

MAPA DE PUNTOS NEGROS / MAPA PUNTU BELTZEN

VALLE DE EGÜÉS / EGUESIBARKO



Subvencionada / Diruz laguntzen du



INDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
2. METODOLOGÍA Y DATOS DE PARTICIPACIÓN	6
2.1. Cuestionario <i>online</i>	7
2.2. Talleres	9
2.3. Paseos.....	13
2.4. Entrevistas.....	16
3. LA SEGURIDAD	18
3.1. La seguridad desde una perspectiva de género	18
3.2. La percepción de la seguridad en el Valle de Egüés	21
3.3. Último apunte: espacio público y violencia	31
4. MAPAS DE PUNTOS NEGROS	33
4.1. ¿Cómo leer los mapas de puntos negros?	33
4.2. Intervención física.	35
4.2.1. AZPA	36
4.2.2. ARDANAZ	37
4.2.3. EGÜÉS	38
4.2.4. ELCANO.....	39
4.2.5. BADOSTÁIN.....	40
4.2.6. SAGASETA	41
4.2.7. GORRAIZ.....	42
4.2.8. OLAZ	43
4.2.9. SARRIGUREN.....	44
4.3. Intervención social: La cohesión social y la percepción de la seguridad.	45
4.3.1. Diseño urbano y cohesión social	47
4.3.2. La movilidad	68
5. ANEXO: DOCUMENTACIÓN GRÁFICA.....	82

1. INTRODUCCIÓN

La ONU define la violencia contra las mujeres/niñas como “todo acto de violencia basado en el género que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o mental para la mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública como en la vida privada. La violencia contra las mujeres y niñas abarca, con carácter no limitativo, la violencia física, sexual y psicológica que se produce en el seno de la familia o de la comunidad, así como la perpetrada o tolerada por el Estado”. (ONU Mujeres, 2020).

Tal y como indica la definición de la ONU, la violencia de género incluye tanto las agresiones como las amenazas y puede darse tanto en el ámbito doméstico como en la vía pública ya que el “*espacio público no es neutro y los roles y las actividades de los hombres y las mujeres en sus territorios condicionan su acceso efectivo – no sólo legal o retórico, sino real- a los derechos de ciudadanía, entre ellos la apropiación y uso del espacio urbano. La dimensión territorial de la seguridad viene determinada por el papel central del espacio como condicionante de determinadas dinámicas sociales*” (Narado Molero & Praxágora, 2010, p. 46).

A pesar de ello, la seguridad se ha considerado tradicionalmente de una manera objetiva con datos estadísticos sobre delitos, analizados de una forma homogénea para el conjunto de la ciudadanía e identificando y gestionando los problemas de seguridad a través de políticas neutras respecto al género. Afortunadamente, en las últimas décadas se ha trabajado desde el feminismo para poner de manifiesto el impacto fundamental de la socialización de género en las diferentes percepciones y experiencias sobre la seguridad y cómo esto impacta directamente en el derecho a la ciudad. En concreto, ha sido el urbanismo feminista quien, a través de su trabajo, ha fomentado:

1. Un cambio en las prioridades del diseño urbanístico para poner la vida en el centro de las decisiones urbanas.
2. Un aumento de la participación activa de las mujeres y de valorización de su experiencia.
3. La necesidad de crear espacios y ciudades seguras para todas y todos, libres de violencias machistas.

¿Cómo se ha integrado la perspectiva de género en la percepción de la seguridad? A través de diversas herramientas como los Mapa de la Ciudad Prohibida o Mapas de Puntos Negros que, desde una perspectiva de género, inciden en el ámbito de la seguridad valorando las necesidades específicas de las mujeres en un espacio público que no es neutro en absoluto, y tratan de resaltar los factores que aumentan la percepción de inseguridad de las mujeres y limitan su movilidad.

En el trabajo que se presenta a continuación, el Mapa de puntos negros del Valle de Egüés, se ha querido trabajar la percepción de (in)seguridad por parte de las mujeres de la manera más integral posible:

1. **Desde el diseño urbano:** ¿Cómo intervenimos en el espacio público para percibirlo más seguro?
2. **Desde lo social:** La percepción de la (in)seguridad depende de las relaciones sociales que somos capaces de establecer con el entorno construido.
3. **Desde la reflexión:** Cada sesión, cada comunicación se ha enfocado como una oportunidad para explicar el concepto de (in)seguridad y poner en valor las sensaciones de las mujeres en el espacio público y su capacidad de intervenir para cambiarlas.

4. **Desde el empoderamiento de las propias mujeres**, tanto entre ellas como con el espacio y el entorno.

Este documento ha intentado agrupar y ordenar las aportaciones recibidas durante un proceso participativo largo y muy enriquecedor. En las siguientes páginas se plantean necesidades, se detectan problemáticas y se aportan algunas soluciones. Pero, ante todo, este Mapa de puntos negros quiere ser el punto de inicio para entender que es necesario redefinir el concepto de seguridad, que hay que abordarlo desde una perspectiva interseccional y, sobre todo, que lo que está en juego es el derecho de muchas personas a moverse en libertad.



2. METODOLOGÍA Y DATOS DE PARTICIPACIÓN

Los Mapas de puntos negros tienen como objetivo visibilizar las experiencias de las mujeres y sus necesidades de seguridad en el uso de los espacios públicos y, a partir de ellas, identificar enclaves urbanos de baja calidad, a la vez que formular recomendaciones cuya base son las aportaciones de las vecinas.

Para lograr este objetivo, la metodología propuesta para el proceso participativo apostaba por el uso de técnicas cualitativas grupales como talleres y caminatas exploratorias. Complementariamente, en base a las características geográficas del Valle de Egüés, su dispersión y, sobre todo, las diferencias poblacionales entre los diferentes lugares/concejos, se decide complementar estas técnicas grupales con otras complementarias como son el cuestionario *online*, las entrevistas personales y la revisión bibliográfica y documental.

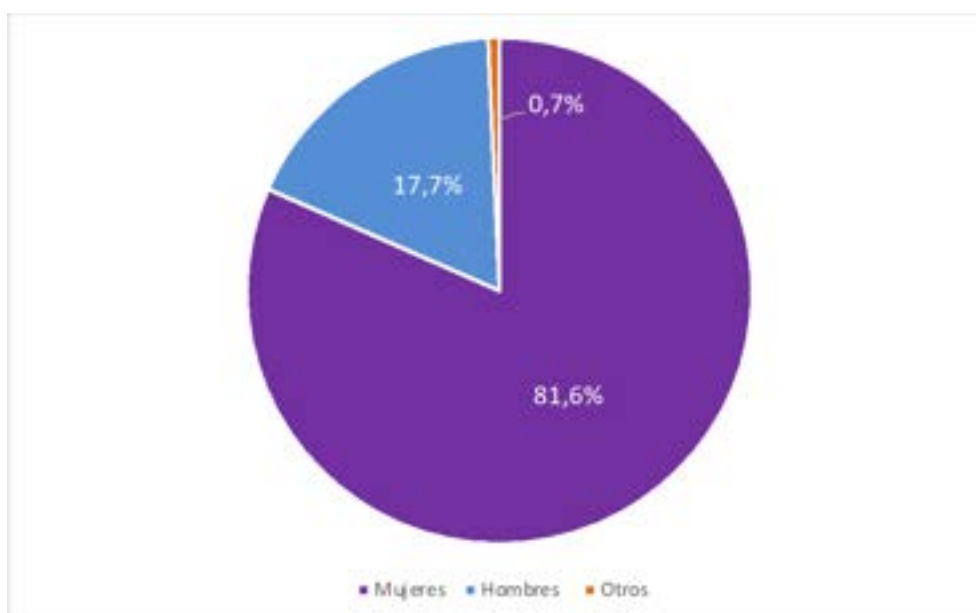
A modo de resumen, en las actividades realizadas en el proceso participativo realizado desde junio de 2023 hasta enero de 2024 han participado un total de 838 personas, repartidas en:

- Cuestionario online: 1
- Talleres grupales: 12
- Paseos: 9
- Entrevistas: 5

A continuación, se especifica cada una de las actividades realizadas y número de participantes en cada una:

2.1. Cuestionario online

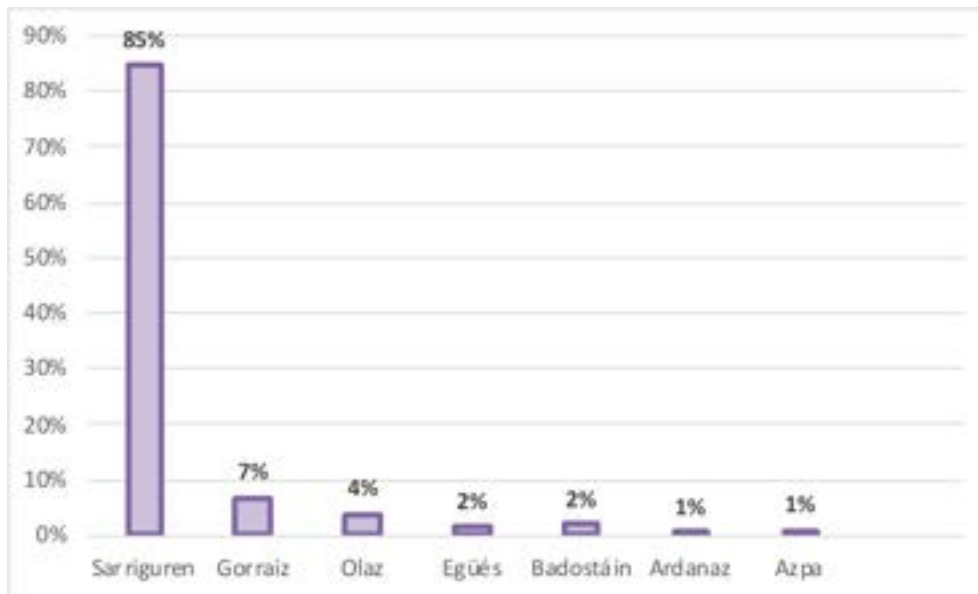
Se ha incluido en el proceso participativo un cuestionario *online* con el objetivo de llegar al mayor número posible de personas. Este cuestionario, que ha estado disponible desde el 26 de julio de 2023 hasta el 24 de noviembre de 2023, recogió un total de **458 encuestas**: 249 en castellano y 209 en euskera. De estas encuestas, el 81,6% de las encuestas son de mujeres, el 17,7% de hombres y otros¹ un 0,7%



Respuesta P2: ¿Cuál es el género con el que te identificas?

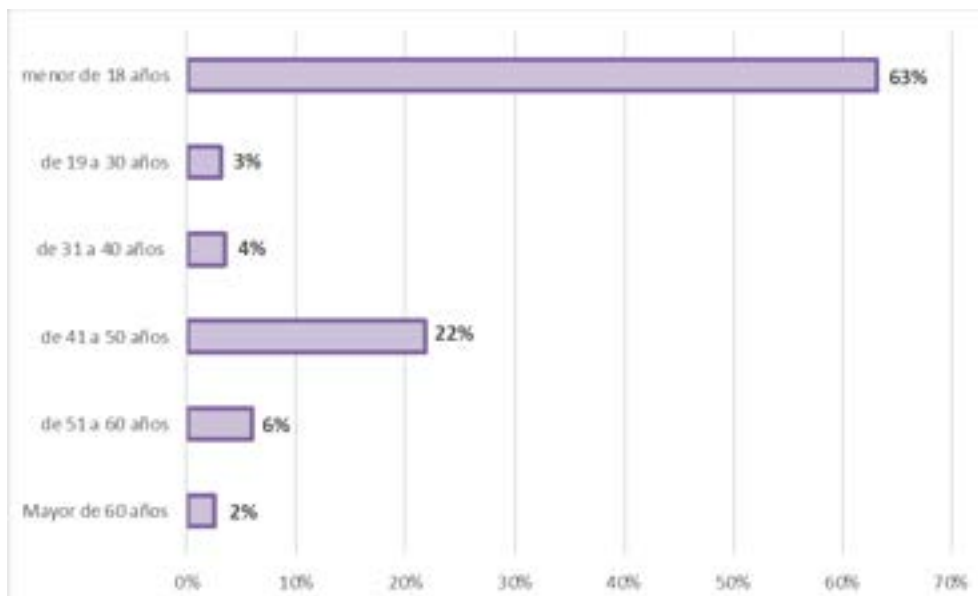
En cuanto a la distribución territorial de las respuestas, el 94% corresponden a residentes del Valle de Egüés. De ellos, el 85% reside en Sarriguren.

¹ Se han agrupado en "Otros" respuestas tan diversas como: "helicóptero", "Todos" o "No quiero decir"



Respuesta P5: ¿En qué concejo o lugar del Valle resides?

De las 458 respuestas recibidas, el 63,2% corresponde a menores de 18 años.



Respuesta P3: ¿Cuál es tu edad?

Esta presencia tan elevada se justifica por la alta implicación del IES Sarriguren en el proyecto.

Si analizamos las repuestas, el 72% de las personas menores de 18 años residen en Sarriguren y el 17% en Egüés. Por el contrario, no existe representación de este grupo de edad en Ardanaz, Azpa y Badostáin. Como se aprecia en el gráfico, el segundo grupo de edad más representado es el de 41 a 50 años. De hecho, es el más representado en Olaz, Gorraiz, Egüés, Badostáin y Ardanaz.

2.2. Talleres

El objetivo de los talleres ha sido trabajar grupalmente la seguridad y detectar sobre planos aquellos espacios percibidos como inseguros. Los 12 talleres realizados se han adaptado en cada momento a la población a la que se dirigían, pero manteniendo en todo momento una primera parte en cada sesión de teoría y reflexión sobre la seguridad en el espacio público desde una perspectiva de género. Los talleres realizados se dividen en:

IES SARRIGUREN BHI:

- **Sesión presentación proyecto: Realizada el 6 de junio de 2023 con la asistencia de 25 estudiantes (todas mujeres).**

Durante la sesión se explicó el proyecto, se les entregó un díptico con teoría sobre la seguridad urbana desde una perspectiva de género y se les invitó a recoger durante el verano imágenes de aquellos puntos que consideraran inseguros.



Imagen: Taller presentación proyecto en IES Sarriguren

- **Talleres 3ª y 4ª ESO: Se realizaron 9 talleres repartidos entre el 31 de octubre de 2023 (4ª ESO) y 2 de noviembre de 2023 (3ª ESO).**

Estos talleres mixtos y realizados en aula contaron con la participación de 241 alumnos/as. Durante el taller se pidió al alumnado, en una primera parte, que reflexionaran individualmente sobre que era la seguridad para ellos/as y en qué espacios no se sentían seguros/as. En la segunda parte se trabajó grupalmente esos espacios: se señalaron sobre plano y se debatieron los motivos y las propuestas de mejora.

Talleres	Alumnas/os
4J	24
4K	23
4L	24
4A	25
3L	30
3K	27
3J	29
3A	30
3B	29
Total	241

- **Taller Sarriguren: Realizado el 29 de junio de 2023 y con la asistencia de 7 personas (6 mujeres y 1 hombre).**

El taller se dividió en dos partes: la primera, más teórica, se introdujo a las participantes en la seguridad urbana desde una perspectiva de género. En la segunda parte, se trabajaron sobre plano aquellos puntos de Sarriguren que las participantes consideraban inseguras.



Taller en IES Sarriguren

- **Taller “Grupo madurez activa”:** Realizado el 18 de enero de 2024 en el CAF (Centro de Atención a las Familias) y con la asistencia de 12 mujeres.

Al igual que el taller realizado en Sarriguren, se trabajó en una primera parte del taller la seguridad en el espacio público y en una segunda parte se trabajó grupalmente sobre plano la identificación de los lugares en los que no se sentían seguras.



Taller CAF grupo de “Madurez activa”

OTROS TALLERES CONVOCADOS:

- **Talleres presidentes/as concejos:** Convocado el 27 de octubre y con la asistencia de 1 persona. El objetivo de este taller era informar a los y las presidentas de concejos sobre el proyecto y coordinar la difusión de los talleres y paseos.
- **Taller mujeres residentes en concejos:** Convocado el 12 de diciembre en Sarriguren y con la asistencia de 0 personas. El objetivo de este taller era trabajar en una sesión la seguridad en

poblaciones de menor tamaño y mapear los puntos inseguros de cada concejo.

2.3. Paseos



Cartel para el Paseo de Badostáin.

Los paseos o marchas exploratorias tienen como objetivo visitar aquellos espacios inseguros detectados en los talleres o en la encuesta. Esta técnica se usa en proyectos como el Mapa de Puntos negros porque nos permite analizar

esos espacios desde la experiencia directa de las mujeres, las empodera en esa experiencia individual y comunitaria propia de los lugares donde viven y visibiliza su derecho a la ciudad y al uso del espacio público.

En total se realizaron 9 paseos:

- **Paseo Sarriguren:** Realizado el 13 de septiembre de 2023 y con la asistencia de 16 personas. Se recorrieron durante dos horas los principales puntos señalados en el taller y en la encuesta.



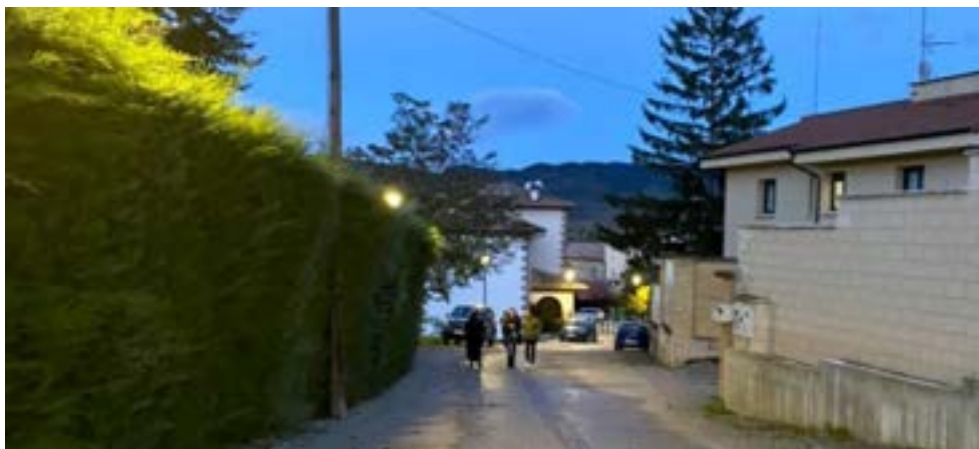
Paseo Sarriguren

- **Paseos IES alumnado 1º y 2º bachillerato:** Se realizaron 4 paseos el 24 de octubre de 2023, con la participación de 71 alumnos/as. Estos paseos se trabajaron en base a las respuestas de la encuesta *online* del tramo de edad “menores de 18 años”.

