	(1.196)

Tabla 3: Medio de transporte más frecuente para las actividades principales

Fuente: Elaboración propia a partir de datos IEV (Anexo 1)

La conciliación de tareas de cuidados y la vida laboral determina las necesidades de las mujeres en relación con el espacio público, los equipamientos, el transporte público, los lugares de empleo y comercio y la vivienda. Estas diferencias se pueden observar en las consultas realizadas por el Instituto de Estadística del Ayuntamiento de Valencia sobre la opinión de la ciudad dependiendo del sexo y edad y a partir de las cuales se han realizado las siguientes tablas. Al preguntar por los problemas más graves que consideran que tiene la ciudad, el 3,4% de las mujeres opina que es la escasez de zonas verdes, frente el 1,8% de los hombres. Por franja de edad, también son los mayores de 65 años los que más detectan esta necesidad de zonas verdes como uno de los problemas más graves a resolver. Las diferencias aún día existentes se reafirman cuando les preguntan por el medio de transporte más utilizado para realizar las actividades principales. Los hombres utilizan principalmente el coche particular con un 27,2% frente el 14,4% de las mujeres, sin embargo, las mujeres les aventajan en el uso del transporte público como el autobús con un 50,4% frente al 34,5% que usan los hombres.

	TOTAL	HOMBRES	MUJERES
Ocupación	26,9	27,4	26,5
Limpieza	13,1	12,0	14,1
Economía social	7,3	6,4	8,0
Corrupción	7,0	7,9	6,3
Urbanismo	6,2	7,5	5,2
Tránsito	4,2	5,9	2,8
Macroeconomía	3,8	2,3	5,0
Equipamientos / Servicios	3,8	2,9	4,5
Transporte público	3,4	2,2	4,3
Educación	3,2	3,3	3,1
Gestión	3,0	3,6	2,6
Zonas verdes	2,7	1,8	3,4
...
Total	100,0	100,0	100,0
(N)	(2.211)	(1.015)	(1.196)

Tabla 4: Problemas más graves que sufre la ciudad según sexo

Fuente: Elaboración propia a partir de datos IEV (Anexo 1)

4.2. LA INCORPORACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO AL URBANISMO. REFERENTES

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

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

Texto extraído del Libro recopilatorio sobre el Seminario de Urbanismo inclusivo. *Las calles tienen género*, celebrado del 9 al 11 de noviembre de 2011, en Vitoria-Gasteiz, País Vasco. (Gobierno Vasco, 2012)

4.2.1. Incorporación de la perspectiva de género

Internacionalmente, organismo como la ONU y la Comisión Europea han señalado la importancia del urbanismo como un marco político para conseguir una sociedad igualitaria entre mujeres y hombres. Dentro de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) impulsados por la ONU y que se engloban dentro de Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible, aparecen dos que atañen a este tema. El objetivo 5 se refiere a *“alcanzar la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas”*. En el objetivo 11 habla de *“Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”*, se establece como meta *“proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad”*. Ambos objetivos se refuerzan mutuamente.

En el marco de la Unión Europea, en la Agenda Urbana 2030 se adoptan las dimensiones de género para aplicarlos al urbanismo a nivel nacional y regional. Una de las cuestiones prioritarias que aparecen es la del *“impacto sobre el cambio social, incluido el cambio de comportamiento, promoviendo, entre otras cosas, igual acceso a la información, igualdad de género y empoderamiento de las mujeres”*.

En España, y según las actuales disposiciones adicionales de Decreto legislativo 1/2005, de 26 de julio, que aprueba el Texto refundido de la ley de urbanismo la disposición decimocuarta lleva como título *Incorporación de la perspectiva de género* y dice: “*El Departamento de Política territorial y obras públicas tiene que incorporar la perspectiva de género en el desarrollo de esta Ley para garantizar la promoción de la representación paritaria en la composición de los órganos urbanísticos colegiados y de la evaluación del impacto de la acción urbanística en función del género*”.

Hay ciudades europeas que ya han comenzado a aplicar la perspectiva de género en sus políticas urbanas y entre todas ellas destaca la ciudad de Viena. Esta ciudad es un referente internacional en el desarrollo de proyectos urbanos transversales que promueven la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, ya que los lleva aplicando desde los años 80' y hoy en día son evidentes los resultados. En la guía *Gender Mainstreaming, in Urban Planning and Urban Development* (WERKSTATTBERICHT, 2013) se recogen estos principios para la aplicación de la perspectiva de género, presentando diferentes escalas de aplicación y mostrando muchas de estas medidas como un manual de acción. Los principios en los que se basa son:

- Uso del lenguaje equitativo
- Compilación de datos y análisis con perspectiva de género
- Acceso igualitario al uso de los servicios
- Paridad en los puestos de toma de decisiones e integración de la igualdad de trato en los procesos de control

Como se explica en el artículo *¿A quién pertenece la ciudad? La perspectiva de género aplicada a la ciudad de Viena* (Gómez Alfonso & Álvarez Isidro, 2017), la primera directora de la Oficina de Mujeres de Viena e impulsora de estas actividades urbanísticas es Eva Kail, experta líder en el planeamiento de género que aboga por la Igualdad entre mujeres y hombres como un tema de justicia social.

4.2.2. Referentes

En España encontramos varios estudios de urbanistas referentes en este campo:

COL.LECTIU PUNT 6

Dentro de los estudios de mujeres que basan su trabajo en aplicar la perspectiva de género a sus proyectos encontramos a Col.lectiu Punt 6. Este grupo de urbanistas de referencia dentro del campo del urbanismo feminista nace en 2004 en Barcelona. Destaca que las principales cualidades que deben poseer las ciudades y sus espacios públicos son, proximidad, diversidad, autonomía y vitalidad. Ellas mismas se definen en su página web como “*una asociación de mujeres con orígenes y experiencias vitales diferentes, pertenecientes a distintas áreas de conocimiento dentro de la arquitectura, el urbanismo y la sociología. Nuestro objetivo es repensar las ciudades, los barrios y las arquitecturas para favorecer una vida sin discriminaciones de ningún tipo. Por este motivo trabajamos desde la perspectiva de género, fundamentalmente desde la experiencia cotidiana de las mujeres*” (Col.lectiu Punt 6, 2004).

Su trabajo se basa principalmente en el asesoramiento para la inclusión de la perspectiva de género en Planes Urbanísticos, donde realizan revisiones integrales de los proyectos urbanos para aplicar en ellos los principios de la igualdad de género. Estudios y diagnósticos de zonas de la ciudad ya consolidada para aplicar los indicadores de calidad urbana en el espacio público. Proyectos de coeducación en patios y caminos escolares donde se re-diseñan a partir de la participación y buscando caminos seguros. Auditorías de seguridad urbana, buscando los aspectos básicos que condicionan la inseguridad urbana especialmente entre las mujeres. Estudios e investigaciones sobre estos temas, buscando la transformación social enlazando la teoría y la práctica urbanística.

Col.lectiu Punt 6 explica en su libro *Espais per a la vida cotidiana* (Ciocoletto, 2014), el concepto de la vida cotidiana como “*el conjunto de actividades que las personas realizan para satisfacer sus necesidades en las diferentes esferas de la vida las cuales incluyen las tareas productivas, las reproductivas, las propias y las políticas*”. Para conseguir estos objetivos y buscando un mayor realismo a la hora de analizar las problemáticas, han realizado guías propias a través de las cuales desarrollan procesos de participación ciudadana como por ejemplo el DUG, Diagnóstico Urbano con perspectiva de Género.

URBANAS.MAD

Urbanas.mad es un colectivo de mujeres arquitectas formado por Vera Bartolomé, Paula Cid Sanz y Oihane Ruíz. Su objetivo principal es dotar de una visión feminista a la ciudad de Madrid, aportando métodos y técnicas para la deconstrucción de los supuestos espacios neutros de la ciudad que en la práctica fomentan la desigualdad. De este modo trabajan sobre el espacio público para conseguir transformarlo en un hábitat colectivo que fomente la igualdad y el derecho a la ciudad de todas y todos sus habitantes.

Su metodología se basa en el estudio previo de la situación a través de relaciones participativas y diálogos que convierte a las mujeres en participantes activas del cambio. A través de métodos de investigación y acción desde donde “*podamos tener una aproximación concreta, práctica, comprometida emocionalmente, sintética, intuitiva, cualitativa, relacional y orientada hacia los valores del cuidado*” (Urbanas.mad, 2016). Esto se sustenta en la Investigación-Acción-Participativa con técnicas como el análisis de datos con perspectiva de género, entrevistas en profundidad, mapeos colectivos, talleres temáticos, foros abiertos o tecnologías sociales.

ENCAJES URBANOS

Encajes urbanos es un estudio valenciano de arquitectas que se formó en 2010 integrado por Tania Magro, Amaya Martínez y Paula Roselló. Como ellas mismas explican en su carta de presentación, construyen arquitectura y urbanismo desde y para las personas. Son una asociación que busca “*la construcción y regeneración de espacios urbanos y arquitectónicos desde una perspectiva social y mediante herramientas inclusivas y de participación ciudadana*” (encajes urbanos, 2011). Su intención principal es mejorar la vida cotidiana de las personas en todos los niveles, tanto vivienda, como barrio y ciudad.

En Valencia, en 2016 el estudio realizó un proyecto que consistía en la transformación de la Plaza de la Reina bajo una perspectiva de género, aplicando la diversidad y la vida cotidiana al espacio urbano. Un proceso participativo que contaba con la realización de un recorrido urbano bajo la perspectiva de género, para entender las experiencias de colectivos como Mujeres de Negro, Mujeres Grandes, representantes del Col.lectiu de Mares i Pares de Ciutat Vella o propietarios del pequeño comercio, visibilizándolas como elementos esenciales para la composición del espacio público.

4.3. SET PARA INTRODUCIR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL ÁMBITO URBANO POR EL AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

Con el fin de recoger las diferentes estrategias de estudio que permitan analizar los problemas existentes y la información en materia de arquitectura y urbanismo desde la perspectiva de género, la Consellería de vivienda, obras públicas y vertebración del territorio del Ayuntamiento de Valencia ha redactado el *SET para introducir la perspectiva de género en el proceso urbano* (Azara Escrivá & Vicenta Gil Vila, 2017). Este documento recoge las líneas básicas de actuación necesarias para dotar a la ciudad de un carácter inclusivo que incorpore las necesidades de todos sus habitantes, basándose en la extensa bibliografía existente y en proyectos realizados con éxito. La intención principal del estudio es servir como base de aplicación para los técnicos especializados en actuaciones de análisis, regeneración, rehabilitación, creación y consolidación de ámbitos urbanos y arquitectónicos, ofreciendo un marco de apoyo que incorpore la igualdad efectiva entre mujeres y hombres en el espacio urbano.

El contenido se divide en unas líneas básicas que exponen en resumen la problemática principal existente en el urbanismo actual, el cual genera entornos urbanos que no priorizan a las personas y del que se excluye parte de la población. Extrayendo estos problemas principales, el documento expone una serie de objetivos y metas a cumplir con el fin de revertir y solucionar esta tendencia, presentando posibles ejemplos de actuación que van desde una escala pequeña hasta una mayor complejidad.

En cuanto a su estructura, el documento se fracciona en siete áreas temáticas, las cuales están relacionadas transversalmente; modelo de ciudad, percepción de seguridad, espacios públicos y accesibilidad, movilidad, vivienda, representatividad y señalización urbana y participación ciudadana.

4.3.1. Modelo de ciudad:

Como se ha expresado anteriormente en el *punto 4*, el modelo tradicional actual se sustenta en base a la actividad económica y a las tareas de carácter productivo. Al no valorarse las tareas de cuidado, no se han tenido en cuenta en el desarrollo urbano de las ciudades, excluyendo a una parte de la población que tradicionalmente ha sido ocupada por las mujeres. Esto, sumado conjuntamente al incremento progresivo de la población residente en ciudades, muestra la necesidad de un cambio en la propuesta proyectual.

4.3.2. Percepción de seguridad

La percepción de la seguridad es diferente entre mujeres y hombres. La percepción de la seguridad es subjetiva, y se basa en las diferencias que pueden experimentar cada grupo de personas dependiendo de sus diferencias; sexo, género, origen, edad, etc. Por tanto, existe la necesidad de estudiar y cuantificar este aspecto desde la experiencia cotidiana. Ya en los años 70' se llevaron a cabo programas de "prevención de crímenes a través del entorno" (CPTED) en el espacio público. Sin embargo, estas medidas raramente incorporaban las diferencias en seguridad según el género, la etnia o el origen. Sin embargo, estudios muestran que, en el tema de la seguridad, es más destacable la percepción de la seguridad por parte de la ciudadanía que si un espacio es realmente seguro. El tema de la percepción de la inseguridad es por tanto clave para estudiar el entorno urbano. Como dice Anne Michaud (2005), *"si en una calle donde el 100% de las personas que viven son mujeres y a una de ellas la violan, las consecuencias no son sólo sobre el 1% de la población (la mujer violada), sino sobre el 100% de las mujeres ya que ese hecho aumentará la percepción de inseguridad y el miedo de las mujeres que viven ahí, porque sienten que les puede pasar a ellas también"*.

Como explica el Col.lectiu Punt 6 en *Entornos habitables* (Gutiérrez, Ciocchetto, Escalante, Casanovas, & Salinas, 2017) analizar la seguridad urbana desde la perspectiva de género también pasa por reconocer cómo la violencia machista y la percepción de (in)seguridad diferencial de mujeres y hombres están estrechamente vinculadas y son el resultado del sistema patriarcal y por lo tanto para mejorar la situación se requiere un trabajo en profundidad para fomentar un cambio social hacia una sociedad más equitativa.

Esta percepción diferenciada de la seguridad limita a las mujeres en su apropiación del espacio público, provocando que cambien sus recorridos y limiten sus desplazamientos. Este factor se convierte por tanto en un obstáculo para la autonomía de las mujeres.

Para resolver esta problemática se han llevado a cabo diversos estudios donde, gracias a la participación de las mujeres, se han determinado algunos de los factores más influyentes en la percepción de la inseguridad.

4.3.3. Espacios Públicos y accesibilidad

Según el documento, una de las claves para un correcto diseño del espacio público, es entender que las personas tienen diferentes necesidades y viven de forma diferente el espacio, debido a la diferencia de roles de género que se asumen. Las personas que asumen el papel de cuidados hacen un uso mayor de la ciudad, aunque los espacios públicos no siempre están pensados para su comodidad y es este colectivo el que se encuentra con las dificultades y obstáculos que presenta la ciudad. La red cotidiana de espacios debe ser capaz de adaptarse a las personas y sus necesidades.

4.3.4. Movilidad

El tema de la movilidad muestra una tendencia diferente entre mujeres y hombres. Mientras que estos tienden a usar en mayor medida el transporte privado en coche, las mujeres suelen disponer menos de ellos, usando el transporte público en mayor proporción. Además, sus desplazamientos se desarrollan más fuera de las horas punta y los recorridos varían más allá del simple desplazamiento laboral. A este hecho hay que añadirle que aún hoy en día las mujeres adoptan mayoritariamente las tareas de cuidados, encontrándose con las dificultades de desplazamiento en transporte público.

4.3.5. Vivienda

La vivienda es el núcleo de la vida familiar, pero, en muchas ocasiones, esta no responde a las diferentes tipologías familiares que existen actualmente, sino que se basa en una estructura única tradicional de familia de cuatro o cinco miembros. Siguiendo el modelo tradicional, las tareas domésticas quedan relegadas en espacios secundarios, fomentando la división. Además, el parque de vivienda actual adaptada para personas de la tercera edad o con problemas funcionales es muy escaso.

4.3.6. Representatividad y señalización urbana

La señalética es otro punto clave para la incorporación de la perspectiva de género en el entorno urbano. Históricamente las mujeres se han visto minusvaloradas y su representación en la iconografía es escasa. Es importante el reconocimiento de las mujeres y su papel en la historia en la nomenclatura de calles, plazas y edificios representativos, para poner en valor su figura y aportaciones. Estas señales, junto con la iconografía de señalización urbana, forman parte de nuestra realidad cotidiana y las interiorizamos progresivamente.

La correcta señalización del entorno urbano influye también en la forma de utilizar el espacio. Una clara señalización de los lugares ayuda a ubicarnos en la ciudad y por tanto aporta sensación de seguridad. Para favorecer la creación de una ciudad más equitativa hay que repensar el lenguaje visual, y visibilizar y fomentar la concienciación social sobre esta desigualdad.

4.3.7. Participación ciudadana

La participación ciudadana es un punto clave para conocer las necesidades reales de la ciudadanía. Cuando el ciudadano se implica en estos procesos, se fomenta la colectividad y la pluralidad, luchando contra una ciudad individualista. Dando voz a toda la ciudadanía se pueden rediseñar espacios seguros y potenciales que ayuden a reconstruir la ciudad en base a las necesidades. Es importante fomentar la participación con una base de conocimiento y enseñanza para que la implicación sea total y adecuada.

La participación de las mujeres en los procesos de consulta a la ciudadanía es imprescindible. Son las mujeres las que históricamente se han dedicado a los cuidados y trabajos del hogar y que, por tanto, acostumbran a tener una mayor conciencia de los problemas del barrio, no solo desde su propia perspectiva sino también desde las necesidades de la gente más mayor y los niños y niñas. Por ello es importante que las consultas ciudadanas tengan una difusión amplia y promuevan la participación de las mujeres mediante foros, mesas redondas, debates, etc.

Todas estas propuestas de acción buscan hacer visible la aplicación de la perspectiva de género en el ámbito urbano y arquitectónico, impulsando y apoyando la captación técnica, formación y concienciación al respecto. El resultado final ofrece una mejora de la calidad de vida de toda la ciudadanía. Por ello, en el siguiente punto se va a seguir este modelo de trabajo para analizar en conjunto el proyecto del Jardín del río Turia.

05.

INCORPORACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

5. ANÁLISIS DE LA INCORPORACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL JARDÍN DEL TURIA

5.1. ANÁLISIS GLOBAL LONGITUDINAL. APLICACIÓN DEL SET

El parque urbano del río Turia es un proyecto planteado como un eje de conexión. Debido a sus características morfológicas y dimensiones, este se ha planteado como un eje longitudinal verde, capaz de comunicar toda Valencia a través de recorridos de movilidad sostenible como carriles bici o calzadas peatonales. Así su función se ve condicionada principalmente por estos usos que se desarrollan a lo largo de toda su extensión.

Además, su condición de espacio abierto facilita su uso para diversas actividades que dan servicio a toda la ciudad, manteniendo el carácter global del parque. Se disponen tanto equipamientos deportivos como el centro deportivo La Petxina y el complejo de infraestructuras deportivas que se encuentra allí ubicado, como equipamientos culturales que dan servicio a toda la ciudad como es el Palau de la Musica o el complejo cultural de la Ciudad de las Artes y las Ciencias, o infraestructuras lúdicas para los pequeños como es el parque de Gulliver.