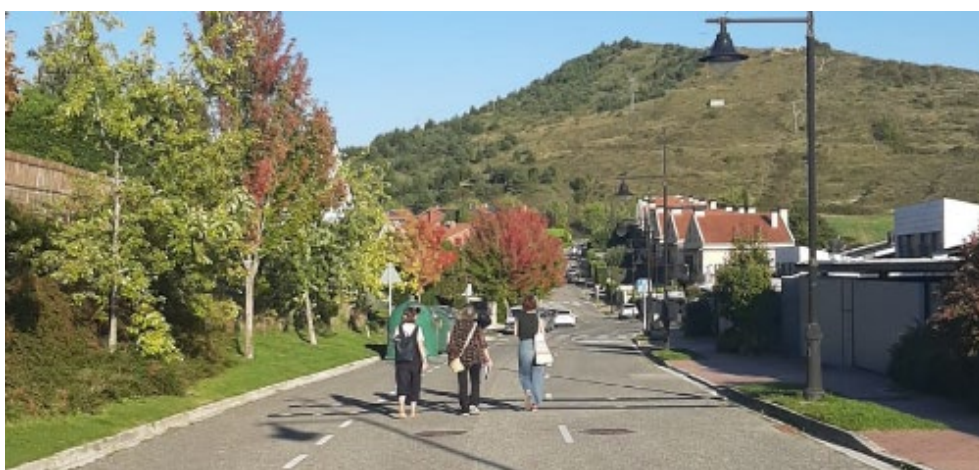


Paseo IES Sarriguren

- **Paseos concejos.** En los paseos realizados en los concejos, al igual que los del IES, los puntos a recorrer se extrajeron de las respuestas del cuestionario *online* y se consensuaron in situ con las mujeres participantes.
 - **Paseo en Elía:** Realizado el 30 de mayo de 2023. 2 participantes
 - **Paseo Gorraiz:** Realizado el 28 de septiembre. 1 participante
 - **Paseo Olaz:** Realizado el 19 de octubre. 0 participantes
 - **Paseo Badostáin:** Realizado el 2 de noviembre. 4 participantes



Paseo Badostáin



Paseo Gorraiz

2.4. Entrevistas

Las entrevistas son la herramienta elegida para completar el diagnóstico en aquellos concejos en los que no se había podido realizar paseos o talleres y, además, apenas se contaba con información en las encuestas. Las entrevistas se dividen en:

- **Telefónicas:**
 - Elcano: Realizada el 24 de enero de 2024

- Ardanaz: Realizada el 5 de febrero de 2024
 - Sagasetta: Realizada el 9 de febrero de 2024
- **Personales:** Durante el taller realizado en el CAF el 18 de enero de 2024, se aprovechó la presencia de dos mujeres de Olaz y Egues, concejos en los que no se pudo realizar paseo para entrevistarlas individualmente.

3. LA SEGURIDAD

3.1. La seguridad desde una perspectiva de género

¿Qué es la seguridad para ti?

“La sensación de estar protegido, cuidado y sin peligros. La seguridad para mí también es no tener peligros alrededor y estar en un entorno de cuidado y respeto, también tener la sensación de alegría y calma”

(Hombre, menor de 18 años)

Esta definición de seguridad la aportó un alumno del IES de Sarriguren en un taller que realizamos con el alumnado dentro del proyecto de Mapa de Puntos Negros. En la primera parte del taller, y como introducción a la dinámica posterior en la que tenían que reflexionar sobre los puntos negros en el Valle, les pedíamos que reflexionaran sobre la seguridad: ¿qué es la seguridad para ti?

“La sensación de estar protegido, cuidado y sin peligros” Esta definición nos sirve como introducción al concepto de seguridad urbana, un concepto que, como bien indica el alumno del IES Sarriguren, es un concepto subjetivo que se construye en parte con certezas (los datos objetivos: estadísticas, informes, etc.) y en parte con percepciones (alimentadas por encuestas, noticias, etc.) y que, de hecho, lo que define es un estado de ánimo: lo que convencionalmente llamamos sentimiento de (in)seguridad. (Valentín, 2021)

Esto quiere decir que nuestra percepción del peligro o riesgo en un espacio o situación similar puede ser muy diferente al de otras personas y que muchas veces esa percepción se construye a través de factores externos. ¿Por qué tenemos miedo a qué nos ocupen nuestra casa si nunca hemos tenido o conocido una ocupación en nuestro entorno?

Esto se debe a que las noticias sobre la seguridad ciudadana, principalmente enfocadas en los riesgos de la población de ser víctimas de la delincuencia y la violencia interpersonal, han ocupado un lugar destacado en las encuestas de opinión durante las últimas décadas, recibiendo una amplia cobertura en los medios de comunicación y siendo priorizado en las agendas políticas a nivel estatal, regional y local.

Fruto de este protagonismo del "*problema de la inseguridad ciudadana*" se han intentado buscar soluciones rápidas sin abordar las causas subyacentes del problema generando a menudo un análisis superficial y una comprensión insuficiente del mismo. Como consecuencia, los planes de seguridad ciudadana se han convertido, en muchos casos, en un recurso utilizado de manera oportunista en la política y los medios de comunicación, con el fin de obtener votos o aumentar audiencias, incluso recurriendo a discursos que tienen como único objetivo estigmatizar a determinados barrios/calles o sectores de la población. Esta situación dificulta, e incluso imposibilita, un debate informado y sereno sobre las dimensiones del problema, sus causas y las soluciones disponibles.

Una de las causas de este análisis superficial de la (in)seguridad es entenderla como un hecho objetivo que puede ser abordado desde el análisis estadístico de los datos sobre delitos, analizándose de una forma homogénea para el conjunto de la ciudadanía e identificando y gestionando los problemas de seguridad a través de políticas neutras respecto al género.

Consecuencia de este abordaje de la seguridad ciudadana son las propuestas de intervención en la ciudad de corrientes como, por ejemplo, el urbanismo preventivo que ha trabajado la seguridad en el espacio público desde una perspectiva materialista tratando de prevenir y controlar el "crimen" a través del diseño de los espacios. Este modelo, y las diferentes evoluciones que ha tenido a lo largo de los años y ciudades en los que se ha implantado, establece criterios para el diseño y regeneración de las ciudades, sobre todo de las áreas más

conflictivas, para restar espacio a la criminalidad. Esta prevención se puede dar a través de la creación de barreras físicas o visuales que, aunque no sean evidentes, segregan ciertos espacios urbanos. Por ejemplo, la disposición de bancos incómodos o la ubicación estratégica de vegetación para evitar que las personas sin hogar se sienten o duerman en áreas públicas. *“Este modelo de seguridad estandariza un arquetipo de ciudadano con un repertorio de usos legítimos y cívicos, y estigmatiza o expulsa del espacio a personas y colectivos que no encajan en ese molde y que habitualmente son personas pobres, racializadas, trabajadoras sexuales, personas migradas sin papeles, jóvenes...”* (Col.lectiu Punt 6, 2019)

Desde el feminismo se han criticado estas estrategias ya que no tienen en cuenta las desigualdades sociales y se enfocan solo en el aspecto físico del urbanismo sin incluir análisis de por qué la percepción de seguridad es diferente por género y otras identidades interseccionales.

Desde los años setenta, el urbanismo feminista ha apostado porque la planificación física del entorno urbano vaya acompañada de un análisis social, económico y de género. Se han desarrollado herramientas de análisis del espacio y el diseño urbano como los mapas de la ciudad prohibida, los análisis de los puntos negros en las ciudades o las auditorías de género. Todas estas herramientas tienen en común que trabajan sobre la percepción de la (in)seguridad de las mujeres que, debido a las violencias que han sufrido históricamente y siguen sufriendo en la actualidad, es distinta a las de los hombres. Introducir estos análisis en la planificación de las políticas de seguridad es fundamental, ya que el conocimiento de los factores que componen lo que entendemos por inseguridad es una tarea básica para poder acometer políticas preventivas eficaces.

3.2. La percepción de la seguridad en el Valle de Egüés

¿Qué es para ti la seguridad?

“No tener miedo de lo que te vaya a pasar, vistas o andes por donde quieras. Sentirse segura no es lo mismo que estarlo”

(Mujer, menor de 18 años)

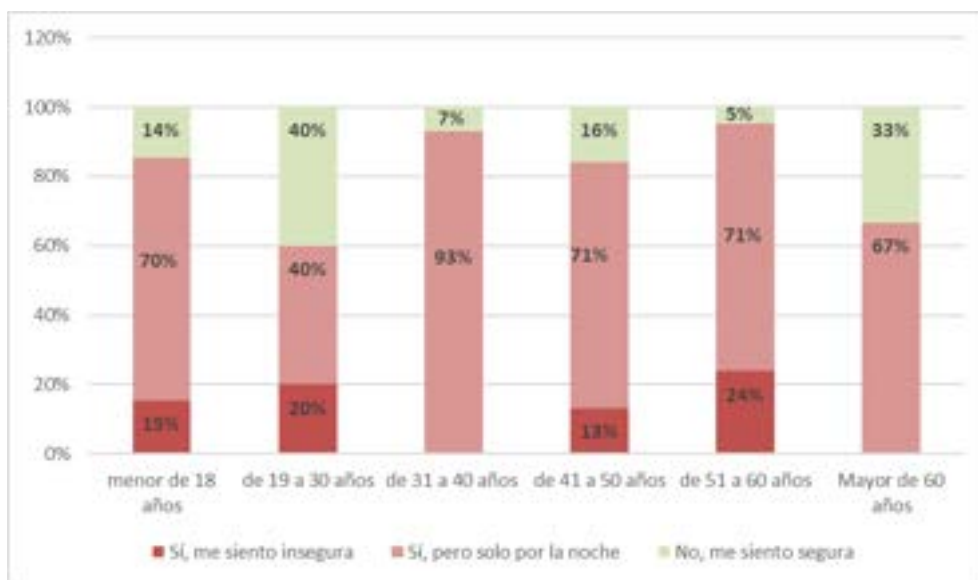
Como ya hemos comentado en el apartado anterior, el miedo y la percepción de la seguridad están condicionadas por los diferentes tipos de violencia que las personas pueden experimentar dependiendo del sexo, género, edad, origen, etc.

Por este motivo, una de las claves del análisis de la seguridad en este proyecto ha sido la pregunta: ¿Sientes miedo/inseguridad al caminar sola por la calle?



Respuesta P8: A nivel personal
¿Sientes miedo/inseguridad al caminar sola por la calle de tu pueblo?

El 70% de las mujeres que han contestado la encuesta afirman sentirse inseguras por la noche, frente a un 15% que afirma sentirse seguras en su lugar de residencia. Si introducimos la variable edad, nos encontramos con que el tramo de edad con la percepción de seguridad más alto es el de las mujeres de entre 19 a 30 años ya que un 40% afirma sentirse segura.



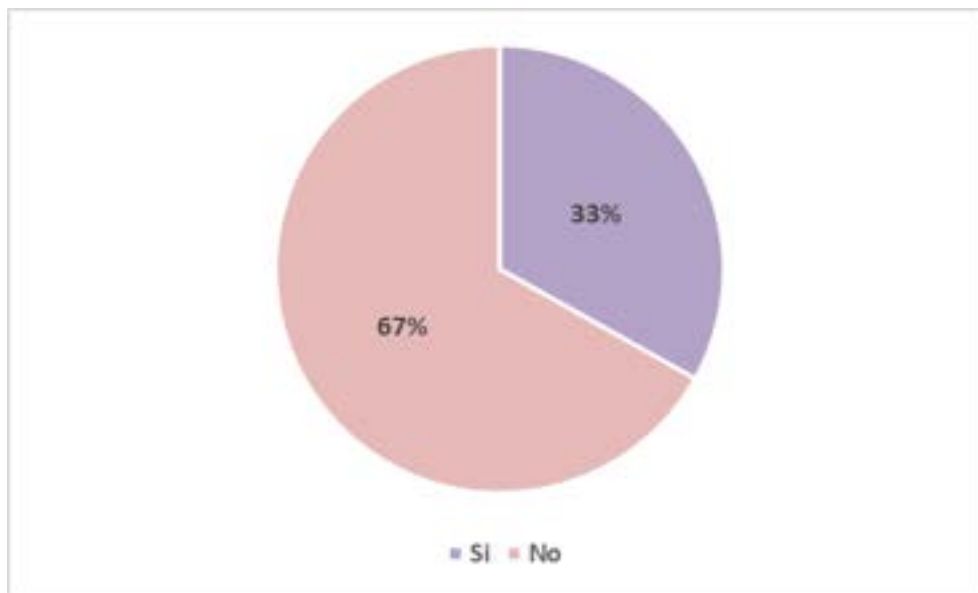
Respuesta P8: A nivel personal
¿Sientes miedo/inseguridad al caminar sola por la calle de tu pueblo?

Por el contrario, el 95% de las mujeres que han contestado la encuesta de entre 51 a 60 años dicen sentirse inseguras en general (24%) o inseguras por la noche (71%). Le siguen de cerca las mujeres de entre 31 a 40 años, ya que el 93% se siente insegura por la noche.

Estos datos sobre la percepción de (in)seguridad en el Valle tienen su origen en la violencia que tradicionalmente se ha ejercido sobre el cuerpo de las mujeres en el espacio público y que ha determinado el modo en que las mujeres

habitamos las ciudades. Anne Michaud² ejemplifica esto de manera clara. "Imagina una calle donde todas las personas que viven son mujeres. Si a una de ellas la violan, el 1% de la población habrá sufrido una violencia sexual. Sin embargo, cuando el resto de las vecinas se enteren, automáticamente el 100% verá afectada su percepción de inseguridad y su miedo."

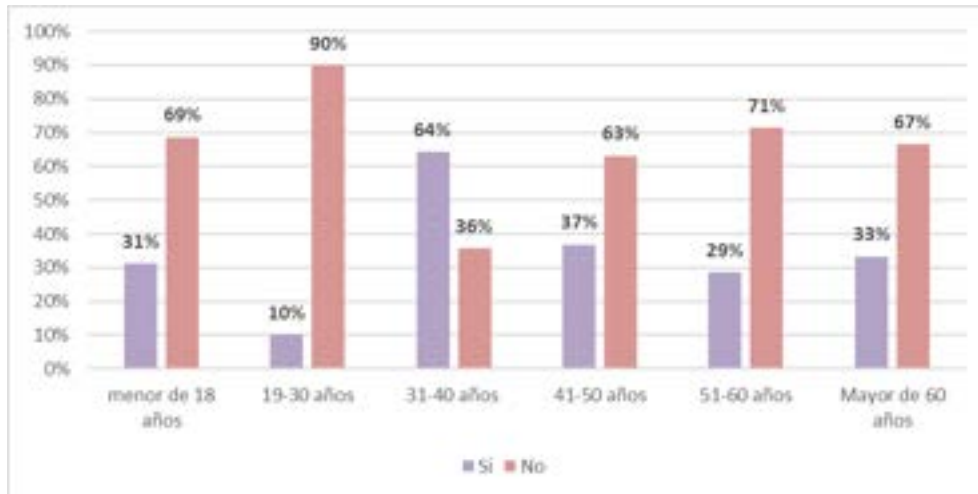
A la pregunta en la encuesta de ¿Has vivido o conoces alguna agresión/experiencia de inseguridad en el Valle?, el 33% de las mujeres ha contestado que sí.



Respuesta P10: ¿Has vivido o conoces alguna agresión/experiencia de inseguridad en el Valle?

Si analizamos los datos por edad, destaca que el 64% de las mujeres de entre 31 a 40 años que han contestado la encuesta, conocen o han vivido alguna experiencia de inseguridad.

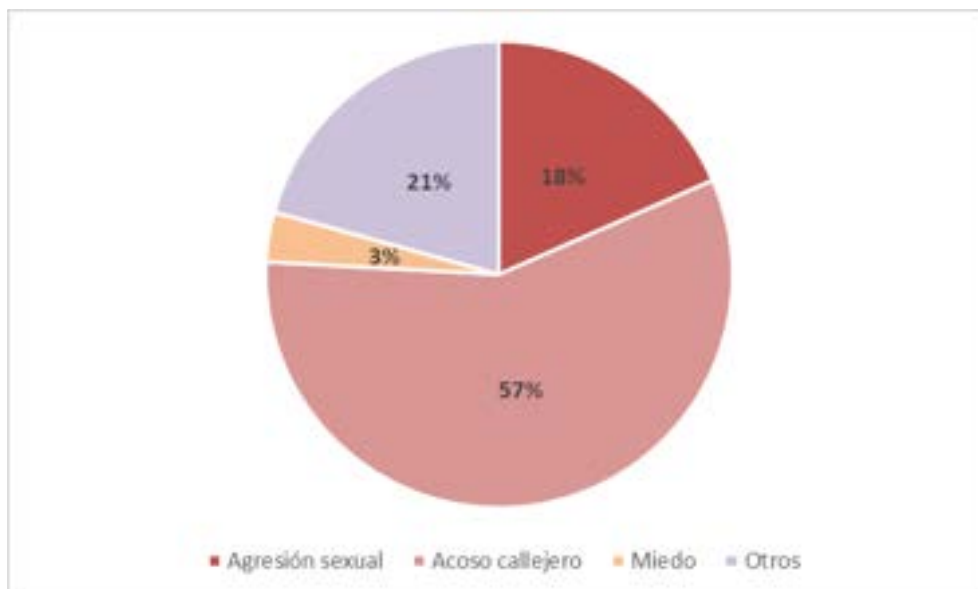
² Michaud, Anne, 2002. *Pour un environnement urbain sécuritaire. Guide d'aménagement*. Programme Femmes et Ville de la Ville de Montreal.



Respuesta P10: ¿Has vivido o conoces alguna agresión/experiencia de inseguridad en el Valle?

Destacar también que las mujeres situadas en el tramo de edad de entre 19 a 30 años, que son las que afirman sentirse más seguras, son también las que menos experiencias de inseguridad conocen o han vivido directamente.

Preguntadas por cuáles son esas experiencias, el 57% de las encuestadas relatan experiencias de acoso callejero que incluye: seguimientos, episodios de acoso más directo y exhibicionismo.



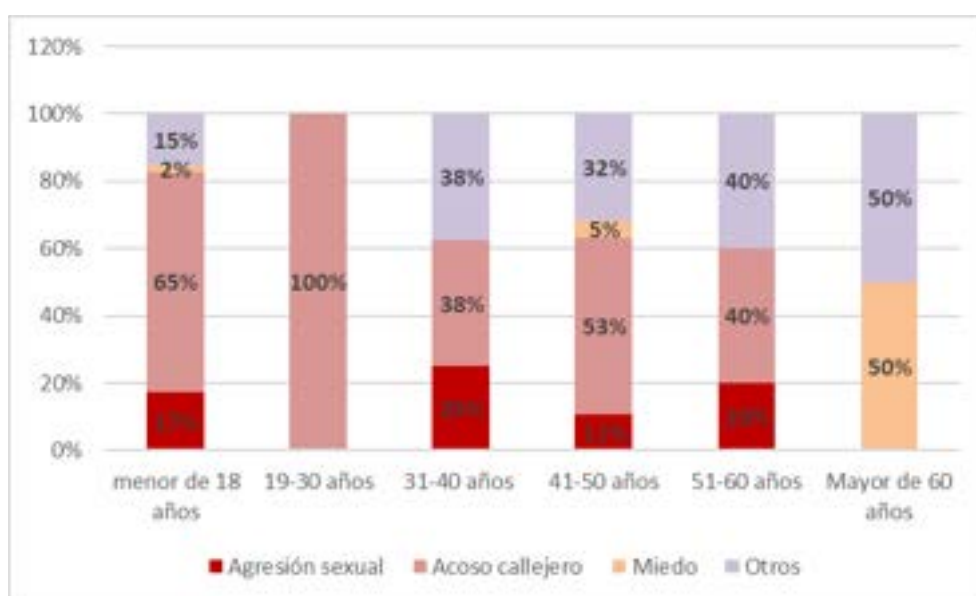
Respuesta P11: ¿Nos puedes describir esa experiencia?