Debido a su condición de espacio abierto, el parque acoge también diferentes actividades temporales; ferias comerciales y culturales, exposiciones, espectáculos de fuegos artificiales, etc. Gracias a estas características el parque del Turia se presenta como un núcleo de relación capaz de funcionar como reclamo de disfrute, tanto por vecinos de poblaciones cercanas a la ciudad como de turistas que quieran recorrer Valencia. Este último grupo de personas es uno de los más mayoritarios en la zona. Por sus características, el parque favorece la posibilidad de recorrer la ciudad en un ambiente de mayor calidad, más fresco y con menor exposición.

Teniendo en cuenta estas características, se pretende analizar su inclusión de la perspectiva de género aplicando los estándares definidos anteriormente por el SET (Azara Escrivá & Vicenta Gil Vila, 2017) en el punto 4.3. De todos ellos, se pretende extraer aquellas áreas capaces de ser aplicados al entorno urbano del Río Turia para extraer los posibles problemas que desprendan.

1. Modelo de ciudad

Como ya se ha expuesto anteriormente, el modelo de ciudad tradicional prima la ejecución de las tareas reproductivas, dejando en un segundo plano y llevando al ámbito privado, aquellas tareas de base reproductiva y cuidadora. Con el nuevo modelo se presenta una ciudad más inclusiva, que fomente la compatibilidad entre el cuidado y el trabajo remunerado, la mezcla de usos y la preocupación por las diversas necesidades. Una de las principales características es la densidad de la trama, buscando una mayor rentabilidad del suelo para evitar la expansión territorial.

Dentro de nuestro ámbito de análisis este punto queda fuera de las competencias ya que se entiende que el parque del Río Turia no influye en la densificación de la ciudad que se encuentra en sus proximidades. La característica sería más bien la contraria; el área de influencia del río y su ratio de accesibilidad, condicionan la afluencia al parque.

2. Seguridad

El tema de la seguridad es uno de los más importantes para fomentar el uso de la ciudad de forma equitativa. Se basa en la percepción de la seguridad y la inseguridad que los ciudadanos tienen del espacio público. Las mujeres tienen derecho a ocupar el espacio público de forma segura, sin que esto condicione su forma de moverse por la ciudad y habitar el espacio.

Para realizar correctamente un estudio sobre la seguridad del parque del río Turia en Valencia se debería realizar un mapa de puntos negros, mediante encuestas a las usuarias habituales. Estos *mapas de la ciudad prohibida* no solo reflejan las zonas objetivamente más peligrosas, sino que incluyen también aquellas que se perciben como inseguras para las mujeres. Sin embargo, dada la envergadura del presente trabajo sale de las posibles competencias.

Siguiendo estas premisas desde el Ayuntamiento de Valencia se ha reclamado la realización de un mapa de la ciudad prohibida, donde se recojan estos puntos negros. El estudio tiene como objetivo analizar la situación actual de la ciudad describiendo la situación actual y buscando un perfil de víctimas, agresores y espacios más inseguros donde se producen delitos. Solo en la Comunidad Valenciana, se han registrado 1.600 delitos contra la libertad sexual de las mujeres, unos datos alarmantes que requieren de medidas y actuaciones. Según Rosa Peris, portavoz de Igualdad del PSOE, "*hay que impulsar iniciativas que eviten esta situación de inseguridad en las mujeres, ya que la nuestra es la cuarta comunidad autónoma donde se producen más delitos contra la libertad sexual*" (Cots, 2019). Con el objetivo de frenar la inseguridad femenina, se apuesta por un urbanismo con perspectiva de género desde los ayuntamientos, capaz de dar mayor seguridad a la mujer en la calle. Algunas medidas propuestas son la mejora de la iluminación o el incremento de la presencia policial.

Ilustración 30: Un coche de policía y un deportista en el jardín del Turia de noche / Ilustración 31: Tramo iluminado del jardín del Turia de noche

Fuente: (Vázquez, 2013)



La percepción de la inseguridad está estrechamente ligada a la falta de visibilidad. En cuanto al parque del Río Turia, debido a sus características, se presenta como una franja rehundida de la ciudad donde la percepción de seguridad es menor. Debido a que se encuentra más aislada se debe tener especial atención en las salidas, que sean rápidas y estén bien señalizadas. Siguiendo con la importancia de la visibilidad, es importante la realización de un mapa lumínico en el parque. Al estar por debajo de la cota de la ciudad, este jardín se encuentra atravesado por multitud de puentes que conectan su zona norte con su zona sur. Los puntos negros que se crean bajo de los puentes deben tener una correcta iluminación que asegure la visibilidad en todo momento.

En la ciudad de Valencia, gracias a sus características climáticas, es muy frecuente la realización de deportes al aire libre, siendo el parque del Turia un centro de recorrido para corredores y ciclistas, incluso en invierno. Esto provoca un uso frecuente aun cuando las horas de luz son más escasas. La importancia de una correcta iluminación es clave para que las mujeres puedan realizar ejercicio al aire libre sintiéndose seguras.

3. Espacios Públicos y accesibilidad

Este punto es uno de los más importantes para el estudio que nos ocupa. El parque entero se presenta como el espacio público de mayor superficie de la ciudad de Valencia. Por tanto es indispensable tener en cuenta la accesibilidad que presenta para poder dar servicio al mayor número de ciudadanos posible.

Como ya se ha comentado en el punto 3, la infraestructura verde del río es suficiente para recoger y dar servicio a toda la ciudad. Por ello, es de especial importancia atender a los siguientes aspectos para conseguir que sea capaz de acoger a todos los ciudadanos.

La **accesibilidad** es uno de los puntos clave para conseguir que el espacio urbano sea el adecuado y sirva a todos los ciudadanos. Cuando los accesos son accesibles, se permite que las personas con movilidad reducida o menor puedan hacer uso del espacio de igual manera, sin quedar excluidas. En el parque del Río Turia, existen un total de 64 accesos, de los cuales la mitad son rampas. Sin embargo, solo encontramos rampas adaptadas en los tramos de la parte alta 01, 02 y 03, y en los últimos tramos de la parte baja de construcción más nueva, 13 y 14. Esto significa que en la mayor parte del recorrido del parque no existen rampas adaptadas. Desde el tramo 04 al 12, los accesos se producen por antiguas rampas de tramo único con pendiente superior al 8% o con una longitud mayor de 9 metros y sin tramos intermedios de descanso, dificultando su acceso por parte tanto de las personas dependientes como de las encargadas de las tareas de cuidados. Además solo existe un único ascensor en todo su recorrido, ubicado en la zona de la Ciudad de las Artes y las Ciencias. Esta realidad física y social que no se está teniendo en cuenta provoca la difícil conciliación de la vida familiar y laboral.

Ilustración 32: Rampas de acceso adaptadas en el Jardín del Turia

Fuente: Elaboración propia



Dentro de los **servicios** que ofrece el río es importante que sean capaces de atender a las diferencias sociales que existen en los colectivos. Los aseos públicos son otra necesidad a tener en cuenta que apenas encontramos en el parque. Uno de los condicionantes para el uso que las personas de la tercera edad hacen del espacio público es el tiempo de recorrido entre este y su residencia personal. Los tiempos de recorrido son menores en este colectivo y ven limitado su uso del espacio público en función de este factor. Sus necesidades varían y por ello hay que tenerlas en cuenta para conseguir una ciudad que piense por todos sus ciudadanos. Además, estos deben estar bien dimensionados, en función de la diferencia existente entre el tiempo de espera para mujeres y hombres. En el río encontramos únicamente tres aseos públicos ubicados en el tramo 02 junto a las instalaciones de NaTuria, el centro de interpretación del Jardín del Turia, en el tramo 09 junto al puente de las Flores y en el tramo 13 junto al área de la Ciudad de las Artes y las Ciencias. Un número escaso de aseos teniendo en cuenta que en los casi 10 kilómetros que tiene el parque solo existen tres de ellos.

Ilustración 33: Aseos público en el Jardín del Turia

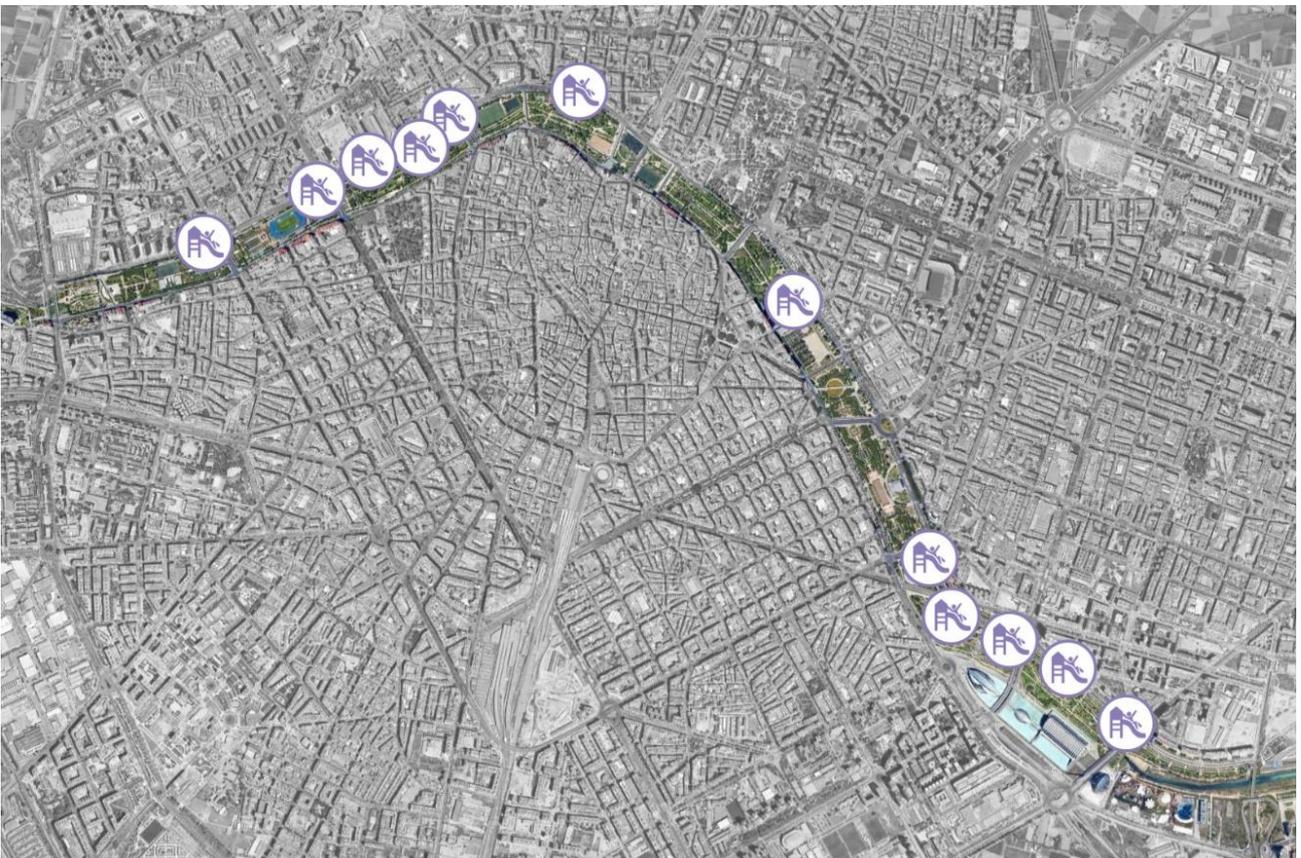
Fuente: Elaboración propia



En cuanto a los **espacios de recreo**, es importante que los niños dispongan de espacios de relación “neutros” que favorezcan a su desarrollo y crecimiento socio-pedagógico. En el parque del Turia existen 12 parques infantiles entre los que destaca el parque Gulliver por sus características especiales y dimensiones. La mayoría de parques se encuentran ubicados en sus zonas alta y baja, quedando en la zona media solamente dos de ellos. La zona central del río se diseñó como un “Bosque Urbano” buscando dar prioridad a las zonas verdes y la vegetación. Sin embargo, encontramos con los estudios realizados anteriormente que el área de ciudad colindante a esta, correspondiente con la ciudad central y los ensanches, son los que tienen un urbanismo más denso y más demandan de espacios verdes y servicios. Por ello se entiende que pese a encontrarse allí el río, al no poseer de servicios no se produce un uso cotidiano. Los espacios de lactancia también son mínimos. Al no disponer de estos espacios, las mujeres quedan en el ámbito privado de sus residencias, complicando la conciliación de la vida familiar y el uso cotidiano.

Ilustración 34: Áreas de recreo en el Jardín del Turia

Fuente: Elaboración propia



Cabe destacar que siendo el parque un espacio de relación y de recorrido urbano, existen pocas **zonas de descanso** donde las personas con mayores dificultades de movimiento puedan reposar y por tanto usar también. Las fuentes se ubican principalmente junto a las zonas deportivas. Existe también la problemática de la masificación e interferencia de usos entre las personas que recorren el río y hacen deporte, tanto a pie como en bici, con las personas que van a descansar. Esto provoca sensación de incomodidad e inseguridad.

4. Movilidad

En cuanto a la movilidad el parque del río se configura como un eje de recorridos capaz de cruzar Valencia, favoreciendo el transporte público frente al privado.

La “movilidad del cuidado” se fundamenta en las relaciones más próximas que se pueden efectuar con transportes de uso colectivo o mediante recorridos peatonales. Por tanto, es importante tener en cuenta también la relación que existe entre el río y su entorno a través de los transportes de movilidad sostenible. Se debe tener una correcta accesibilidad desde estos hasta el río para favorecer y mejorar su uso por las personas que quieran llegar a utilizarlo.

Existe actualmente como método de movilidad sostenible el valenbici. Se trata de una red de bicicletas de uso público que se extiende por toda Valencia. En el río encontramos un total de 40 zonas de recogida de bicicletas, tanto dentro del parque como en su entorno más próximo, y toda su longitud está adaptada para su uso mediante carriles bici y rampas de acceso. Así el río es uno de los principales recorridos verdes sostenibles.

El autobús efectúa diversas paradas en los lindes del río. Para las personas que habitan en la capital es el transporte más utilizado para moverse dentro de la ciudad. Se deben revisar las conexiones entre las paradas de bus y las bajadas al río para garantizar que existe en las proximidades bajadas accesibles y seguras. En cuanto al metro y tranvía existen tres paradas en las inmediaciones que garantizan su uso por las personas que viven tanto en la ciudad como en municipios cercanos, Nou d'Octubre, Turia y Alameda. Una de las más frecuentadas es esta última donde su bocacalle se encuentra justo en el interior del parque, bajo el puente de la Exposición. Este método de comunicación favorece la movilidad sostenible y la relación con el río por aquellas personas que viven más alejadas y que no pueden usarlo en su día a día, sin embargo, en muchas ocasiones el ascensor se encuentra fuera de servicio provocando un uso indebido.

5. Vivienda

Este punto no entra dentro de nuestras competencias, ya que se busca soluciones para el ámbito de la vivienda.

Uno de los temas a desarrollar es la domesticidad y las nuevas viviendas que basan en sacar los usos del espacio meramente privado. Así el urbanismo se entremezcla con las necesidades cotidianas logrando una ciudad más activa.

6. Señalética

Todas las áreas están relacionadas entre sí de una manera transversal. La señalética influye también en la percepción de la seguridad por parte de los colectivos más vulnerables

El parque del Turia, al encontrarse en el antiguo cauce del río tiene una topografía hundida de la cota de la ciudad. Esta característica dota de tranquilidad al parque, pero a su vez de sensación de aislamiento, lo que puede llevar a algunos usuarios a sentirse inseguros. El no tener referencias de zona de la ciudad donde nos encontramos al recorrer el río. Esto se ve reflejado en el trabajo de Francesca Danesi *Valencia a Legible City* (Danesi, Valencia Legible City. A wayfinding study, 2013). Esta memoria busca estudiar la forma en la que se orientan las personas en Valencia, encontrando zonas problemáticas y tratando de solucionarlas. Para ello utiliza como método la consulta ciudadana a través de encuestas y *mental maps*, dibujos realizados a mano por los encuestados sobre como reconocen ellos ciertas zonas y como las referencian en relación al conjunto de la ciudad. Gracias a estos dibujos encontramos como en la mayoría de las ocasiones la gente ha dibujado el río sin ninguna referencia, como un único corredor. La orientación se percibe gracias a hitos del paisaje como los puentes que atraviesan el río o dotaciones clave. Sin embargo, estos son escasos para la afluencia que presenta el río y se percibe el problema de conexión y señalización del parque con los alrededores.

7. Participación ciudadana

La ciudadanía ha estado implicada en el nacimiento del jardín del río Turia desde el primer momento, donde gracias a su lucha se consiguió convertir el antiguo cauce en el pulmón verde para Valencia que es actualmente. Dentro de la búsqueda de un urbanismo más próximo al peatón, que tenga en cuenta las necesidades de los ciudadanos, es sustancial la participación ciudadana. Para ello el Ayuntamiento de Valencia creó en el año 2015 *Decidim València* (Ayuntamiento de Valencia, 2015), una herramienta para trabajar con la ciudadanía desde una visión más cercana. A través de unas consultas divididas por distritos, los valencianos pueden proponer y apoyar proyectos e inversiones a realizar gracias a los Presupuestos Participativos de Inversión. Hablando de las consultas realizadas en el ejercicio anterior, 2017-2018, la concejala de Participación Ciudadana, Neus Fabregas expuso *“La ciudadanía ha decidido una ciudad más verde, sostenible, conectada y amable, una ciudad que lucha contra el cambio climático, por sus espacios públicos y para mejor eficiencia en energía y movilidad”* (europapress, 2017). En estas consultas, la tercera propuesta más votada fue la incorporación de baños públicos en el jardín del río Turia. Un total de cuatro instalaciones de nueva creación y la remodelación de dos de los ya existentes, permitiendo que la distancia entre estos baños públicos no sea superior de 600m. La quinta propuesta más votada fue la de rediseñar e incorporar más iluminación, bajo los puentes del río Turia. Como ya se ha comentado en el punto anterior, la correcta iluminación es una de las claves para mejorar la sensación de seguridad y los puentes del parque, representan un punto negro dentro del río. Gracias a estas consultas se aprecia como la ciudadanía de Valencia busca una ciudad más eficiente donde prioriza las zonas verdes, la sostenibilidad y el fomento del

ciclista y el peatón. Destacan las cifras de consulta, la participación de las mujeres fue un 6% superior a la de los hombres.