El acoso sexual callejero es un tipo de violencia no criminalizada y por lo tanto de la que se carecen de datos estadísticos, pero que impacta de lleno en el acceso y el derecho de las mujeres al espacio público.

“Para mí la seguridad se trata de ir por la calle y que la gente desconocida no te tire piropos, ir a un lugar y sentirme segura”

(Mujer, menor de 18 años)

El 18% dice haber presenciado o conocer alguna agresión sexual en el Valle. Este porcentaje se eleva hasta el 25% en el caso de las mujeres de entre 31 a 40 años.



Respuesta P11: ¿Nos puedes describir esa experiencia?

Cabe destacar el tramo de edad de las mujeres mayores de 60 años en las que el 50% dice haber vivido experiencias en las que han sentido miedo en el espacio público. Un tipo de experiencias, que, como veremos en las respuestas a la pregunta de las estrategias, son un elemento totalmente limitante de los derechos de las mujeres, del derecho a apropiarse del espacio urbano y rural y a participar en él.

Dentro de la categoría "Otros", el 21%, se han incluido otros tipos de violencias en la calle como: robos, alteraciones del orden público, episodios de xenofobia o agresiones por diversos motivos.

Para finalizar, para entender la dimensión del impacto de estas experiencias en la percepción de (in)seguridad de las mujeres, es necesario transformar los porcentajes en palabras. A continuación, se han seleccionado algunas respuestas de la encuesta a las preguntas: ¿Has vivido o conoces alguna agresión/experiencia de inseguridad en el Valle? ¿Nos puedes describir esa experiencia?

Agresión sexual

“No se me lo contó una amiga, me dijo que vio a la policía y luego vio a un chico violando a una chica”

(Mujer menor de 18 años)

“En fiestas que intentaron violar a una niña, pero unos niños llamaron a la policía”

(Mujer menor de 18 años)

“Una niña tuvo una mala experiencia en el ascensor camino a casa. Fue violada”

(Mujer menor de 18 años)

“A mí no me pasó, pero dos chicas que conozco fueron agredidas en el ayuntamiento de Sarriguren.”

(Mujer menor de 18 años)

“Dos adolescentes obligaron a una adolescente a tener sexo con ellos”

(Mujer entre 31 y 40 años)

Acoso callejero

"En fiesta u chico mayor le empezó a seguir y a grabarla (ella iba sola) entonces al ver que la seguían fue a su plaza y tuvo que abrir la puerta con un truco que tenía ella porque no le dio tiempo a sacar las llaves y cerró la puerta muy rápido. El chico se quedó fuera y le dio una patada a la puerta al ver que no podía entrar. Yo pondría más vigilancia en fiestas"

(Mujer menor de 18 años)

"También otra vez que salía del cole había un señor que me empezó a preguntar cosas como me llamaba...ya no he vuelto a ir por esa calle"

(Mujer menor de 18 años)

"Iba con dos amigas por la calle y fuimos por una calle y un adolescente se nos cruzó de frente ... de hecho fuimos por 5 calles diferentes y aparecía el mismo chico. el chico se nos acercó y se agacho a el suelo a coger sus gafas que se le habían caído... en cuanto se levantó se sacó sus partes del pantalón y nos fuimos corriendo."

(Mujer menor de 18 años)

"Fui seguida por un hombre desde la villavesa hasta mi portal un sábado por la noche"

(Mujer entre 41 y 50 años)

"Un día iba a casa y había 4 hombres en un paso de cebra esperando que pasara y me fui para el otro lado entonces"

los 4 hombres cruzaron el paso de cebra y vinieron detrás de mí y me silbaron.”

(Mujer menor de 18 años)

“Exhibicionismo a niñas menores a plena luz del día cerca del colegio público Joaquín Lizárraga”

(Mujer de 41 y 50 años)

“Subiendo de Mendillorri a Badostain a una chica le salió un chico haciéndose una masturbación y se asustó porque salió de espaldas a ella y la tocó cuando caminaba y estaba de espaldas a él”

(Mujer de 51 y 60 años)

Miedo

“Soledad y miedo ante una posible amenaza”

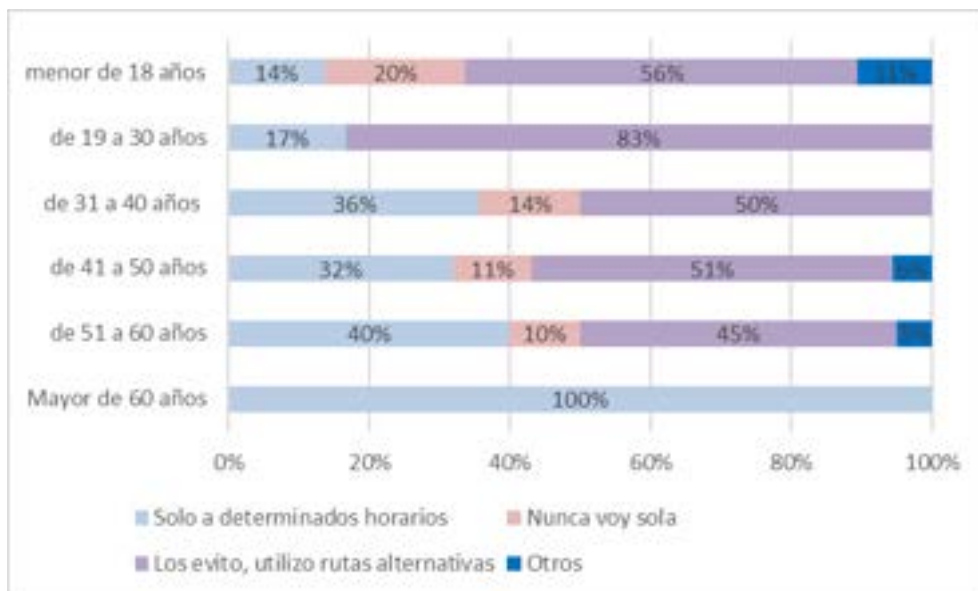
(Mujer mayor de 60 años)

Esta percepción de inseguridad se traduce en diferentes estrategias o formas de habitar el entorno en el que viven. El 54% de las encuestadas dicen que evitan determinados espacios donde han vivido estas experiencias o que perciben como peligrosas.



Respuesta P9: ¿Sigues alguna estrategia para evitar esos lugares inseguros?

El 22% evita estos lugares en determinados horarios y el 16% dice que no los transita nunca sola. Por edades, la estrategia de no transitar los espacios percibidos como peligrosos a determinados horarios gana presencia según aumenta la edad. De hecho, para el 100% de las mujeres mayores de 60 años es la única estrategia.



Respuesta P9: ¿Sigues alguna estrategia para evitar esos lugares inseguros?

En el resto de tramos de edad la estrategia más utilizada es la de utilizar rutas alternativas. ¿Qué caracteriza a las rutas alternativas?

“Voy por los espacios en los que haya más gente”

(Mujer menor de 18 años)

“Intento ir por donde hay gente y luz”

(Mujer menor de 18 años)

En cuanto al “otros” se han incluido algunas estrategias que se podrían incluir en el “nunca voy sola” pero que nos ha parecido relevante destacar. Principalmente las mujeres menores de 18 años, aunque también se da en otros tramos de edad, cuando tienen que transitar por espacios que consideran peligrosos usan el móvil y las llamadas como estrategia de “seguridad” y “defensa”

“Me siento en un banco y llamo a mi madre”

(Mujer menor de 18 años)

“Llamo a la gente para no pasar miedo.”

(Mujer menor de 18 años)

“Voy con el móvil en la mano para poder llamar si me pasa algo”

(Mujer de 41 y 50 años)

La estrategia del uso del móvil, el nunca ir sola por determinados espacios y a determinados horarios o el crear una serie de rutas alternativas para evitar

situaciones que se consideran de riesgo, aunque estas rutas impliquen mayor distancia y tiempo, representa la forma en que las mujeres perciben y viven el espacio público, pero también visibiliza como la percepción de (in)seguridad limita su acceso a la ciudad en igualdad de condiciones. *“Incluir la percepción de seguridad permite tomar conciencia de cómo el miedo limita la libertad y la movilidad de las mujeres y pensar en las formas de respuesta, principalmente en las actividades nocturna – tanto en ámbitos de ocio como de trabajo – y, especialmente en los trayectos y el uso de determinados espacios”* (Col.lectiu Punt 6, 2019).

Estas formas de respuesta deben materializarse en planes de seguridad urbana que incluyan la perspectiva feminista y que apuesten por reivindicar el espacio de las mujeres dentro de la esfera pública, como derecho a ocupar un lugar en las calles sin que nuestra integridad o dignidad como personas se vea vulnerada, al margen de circunstancias como la hora del día o si caminamos solas o acompañadas.

3.3. Último apunte: espacio público y violencia

¿Conoces algún espacio inseguro en tu lugar de residencia?

“la intimidación de la casa”

(Mujer de 41 y 50 años)

No podemos finalizar este apartado sobre la seguridad en el espacio público sin recalcar que la mayor parte de los delitos, agresiones y violencia contra las mujeres se producen en interiores, en hogares, con personas próximas, a menudo con la pareja. El lugar que se ha mostrado tradicionalmente como el adecuado y seguro, el centro simbólico de la mujer, el hogar, y con él, la pareja heterosexual estable, es también el lugar del máximo peligro.

En España, el 80% de las agresiones sexuales se producen por personas conocidas de la víctima y la vivienda es el lugar donde se cometen la mayoría de estas agresiones (aproximadamente el 60,1%). Por el contrario, las agresiones por desconocidos y en el espacio público representan aproximadamente el 19,1% de las agresiones sexuales (SEXVIOL, 2022)

A pesar de estos datos, a las mujeres se nos ha enseñado tradicionalmente que el riesgo está en el espacio público, que debemos temer a los desconocidos y que nuestro “lugar seguro” es el hogar. Los datos sobre la violencia subrayan la importancia de considerar tanto las agresiones sexuales dentro de las parejas como las perpetradas por desconocidos al abordar la violencia de género y, sobre todo, para diseñar las políticas de sensibilización y educación que aborden todos aquellos mitos románticos que hacen que las mujeres no detecten la violencia en sus entornos y que las expulsa del espacio público.

Debemos trabajar la seguridad desde una perspectiva feminista, empoderadora y que no contribuya a estigmatizar espacios ni a colectivos. Los discursos sobre seguridad no pueden perpetuar una imagen victimizadora de la mujer como sujeto vulnerable en el espacio público.

4. MAPAS DE PUNTOS NEGROS

4.1. ¿Cómo leer los mapas de puntos negros?

En los años 80, las feministas canadienses se movilizaron para poner en la agenda política la seguridad de las mujeres en el espacio público. Fruto de estas movilizaciones se elaboró la “*Guide d’aménagement pour un environnement urbain sécuritaire de la Ville de Montréal*” obra de Anne Michaud en la que se incluye los 6 principios fundamentales para construir entornos seguros desde la perspectiva de género:

Los 6 Principios de Montreal de Anne Michaud. 1989

Construir ENTORNOS seguros. ¿qué significa?

COMUNITARIO



La participación ciudadana de las mujeres

EQUIPADO



La planificación y el mantenimiento de los espacios

SEÑALIZADO



Saber dónde estás y dónde vas

VIGILADO



Acceso a ayuda

VISIBLE



Ver y ser vista

VITAL



Oír y ser oída

1. Actuar colectivamente: La participación comunitaria de las mujeres.
2. Vivir en un ambiente limpio y acogedor: La planificación y el mantenimiento de los espacios.
3. Señalización: Saber a dónde se está y a dónde se va.
4. Vigilancia formal y acceso a la ayuda: Poder escapar y obtener auxilio.
5. Visibilidad: Ver y ser visto.
6. Concurrencia de personas: Oír y ser oído.

Estos principios buscan crear espacios urbanos que promuevan la seguridad y la igualdad, reconociendo las necesidades específicas de las mujeres y su percepción de la seguridad. Además, este nuevo enfoque de la seguridad en el espacio público consideraba no solo los crímenes, sino también otras formas de violencia, como el acoso callejero y la violencia simbólica, para lograr entornos más inclusivos y protectores.

El enfoque de los 6 principios de Montreal se ha usado como guía para analizar todas las aportaciones que se han recibido durante el proceso participativo del Mapa de Puntos Negros. En este análisis, se han detectado dos tipos de problemáticas: las que pueden abordarse desde una perspectiva material y las que necesitan de un enfoque más estructural.

Por este motivo, se ha dividido el análisis de los puntos negros en dos apartados: La intervención desde una perspectiva más estructural, que se abordará en profundidad en el apartado siguiente, y la intervención desde una perspectiva física que se abordará en este apartado.

4.2. Intervención física.

La configuración física de las ciudades desempeña un papel crucial en cómo las personas perciben y experimentan su entorno. Cuando se realizan mejoras en el espacio público, como parques, plazas o calles peatonales, se pueden lograr varios beneficios:

- **Apropiación del espacio:** Un diseño cuidadoso y accesible puede fomentar que las personas se apropien del espacio público. Esto significa que se sientan cómodas usándolo, interactuando con él y considerándolo parte de su vida cotidiana.
- **Sentimiento de pertenencia:** Un espacio bien diseñado puede generar un sentido de pertenencia y comunidad. Cuando las personas se sienten parte de un lugar, es más probable que lo cuiden y lo respeten.
- **Percepción de seguridad:** La iluminación adecuada, la visibilidad y la presencia de otras personas influyen en cómo percibimos la seguridad en un área. Espacios bien iluminados y transitados pueden aumentar la sensación de seguridad.

A continuación, se presenta sobre el plano de cada concejo o lugar del que se ha obtenido datos, todos los puntos negros detectados durante el proceso participativo y las soluciones que se han aportado en las reuniones o a través de la encuesta, por parte de las mujeres que han participado.

4.2.1. AZPA

AZPA



1 Zona de los contenedores/Iglesia

0 100 200 m

AZPA

PUNTOS DETECTADOS

1. Zona contenedores/iglesia

GENERAL

Problemas: Iluminación

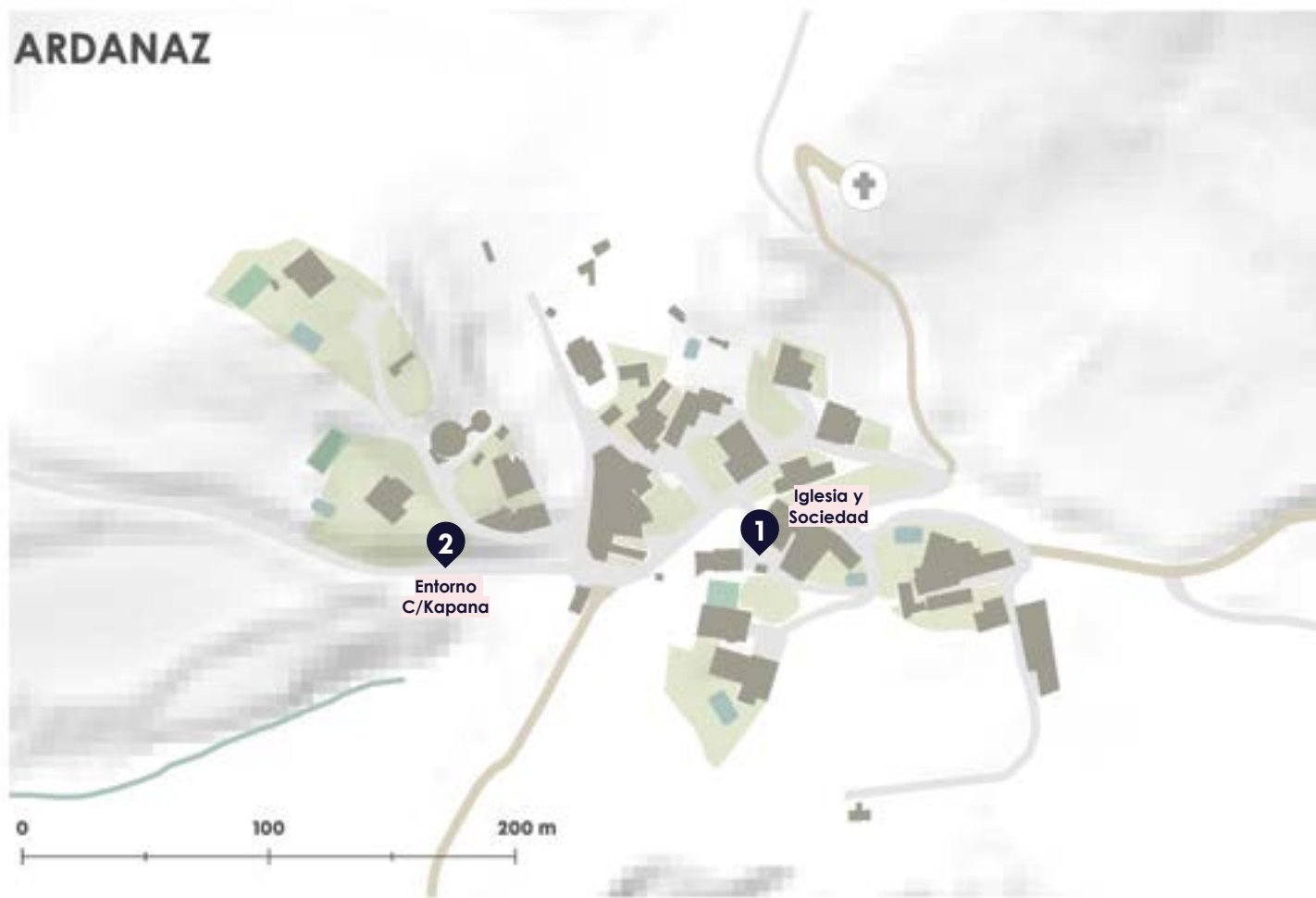
Soluciones: Reposición farolas

PROBLEMAS Y SOLUCIONES POR ÁREAS

	Problemas	Soluciones
Iluminación	<i>"El lugar donde están ubicados los contenedores de basura, debido a que desde el pasado mes de Mayo, falta una farola. Con lo cual es un espacio oscuro."</i>	<i>Poniendo la farola que falta, sin lugar a dudas</i>
	<i>"Desde mayo de este año, 2023, falta una farola enfrente de la iglesia de Azpa, a la izquierda de la iglesia están los contenedores de basura y el transformador de la luz. Entre dicho transformador y la parte trasera de la iglesia hay una zona que a las noches está completamente oscura, no se ve nada y no nos da ninguna seguridad. Procuramos no ir a tirar la basura una vez que ya está oscuro"</i>	<i>Colocando dicha farola donde estaba anteriormente, enfrente de la iglesia y al borde de la zona ajardinada.</i>