Las mujeres tienen un papel clave en la participación ciudadana ya que otorgan una visión más cercana de los espacios urbanos cotidianos. Por ello estudios como Col.lectiu Punt 6 han realizado una serie de guías para crear documentos base para la realización de consultas, actividades grupales y talleres interactivos destinados a mujeres. El libro *Mujeres trabajando guía de reconocimiento urbano con perspectiva de género* (Casanovas, Ciocoletto, Salinas, Valdivia, & Escalante, 2014) o *Espacios para la vida cotidiana* (Ciocoletto, 2014). En este último el estudio aborda la auditoría de Calidad Urbana con perspectiva de Género (ACUG) como una herramienta para la revisión de los espacios públicos, donde participan además de las auditoras y la administración, las personas vecinas. En la guía habla de la importancia de crear talleres donde se realicen actividades con personas del vecindario para el diagnóstico urbano como recorridos a pie, observación del participante con guiones para la recogida de información, dinámicas participativas con un conjunto de ejercicios como cadena de tareas de las actividades cotidianas y valoración de los espacios cotidianos, y entrevistas, espontáneas o estructuradas, a las personas que habitan el barrio a analizar.

Es necesario la realización por parte de la administración o de entidades cualificadas de un estudio y análisis en el que participe la ciudadanía, incorporando a las mujeres y su punto de vista.

5.3. ANÁLISIS DE PROXIMIDAD TRANSVERSAL

La base para un urbanismo con perspectiva de género consiste en crear y fomentar los recorridos cotidianos. Por ello, aparte de analizar la globalidad del parque del río Turia para comprobar si engloba correctamente a todos los colectivos, se ha querido estudiar como este se relaciona con la ciudad de su entorno.

5.3.1. Relación con la ciudad

El objetivo para mejorar la calidad urbana de la ciudad es disponer de superficie proporcional de espacios libres, de forma que estos queden equilibrados en la trama, la accesibilidad a los diferentes tipos de espacios libres con medios de movilidad sostenible y la habitabilidad y confort ambiental que puedan permitir la convivencia y la relación personal. El parque del Turia está pensado con un carácter global para que acoja un mayor número de personas y las atraiga hacia la ciudad. Sin embargo, con este planteamiento se dejan fuera la visión más próxima de una gran infraestructura verde que se olvida de dar cabida y respuesta a las actividades más cotidianas. Para aplicar la perspectiva de género al urbanismo es importante bajar a vista de peatón y analizar desde allí la ciudad. El fomento de los recorridos peatonales y los espacios públicos de relación ayuda a crear una ciudad más equitativa y sostenible. En Valencia, para realizar sus actividades principales, el 16,5% de la población se desplaza caminando, siendo el tercer medio de transporte más utilizado. Por tanto, los espacios públicos se deben incluir en estos recorridos cotidianos de la ciudadanía para dotarlos de vitalidad.

Por ello, para analizar el Jardín del Río Turia desde una perspectiva más próxima es importante analizar cómo este responde al uso cotidiano, sabiendo que para ello debe ser accesible y estar bien relacionado con la ciudad de su entorno. Actualmente, uno de los problemas que posee el Jardín del Turia es que, debido a su morfología, presenta una brecha en la ciudad. La relación que el río tiene con los distritos que le envuelven es escasa y se produce mediante accesos que en muchas ocasiones no están adaptados. Como el proyecto está pensado con un carácter global, no se tiene en cuenta como un parque de proximidad que responde a las necesidades de todos los colectivos y que puede ser usado más diariamente.

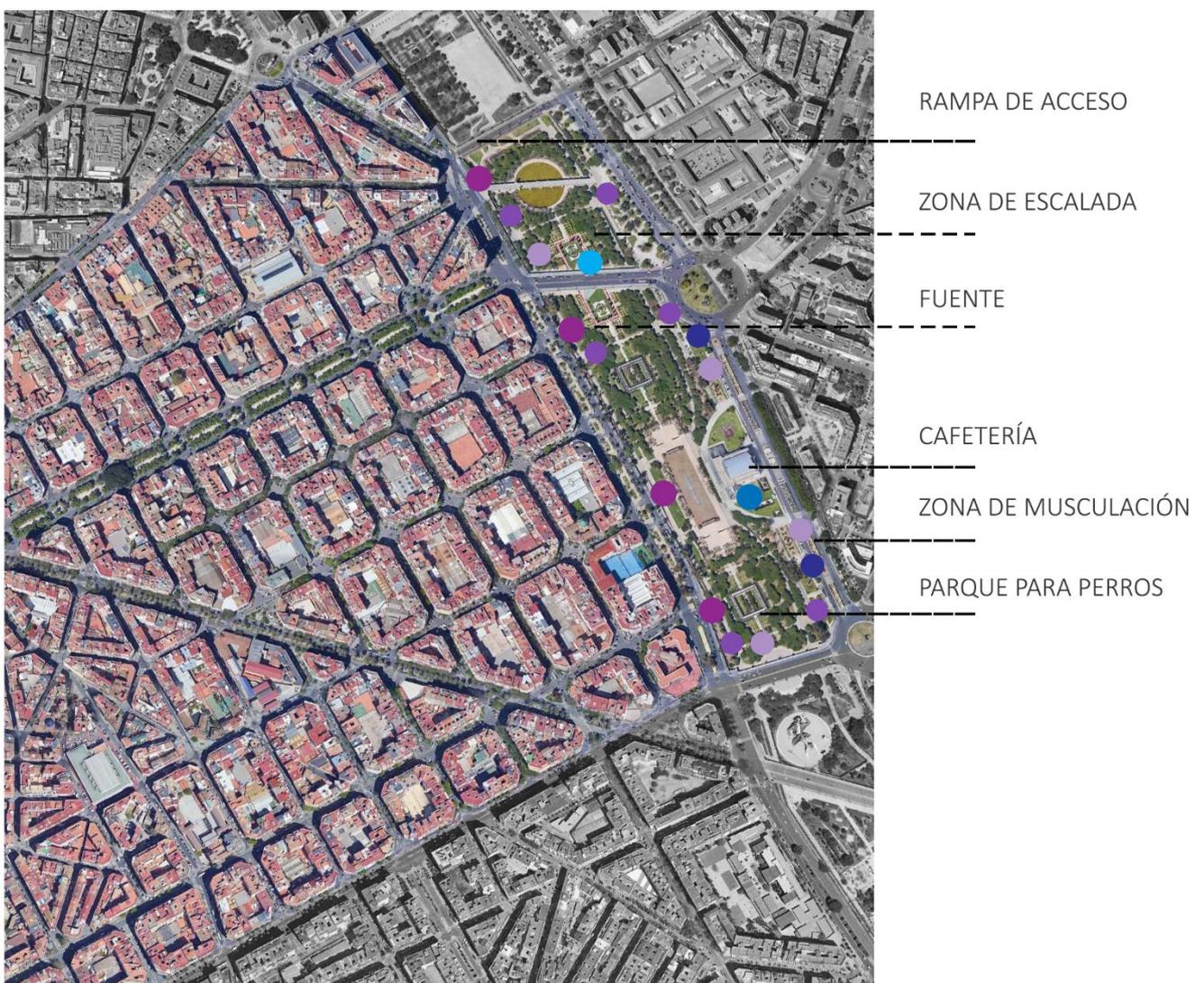
Esto podemos observarlo en el distrito de *l'Eixample*, el más desfavorable en este tema. Como ya hemos visto en el punto 3.3., debido a su trama urbana compacta apenas dispone de espacios libres dentro del barrio. A pesar de tener un problema de escasez de zonas verdes y espacios libres de proximidad, el río no se utiliza más diariamente por sus residentes al no disponer de los servicios necesarios en el tramo más próximo. Los tramos de río colindantes a este distrito son el 10 y 11, ubicados entre el Puente de las flores y el puente del Ángel Custodio.

01. INTRODUCCIÓN

La accesibilidad por este punto se realiza a través de 8 accesos al jardín, dos en el tramo 10 y seis en el 11, de las cuales seis se encuentran justo en la Avenida Jacinto Benavente. Ninguna de estas rampas está adaptada porque su longitud es mayor de 9 metros y no disponen de tramos intermedios de descanso. Por otra parte, en esta zona del río se ubica el llamado bosque urbano, donde se prioriza la vegetación y el jardín antes que los servicios que puede ofrecer las dimensiones del parque. Se encuentran ubicados una cafetería en el recinto del Palacio de la Música, una zona de escalada que utiliza parte de los contrafuertes del antiguo Puente del Mar, dos zonas con aparatos de musculación y cuatro parques para perros. Por ello, a la falta de parques y jardines de proximidad en esta zona de la ciudad se le suma la falta de servicios propios de estas zonas verdes en este tramo del río.