4.2.2. ARDANAZ

ARDANAZ



ARDANAZ

PUNTOS DETECTADOS

1. Zona de la iglesia

2. Calle Kapana

GENERAL

Problemas: Iluminación en algunos puntos y movilidad (conexiones con Sarriguren)

Solución: Mejorar la iluminación y mejor oferta de transporte público

PROBLEMAS Y SOLUCIONES POR ÁREAS

		Problemas	Soluciones
Iluminación	1. Zona de la iglesia	Mala iluminación de esta zona / LA ZONA DE LA IGLESIA, Y SOCIEDAD	<i>CON MAS ILUMINACION</i>
	2. Calle Kapana	<i>La carretera entre la parte de abajo y la de arriba es muy oscura y no hay acera, estaría bien si pudiesen acondicionar esa zona.</i>	<i>Haciendo un paseo con farolas desde el parque hasta los chalets de abajo</i>
Movilidad		Conexión a Sarriguren: No existe ninguna alternativa mediante transporte público para conectar con Sarriguren u otras poblaciones. Dependencia del coche	Mejorar las conexiones mediante transporte público con poblaciones cercanas y Sarriguren
		Carretera acceso pueblo: Solo existe una carretera de acceso al pueblo. La otra, que pasa por la granja, no está bien mantenida y no es transitable. Jardinería: Se denuncia que se hace poco trabajo de mantenimiento para la prevención de incendios, como la limpieza de la carretera.	Mantenimiento carretera
Turismo		Viene mucha gente de fuera al monte y a ver las vistas desde el Atrio (mirador de la iglesia) A veces se masifica. Se junta gente a comer en la zona y se llena de suciedad.	<i>Poner más papeleras (Zona Atrio)</i>

4.2.3. EGÜÉS

EGÜÉS



EGÜÉS

PUNTOS DETECTADOS

1. Calle Elizamendi y Andazelai

2. Parque de Egüés

3. Calle Zaldua

4. Punto limpio

GENERAL

Problemas: Iluminación y mantenimiento. Además, se detecta también en la encuesta y en la entrevista percepción de inseguridad derivada de una situación de conflicto social en algunas calles

Solución: Generar espacios/actividades de encuentro vecinal que fomenten el encuentro entre las vecinas y vecinos

PROBLEMAS Y SOLUCIONES POR ÁREAS

		Problemas	Soluciones
Iluminación	1. Calle Elizamendi y Andazelai	<i>Falta iluminación pasillo de Elizamendi y Andazelai hacia el parque</i>	<i>Revisando las luces de todo el Pueblo</i>
	2. Parque de Egues	<i>"Yo tengo una zona en el parque de arriba del concejo de Egüés que queda muy oscura a la noche. Los vecinos me han pedido si se puede poner iluminación."</i>	<i>Mayor presencia policial. Especialmente en los pueblos</i>
	3. Calle Zaldua	<i>No, pero. Hay espacios ppco. Iluminados en varios. Puntos</i>	<i>Iluminación</i>
Salubridad	4. Punto limpio	<p><i>"La zona del punto limpio es insegura por insalubre"</i></p> <p><i>"El contenedor de recogida de restos de poda a la entrada de Egüés cuando llueve es un foco de mosquitos"</i></p>	<p><i>Volviendo al sistema de recogida de residuos de poda y jardinería que había antes</i></p> <p><i>Retirando el punto limpio y volviendo a instalar un sistema de recogida de residuos de poda y jardinería como el anterior</i></p>
Otros problemas no físicos		<i>Norte de las calles Andazelai, las Flores, ... hay gente desconocida pidiendo a veces fuego, a veces monedas, a veces grabando casas, etc...</i>	<i>Abordar el conflicto social mediante reuniones o mediaciones sociales.</i>

4.2.4. ELCANO

ELCANO

Parada
Autobús
Clínica
Urbamin

1

Camino
Elcano a
Ibircu

2

0 100 200 m



ELCANO

PUNTOS DETECTADOS

1. Parada autobús clinica Urbamin
2. Camino Elcano a Ibiru

GENERAL

Problemas: Movilidad e iluminación

Solución: Mejorar las conexiones tanto con transporte público como con mejoras en las conexiones peatonales

PROBLEMAS Y SOLUCIONES POR ÁREAS

		Problemas	Soluciones
Iluminación	1. Parada autobús Urbamin	Problemas de iluminación en esa zona de la parada y en los trayectos desde la parada a la Urbanización y al propio pueblo	<i>Se ha trabajado en la iluminación de la zona entre la parada de autobús de la urbanización y el acceso a esta pero no suficiente.</i>
	2. Camino Elcano a Ibiru	<i>La iluminación de este camino que conecta los dos Concejos solo llega hasta el final del termino de Elcano (La última casa del pueblo)</i>	Se pide que se mejore la iluminación hasta Ibiru.
Movilidad		Escasa frecuencia del transporte público Dependencia del coche: En el pueblo no hay supermercados o centro médico (está en Gorraiz). El único modo de acceso a estos servicios es mediante el coche.	Mejorar la conexión y frecuencia de los horarios del transporte público <i>Se pide valorar los taxis a demanda, sobre todo para las conexiones con los centros médicos.</i>

4.2.5. BADOSTÁIN

BADOSTÁIN

Camino Sarriguren

3

Plaza del Frontón

5

Plaza Ituriberri

6

Camino Mendillorri

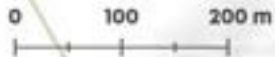
2

4 Calle Ardanaz (Camino rural)

4

1 Carretera Na-2303

1



BADOSTÁIN

PUNTOS DETECTADOS

1. Carretera Na-2303
2. Camino Mendillorri
3. Camino Sarriguren
4. Calle Ardanaz (camino rural)
5. Plaza del Frontón
6. Plaza del Ituriberri

GENERAL

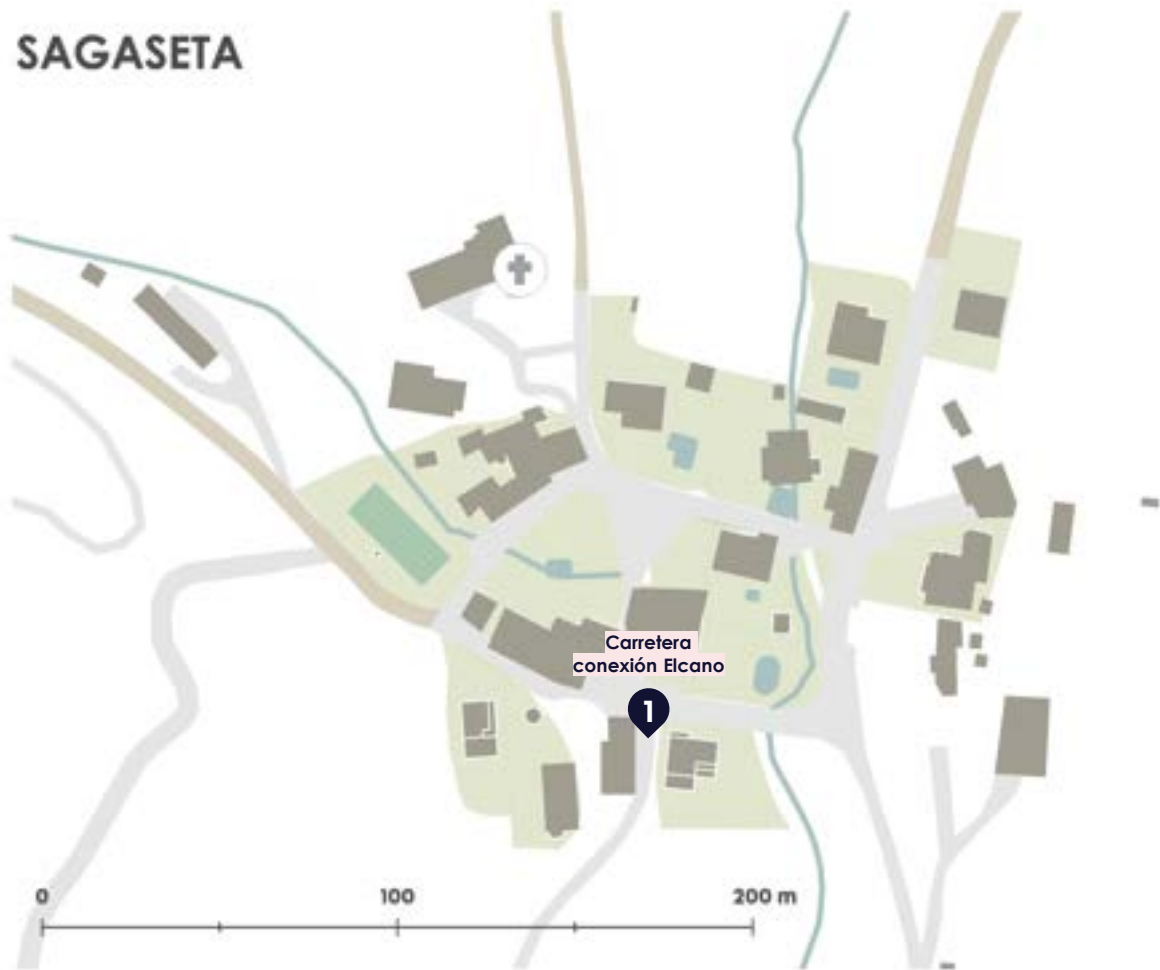
Problemas: Movilidad (Accesos al pueblo y tráficos internos) e iluminación
Soluciones: Mejorando la iluminación de algunas zonas y la accesibilidad al pueblo

PROBLEMAS Y SOLUCIONES POR ÁREAS

		Problemas	Soluciones
Movilidad	1. Carretera Na-2303	<i>La carretera de Badostain a Mendillorri de noche no esta iluminada las aceras.</i>	<i>Mejorando las condiciones de la NA230 (aceras, via ciclista...etc.)</i>
	2. Camino Mendillorri / 3. Camino Sarriguren / 4. Calle Ardanaz (camino rural)	<i>En general todo el acceso al pueblo es inseguro. Las 3 vías de acceso no están iluminadas, tampoco están habilitadas como carril y bici. Además no hay ningún tipo de transporte urbano o interurbano</i> <i>Calle Ardanaz (camino rural), calle Tallunche, Camino rural que sube desde Sarriguren, Carretera NA230 subida a Badostain, Frontó del pueblo, zona de pistas de Badostain</i>	<i>Iluminado las vías de acceso. Sobre todo la cuesta que conecta Badostain con Sarriguren , que cae directamente al IES.</i> <i>Poniendo farolas en el camino de elizmendi y adecuar el piso, que pasé más la policía por los pueblos.Mejorando la iluminación en chopera y ciertos sitios oscuros de los pueblos</i>
Calles y plazas	5. Plaza del Frontón	<i>Plaza frontón y tránsito en general por el pueblo: Zona de ocio que convive con una zona de tránsito de vehículos. Las vecinas denuncian caos circulatorio en algunas ocasiones. La velocidad de los coches es preocupante. Hay cierto movimiento vecinal para modificar esta zona.</i>	<i>Tráfico pueblo: Conciencia sobre el uso de vehículos en zonas sensibles (presencia de menores, proximidad a casas, deportistas). Calmado de tráfico y estuio de alternativas para acceder al pueblo sin pasar por el centro</i>
	6. Plaza del Ituriberri	<i>Plaza del Ituriberri:es una zona de en la que hay equipamientos deportivos y de ocio. Por las noches hay muy poca iluminación</i>	<i>Plaza de Ituriberri: mejorar la iluinación</i>
<i>Otras propuestas</i>			
Movilidad	<i>Habilitando un carril bici que conecte el pueblo con Sarriguren</i> <i>Habilitando un modo de transporte. Se podría ampliar el servicio de taxi. El uso de los bonos podría ser a demanda sin horario marcado y con paradas habilitadas en las diferentes localidades del valle.</i> <i>Además facilitaría un servicio que llevara a los niños y niñas a la eskola o al instituto.</i>		
Social	<i>Recuperando el sentido de pertenencia al pueblo. También en Sarriguren</i>		

4.2.6. SAGASETA

SAGASETA



SAGASETA

PUNTOS DETECTADOS

1. Carretera NA-2374 (Sagasetá - Elcano)

GENERAL

Problemas: Falta de transporte público y servicios

Soluciones: Mejorar la oferta de transporte público para garantizar el acceso a los servicios de todas las vecinas

PROBLEMAS Y SOLUCIONES POR ÁREAS

	Problemas	Soluciones
Carretera NA-2374	"Al desaparecer el camino antiguo, ahora es utilizado por las bicis y personas a pie para ir a Elcano. La velocidad es elevada para la coexistencia de vehículos con bicicletas o personas a pie."	Quieren recuperar el antiguo camino que unía con Elcano – clínica Ubarmin. Les permitiría acceder a la oferta de transporte público de Elcano
Movilidad	<p>"Dependencia del automóvil: Por el momento no es un problema porque, aunque hay mucha gente jubilada, está en edad de conducir."</p> <p>"Transporte público: Usan la línea que hace "Pamplona – Huarte – Burlada". Este autobús les comunica: mañana, mediodía, y tarde. Antes había uno por la noche pero lo han quitado."</p> <p>"Taxi: El taxi cambia de tarifa al pasar de Alzuza. Mismo ayuntamiento, pero diferentes tarifas."</p>	<p>Mejorar la oferta de transporte público</p> <p>Propuesta: Taxi a demanda para el centro de salud.</p>
Equipamientos	"Ausencia de equipamientos, por ejemplo, el centro de salud está en Gorraiz, pero el único transporte público que tienen no pasa por Gorraiz"	Centro de salud: Recuperar las visitas a domicilio del centro de salud
Turismo	<p>"Viene mucha gente que antes no venía. Les dan miedo que sus hijas vayan al monte porque ahora hay gente "desconocida"</p> <p>"Aparcamiento: Se ha regulado mejor desde hace un tiempo, pero al principio les pasaba como en Ardanaz, que los coches aparcaban e cualquier sitio."</p>	Proceso participativo sobre el impacto del turismo en el pueblo e implementar mejoras

4.2.7. GORRAIZ

GORRAIZ



GORRAIZ

PUNTOS DETECTADOS

1. Parque infantil Gorraiz Sur
2. Herradura Calle Rio Urbi y Calle Aldabarren
3. Conexión entre Gorraiz sur y Sarriguren
4. Herradura Calles Osandoa y Camino real
5. Callejones entre calles
6. Conexión peatonal C/Rio Urbi con Egues
7. Columbario de Gorraiz

GENERAL

Problemas: Los principales problemas detectados son la movilidad, sobre todo los accesos peatonales a otras poblaciones y la escasez de paradas de transporte público y la falta de iluminación en algunas zonas.

Soluciones: Sería necesario realizar un estudio de movilidad de la zona (paradas transporte público y caminos peatonales).

PROBLEMAS Y SOLUCIONES POR ÁREAS

		Problemas	Soluciones
Movilidad	Transporte público (General)	<p>Algunas paradas de autobús tienen poca luz y algunos tipos de calle son muy pobres en luz.</p> <p><i>La herradura entre la calle rio urbi y Aldabarren. No pasa la Villavesa en toda la zona ya que no hay paradas y me parece demasiado solitario y oscuro a la noche para que los adolescentes vengan andando solos desde la parada más próxima que queda a bastante distancia.</i></p> <p>Herradura Calles Osandoa y Camino real</p> <p><i>El club de jubilados de Gorraiz no tiene conexión de autobús entre Sarriguren, Olaz y Gorraiz. Las personas mayores que no conducen no pueden acceder o dependen de otras personas.</i></p>	<p>Mejor alumbrado y poniendo un par de paradas de villavesas para evitar que sobretodo de noche los adolescentes anden solos</p> <p><i>Paradas a demanda en Villavesa nocturna.</i></p> <p>Más iluminación y una parada más de la Villavesa en la parte de arriba entre Osangoa y Camino Real, al menos por la noche.</p> <p><i>Se sugiere que la ruta de la línea 20 entre a Sarriguren y haga el recorrido hasta el final y siga hasta Gorraiz.</i></p>
	Conexión peatonal	<p>3. Conexión entre Gorraiz sur y Sarriguren</p> <p><i>Camino entre gorraiz desde el Parque de la calle camino ardañaz a la carretera de aranguren. Acera de la carretera aranguren hasta badostain. Son zonas sin iluminación y sin vigilancia. El camino a gorraiz es muy frecuentado y está abandonado</i></p> <p><i>Accesos entre Sarriguren, Olaz y Gorraiz de noche</i></p>	<p><i>Acondicionarlo como camino e iluminarlo, además de vigilarlo más.</i></p>

		<p>6. Conexión peatonal C/Río Urbi con Egues</p> <p>Y el camino blanco que conecta Gorraiz Norte (Calle Río Urbi) con el pueblo de Egües. En este último pasan coches con poco respeto hacia los que puedan estar paseando y cuando atardece el día no hay ninguna luz en el camino porque las farolas solo iluminan el principio del camino.</p>	<p>Iluminando y el suelo arreglarlo para que cuando llueva no se embarre</p>
			<p>Problemas</p> <p>Soluciones</p>
Iluminación	1. Parque infantil Gorraiz Sur	Zona de columpios en Camino Real por la noche	(Mejorar) Iluminacion
	2. Herradura Calle Río Urbi y Calle Aldabarren	C/ Río Urbi y C/ Aldabarren. Está iluminada solo en un lado de la calle, pero la acera de bajada no está iluminada y tiene mucho árbol y arbusto. Por la noche es una zona insegura.	<p>Mejor alumbrado y poniendo un par de paradas de villavesas para evitar que sobretodo de noche los adolescentes anden solos</p> <p>Más iluminación, vigilancia, parada de villavesa</p>
	4. Herradura Calles Osandoa y Camino real	Las calles poco alumbradas de la zona sur.	Poniendo más iluminación y más agentes de policía.
	5. Callejones entre calles	Si, existen unos pasos (callejones) de servidumbre entre parcelas perpendicular a las calles sin iluminar. Existen en calle susabide, Zelai, gurimendi	Anulando/ iluminando / mejorando los pasos....
	7. Columbario de Gorraiz	Poca iluminación y actividad de botellones.	Mejorando la iluminación

4.2.8. OLAZ

OLAZ



OLAZ

PUNTOS DETECTADOS

1. Escuela Municipal del Valle de Egüés
2. Huertas de Olaz
3. Cruce Calle de San Pedro
4. Camino entre Olaz Txipi (Calle de las Fuentes)
5. Zonas piscinas - Calle Malkaiz
6. Zonas piscinas - NA-8107