Ilustración 35: Servicios que ofrece el parque, tramos 10 y 11

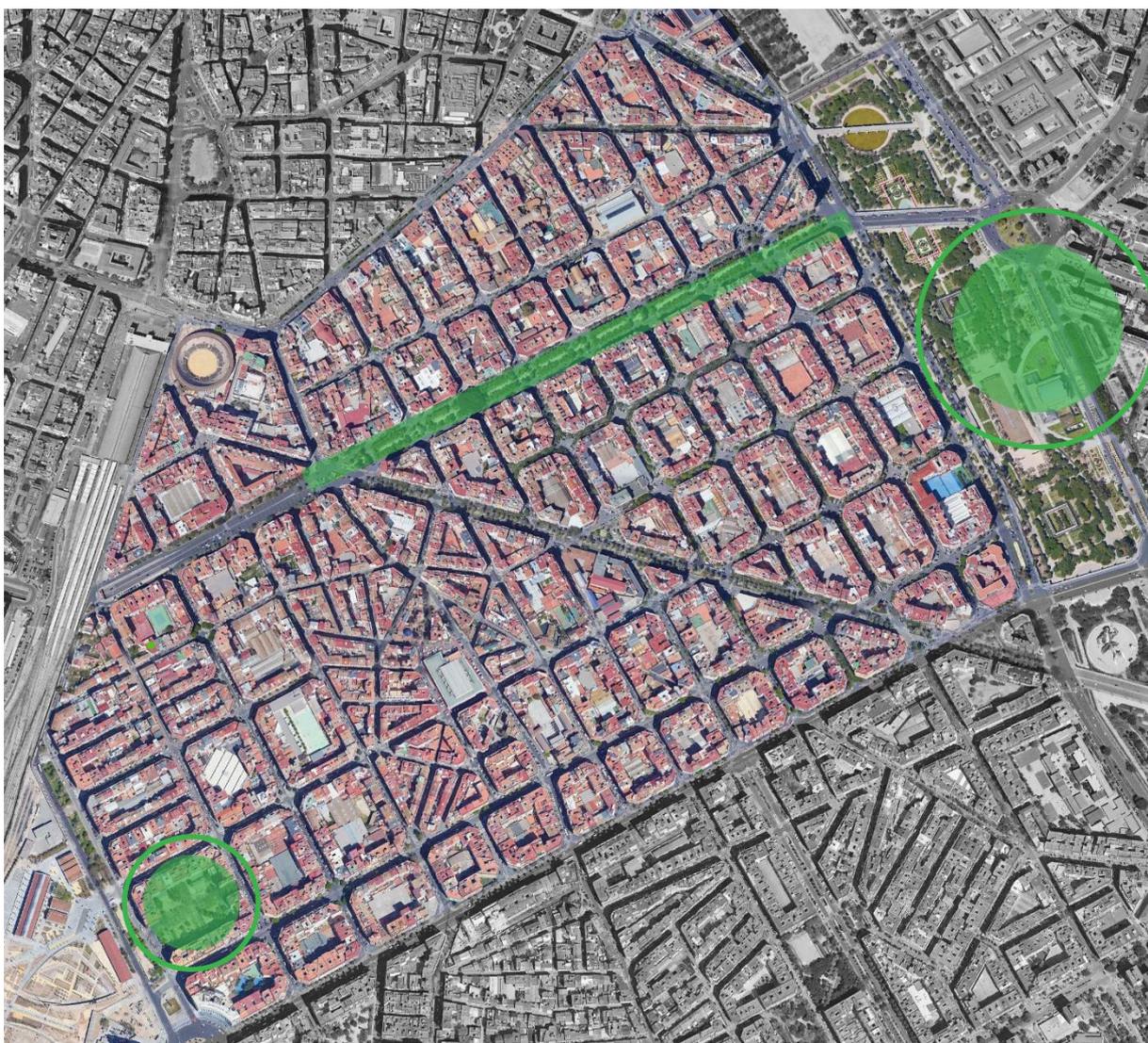
Fuente: Elaboración propia



El único parque de este distrito es el ubicado en la plaza Manuel Granero. Este parque se abre dentro de un patio de manzana para poder aprovechar así la trama urbana. Además la avenida de la Gran Vía Marqués del Turia tiene unas dimensiones de 40 m de amplitud. Gracias a ello en el centro se ubica un paseo peatonal arbolado que separa la circulación rodada y que tiene anchura suficiente como para ser cuantificada como zona verde. En el siguiente plano se señalan estas zonas verdes y se hace notar la insuficiencia que presenta el distrito.

Ilustración 36: Zonas verdes de l'Eixample

Fuente: Elaboración propia



5.3.2. Propuesta (DAFO)

Con la intención de mejorar la relación existente entre el distrito de l'Eixample y su conexión con el parque del río Turia se ha llevado a cabo un análisis transversal aplicando la metodología basada en el DAFO, un estudio de las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que el distrito presenta.

Debilidades:

- Falta de zonas verdes de proximidad a nivel de barrio
- Trama regular compacta que dificulta la apertura de espacios públicos
- Mala conexión del distrito con el Jardín del Turia
- Rampas no adaptas en los tramos colindantes de bajada al parque del río Turia
- Falta de dotaciones como equipamientos deportivos
- Incumplimiento de la ratio de equipamientos públicos de proximidad
- Excesiva presencia de automóviles
- Mala relación entre la vivienda y el espacio público

Amenazas:

- Gentrificación progresiva del distrito y peligro de separación de clases
- Pérdida de la identidad de barrio
- Media de edad de los habitantes mayores de 65 años superior a la de la media en la ciudad
- Excesiva afluencia de turismo
- Concentración excesiva de zonas de ocio
- Pérdida de la escala humana

Oportunidades:

- Puesta en valor de los barrios que lo conforman
- Nuevo "barrio moderno"
- Patios de manzana en desuso
- Localización estratégica
- Distrito multicultural

Fortalezas:

- Edificios de valor arquitectónico y valor patrimonial del urbanismo
- Calles amplias
- Cercanía del distrito con el centro de Valencia y con las infraestructuras del parque del río Turia
- Red de carril-bici ampliamente conectada

Tras llevar a cabo el análisis DAFO del distrito surge la necesidad de solucionar los problemas existentes, tomando como base las oportunidades que muestra y favoreciendo las fortalezas.

Para ello se propone crear recorridos peatonales y espacios de convivencia que sirvan como base de una infraestructura verde dentro del barrio. Esta red verde debería relacionar los parques y espacios públicos de proximidad con el Jardín del Turia, conectándolos en una trama de recorridos cotidianos.

Debido a la escasez de espacios libres en el modelo urbano de l'Eixample, se plantea intervenir en los patios de manzana. Actualmente estas zonas interiores de las manzanas se encuentran en desuso, dejando vacío una gran cantidad de superficie. Creando una infraestructura verde que diese utilidad a estas superficies mejoraría la calidad urbana del barrio y proporcionaría una red de recorridos peatonales que relacionasen el distrito y sus nuevas zonas verdes con el parque metropolitano del Turia. Esta medida supondría una forma de solucionar las dificultades que presenta la trama urbana actual, rompiéndola y adaptándola a las nuevas necesidades. Además, al conectar el distrito con el Jardín del Turia, se consigue un mayor uso cotidiano por los habitantes, los cuales pueden hacer uso de los servicios que presta en sus tramos más cercanos. Con esta red verde se fomentan los desplazamientos peatonales generando un distrito más sostenible que reduce el uso de los automóviles. Gracias a ello se daría servicio y soporte a la cantidad de personas mayores que lo habitan. Además, la creación de espacios públicos mejora la relación entre el vecindario, fomentando la multiculturalidad característica de estos barrios y dotándolos de mayor identidad.

Así, la creación de estos espacios verdes de proximidad configura una infraestructura que conecta con el Jardín del Turia. Esta relación supondría el mayor uso y cubriría las necesidades del vecindario en cuanto a necesidad de zonas verdes, mejorando su calidad de vida. Con esta solución, no solo el parque del río incorpora la perspectiva de género, sino también la ciudad que lo rodea.

Ilustración 37: Diagrama de red verde

Fuente: Elaboración propia

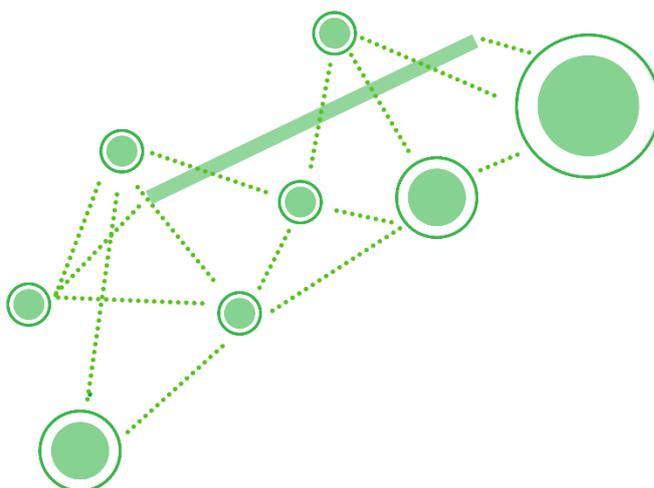


Ilustración 38: Propuesta de red de infraestructura verde para conexión

Fuente: Elaboración propia



6. CONCLUSIONES

El objetivo de realizar este análisis sobre el Jardín del Turia bajo una perspectiva de género residía en conseguir unas ciudades igualitarias con un urbanismo más social, estudiando como incorporan las necesidades de los colectivos más vulnerables. Con este trabajo se pretende primeramente resaltar la importancia que esta infraestructura verde tiene en la trama urbana de la ciudad y su influencia sobre la ciudadanía; y en segundo lugar, poner en valor la perspectiva de género como herramienta base para la transformación urbana de unas ciudades más inclusivas que tratan con la importancia que merece las tareas de cuidados.

Tras contextualizar el origen del parque del río Turia y los proyectos llevados a cabo para su urbanización, este nuevo espacio se presenta como una gran infraestructura verde que da servicio a la ciudad de Valencia en su globalidad. Gracias al análisis que el Ayuntamiento de Valencia realiza sobre la calidad urbana de la ciudad, se demuestra la importancia que las zonas verdes tienen sobre la calidad de vida de sus habitantes. Con este análisis se muestran las deficiencias que presenta la ciudad en el ámbito urbano y se pone especial atención en la falta de zonas verdes en algunos de sus distritos. Así, aparece el más desfavorable el área funcional el distrito de l'Eixample.

Sin embargo, este análisis se mantiene a una escala global. Para conseguir una ciudad más inclusiva es indispensable acercarse a vista del peatón y comprobar cuáles son las necesidades más cotidianas de todos los colectivos, no solo desde un punto de vista "neutro". Para ello es necesario la incorporación de la perspectiva de género. Esta herramienta de análisis permite incorporar una mirada feminista sobre la ciudad ya que, al estudiar el modelo de ciudad se comprueba como en muchas ocasiones las tareas de cuidados han quedado relegadas o apenas se tienen en cuenta en el urbanismo. Esta discriminación afecta sobre todo a las mujeres quien aún hoy en día siguen siendo las principales responsables de las tareas de cuidados, a pesar de haberse incorporado a la vida laboral hace décadas. Este modelo busca una ciudad más *cuidadora*, que presta especial atención a todos sus colectivos y escucha las necesidades de aquellos más desfavorecidos para mejorar la vida cotidiana de las personas. Así aparece como indispensable la necesidad de mejorar el espacio público bajo esta perspectiva de género, fomenta los recorridos diarios para la conciliación de las tareas de la vida cotidiana.

Una vez conocido este método se ha analizado el Jardín del Río Turia bajo esta perspectiva de género. Tomando como base de aplicación el documento *SET para la aplicación de la perspectiva de género en el ámbito urbano y arquitectónico* proporcionado por el Ayuntamiento de Valencia, se ha analizado el cumplimiento de estos siete puntos dentro del parque metropolitano. Gracias a este análisis más cercano se han detectado deficiencias que el Jardín del Turia debe subsanar para conseguir dar servicio de forma igualitaria a todos los ciudadanos de Valencia. Destacan

- ✓ La mejora de la accesibilidad adaptando las rampas a las normas establecidas por el CTE de pendiente máxima de 8% y tramos medios de descanso en longitudes

superiores a 9 metros. Además de la incorporación de elementos como barandillas y pasamanos.

- ✓ La creación desde organismos competentes de un mapa de la ciudad prohibida, incorporando los puntos negros que existen en el parque como son las zonas de baja visibilidad, por ejemplo, las áreas mal iluminadas bajo puentes.
- ✓ La incorporación de servicios que ayuden a su uso por parte de todos los colectivos como son servicios públicos, espacios de lactancia o zonas de recreo bien acondicionadas.
- ✓ El tratamiento de la señalética como una herramienta para la visibilidad y empoderamiento de la mujer, además de su revisión en los recorridos para aumentar la sensación de seguridad.

Otros puntos importantes a analizar para la incorporación de la perspectiva de género son las conexiones que se crean entre los espacios públicos de la ciudad, que favorecen los recorridos cotidianos y la vida cotidiana de sus habitantes. Por ello, además del análisis conjunto del parque del Turia se ha llevado a cabo un estudio de la relación del río con la ciudad que lo envuelve, más concretamente con el área funcional más desfavorable en cuanto a espacios libres que tiene la ciudad, el distrito de l'Eixample. Esta zona sigue una trama urbana de alta densidad, compacta y regular, que apenas deja espacios libres públicos. A través del método analítico DAFO se han extraído los problemas que presenta el distrito y como estos influyen en su conexión con el Jardín del Río Turia. Las conclusiones extraídas muestran una clara escasez de espacio público y zonas verdes, lo que lleva a una mala relación con el río.

Finalmente se ha querido exponer una propuesta que daría solución a esta problemática y que incorporaría la creación de zonas verdes en los patios de manzana ahora en desuso. Esta red de espacios públicos relacionaría el distrito con el parque, creando una trama de conexiones peatonales que favorecería su uso diario por parte de la ciudadanía.

Personalmente, este trabajo me ha aportado unos conocimientos más amplios sobre la perspectiva de género y unas bases para realizar un análisis más próximo. Además, me ha servido para poner en práctica la visión crítica sobre el urbanismo ampliando las ganas de incorporar y tratar la parte más social de la arquitectura, aquella que trata con las necesidades reales.

7. BIBLIOGRAFÍA

- Aguas de Valencia. (2015). *125 Aniversario. Grupo Aguas de Valencia*. (Grupal Omnium) Recuperado el Julio de 2019, de http://125aniversario.aguasdevalencia.es/portfolio/aguas/un-rio-que-cambia-de-cauce/?fbclid=IwAR16-ZLld2U_mhwC_dUmNDMRXEZvwkrX04EU8m6SIHyVi8qMHgN1TDQWral
- Álvarez Isidro, E., & Gómez Alfonso, C. (Noviembre de 2018). La incorporación de la perspectiva de género en el Plan General Estructural de Castelló: objetivos, método, acciones y hallazgos. *Hábitat y Sociedad*, 201-219. Obtenido de <http://dx.doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2018.i11.12>
- Ayuntamiento de Valencia. (Enero de 2015). *Propuesta de inversión Decidimvlc*. Obtenido de Decidimvlc: https://decidimvlc.valencia.es/more_information
- Ayuntamiento de Valencia. (2017). *Directrices para la mejora de la calidad urbana de los barrios*. Valencia: Ayuntamiento de Valencia.
- Azara Escrivá, S., & Vicenta Gil Vila, M. (2017). *SET para introducir la perspectiva de género en el proceso urbano*. Valencia: Dirección General de Vivienda, Rehabilitación y Regeneración Urbana, Ayuntamiento de Valencia.
- Blasco, J. A. (25 de Junio de 2016). *El río que se convirtió en parque: los Jardines del Turia en Valencia. Urban networks*. Recuperado el Julio de 2019, de Urban networks blogspot: <http://urban-networks.blogspot.com/2016/06/el-rio-que-se-convirtio-en-parque-los.html>
- Casnovas, R., Ciocoletto, A., Salinas, M. F., Valdivia, B. G., & Escalante, Z. M. (2014). *Mujeres trabajando*. Barcelona: Comanegra.
- Ciocoletto, A. C. (2014). *Espais per a la vida cotidiana*. Barcelona: Comanegra.
- Col.lectiu Punt 6. (2004). *Urbanismo feminista para la vida cotidiana. Punt 6*. Obtenido de Col.lectiu Punt 6 web site: <http://www.punt6.org/>
- Cots, A. (17 de Agosto de 2019). El PSPV propone un mapa de la igualdad: puntos negros de la inseguridad femenina. *Cadena Ser. Noticias radio Valencia*, pág. 1. Obtenido de https://cadenaser.com/emisora/2019/08/17/radio_valencia/1566038021_569487.html
- Danesi, F. (2013). *Valencia a Legible City. A wayfinding study*. Londres: Taylor Brothers Bristol Ltd.

- Danesi, F. (2013). *Valencia Legible City. A wayfinding study*. London: Universitat Politècnica de Valencia.
- Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. ONU. (16 de Mayo de 2018). Las ciudades seguirán creciendo, sobre todo en los países en desarrollo. Recuperado el Agosto de 2019, de Naciones Unidas web site: (<https://www.un.org/development/desa/es/>) » Noticias (<https://www.un.org/development/desa/es/news.html>)
- encajes urbanos. (2011). *Nosotras. Encajes Urbanos*. Obtenido de encajesurbanos: <https://encajesurbanos.com/encajesurbanos/>
- europapress. (20 de Diciembre de 2017). Estas son las propuestas más votadas por los ciudadanos de València en la consulta #DecidimVLC. *europapress*. Recuperado el Agosto de 2019, de europapress : <https://www.europapress.es/comunitat-valenciana/noticia-son-propuestas-mas-votadas-ciudadanos-valencia-consulta-decidimvlc-20171220181444.html>
- Eurostat. Instituto Nacional de Estadística. (Mayo de 2017). *La vida de las mujeres y los hombres en Europa – un retrato estadístico*. Obtenido de Instituto Nacional de Estadística: <http://www.ine.es/prodyser/myhue17/bloc-3d.html?lang=es>
- Gobierno Vasco. (2012). *Conclusiones del seminario: Urbanismo inclusivo. Las calles tienen género*. Vitoria-Gasteiz, País Vasco: Gobierno Vasco.
- Gómez Alfonso, C., & Álvarez Isidro, E. (Febrero de 2017). ¿A quién pertenece la ciudad? La perspectiva de género aplicada a la ciudad de Viena. (C. M. Begoña Serrano Lanzarote, Ed.) *Género y Política Urbana. arquitectura y urbanismo desde la perspectiva de género*, 137 - 159.
- GoogleEarth. (s.f.). *Mapa de Valencia, España en Google earth*. Recuperado el Agosto de 2019, de Google Earth: <https://www.google.com/maps/@39.46749,-0.36458,2409m/data=!3m1!1e3>
- Gutiérrez, B. V., Ciocchetto, A., Escalante, S. O., Casanovas, R., & Salinas, M. F. (2017). *Entornos habitables*. Barcelona: Col.lectiu Punt 6.
- Institut cartogràfic de Valencia, I. (2017). *Demogràfia de la Comunitat Valenciana*. Recuperado el Junio de 2019, de <http://www.icv.gva.es/auto/aplicaciones/Atlas/Demografia/?locale=vl>
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de la grandes ciudades*. Nueva York: VINTAGE.
- I. (55). *j. loh*: bhf.
- Levante. (12 de Marzo de 2019). *El Jardín del Túria, elegido el mejor parque de España*. Recuperado el Agosto de 2019, de Levante-EMT: <https://www.levante-emv.com/valencia/2019/03/12/jardin-turia-elegido-mejor-parque/1847267.html>
- Luca, L. d. (2015). “El lilit del Túria és nostre i el volem verd” La sociedad civil valenciana contra las utopías desarrollistas. En J. C. Pilar Folguera, *Pensar con la historia desde el siglo XXI* (págs. 4787-4805). Madrid: Universidad Autónoma de Madrid.