GENERAL

Problemas: Movilidad (tráfico) e iluminación

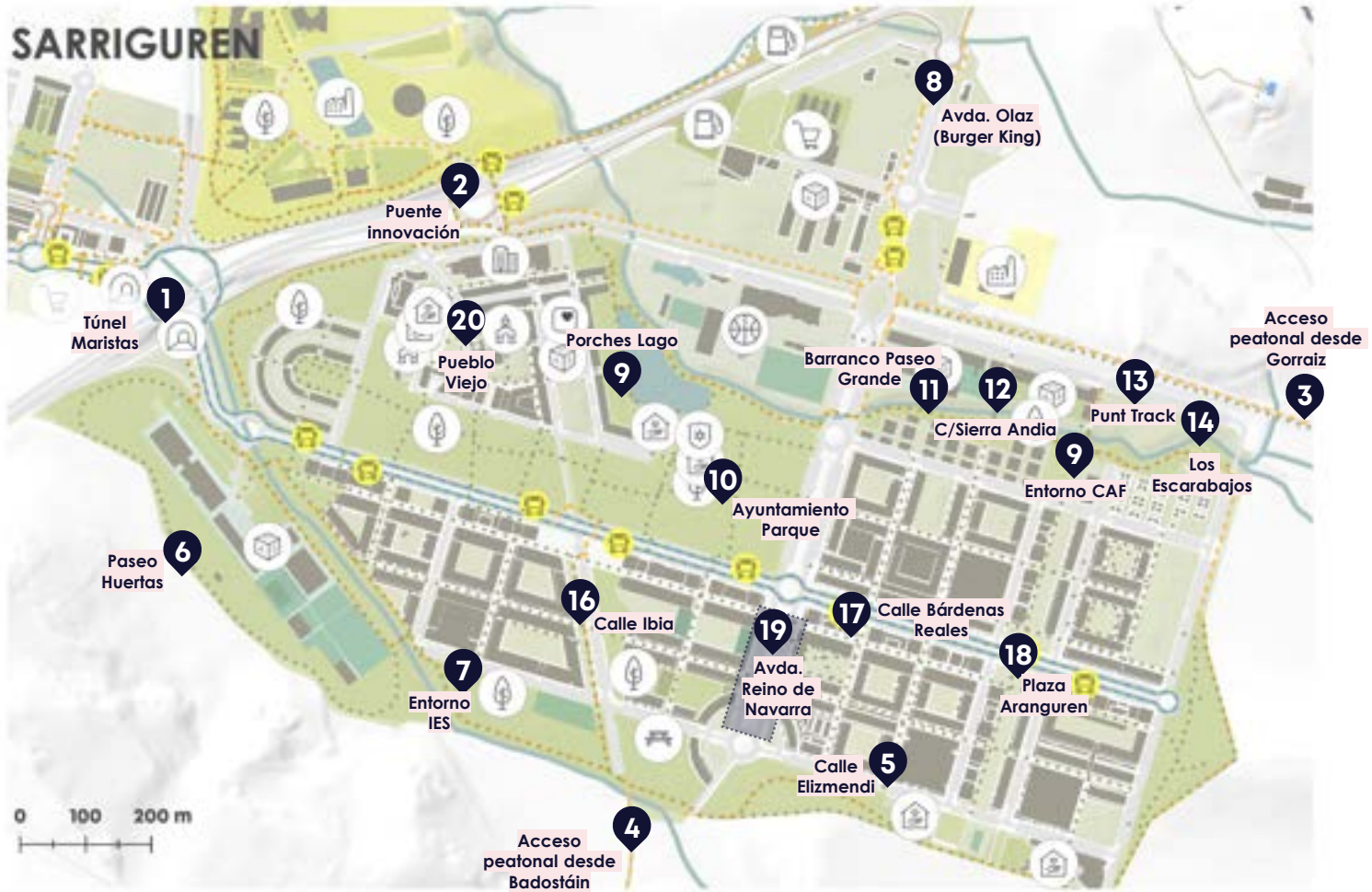
Soluciones: Mejoras de iluminación en determinados puntos y calmado de tráfico en el pueblo

PROBLEMAS Y SOLUCIONES POR ÁREAS

		Problemas	Soluciones
Movilidad	1. Escuela de música	<p>"Cerca de la Escuela de Música hay un problema de tráfico terrible. Coches aparcados donde no deberían, coches intentando ir en los dos sentidos, niños andando por la calle "</p> <p>"Zona escuela música por poca luz"</p>	" Iluminación y seguridad peatonal evitar atropellos" "con señalización e incluso policías para que no se pare donde no se puede "
	3. Cruce Calle de San Pedro	Cruce calle San Pedro: "De la calle San Pedro, derecho, al salir a la carretera general cuesta para arriba, hay un stop, eso genial, ¿pero hay poca visibilidad hacia los peatones a mano derecha igual como idea un espejo? Un saludo "	"Calmado de tráfico a la entrada de pueblo"
Iluminación	2. Huertas de Olaz	"Las escaleras detrás de la iglesia de olaz, está muy oscuro"	"mejorar iluminación y poner cámaras videovigilancia"
	4. Camino entre Olaz Txipi (Calle de las Fuentes)	Camino entre olaz Txipi: " Problemas de iluminación "	"Iluminación"
	5. Zonas piscinas - Calle Malkaiz	Zona de piscinas: "Poca luz. Una de las farolas está apagada "	Mantenimiento del alumbrado público
	6. Zonas piscinas - NA-8107	Zona de piscinas: "No hay iluminación para las personas "	Estudio de iluminación escala peatonal

4.2.9. SARRIGUREN

SARRIGUREN



SARRIGUREN

ACCESOS PEATONALES

PUNTOS DETECTADOS

1. Túnel de Maristas
2. Puente de la innovación
3. Acceso desde Gorraiz
4. Acceso desde Badostáin

GENERAL

Problemas: Los accesos peatonales de Sarriguren son el ejemplo de un modelo de movilidad que da preferencia al coche frente a otros modos como la movilidad peatonal o ciclista

Solución: Mejorar la iluminación de esos puntos y un estudio de la movilidad en la zona.

PROBLEMAS Y SOLUCIONES POR ÁREAS

		Problemas	Soluciones
Movilidad	1. Túnel de Maristas	<p><i>Sí, puente de acceso desde Erripagaina a Sarrigunene (falta de luz y necesidad de espejos)</i></p> <p>El paso peatonal para acceder al túnel (desde Maristas) genera inseguridad. Los coches llegan a ese paso peatonal bastante rápido (Paseo mujeres)</p>	<p><i>Mejorar la iluminación (sobre todo por la noche) con luz con detectores de movimiento (Paseo Mujeres)</i></p> <p>Colocación de reductores de velocidad, como lomos de asno, para reducir la velocidad en el paso peatonal.</p>
	2. Puente de la innovación	<p><i>La pasarela de la innovación (desde Erripagaina a Sarriguren): Mal iluminada y cuando llueve es insegura porque resbala (Paseo mujeres)</i></p>	<p><i>Mejorar la iluminación (sobre todo por la noche) con luz con detectores de movimiento (Paseo Mujeres)</i></p>
	3. y 4. Accesos desde otros Concejos lugares	<p><i>Zona de columpios en Camino Real por la noche, accesos entre Sarriguren, Olaz y Gorraiz de noche</i></p> <p><i>Caminos entre concejos, de Sarriguren a Badoztain, el paso a Erripagaña</i></p>	<p><i>Intervenir en las conexiones peatonales entre Sarriguren y las principales poblaciones cercanas: Olaz, Gorraiz y Badostáin. Iluminado las vías de acceso. Sobre todo la cuesta que conecta Badostain con Sarriguren, que cae directamente al IES.</i></p>
	Transporte público	<p><i>En Sarriguren: el recorrido del tramo desde las paradas de autobús urbano hasta la zona de Plaza Mayor, en horario nocturno y al anochecer. Motivo: zona oscura.</i></p>	<p>Propuesta de diseño intermodal de la bici pública con el transporte público. Propuesta de diseño de las estaciones de acuerdo a propuestas de las mujeres.</p>

PERÍMETRO EXTERIOR

PUNTOS DETECTADOS

5.Calle Elizmendi

6.Paseo detrás Maristas

7.Zona IES

8.Avenida Olaz (Poligono Burger King)

GENERAL

Problemas: iluminación y diversidad de usos de los equipamientos en el perímetro exterior de Sarriguren.

Solución: Mejorar la iluminación, mantenimiento de estas zonas.

PROBLEMAS Y SOLUCIONES POR ÁREAS

	Problemas	Soluciones
Iluminación y mantenimiento	5.Calle Elizmendi <i>Sí, en algunos puntos del perímetro, como el camino desde la residencia hasta bajar la cuesta para calles más transitadas. No están muy bien iluminados y hay esquinas en las que se pueden esconder varias personas.</i>	<i>Evitando esos puntos muertos (mantenimiento) e iluminando más y mejor.</i> <i>(Residencial Félix Garrido) Hay que quitar eso pinos. Son unos árboles privados ocupando suelo público. Lo suyo es que se planten dentro de cada parcela privada dejando el paseo libre y solo con el césped y las farolas sin ocupar el espacio público.</i>
	6/7.Paseo detrás Maristas/IES <i>Parte trasera de Maristas y parte trasera del Instituto. Zona del Lago, adosados donde los colegios...</i> <i>De día no hay problemas. El problema es por la noche. Sobre todo, en invierno. La iluminación del edificio de Maristas no es suficiente para iluminar el camino (Paseo Mujeres)+</i>	<i>Mejor servicio de alumbramiento...farolas</i> <i>Aprovechar la iluminación de algunos equipamientos (como Maristas) para mejorar la percepción de la seguridad en estos caminos (Paseo mujeres)</i>
	8.Avenida Olaz (Burger King) <i>por el camino del burger king esta oscuro y como suele haber menos gente lo veo mas inseguro.</i>	<i>Poniendo luz y cámaras.</i> <i>Conectar mediante el nuevo sistema de bici eléctrica</i>

CUADRANTE AYUNTAMIENTO (ZONA VERDE INTERNA)

PUNTOS DETECTADOS

9. Porches en el lago

10. Ayuntamiento-Parque

GENERAL

Problemas: Falta de vitalidad urbana: espacios que no atraen a personas heterogéneas y fomentan diversas actividades a lo largo del día.

Solución: Iluminación y mantenimiento de las zonas verdes en determinadas zonas

PROBLEMAS Y SOLUCIONES POR ÁREAS

		Problemas	Soluciones
Iluminación y Mantenimiento	9. Porches en el lago	<p><i>Zona del lago, pum trak, los porches Bardenas Reales, zona instituto, mercadona...Muy poca iluminación, la presencia de grupos consumiendo está en auge y es constante el conflicto y ambiente hostil especialmente para nosotras en varias zonas del bulevar en Sarriguren</i></p> <p>Los bajos desocupados como elemento principal de la percepción de los porches como zona insegura. La ausencia de diversidad de usos. (Paseos mujeres)</p>	<p><i>Poniendo mas luz/Con cámaras de seguridad /</i></p> <p>Dinamización de los locales que están cerrados: Uso comunitario o comercial (Paseo mujeres)</p>
	10. Ayuntamiento- Parque	<p><i>Y de falta de iluminación, hay veces que en los caminos del ayuntamiento no se encienden todas las luces.</i></p>	<p><i>Poniendo mas luz</i></p>
Otras soluciones			
Vitalidad urbana	<p><i>Habiendo mas gente por esos sitios, y controlando mas esos sitios.</i></p> <p>Dinamización de los locales que están cerrados: Uso comunitario o comercial (Paseo mujeres).</p>		

CUADRANTE ZONA ESCOLAR

PUNTOS DETECTADOS

11.Paseo Barranco Grande y chalets

12.C/Sierra Andía / Entrada centros

13.Punt Track

13.Los Escarabajos

15.CAF

GENERAL

Problemas: La distribución de los equipamiento ha generado espacios especializados: zona escolar, zona deportiva... que no promueven la permeabilidad y la relacion de estos con el espacio público.

Solución: Mejorar la iluminación y diversificar los usos en esa zona.

PROBLEMAS Y SOLUCIONES POR ÁREAS

		Problemas	Soluciones
Iluminación	11.Paseo Barranco Grande y chalets	<i>En Sarriguren. El paseo del rio que está entre los colegios y los chalets, creo q está poco iluminado. Y en general las calles más limítrofes, están menos transitadas y no pasa por ahí la villavesa.</i>	<i>Iluminarlo más o hacerlo más transitable</i>
	12.C/Sierra Andía /Entrada centros	<i>La acera entre el colegio Joakin Lizarraga y el Hermanas Úriz Pi, no tiene apenas iluminación y se encuentra entre una calle sin viviendas y la zona verde de la regata. La zona de acceso al gimnasio queda en una oscuridad casi absoluta. Durante el invierno las niñas de la gimnasia rítmica salen de ahí prácticamente a oscuras y con los patios de los colegios cerrados. Yo paso por esa zona intranquilo a pesar de ser un hombre adulto de gran tamaño, las niñas y sus entrenadoras (que apenas son mayores de edad) lo tienen que flipar bastante.</i>	<i>Instalando luces en la zona cubierta entre los colegios, manteniendo las luces de los colegios encendidas durante más tiempo e iluminando correctamente el puente y sus alrededores. Si es necesario cerrando las puertas de acceso a la zona por la noche.</i>
	15.CAF	<i>Yo considero un poco inseguro donde el caf, porque falta bastante luz y ahí hay gente rara.</i>	<i>Colocar farolas.</i>
	13.Punt track	<i>Donde está Puntrack, calle Instituto...</i>	<i>Poniendo más luz, poniendo cámaras...</i>

	<p>14.Los Escarabajos</p> <p><i>Los Escarabajos, esa zona. Enfrente de las casas que dan a la carretera cruzando el paso de cebra, entran jóvenes chavales que esconden algo detrás, por el campo de girasoles. Esa zona por la tarde noche también la encuentro insegura.</i></p> <p><i>Cámara de video vigilancia, no veo otra manera, tendría efecto disuasorio y además en el caso de suceder algo habría grabaciones.</i></p>
Otras soluciones para la zona	
Vigilancia	<i>Aumentando la presencia de municipales en los horarios donde niños y niñas menores salen para ir a casa.</i>
Sensibilización	<i>Marcar zonas seguras de paso de noche (a partir de las 20:00 en invierno) , realizar un mapa. Y esos recorridos q se encuentren bien iluminados, con y con vigilancia esporádica. Si los agresores saben q son zonas vigiladas por policía, tendrán más reparo en agredir.</i>
Movilidad	<p><i>Villavesas hasta esa zona.</i></p> <p><i>Mejor iluminación, mayor presencia policial, que el transporte público no se limite únicamente a la avenida principal...</i></p> <p><i>Accesibilidad del transporte públicos a los principales equipamientos.</i></p>
Vitalidad Urbana	<i>Diversificar los usos de algunos equipamientos para revitalizar esas zonas: otros usos al centro escolar fuera del horio escolar (Paseos mujeres).</i>

CALLES Y EDIFICIOS

PUNTOS DETECTADOS

16. Calle Ibia

17. Calle Bardenas Reales

18. Plaza Aranguren

19. Avenida Reino de Navarra (Zona ramblas)

20. Pueblo viejo

GENERAL

Problema: Calles con problemas de iluminación y poco uso y falta de permeabilidad entre viviendas y calle.

Solución: Mejorar la iluminación, el mantenimiento y programas que trabajen la convivencia.

PROBLEMAS Y SOLUCIONES POR ÁREAS

	Problemas	Soluciones
Iluminación y mantenimiento	16. Calle Ibia <i>Calle Ibia es muy oscura a la noche, muchos árboles que tapan la luz que da las farolas y el pueblo viejo por lo mismo</i> Las jardineras de la calle son excesivamente altas e impiden la visibilidad. (Paseo Mujeres)	<i>Poniendo más luz y que los árboles no la tapen.</i> <i>Repensar la ubicación y el diseño de las jardineras</i>
	18. Plaza Aranguren Poca luz. Zona de bajeras sin ningún negocio. El tipo de arbolado bajo que se ha elegido para la plaza no sirve para dar sombra y las vecinas lo	Mejorando iluminación , mantenimiento zonas verdes
	20. Pueblo Viejo <i>En el pueblo viejo por las zonas que no pasa mucha gente</i>	<i>Poniendo más luz.</i>
	Otras Calles <i>Calle Foz de Lumbier está poco iluminada sobretodo porque se funden bombillas y no se reponen o tardan muuuucho en reponer. Al final de Foz de Lumbier existe un callejón entre dos edificios que une esta calle con la avenida principal y no tiene ni una sola luz</i> <i>En general, las calles de Sarriguren están muy oscuras. La Calle Badostain está muy oscura y cuando subes por la calle no sabes qué/quién te va a salir de los portales.</i> <i>Yo me he sentido insegura por los arbusto de la C/Doñana</i> Calle Puerta de Pamplona	Iluminación Poniendo más luz Quizá con mayor vigilancia más luz en puerta de pamplona. (Taller CAF)

Convivencia	Sobre las calles (aceras)	<i>Tener más seguimiento de las aceras con las baldosas que las arreglen por las caídas, es muy importante. Y las luces más potentes para ver mejor</i>	Mantenimiento aceras. Si el adoquinado está levantando, puede causar caídas
	17. Calle Bardenas Reales	<i>A veces se juntan unos chavales dónde el kebab o en el parque de la carpa que no me transmiten mucha seguridad. También hay noches dónde en la cachopería hay gente bastante extraña gritando o con broncas, y son sólo en ese bar, en el Haran que está al lado, no. donde el chino y la chucheria, el pueblo viejo y el Día Cuando vas por el bazar por la rotonda abajo ahí hay poca luz y normalmente no pasa la gente, ahí me siento inseguro</i>	<i>Cambiando la mentalidad de la gente desde corta edad / Cuidando la luminaria existe y poniendo donde no hay...además de convertir estos puntos en puntos de interés y de tránsito / Hablar de la ausencia de espacios de encuentro en Sarriguren. Espacios de convivencia más allá de la hostelería. (Análisis Paseo mujeres) /</i>
	19. Avenida Reino de Navarra (Zona ramblas)	<i>Presencia de grupos, sobre todo cerca de la zona en la que hay hostelería (Paseo mujeres)</i>	
Edificios	<i>Algunas zonas cercanas o portales o entradas / salidas de plazas comunitarias situados, en calle no centrales no están bien iluminados o tienes poca visibilidad desde la calle y pueden ser espacios en los que alguien quisiera comerte una agresión, son un punto negro.</i>	<i>Analizar los accesos a los edificios (portales, patios interiores)</i>	

4.3. Intervención social: La cohesión social y la percepción de la seguridad.

En el apartado anterior, se ha indicado sobre los planos de cada uno de los lugares o concejos de los que se ha obtenido información, aquellos puntos inseguros identificados en el proceso participativo, incluyendo la descripción de los problemas y las soluciones propuestas.

Después del análisis micro y más físico del problema de la (in)seguridad, en este apartado se amplía la escala de análisis y se estudian las diferentes problemáticas detectadas en el proceso desde una perspectiva social. ¿En qué se diferencian ambas propuestas de intervención o soluciones a un mismo problema? Como señalábamos en el apartado 3, en el que se hacía un aproximación a la seguridad desde una perspectiva feminista, el abordaje de la seguridad ciudadana debe realizarse desde varios planos: por un lado, desde el físico con las aportaciones que han realizado las vecinas en el proceso participativo, tales como la mejora de la iluminación o el mantenimiento adecuado de algunas zonas; pero, también desde un plano más macro en el que se contemple el tema de la (in)seguridad como un problema estructural.