- Marcos, M. (04 de Junio de 2018). *Jane Jacobs y la humanización de la ciudad*. Obtenido de VEREDES. Arquitectura y divulgación web site: <https://veredes.es/blog/jane-jacobs-la-humanizacion-la-ciudad-martin-marcos/>
- Marcos, M. (04 de Junio de 2018). *Veredes. Arquitectura y divulgación*. Recuperado el Agosto de 2019, de <https://veredes.es/blog/jane-jacobs-la-humanizacion-la-ciudad-martin-marcos/>
- Marta Román, I. V. (2008). *Guía de urbanismo con perspectiva de género*. Murcia: Conserjería de Política social, Mujer e Inmigración. Comunidad Autónoma de la región de Murcia. Instituto de la mujer de Murcia.
- Politica Regional y Cohesión. UE. (2009). *Marco de actuación para el desarrollo urbano sostenible de la Unión Europea*. Belgica: Comunidades Europeas. Recuperado el Agosto de 2019, de <http://europa.eu.int>.
- Puche, F. P. (1997). *Hasta aquí llegó la riada*. Valencia: Ayuntamiento de Valencia.
- Urbanas.mad. (Junio de 2016). *¿Que hacemos?, Urbanas.mad*. Obtenido de Urbanas.mad wordpress: <https://urbanasmad.wordpress.com/que-hacemos/>
- Valdivia, B. (2017). Hacia un cambio de paradigma: la ciudad cuidadora. *Dossier. Urbanismo y género*, 104.
- Vázquez, C. (10 de Marzo de 2013). Todas las caras del río. *EL PAÍS*, pág. 1.
- WERKSTATTBERICHT. (2013). *Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*. Vienna: Vienna! ahead.
- ZABALBEASCOA, A. (26 de Diciembre de 2016). Los cinco grandes problemas de muchas ciudades contemporáneas. *EL PAÍS*.
- zaida Muxí Martínez, r. c. (17 de Junio de 2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? (U. P. Catalunya, Ed.) *Feminismos. Col·lectiu Punt 6*, 105-129. Recuperado el Julio de 2019
- Zaida Muxí Martínez, R. C. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? *Feminismo/s*, 105-119.

IMÁGENES

<i>ILUSTRACIÓN 1: LA CIUDAD DE VALENCIA, LOCALIZACIÓN</i>	10
<i>ILUSTRACIÓN 2: VISTA DEL RÍO TURIA DURANTE LA RIADA DE 1957</i> / <i>ILUSTRACIÓN 3: ALTURAS ALCANZADAS EN LA RIADA DE 1957</i>	11
<i>ILUSTRACIÓN 4: EXPOSICIÓN DE MAQUETAS DEL PLAN SUR. DETALLE DEL VIEJO CAUCE DEL TURIA. / ILUSTRACIÓN 5: SOLUCIÓN DEL PASO DE LA AUTOPISTA POR LA CIUDAD. / ILUSTRACIÓN 6: PROYECTO DE AUTOPISTAS EN EL CAUCE DEL RÍO</i>	12
<i>ILUSTRACIÓN 7: PLANO DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA EN EL QUE SE APRECIA EL TRAZADO DEL NUEVO CAUCE Y EL APROVECHAMIENTO INFRAESTRUCTURAL DEL ANTIGUO.</i>	13
<i>ILUSTRACIÓN 8: PEGATINA DEL MOVIMIENTO VECINAL REIVINDICANDO EL JARDÍN DEL TURIA</i>	14
<i>ILUSTRACIÓN 9: ESQUEMA DEL PARQUE “LOS JARDINES DEL TURIA” CON SUS 14 TRAMOS Y LOS PARQUES DE SU INICIO Y FIN</i>	15
<i>ILUSTRACIÓN 10: PLANO DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA EN EL QUE SE APRECIA EL TRAZADO DEL NUEVO CAUCE Y EL APROVECHAMIENTO INFRAESTRUCTURAL DEL ANTIGUO.</i>	16
<i>ILUSTRACIÓN 11: ORTOFOTO ACTUAL DE LOS TRAMOS 02-03 / ILUSTRACIÓN 12: DISEÑO DE VETGES TÚ – MEDITERRÀNEA</i>	17
<i>ILUSTRACIÓN 13: ORTOFOTO ACTUAL DE LOS TRAMOS 10-11 / ILUSTRACIÓN 14: DISEÑO DEL ARQUITECTO RICARDO BOFILL</i>	17
<i>ILUSTRACIÓN 15: ORTOFOTO ACTUAL TRAMOS 04-05 /</i>	18
<i>ILUSTRACIÓN 16: ORTOFOTO ACTUAL DEL TRAMO 12 / ILUSTRACIÓN 17: EL PARQUE GULLIVER CONSOLIDADO COMO UN ESPACIO FAMILIAR.</i>	18
<i>ILUSTRACIÓN 18: ORTOFOTO ACTUAL DE LOS TRAMOS 06-07-08-09</i>	18
<i>ILUSTRACIÓN 19: ORTOFOTO ACTUAL DEL TRAMO 01 Y PARQUE DE CABECERA / ILUSTRACIÓN 20: VISTA DEL PARQUE DE CABECERA</i>	19
<i>ILUSTRACIÓN 21: ORTOFOTO ACTUAL DE LOS TRAMOS 13-14 / ILUSTRACIÓN 22: OBRAS DEL OCEANOGRÀFIC.</i>	19
<i>ILUSTRACIÓN 23: ÁREAS FUNCIONALES</i>	24
<i>ILUSTRACIÓN 24: ACCESIBILIDAD SIMULTÁNEA A ESPACIOS LIBRES PARQUES</i>	28
<i>ILUSTRACIÓN 25: ACCESIBILIDAD SIMULTÁNEA A ESPACIOS LIBRES JARDINES > 25.000 M2</i>	29
<i>ILUSTRACIÓN 26: ACCESIBILIDAD SIMULTÁNEA A ESPACIOS LIBRES JARDINES < 25.000 M2</i>	29
<i>ILUSTRACIÓN 27: DISTRITO DE L'EIXAMPLE</i>	30
<i>ILUSTRACIÓN 28: JANE JACOBS / ILUSTRACIÓN 29: PLAN VOISIN. MODELO URBANO CONTRA EL QUE LUCHABA JACOBS</i>	37
<i>ILUSTRACIÓN 30: UN COCHE DE POLICÍA Y UN DEPORTISTA EN EL JARDÍN DEL TURIA DE NOCHE / ILUSTRACIÓN 31: TRAMO ILUMINADO DEL JARDÍN DEL TURIA DE NOCHE</i>	53
<i>ILUSTRACIÓN 32: RAMPAS DE ACCESO ADAPTADAS EN EL JARDÍN DEL TURIA</i>	54
<i>ILUSTRACIÓN 33: ASEOS PÚBLICO EN EL JARDÍN DEL TURIA</i>	55
<i>ILUSTRACIÓN 34: ÁREAS DE RECREO EN EL JARDÍN DEL TURIA</i>	56
<i>ILUSTRACIÓN 35: SERVICIOS QUE OFRECE EL PARQUE, TRAMOS 10 Y 11</i>	61
<i>ILUSTRACIÓN 36: ZONAS VERDES DE L'EIXAMPLE</i>	62
<i>ILUSTRACIÓN 37: DIAGRAMA DE RED VERDE</i>	64
<i>ILUSTRACIÓN 38: PROPUESTA DE RED DE INFRAESTRUCTURA VERDE PARA CONEXIÓN</i>	65

GRÁFICOS

GRÁFICO 1: DIRECTRICES BÁSICAS DEL PLANTEAMIENTO FUTURO	23
GRÁFICO 2: ESQUEMA INDICADORES GRADO.....	26
GRÁFICO 3: PROBLEMA MÁS GRAVE DE LA CIUDAD. RESPUESTAS POR DISTRITOS	31
GRÁFICO 4: PUNTUACIÓN DE LA GESTIÓN DE ZONAS VERDES POR DISTRITOS	32
GRÁFICO 5: PROBLEMA MÁS GRAVE EN DISTRITO EIXAMPLE.....	32
GRÁFICO 6 : IMPLICACIÓN EN EL CUIDADO DE LOS HIJOS EN UE / GRÁFICO 7: IMPLICACIÓN TAREAS COTIDIANAS DEL HOGAR EN UE	39
GRÁFICO 8: IMPLICACIÓN EN EL CUIDADO DE LOS HIJOS EN ESPAÑA	40
GRÁFICO 9: TRABAJO EN TIEMPO PARCIAL SEGÚN SEXO.....	40

TABLAS

TABLA 1: OBJETIVOS DEL TFG.....	8
TABLA 2 METODOLOGÍA DEL TFG.....	8
TABLA 3: MEDIO DE TRANSPORTE MÁS FRECUENTE PARA LAS ACTIVIDADES PRINCIPALES.....	41
TABLA 4: PROBLEMAS MÁS GRAVES QUE SUFRE LA CIUDAD SEGÚN SEXO.....	42

8. ANEXOS

ANEXO 1.

Barómetro de opinión ciudadana cruzado por distritos, sexo y edad

ANEXO 2.

Estadísticas en la Unión Europea sobre la vida de hombres y mujeres en Europa