En este análisis macro partimos de la base de que la falta de cohesión social, fruto de un diseño urbano que no sitúa a las personas en el centro, incide directamente en la percepción de (in)seguridad porque afecta al tipo de relaciones sociales que se pueden dar en ese espacio.

Pero, ¿a qué nos referimos con cohesión social? **La cohesión social urbana** se refiere al grado de integración y equidad dentro de una comunidad o territorio. Esta cohesión se refleja en:

- **Inclusión Social:** Se ofrecen oportunidades para la inclusión social de todas las personas que residen en el territorio, como acceso a servicios básicos, movilidad y nuevas oportunidades.

- **Vulnerabilidad Urbana:** Se combate la pobreza y la desigualdad.
- **Derechos y Protección:** Se trabaja a favor de los derechos y la protección de las personas migrantes y refugiadas, así como garantizar ciudades más seguras.

En resumen, la cohesión social crea comunidades más equitativas, inclusivas y seguras en los territorios. Estos objetivos se pueden lograr desde la Administración a través de políticas públicas, pero también se consiguen a través de las redes comunitarias.

“Esta cohesión social se conforma por la identidad de un grupo, la cual, se nutre de la memoria colectiva y esta, sólo surge de las relaciones sociales. Por lo tanto, si se quiere llegar a la cohesión social se deben fomentar las relaciones. No obstante, las políticas urbanas o, mejor dicho, las prácticas urbanas generan ciudades que no solo no favorecen las relaciones, sino que las entorpecen.”

Santamaría-Hernández, Rosa Martha, 2017. Las políticas urbanas y la cohesión social. Bitácora Urbano-Territorial Vol. 28, Nº. 1, 2018

Si extrapolamos el análisis de la cohesión social al Valle de Egüés, hay dos aspectos fundamentales a estudiar:

- **El diseño urbano:** Define cómo son los espacios construidos, tanto públicos como privados y, como la forma en que se diseñan y construyen estos espacios puede influir en la interacción entre las personas, en su sentido de pertenencia y en su calidad de vida. Aunque el diseño urbano tiene más impacto en las relaciones sociales y, por lo tanto, en la percepción de seguridad de poblaciones del Valle como Sarriguren, Gorraiz, Olaz o Badostáin, las líneas de intervención que se proponen se pueden aplicar a todas las poblaciones del Valle.

- **La movilidad:** Define cómo nos movemos en el territorio que habitamos y por lo tanto cómo y en qué condiciones accedemos a los servicios que esta nos presta. En el caso del Valle de Egüés, también habla de cómo se estructura ese territorio, de cómo se acceden a los servicios básicos, sobre todo, la población que habita en el ámbito más rural y que tipo de relaciones se generan entre las distintas poblaciones que conforman el Valle.

En definitiva, en este apartado se analiza la percepción de la (in)seguridad en el Valle de Egüés desde una perspectiva social y urbana y se realizan algunas propuestas para fomentar la cohesión social.

4.3.1. Diseño urbano y cohesión social

A lo largo del diagnóstico se ha visto que lo que más influye en la percepción de la (in)seguridad de las mujeres no es la ciudad construida en sí, sino más bien la “ausencia de ciudad”, esto es, la falta de una vida urbana rica y compleja. ¿cómo influye la ausencia de vida urbana en la percepción de la (in)seguridad?

El antropólogo Marc Augé, creó el concepto de “**no lugares**” para denominar aquellos espacios intercambiables donde las personas permanecen anónimas. Estos lugares carecen de una identidad real y no generan conexiones emocionales con y entre las personas que los habitan. Algunos ejemplos de “no lugares” incluyen medios de transporte, grandes cadenas hoteleras, áreas de descanso, etc. En contraste, “**los lugares**” son aquellos con una identidad histórica, una memoria colectiva fácilmente identificable, donde las personas se relacionan entre sí y construyen relaciones profundas entre ellas.

En el contexto de los nuevos desarrollos urbanos, los “no lugares” surgen debido a un mal planteamiento de los espacios de encuentro en los que generar esas relaciones sociales, esa identidad colectiva como habitantes del mismo barrio, ciudad o pueblo. Este modelo de desarrollo urbano, que se estructura a través

de avenidas amplias y urbanizaciones cerradas sobre sí mismas se caracterizan por:

- Falta de espacios públicos inclusivos y de calidad como parques, plazas y otros espacios públicos accesibles para todas las personas que fomenten las interacciones sociales.
- Zonificación segregada: La separación rígida de zonas residenciales, comerciales e industriales que acaban generando espacios urbanos de uso temporal y que se perciben como inseguros a determinadas horas.
- Falta de transporte público eficiente: excluye a quienes no tienen acceso a un coche de la ciudad y los servicios necesarios para sostener la vida si el transporte público no es accesible, asequible y/o eficiente. Esto agudiza en las zonas rurales donde el acceso a determinados servicios (sanitarios), solo es posible con el coche.
- Grandes avenidas con un diseño hostil para personas a pie y ciclistas: Calles diseñadas principalmente para vehículos motorizados que dificultan la movilidad segura peatonal y ciclista. Pero también, que se convierten en espacios que no favorecen la estancia, en espacios de tránsito entre dos puntos.

Y, como consecuencia de este diseño, la vida cotidiana de las personas discurre fundamentalmente entre el coche, la urbanización, el empleo y las actividades familiares. Esto sucede porque la ciudad ha sido planificada desde un urbanismo que prima las relaciones económicas sobre las sociales, que diseña espacios en los que se prioriza su capacidad de reproducirse en otros territorios sobre su capacidad de generar relaciones sociales. Este urbanismo responde a las necesidades de un “hombre-tipo-joven-no dependiente” que refleja una visión específica de la ciudad que no es universal, que invisibiliza las necesidades derivadas de las tareas reproductivas y que impacta directamente en aspectos

como la ubicación de las viviendas y los servicios, su conectividad con otros espacios o el mobiliario urbano, entre otros ejemplos.

Planificar desde la pregunta ¿qué van a necesitar las personas que vivan aquí? Facilitar la vida es priorizar los servicios públicos fundamentales que sostienen las tareas reproductivas, es conectar estos servicios adecuadamente, no solo desde la movilidad/accesibilidad sino también desde su permeabilidad con las viviendas. Proyectar primero las viviendas y después los servicios nos lleva a equipamientos agrupados, como las zonas escolares, situadas en zonas periféricas y destinadas a un solo uso que, durante determinadas horas del día generan un flujo importante de personas, pero en horarios nocturnos se quedan completamente vacíos. Lo mismo pasa con las zonas verdes o las zonas comerciales y de ocio agrupadas en polígonos comerciales que, no solo no son accesibles, sino que además se perciben como inseguras por su aislamiento de las zonas de vivienda.

¿Cómo nos hacen sentir estos espacios a esas horas en las que no tienen actividad? Se generan percepciones de incomodidad, sentimientos de estar fuera de lugar, de correr algún peligro. Estas percepciones no se derivan de las estadísticas policiales de números de delitos cometidos en esos lugares, tienen que ver en realidad con la ausencia de vida social, con la ausencia de actividad, con la imposibilidad de encuentros con vecinas o conocidas. Estos desiertos urbanos, monótonos, sin cohesión social vacían el espacio público y lo convierten en menos atractivo.

Además de la percepción de incomodidad, este tipo de configuración urbana contribuye a la reproducción de desigualdades sociales en el espacio público, ya que no fomentan ni la diversidad de la población ni la promoción de la inclusión social. Al penalizar los espacios de encuentro y la interacción urbana, convierten en desconocidos/as a las personas con las que se convive y favorecen que se perciban como personas “peligrosas” o a evitar, vulnerabilizando todavía más algunos colectivos.

¿Conoces algún espacio inseguro en tu lugar de residencia?

“Zona del pueblo viejo de Sarriguren, calle Bardenas Reales a la altura de la Cachopería, calle Bardenas Reales a la altura del Día, zona peatonal con bancos en medio de la carretera a la altura de la rotonda del bazar chino dirección calle puerta de Badostain. Estos espacios me resultan inseguros por el tipo de gente que en ellos se concentra y las actividades a las que se dedican”

(Mujer, Entre 41 y 50 años)

Además de los espacios de relación y la agrupación de los equipamientos, otro factor importante en la percepción de seguridad es el diseño de las zonas residenciales. Urbanizaciones, muchas del tamaño de una manzana, cerradas sobre sí mismas y con diversos servicios privados en el interior, sin locales comerciales en la planta baja que contribuyen a que las calles estén casi siempre desiertas durante gran parte del día y especialmente por la noche. Además, en los propios edificios existen espacios vacíos y pasivos como las plazas interiores cerradas por vallas o los bajos vacíos que no ofrecen espacios de encuentro ni actividad y pueden suponer un factor de inseguridad.

En definitiva, volvemos a la pregunta inicial ¿Por qué es tan importante que el diseño urbano favorezca las relaciones sociales y, por tanto, la cohesión social para trabajar la seguridad? Cuando realizamos el taller en Elía, las mujeres que participaron en el paseo por el pueblo nos contaban que no se sentían inseguras en él porque allí se conocían todas. Lo mismo pasaba en otros pueblos como Elcano o Ardanaz, entre otros.

“Al hablar de la seguridad en las aceras de una ciudad, dije lo necesario que era que, en la mente de cada par de ojos presentes hubiera una convicción casi inconsciente que la calle en general le apoyaría cuando se presenta una ocasión para ello (...) Esta convicción tiene un nombre: CONFIANZA. La confianza en una calle se hace con el tiempo a partir de muchos y muy ligeros contactos públicos en sus aceras”

Jacobs, Jane, 1961. *Muerte y Vida de las grandes ciudades*. Nueva York.

Esta reflexión que realizaba Jane Jacobs en 1961 sobre la seguridad en las ciudades, en 2024 sigue más vigente que nunca. Incluso, podemos afirmar, que hoy en día también se puede aplicar a algunas poblaciones pequeñas como consecuencia del fenómeno de la rurbanización, es decir, vivir en una zona rural como lo harías en la ciudad. En varias de las entrevistas realizadas en concejos como Olaz, Badostáin u otros, las personas entrevistadas denunciaban la pérdida de "sentido de pertenencia" al pueblo. Vecinas y vecinos que apenas habitan/participan de la vida del pueblo y, en consecuencia, apenas se conocen entre ellos y ellas. Este fenómeno afecta en mayor medida a la gente joven que elige Pamplona como lugar para el ocio y apenas reconocen el espacio en el que viven.

En resumen, un modelo urbano que no favorece las relaciones sociales y que nos hace sentir inseguras en nuestro propio barrio o pueblo. La (in)seguridad ha sido abordada desde planes de seguridad ciudadana desde perspectiva "neutra" reduciéndose a combatir los delitos interpersonales sin tener en cuenta el contexto social, las desigualdades de género y otras violencias interseccionales. Todo ello ha creado una mayor percepción de inseguridad y más demanda de control policial en contraste a la percepción de seguridad en las calles con el control social.

¿Cómo crees que se podría mejorar? (los espacios inseguros)

Con más policía patrullando las calles

(Mujer, entre 51 y 60 años)

Con presencia policial tanto de día como de noche y cámaras de seguridad en estas zonas

(Mujer, entre 41 y 50 años)

*Aumentando la presencia de municipales en los horarios
donde niños y niñas menores salen para ir a casa*

(Mujer, entre 41 y 50 años)

Instalar mejores cámaras, policía y alumbrado público

(Mujer, menor de 18 años)

4.3.1.1. Propuestas

El diseño urbano define las características de los espacios construidos y por ello resulta esencial intervenir en ellos para crear espacios habitables y seguros ya que, como se ha visto a lo largo de este proyecto, las condiciones del espacio urbano tienen una gran incidencia en la manera en que las mujeres y los colectivos más vulnerables perciben y viven la ciudad.

Esta incidencia, en cuanto a la percepción de la (in)seguridad, se manifiesta de una manera física a través de espacios poco accesibles, mal iluminados o que generan puntos ciegos y de una manera más estructural a través del tipo de relaciones sociales que se dan en esos espacios.

Las estrategias para intervenir deben combinar lo material con la intervención social. No basta con iluminar una calle, si sigue estando completamente vacía, se seguirá percibiendo como insegura. Una calle concurrida, es una calle más segura, porque tal y como comentábamos en apartados anteriores, dentro de las características que debe tener un entorno seguro desde la perspectiva feminista se encuentran:

- La concurrencia de personas: oír/percibir y ser oída/percibida
- Vigilancia informal y acceso a ayuda: poder escapar y obtener auxilio

Modificar las relaciones sociales formadas por un modelo de desarrollo urbano que prioriza lo productivo frente a las personas es complicado, pero se puede conseguir a través de pequeños proyectos que creen redes comunitarias, que generen sentido de pertenencia.

El Col.lectiu Punt 6, en su publicación “*Entornos habitables*” (2017) creó seis líneas estratégicas, en base a los 6 principios de Montreal, para conseguir entornos seguros. Estas líneas estratégicas nos sirven para ordenar las propuestas recibidas durante el proceso participativo.

La visibilidad: Nombrar a las mujeres

¿Cómo crees que se podría mejorar? (el espacio inseguro)

Mejorando principalmente la iluminación de las zonas

(Mujer, entre 41 y 50 años)

Mejorar la iluminación es una de las respuestas más mencionadas para intervenir en los espacios identificados como inseguros durante el proceso participativo. Es, además, uno de principios fundamentales de Montreal “ver y ser vista”. En el apartado 3.2 ya se han indicado que puntos negros es necesario intervenir mejorando la iluminación.

El II Plan de Igualdad de Género del Valle de Egüés incluye dentro de sus acciones el de “*Se reconoce y se visibiliza a las mujeres del municipio, sus contribuciones y saberes, así como a otras mujeres que puedan ser referentes y contribuyan a reforzar procesos de empoderamiento y de liderazgo: a través de los nombres de calles, edificios y parques, en la iconografía local, así como a través de eventos, certámenes u otros mecanismos de reconocimiento y apoyo*”. En la línea del Plan de Igualdad, en este apartado, a la visibilidad

proporcionada por el alumbrado público, queremos sumar la visibilidad de las mujeres en el espacio público, en concreto, en el callejero.

Los **nombres de las calles**, parques o equipamientos no son solo un medio para orientarnos mejor en las ciudades o pueblos, son también una narración del pasado de ese territorio y contribuye a la construcción de la memoria social. Analizando los nombres del callejero debemos reflexionar qué imagen perciben los y las jóvenes sobre las mujeres y su contribución. Cuáles son sus referencias, tanto masculinas y femeninas y cómo esto influye en el mantenimiento de una sociedad desigual que configura el espacio público como masculino y el privado como femenino. Debemos entender y trabajar el callejero como una herramienta pedagógica y empoderante para las futuras generaciones de mujeres.

Recuperar el espacio público para las mujeres pasa también por recuperar su espacio en el callejero de la ciudad, las calles deben hacerse eco de su presencia reconociendo que tanto hombres como mujeres han formado parte activa de la historia de la ciudad y seguirán haciéndolo. Proyectos interesantes a realizar en este sentido son los que buscan “Nombrar a las mujeres en la ciudad” que consisten en un análisis del callejero y elaboración de propuestas para nombrar espacios en el Valle. Proyectos que fomentan y reivindican la visibilidad simbólica de las mujeres en el espacio público.

Referencias: Grupo Nombrar a las mujeres puesto de marcha por el Consejo Municipal de la Mujer de Pamplona.

La vigilancia

¿Cómo crees que se podría mejorar? (el espacio inseguro)

Más policías en las calles.

(Mujer, menor de 18 años)

Finalizamos el apartado anterior argumentando que el modelo urbano actual, en el que no se favorecen las relaciones sociales, combinado con una planificación de las políticas de seguridad ciudadana “neutra” no solo no ha generado mayor sensación de seguridad, si no que ha provocado que solo con mayor presencia policial nos podemos sentir más seguras.

Jane Jacobs, en su libro “*Muerte y vida de las grandes ciudades*” abogaba por una estrategia radicalmente diferente a la que ella denominaba “*los ojos en la calle*”, es decir, un tipo de vigilancia informal, no autoritaria y que es fruto de comunidades fuertes, barrios densos y llenos de vida que se convierten en una alternativa a los modelos de prevención policial.

“Lo primero que se ha de comprender es que la paz pública de las ciudades - la paz en las calles y las aceras - no tiene por qué garantizarse de manera esencial por la policía, por muy necesaria que ésta sea. Esa paz ha de garantizarla principalmente una densa y casi inconsciente red de controles y reflejos voluntarios y reforzada por la propia gente.”

Jacobs, Jane, 1961. *Muerte y Vida de las grandes ciudades*. Nueva York.

Esta vigilancia informal se da de manera natural en las pequeñas poblaciones como Elía, Elcano, Ardanaz, etc. en la que las mujeres que participaron en el proyecto, a la pregunta sobre si se sienten seguras, contestaron “*aquí nos conocemos todas*”. Y esta frase, lo que significa, es que una parte fundamental para percibir un espacio como seguro es tener la confianza que, ante cualquier incidente, alguien va a ayudarte.

¿Cómo generamos esa vigilancia informal en aquellos lugares en los que el diseño urbano no la fomenta? ¿En aquellos lugares en los que las casas/edificios le dan la espalda a la calle? Jane Jacobs indicaba que los elementos que debían trabajarse son: unas calles fluidas, bien iluminadas y con diversidad de

usos (comercial, residencial, etc.) que garantizaran la presencia de personas todo el día.

Además de trabajar estos elementos, hay determinados proyectos que pueden ayudar a empezar a fomentar esa vigilancia informal. Desde el Col.lectiu Punt 6 proponen los proyectos de los **caminos escolares**. Estos proyectos son interesantes desde el punto de vista de la cohesión social porque fomentan una sociedad implicada en la educación y el cuidado de los niños y las niñas y una apuesta por la recuperación de la vida de calle, de barrio.

Además de la comunidad educativa también se implica al tejido asociativo y comercial del entorno de los centros escolares o que se encuentren a lo largo del recorrido del camino escolar para que desempeñen un papel fundamental de vigilancia y apoyo en caso de necesidad de las niñas y niños. Enseñar a los niños y niñas que el vecindario les cuida es una manera de empezar a generar un sentimiento de pertenencia.

Referencias: Los caminos escolares de CPEIP Hermanas Uriz Pi y el C.P. Joakin Lizarraga I.P. en Sarriguren.

La señalización

"Señalización: saber dónde estás y a dónde vas" es uno de los principios básicos de la seguridad. La sensación de sentirte perdida o desorientada es una de las principales fuentes de inseguridad. Especialmente por las noches. No saber dónde está la parada de transporte público más cercana, cómo llegar a la comisaría de policía o a un centro de salud convierte en muchas ocasiones la experiencia de transitar por la ciudad en una experiencia que se vive con ansiedad.

Y esto pasa porque, tradicionalmente, se ha invertido en señalética vial que orienta a los y las conductoras sobre qué dirección tomar, a qué distancia se

encuentra un parking o de algún peligro en la calzada. Esto no sucede con las personas que transitan en pie o en bici. Un ejemplo de esto lo vivimos en el paseo que realizamos en Sarriguren, cuando al finalizar en la Calle Ibia, las personas que participamos en el paseo no encontramos en el tramo en el que estábamos ninguna señal o placa con el nombre de la calle que nos indicara dónde estábamos. En entornos en los que los diseños de las calles son similares, que carecen de actividad comercial que pueda diferenciarlas o de algún elemento característico, la ausencia de una señalización adecuada dificulta mucho la orientación.

Esta ausencia de una señalética peatonal adecuada se vuelve mucho más necesaria en el caso de las personas con diversidad funcional que ven como su derecho a la autonomía se ve restringido por la ausencia de referentes que les ayuden en la orientación: paradas con señales sonoras que indiquen la llegada de un autobús, señales de dirección y ubicación de servicios, salidas, baños, etc., de manera clara y fácilmente comprensible o señales táctiles que ayuden a las personas con discapacidad visual a orientarse mediante texturas y relieves en el suelo.

En los entornos más rurales, a pesar de que por su tamaño es mucho más fácil orientarse, también es necesario invertir en una buena señalización. Por ejemplo, cuál es el mejor camino peatonal/ciclista para llegar a la población más cercana o dónde encontrar ayuda en caso de necesidad.

La señalización permite a las personas que transitan a pie o en otros modos sostenibles a orientarse, les facilitan la comprensión de la ciudad y su estructura y esto revierte en una mayor sensación de seguridad. Por este motivo, en algunas ciudades como Nueva York o Madrid han puesto en marcha proyectos de *Wyfinding*, es decir, sistemas unificados de señalización peatonal universal que sigue las siguientes fases:

- Orientación general buscando determinar la ubicación en función de los edificios u objetos que están cerca.

- Decisión del camino a seguir para alcanzar un determinado destino.
- Seguimiento del camino decidido a través de señales que permitan verificar que se está llevando a cabo el recorrido elegido.
- Identificación del destino una vez que éste se ha alcanzado.

Este tipo de proyectos, combinados con una adecuada iluminación y una señalética con iconografía no sexista, mejoran la accesibilidad de todos los colectivos, aumentan la percepción de seguridad y, también, pueden ayudar a revitalizar algunas calles a través de su señalización como un itinerario hacia una plaza o equipamiento.

Referencias: proyecto [Proyecto LEERMADRID - Madrid Paisaje Urbano](#)

Los equipamientos

¿Cómo crees que se podría mejorar? (el espacio inseguro)

Habiendo más gente por esos sitios, y controlando más esos sitios.

(Mujer, menor de 18 años)

Los **equipamientos** son elementos que facilitan los cuidados en el espacio público. Los centros de salud, los centros educativos para todos los tramos de edad, los centros comunitarios o deportivos son parte de una red de servicios públicos que bien ubicados y comunicados pueden mejorar la calidad de vida de muchas personas. Son, además, espacios de encuentro y de relación tanto para las ciudades como para los pueblos. Que su entorno se perciba como seguro y accesible y sus servicios sean de calidad es fundamental para que puedan convertirse en elementos estructurantes de la vida social.

En el proceso participativo se detectaron dos problemáticas diferentes en relación a los equipamientos en el Valle de Egüés. Por un lado, en Sarriguren nos encontramos con unos equipamientos situados en el margen externo del

entorno urbano creando un efecto “barrera” entre los caminos que rodean Sarriguren (y son usados para hacer deporte/pasear o para acceder a poblaciones cercanas) y las viviendas. Esta desconexión con las viviendas provoca que los entornos de los equipamientos se perciban como inseguros a determinadas horas.

Por otro lado, en el resto de poblaciones del Valle de Egüés la problemática detectada es la ausencia de servicios públicos. Las personas que viven en poblaciones como Ardanaz, Elía o Elcano, por poner algunos ejemplos, tienen que desplazarse a Sarriguren o a Huarte para acceder a los servicios más básicos como los sanitarios (farmacias o atención médica), los educativos o los servicios sociales. Esta ausencia de servicios básicos combinada con la ausencia de transporte público en muchas de estas poblaciones genera que, especialmente las mujeres mayores, dependan de terceras personas para poder acceder a estos servicios. En el taller que se realizó en el CAF, algunas mujeres que no vivían en Sarriguren contaban que su asistencia a las actividades que se ofertaban dependía de que alguien con coche las llevase.

¿Cómo podemos mejorar la situación de los equipamientos en el Valle? En Sarriguren, que nos encontramos con la problemática de la ubicación de los equipamientos, proponemos varias líneas de intervención. Por un lado, fomentar la diversidad de usos de esos equipamientos. Por ejemplo, los centros educativos pueden ofrecer mayor actividad en sus instalaciones para actividades de asociaciones locales. Esta multiplicidad de actividades provocaría un uso más intenso de la zona, intergeneracional y en diferentes horarios. Además, este uso intergeneracional y con diferentes fines, aumentaría el encuentro de las vecinas en los centros educativos.

Para mejorar la permeabilidad de estos equipamientos con su entorno más inmediato (los caminos) y la zona de viviendas, se puede trabajar en un plan de mejora de la iluminación de las zonas en horarios nocturnos usando la propia iluminación externa de estos edificios. Por ejemplo, la zona de las huertas

situadas detrás de Maristas. Otra propuesta interesante para romper ese efecto barrera es que se permita atravesar algunas zonas de sus instalaciones (patios, pistas deportivas, etc.) en horario nocturno generando “atajos” para las personas que transitan los caminos y que tienen que rodear todo el edificio para acceder a las zonas de las viviendas.

Otro tema interesante a trabajar es la accesibilidad del entorno. Es verdad que, en términos de distancia, Sarriguren es muy accesible y que no es necesario conectar estos equipamientos con el transporte público, pero si sería una iniciativa interesante para las personas que residen en otras poblaciones del Valle y dependen de estos equipamientos para acceder a servicios básicos. Aunque se tratará el tema de la movilidad más en profundidad en el siguiente apartado, en este si nos gustaría apuntar que, dada la dependencia de muchas de las poblaciones del Valle de los servicios públicos situados en Sarriguren, es imprescindible garantizar su acceso a toda la población sin depender del coche exclusivamente. En el siguiente apartado se explicarán algunas iniciativas que se están llevando a cabo desde algunas poblaciones rurales para mejorar la movilidad.

Para terminar, comentábamos en el inicio del punto que los equipamientos son también espacios de encuentro y de relación. Por este motivo, una manera de recuperar o de reforzar el sentido de pertenencia es a través de equipamientos comunitarios como centros de mayores, centros juveniles.

Estos equipamientos ubicados en cada pueblo o en puntos céntricos y accesibles entre pueblos pueden albergar actividades que fomenten las relaciones entre pueblos cercanos o programación cultural que descentralice la cultura y la haga más accesible a todas las personas que viven en el Valle.

La vitalidad del entorno

¿Cómo crees que se podría mejorar? (el espacio inseguro)

***haciendo más actividades para que no sintamos más
seguras en esos lugares***

(Mujer, menor de 18 años)

Se puede definir la **vitalidad de un entorno** como la cualidad de ese espacio para generar diversidad de usos y oportunidades de interacción social entre todo tipo de personas y en diferentes horarios. Las zonas con alta vitalidad se perciben como vivas, animadas y vibrantes y, por estos motivos, como seguras.

Esta falta de vitalidad ya se ha analizado en los entornos de los equipamientos, sobre todo en horarios de tarde/noche. Pero, también hay otras zonas en las que se puede detectar esta falta de vitalidad y que se manifiesta de una manera muy distinta. Nos vamos a centrar en un tipo de espacio en concreto: las zonas verdes, parques/zonas infantiles en horarios nocturnos.

¿Conoces algún espacio inseguro en tu lugar de residencia?

Zona del lago, pum trak, los porches Bardenas Reales, zona instituto, mercadona...Muy poca iluminación, la presencia de grupos consumiendo está en auge y es constante el conflicto y ambiente hostil especialmente para nosotras en varias zonas del bulevar en Sarriguren

(Mujer, entre 41 y 50 años)

¿Conoces algún espacio inseguro en tu lugar de residencia?

El parque infantil del CAF, en esa zona se juntan de noche jóvenes para beber y fumar. Otra zona es la del río cerca del CAF donde se juntan para beber y drogarse

(Hombre, entre 41 y 50 años)

¿Conoces algún espacio inseguro en tu lugar de residencia?

Norte de las calles Andazelai, las Flores, ... hay gente desconocida pidiendo a veces fuego, a veces monedas, a veces grabando casas, etc... (Egüés)

(Mujer, entre 41 y 50 años)

Algunas zonas verdes, como en la calle Andazelai en Egüés o la zona del lago en Sarriguren, se caracterizan por ser enormes espacios verdes con muy poca actividad nocturna (y a veces diurna), con baja iluminación y que, en muchas ocasiones, se encuentran en zonas céntricas con lo que es indispensable cruzarlos (o dar un rodeo enorme) para poder acceder a las viviendas. Estas características que son disuasorias para muchas personas, suelen ser atractivas para grupos de jóvenes que buscan la privacidad que dan estos espacios para huir del control adulto.

¿Convierte la presencia de estos grupos de jóvenes los espacios en peligrosos? No. Lo que los convierte en inseguros es la ausencia de otro tipo de actividades, de diversidad de personas. La sensación de que, a determinadas horas, ese no es tu lugar.

Para intervenir en estos espacios, se proponen dos líneas de trabajo: por un lado, incentivar que se usen esos espacios con otras actividades. Por ejemplo, la zona del lago en Sarriguren cuenta en los porches con muchos locales comerciales cerrados, sin actividad, que fomentan esa sensación de lugar "inseguro". Dinamizar esos locales es imprescindible para revitalizar la zona del lago. Esta dinamización se puede realizar a través de la cesión de locales a colectivos para realizar actividades o para zonas de hostelería. También con actividades itinerantes como mercadillos o espectáculos culturales que generen un punto de encuentro en ese espacio.

Por otro lado, la ciudad tiene que mantener algunos espacios en los que los y las adolescentes puedan "escondersse". La ciudad también les pertenece y tienen derecho a hacer uso de ella y es la obligación de las personas adultas y

de las administraciones hacer que les resulte lo suficientemente atractiva y segura como para que les invite a salir de sus casas y, sobre todo, a elegir el Valle como zona de ocio. En el proceso participativo se detectó que las personas jóvenes no habían desarrollado sentido de pertenencia hacia los lugares en los que vivían y elegían Pamplona como lugar de ocio y de relación. Esa pérdida de sentido de pertenencia, de no crear redes, de no conocer el lugar en el que vives es un factor determinante para percibirlo como inseguro. Ante esta situación es necesario preguntarse ¿Qué espacios tienen para relacionarse las personas jóvenes? ¿Cuál es la oferta de ocio de la que disponen? y ¿Cómo se les percibe cuando hacen uso de determinados lugares?

“Personalmente, cuando voy paseando en cualquier lugar donde no hay gente, en cuanto veo un grupo de chavales/as juntas, se me pone la cabeza en alerta”

(Mujer, mayor de 60 años)

El parque infantil del CAF, en esa zona se juntan de noche jóvenes para beber y fumar. Otra zona es la del río cerca del CAF donde se juntan para beber y drogarse

(Hombre, entre 41-50 años)

Una forma de trabajar esta situación es dándoles voz a las personas jóvenes. Una referencia de cómo darles voz es el documental “Hacia ningún lugar” un ensayo visual de escucha a la adolescencia que han elaborado desde el Observatorio Paula, para invitar a la reflexión sobre qué espacios les otorgamos a la adolescencia en los entornos urbanos.

Referente: Documental: Hacia ningún lugar

<https://youtu.be/yNbnvUipo1k?si=do7HgimnO5S9BILY>

Lo comunitario

¿Cómo crees que se podría mejorar? (el espacio inseguro)

estando más unidos

(Mujer, menor de 18 años)

Finalizamos las propuestas con una de las más importante y que, de alguna manera, engloba y refuerza todas las demás: lo comunitario.

Col Pun 6 define un entorno comunitario favoreciendo la apropiación de los espacios, el sentimiento de pertenencia de las personas, reforzando la cohesión social, la solidaridad y la participación comunitaria en el entorno. Este tipo de espacios ayudan a la construcción de entornos seguros.

En las anteriores líneas estratégicas se proponían actuaciones que favorecían la diversidad de personas y de usos en entornos percibidos como inseguros como los equipamientos o zonas verdes. Es decir, hacer modificaciones en el espacio construido para que se generen modificaciones en los usos. En este apartado, invertiremos los términos: crear proyectos comunitarios que con sus acciones transformen el entorno. A través del proceso colectivo de transformación de estos espacios se construyen redes comunitarias y se refuerza la cohesión social del entorno porque se crean espacios de intercambio y recursos para el empoderamiento y el aprendizaje. La importancia de estos proyectos radica en que, a pesar de que intervienen en un espacio en concreto, el efecto se expande a todo el territorio ya que estas redes comunitarias tienen el poder de generar, en toda la población, percepción de seguridad.

Unos de los proyectos comunitarios más extendidos y que mejores resultados están dando son los huertos comunitarios. El Valle de Egüés ya cuenta con huertos ecológicos urbanos, situados en Sarriguren, que buscan fomentar el consumo de productos ecológicos. Estos huertos son de gestión individual igual que el consumo de los productos generados. Los proyectos de huertos

comunitarios van un paso más allá porque facilitan el surgimiento de iniciativas compartidas entre las vecinas. La cesión del espacio se hace a una asociación que es la encargada de dinamizarlo. Los huertos se convierten en espacios de encuentro en los que se crean y en los que se puede trabajar todo tipo de iniciativas sociales, desde proyectos educativos con los centros escolares a proyectos que fomenten la convivencia intercultural.

Un ejemplo de cómo estos proyectos cambian los entornos en los que se desarrollan es el barrio de Zabalgana. Este barrio, que tiene una configuración urbana similar a Sarriguren, es el más poblado de la ciudad de Vitoria, con más de 29.000 habitantes. Para fomentar la cohesión social se han desarrollado proyectos vecinales como el Zabalortu: un proyecto vecinal para la creación de huertas urbanas uniendo huertas autogestionadas. Sus objetivos son: la plantación, formación y educación de frutas y hortalizas y la creación de un espacio sociocultural diferente a través de encuentros vecinales, viajes, conferencias, talleres, visitas, etc.



Imagen Zabalortu



Imagen Zabalortu

Otro proyecto sobre el que creemos que es importante intervenir de forma comunitaria para mejorar la percepción de seguridad, son las redes de cuidados.

¿Qué es la seguridad para ti?

“La sensación de estar protegido, cuidado y sin peligros. La seguridad para mí también es no tener peligros alrededor y estar en un entorno de cuidado y respeto, también tener la sensación de alegría y calma”

(Hombre, menor de 18 años)

Comentábamos en apartados anteriores que una de los factores que provoca la falta de cohesión social es la excesiva privacidad generada por la configuración urbana de algunas de las poblaciones del Valle, es decir, zonas residenciales del tamaño de una manzana, cerradas sobre sí mismas y con diversos servicios privados en el interior, sin locales comerciales en la planta baja y combinadas con espacios públicos vacíos y sobredimensionados, que hacen que la experiencia de caminar por ellos, tanto de día como de noche, sea inquietante y desagradable, incluso cuando no hay incidentes.

En Sarriguren, durante el taller de diseño del paseo, las mujeres participantes comentaban que prácticamente todas las “plazas” interiores de las zonas

residenciales se habían cerrado. Estos cerramientos se crean para dar más seguridad a las vecinas, pero el efecto que generan es de convertir las calles que las rodean en más inseguras ya que desconectan completamente las viviendas de las aceras. Además, muchas de estas calles no cuentan con locales comerciales o hostelería con lo que se convierten en espacios para transitar única y exclusivamente. En otras poblaciones del Valle en las que se ha detectado falta de cohesión social, la situación es similar. Las viviendas, que cuentan muchas de ellas con finca propia, se cierran sobre sí mismas y pierden toda conexión con la calle.

Esta desconexión con la calle nos desconecta también de las personas con las que vivimos, con nuestras vecinas y vecinos, convirtiéndolas en personas extrañas. Por este motivo, sería interesante empezar un proceso reflexivo sobre la seguridad y las áreas privadas residenciales. Por ejemplo, ¿qué nos aporta que todas las plazas interiores de nuestras áreas residenciales estén cerradas? ¿Se percibe Sarriguren más seguro? Abrir estas plazas interiores, no solo puede convertir las zonas verdes en espacios en los que estar y conectar con otras personas, también se pueden crear proyectos en los que se conviertan los locales vacíos de las urbanizaciones en espacios que den soporte a redes de cuidado como grupos de crianza compartida, comedores comunitarios, etc. Plazas que cuidan, que nos hacen sentir más cuidadas y más apoyadas por las personas con las que convivimos.

En poblaciones en las que no se den este tipo de áreas residenciales, también se pueden generar redes de cuidados vecinales que usen locales comerciales vacíos como punto de encuentro. En poblaciones más rurales, estas redes de cuidados pueden ser fundamentales para la permanencia de las personas mayores en sus casas. Algunas poblaciones rurales como Eljas (Extremadura) o Maranchón (Castilla la Mancha) se han sumado a un proyecto de Comunidades de cuidados que, impulsado por varias asociaciones de personas mayores, trabajan para impulsar estrategias comunitarias de cuidados *“Creemos que el apoyo vecinal y comunitario puede tener un papel clave en*

el desarrollo de modelos de cuidados que apuesten por la permanencia de las personas mayores en su entorno habitual, con la mayor autonomía posible, con vínculos sociales significativos y realizando actividades que aporten sentido y satisfacción a su vida es lo que llamamos vidas con sentido”.

En definitiva, tanto los huertos urbanos como las redes de cuidados aumentan los vínculos comunitarios, convierten a los y la extrañas en vecinas y tienen un impacto directo en nuestra percepción de sentirnos “protegidas, cuidadas y sin peligros”.

Referencia: Comunidades de cuidados

[3. Cuidados comunitarios en entornos rurales – Comunidades de Cuidados](#)

4.3.2. La movilidad

La movilidad incide directamente en el derecho a la ciudad o al territorio que habitamos ya que permite a las personas acceder a los espacios en los que se desarrollan actividades económicas, sociales, culturales o relacionadas con los cuidados. Por este motivo, entender la movilidad desde el derecho de todas las personas a acceder a los servicios necesarios para el sostenimiento de la vida va mucho más allá de entenderla como el transporte de personas y mercancías de un punto a otro e implica una nueva manera de planificar las políticas de movilidad.

Esta nueva visión habla de “movilidades” y no de movilidad en singular porque entiende que no hay un patrón único de desplazamientos y que todos ellos deben poder realizarse en condiciones de seguridad. Uno de los principales condicionantes que determinan los diferentes patrones de movilidad es el género que, en intersección con otras características, como la edad, el origen, el nivel de ingresos, las capacidades, el tipo de unidad de convivencia, el hábitat o población donde se vive, condiciona y determina las opciones de movilidad de las personas (Emakunde, 2021)

Al igual que en apartados anteriores, en el Valle de Egüés nos encontramos con diferentes realidades, dependiendo del lugar del Valle en el que se resida. Estas diferencias en cuanto a movilidad proporcionan una imagen de cómo se estructura el territorio, de cómo se accede a los servicios básicos, sobre todo la población que habita en el ámbito más rural y que tipo de relaciones se generan entre las distintas poblaciones que conforman el Valle, ya que, como se comentaba al inicio de las conclusiones, la movilidad es un factor clave para lograr la cohesión socioterritorial.

De las aportaciones recibidas en el proceso participativo, las principales problemáticas detectadas en cuanto a la movilidad y la seguridad en el Valle son:

4.3.2.1. La movilidad peatonal y ciclista

Caminar siempre ha sido el modo principal de desplazamiento, base de la movilidad y las relaciones sociales. Pero, el crecimiento extraordinario de los núcleos urbanos en el siglo pasado requería de otro modo de transporte que fuera capaz de abarcar grandes distancias. Es en este momento en el que el coche se impone como modo de desplazamiento mayoritario. Su consolidación ha ido acompañada del desarrollo de las grandes infraestructuras viarias, como las autovías y las arterias urbanas, que vertebran las ciudades y territorios y obligan a los modos más sostenibles a adaptar sus itinerarios. Un ejemplo de esto lo tenemos en los túneles peatonales:

¿Conoces algún espacio inseguro en tu lugar de residencia?

El pasadizo de Sarriguren de Maristas al Lidel.

Pienso que los coches deberían haber ido por debajo y los peatones por arriba. Es una auténtica ratonera.

(Mujer, Entre 51 y 60 años)

Los túneles o pasarelas son ejemplos de cómo se ha supeditado la movilidad peatonal a la fluidez del tráfico convirtiendo la experiencia de las personas a pie en insegura. Aunque inicialmente fueron concebidas como soluciones de seguridad vial, la realidad es que generan problemas de comodidad, atractivo y seguridad, especialmente para los grupos de personas más vulnerables. En Sarriguren nos encontramos con varios ejemplos de este tipo. Sus principales accesos peatonales, el túnel entre Sarriguren y Erripagaña, las pasarelas desde Tracasa o Olaz (desde el polideportivo) y los accesos peatonales desde Gorraiz o Badostáin se perciben como inseguros.

En el puente entre Sarriguren y Ripagaina hay dos túneles y por la noche apenas se ve nada, y puede haber alguien allí en la oscuridad.

(Mujer, menor de 18 años)

Además de Sarriguren, este problema también se percibe en otras poblaciones como Olaz o Badostáin.

En general todo el acceso al pueblo es inseguro. Las 3 vías de acceso no están iluminadas, tampoco están habilitadas como carril y bici. Además, no hay ningún tipo de transporte urbano o interurbano

(Mujer, Badostáin)

Poblaciones que, además, presentan una dependencia absoluta del coche debido a la ausencia de conexiones en modos sostenibles y de una red de equipamientos suficientes para no tener que desplazarse. Esta dependencia del coche también genera problemas de convivencia en los interiores de los propios pueblos debido al tráfico.

Cerca de la Escuela de Música hay un problema de tráfico terrible. Coches aparcados donde no deberían, coches

intentando ir en los dos sentidos, niños andando por la calle.

(Mujer, Olaz)

Además de aquellos concejos o lugares que presentan problemas en sus accesos peatonales, también es necesario analizar cómo se conectan los pueblos entre sí y la pérdida de algunos caminos peatonales. Por ejemplo, en Ardanaz el camino que conecta las dos partes del pueblo tiene problemas de iluminación y dificulta el tránsito peatonal/ciclista entre ambas partes. Sucede lo mismo en las conexiones peatonales entre Elcano, Ibircu y Egüés.

Por lo tanto, es necesario analizar en qué condiciones se realiza la **movilidad peatonal**:

- **A Sarriguren desde las poblaciones cercanas.** No solo para fomentar modos de desplazamiento más sostenibles, sino porque es en Sarriguren donde se concentran la mayoría de los servicios, entre ellos, los centros educativos y se debe garantizar la accesibilidad y seguridad independientemente del modo de transporte. Es necesario adoptar soluciones como iluminar el camino entre Badostáin y el IES de Sarriguren, asfaltar e iluminar el camino desde Gorraiz o establecer un diálogo colectivo que trabaje la movilidad en el entorno de Sarriguren y como las grandes infraestructuras viarias penalizan las conexiones peatonales y ciclistas con otras zonas.
- **Las conexiones peatonales y ciclistas de todos los pueblos.** Hablamos de las conexiones con poblaciones más grandes, pero también con otros modos de transporte como las paradas de autobús. Por ejemplo, la conexión peatonal en Elcano entre el pueblo y la parada de autobús de la clínica Urbamin.

- **Las movilidades internas de las poblaciones.** La dependencia del vehículo para realizar cualquier desplazamiento genera problemas de inseguridad viaria, como la intensidad y la velocidad de los vehículos motorizados, en los propios pueblos alterando su convivencia.

Como propuesta, existen herramientas que miden la "caminabilidad" y evalúan de forma objetiva los elementos construidos que se encuentran en el entorno para mejorar la experiencia de las personas a pie y así promover una mejor percepción de seguridad por parte de todas las personas.

Referencias: Análisis de caminabilidad del barrio de Iturrama, desarrollado por el Ayuntamiento de Pamplona en el contexto del proyecto de Caminos Escolares Iturrama 2017-1

4.3.2.2. El transporte público

Las **redes de transporte público** son un servicio colectivo que tiene como objetivo garantizar que la población tenga a su disposición diversos medios para moverse y que estos se ajusten a sus necesidades, preferencias y posibilidades económicas.

De los 18 pueblos o entidades de población que conforman el Valle, solo cuentan con acceso a la red de transporte urbano comarcal (TUC) 3: Sarriguren, Olaz y Gorraiz. Estas tres poblaciones concentran el 93% de la población del Valle y la mayoría de los servicios. El resto de poblaciones son dependientes del vehículo privado para sus desplazamientos habituales, lo que marca importantes diferencias en cuanto a necesidades de movilidad y en la facilidad en el acceso a los principales servicios, agravando la brecha entre zonas urbanas y rurales.

La movilidad y el transporte son servicios esenciales para la revitalización de las áreas rurales. La falta de servicios de transporte eficientes no solo agrava el

aislamiento, sino que también contribuye a la despoblación y al deterioro socioeconómico. Para construir sociedades más equitativas, debemos considerar cómo se diseñan y gestionan los sistemas de transporte, para garantizar que todas las personas puedan participar plenamente en la vida social, cultural o económica y acceder a todos los servicios necesarios.

Además, estos sistemas de transporte, tanto en las áreas urbanas como en las rurales, deben responder a los seis principios de seguridad de las mujeres que ya mencionamos anteriormente, es decir, deben ser vitales, vigiladas, cuidadas formal e informalmente, equipadas, señalizadas, visibles y comunitarias, así ninguna persona tendrá que restringir sus recorridos cotidianos a determinadas horas del día o la noche o evitar según qué espacios por miedo, algo que mayoritariamente hacen las mujeres. (Collectiu Punt 6, 22)

Además de este análisis general del transporte público, durante el proceso participativo se detectaron algunas necesidades que afectan a la percepción de la seguridad y se realizaron propuestas muy interesantes de mejora en cuanto a seguridad y accesibilidad:

Mejoras en el transporte público (Villavesas)

Las líneas de la red de transporte urbano comarcal (TUC) que prestan servicio al Valle de Egüés son:

- L18 (Urbanización Zizur Mayor – Sarriguren)
- L20 (Plaza Príncipe de Viana – Gorráiz) y la L23 (Cordovilla – Olloki). Estas tres líneas conectan Sarriguren, Olaz y Gorráiz con Pamplona, pero no con otras poblaciones del Valle, es decir, no hay una línea “interna” que permita desplazarse entre, por ejemplo, Gorraiz y los centros escolares de Sarriguren.



Plano líneas nocturnas autobús. Fuente: MCP

Además de las líneas diurnas, el Valle de Egüés también cuenta con dos líneas nocturnas:

- N10 (C/ Cortes de Navarra – Sarriguren)
- N5 (Cortes den Navarra – Huarte) con paradas en Olaz y Gorráiz.

Como mejora a las líneas nocturnas, desde el 1 de septiembre de 2022 todas las líneas nocturnas del Transporte Urbano Comarcal cuentan con el servicio de **paradas a demanda** dirigidas a mujeres que viajan solas o en grupo.



Servicio de Paradas a Demanda. Transporte Urbano Comarcal.

Las paradas a demanda permiten a las usuarias de las líneas nocturnas solicitar una parada en cualquier punto dentro del itinerario de la línea de autobús interurbano nocturno. Es decir, si una persona se siente más segura bajando en un lugar específico, el/la conductor/a detendrá el autobús allí, incluso si no es una parada oficial.

Esta iniciativa ha sido una petición histórica de los colectivos feministas para mejorar la seguridad de las mujeres en los desplazamientos nocturnos reduciendo su trayecto hasta sus hogares desde las paradas del transporte público. Además, de los beneficios en seguridad, también tiene beneficios para otros colectivos como las personas con diversidad funcional que ven acortados sus trayectos.

Mejor iluminación, mayor presencia policial, que el transporte público no se limite únicamente a la avenida principal...

(Mujer, entre 41 y 50 años)

El problema de esta iniciativa y su impacto en la seguridad de las mujeres que residen en el Valle es la baja cobertura en cuanto a los itinerarios del transporte público. Las paradas a demanda solo se pueden solicitar en el mismo itinerario de la línea, es decir, la N10 cuando entra en Sarriguren recorre únicamente la Avenida Reino de Navarra. Aunque puedas elegir en qué punto de la avenida quieres parar, la distancia caminando hasta determinadas calles de Sarriguren es importante.

Lo mismo pasa con la N5, en su itinerario solo tiene una parada en Olaz (Ctra. Huarte-Frente Polideportivo) o en Gorraiz en el que solo pasa por la calle Camino de Ardanaz o Avenida Valle de Egüés.

Indicar también que, otras poblaciones como Badostáin, a pesar de estar relativamente cerca de Sarriguren o de Pamplona, no cuenta con ninguna parada de transporte público lo que implica que todos los desplazamientos “nocturnos” ya sea por motivos laborales, de cuidados o de ocio, deben realizarse en taxi o en vehículo privado.

Como iniciativa a estudiar, se propuso durante el paseo con las mujeres de Sarriguren, una opción de intermodalidad que puede ayudar a complementar la cobertura del transporte público: el sistema de bicicleta pública eléctrica.

En 2020, el ayuntamiento de Pamplona puso en marcha el servicio de bicicletas eléctricas de alquiler, gestionado por la empresa concesionaria Ride On Pamplona SL y que cuenta, en estos momentos, con 42 bases y 400 bicicletas, que se pueden utilizar en los 14 barrios de la ciudad. Varios ayuntamientos de la comarca de Pamplona han demandado la ampliación del sistema al resto de la comarca y desde 2023 la Mancomunidad ha asumido la responsabilidad de la ampliación del sistema.

Este dato de la ampliación del sistema de bicicleta eléctrica es interesante porque, en esta fase inicial del diseño de la ampliación, pueden integrarse

criterios de intermodalidad con el transporte público que mejoren la accesibilidad y la percepción de la seguridad. En el ámbito del Valle, sería interesante que el sistema de bicicletas eléctricas permitiese realizar el trayecto desde las paradas del transporte público (sobre todo en horario nocturno) hasta el punto más cercano posible a la vivienda.

Desde una perspectiva económica, es inviable situar tantas estaciones de bicicleta eléctrica por localidad. Pero, existen alternativas al sistema de las estaciones que ya están funcionando en otras ciudades como Madrid. Como ejemplo, en 2021 el sistema de bici pública de Madrid, BICIMAD, puso en marcha BiciMAD Go que es un servicio complementario con bicicletas eléctricas sin base fija o free floating. Funciona las 24 horas al día y los 365 días del año y cuenta con una flota de 454 bicicletas eléctricas disponibles por todo Madrid. A diferencia de BiciMAD, que tiene estaciones fijas, BiciMAD Go permite recoger y aparcar las bicicletas en cualquier lugar dentro de la ciudad.

¿Qué beneficios tiene esta modalidad? Permite, situando estaciones de bicicletas eléctricas en los itinerarios del transporte público, que las usuarias puedan trasladarse hasta cerca de sus domicilios en la bicicleta eléctrica y finalizar allí el viaje sin depender de si hay estación cercana o no.

Esta solución puede ser apta para mejorar la percepción de seguridad en las localidades que ya cuentan con líneas de transporte público, pero también para conectar otras como Badostáin.

Referencias: BICIMAD [Descubre bicimad](#)

4.3.2.3. Otros modelos de transporte colectivo

(...) Habilitando un modo de transporte. Se podría ampliar el servicio de taxi. El uso de los bonos podría ser a demanda sin horario marcado y con paradas habilitadas en las diferentes localidades del valle.

Además, facilitaría un servicio que llevara a los niños y niñas a la eskola o al instituto.

(Mujer, Badostáin)

Como se comentaba al inicio de este apartado, cuando hablamos de movilidades nos referimos a los diferentes patrones de movilidad condicionados por factores como el género, pero también por el lugar en el que se habita. La ausencia de equipamientos y de una red de transporte público condiciona los patrones de movilidad de la mayoría de las poblaciones del Valle de Egüés.

En estas poblaciones, que representan aproximadamente el 7%, de la población del Valle nos encontramos con Concejos como Elía que tienen una población de 25 personas empadronadas. Con esta densidad poblacional resulta inviable, desde una perspectiva económica y medioambiental, mantener una línea de transporte público diaria que cubra las necesidades de movilidad de la población que reside en Elía.

Entonces, para las zonas con una población menos densa, más dispersa geográficamente y que carecen de servicios, ¿cuáles son las alternativas al coche? La primera propuesta para este problema, y la mejor desde una perspectiva de sostenibilidad económica, social y medioambiental, es reducir la necesidad de moverse porque los viajes más sostenibles son aquellos que no ocurren. Por lo tanto, la primera medida para una movilidad más sostenible y segura tanto en pueblos como en ciudades sería reducir la necesidad de moverse dotando a estas zonas rurales de los servicios y equipamientos necesarios para satisfacer sus necesidades.

Además de dotar de los servicios necesarios a la población, para el resto de desplazamientos (ocio, laborales, etc.) existen otras alternativas sostenibles de transporte colectivo para zonas rurales que describimos a continuación:

Transporte a demanda

El transporte a demanda se trata de un servicio de transporte que se caracteriza por tener una prestación irregular (en base a la demanda) con rutas flexibles y por ser prestado por vehículos pequeños/medianos, los cuales van recogiendo y dejando a las usuarias de acuerdo a sus necesidades. Es un sistema pensado para áreas con pequeña demanda de transporte público. (Awad Núñez, 2014)

Existen varias modalidades de transporte a demanda. Por un lado, se encuentra el taxi a demanda que ya se está llevando a cabo en la Comarca de Pamplona para determinados itinerarios como el trayecto al aeropuerto de Noáin o al centro penitenciario de Pamplona. En esta modalidad, las usuarias solicitan un taxi para que cubra el trayecto desde su domicilio hasta el punto al que necesiten desplazarse. El coste de estos desplazamientos está subvencionado. Por ejemplo, en los trayectos en los que ya funciona el taxi a demanda en Pamplona, el coste del viaje es el de un billete de autobús. Con este modelo se consigue una movilidad más sostenible y, sobre todo, centrada en cubrir las necesidades de las personas que lo necesitan.

En la Comunidad de Madrid tienen un modelo de taxi a demanda, Sierracar, desde 2020 que cubre las necesidades de desplazamientos de una veintena de pueblos de la Sierra Norte. Su objetivo es complementar el servicio de buses interurbanos, cubriendo necesidades no satisfechas por el transporte público. Para una mejor gestión, se crearon Áreas de prestación conjunta, es decir, los taxis de diferentes municipios pueden moverse como si estuvieran en su propio pueblo. Los precios están subvencionados por la Administración y cuenta con tarifas especiales para los colectivos más vulnerables como son los menores de 26 años, mayores de 65, personas con discapacidad y beneficiarios de programas de inserción laboral.

Referencia: [Sierracar – El transporte a demanda que conecta la Sierra Norte de Madrid](#)

Además de las opciones del taxi a demanda, también existe los autobuses con itinerarios flexibles para adaptarse a las necesidades de sus usuarios. Un ejemplo interesante es el proyecto de CridaBUS que desde 2010 mejora el transporte nocturno de Paterna. Este servicio se presta los sábados entre el municipio de Paterna y las zonas de ocio de Valencia para atender la demanda de transporte nocturno de una forma eficiente, evitando la realización de kilómetros en vacío sin que el servicio ofrecido baje su calidad.

El CridaBUS funciona como un servicio “off-line” de reservas. Durante toda la semana y hasta el viernes a las 20:00 h se reciben reservas para el servicio del sábado. El sábado por la mañana se confeccionan las rutas y se envían las propuestas de recorrido a las personas que han reservado, que tienen que confirmar o rechazar esta propuesta. Las rutas confeccionadas se hacen públicas para que cualquier persona pueda conocerlas y utilizar el autobús si le conviene. (Awad Núñez, 2014)

Esta modalidad de autobús nocturno a demanda se convierte en una opción segura para los desplazamientos por ocio nocturno de las zonas rurales.

Referencia: [Cridabus, un autobús municipal para ir los sábados a las zonas de ocio | Paterna al día \(paternaaldia.com\)](#)

Transporte compartido

El transporte compartido es una modalidad de transporte colectivo que en los últimos años ha experimentado un gran auge debido a la aparición de apps que permiten conectar fácilmente a las personas que quieren compartir

vehículo. Un ejemplo lo tenemos en BlaBlaCar y la revolución que ha supuesto a la hora de organizar los desplazamientos.

Personas que se unen porque realizan una misma ruta y quieren compartir coche y gastos es la base del transporte compartido. Esta modalidad lleva realizándose muchos años, sobre todo en la movilidad laboral, pero la tecnología ha permitido ampliar el número de personas con necesidades similares. Para el ámbito rural es una modalidad muy eficiente porque optimiza los desplazamientos en vehículos que se realizan a diario.

En este sentido, en Navarra, existe un proyecto denominado *KudeaGO!* que tiene como objetivo maximizar las opciones de movilidad de las personas que viven en los entornos rurales, centrando en una misma aplicación todos los servicios de transporte público y poniendo en contacto a todas las personas que deseen compartir coche. Este tipo de proyectos son una oportunidad para hacer más eficiente y accesible los desplazamientos en las zonas rurales.

5. ANEXO: DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

CARTELERÍA

TALLER

¡Participa en el Taller de los CONCEJOS!

Y ayúdanos a completar el Mapa de Puntos Negros del Valle de Egüés.

TAILERRA

KONTZEJUEEN tailerrean parte hartu!

Eta lagundu Eguesibarko Puntu Beltzen Mapa osatzen.

MAPA



**Puntos
negros**
VALLE DE EGÜÉS

**EGUESIBARKO
Puntu
beltzak**

CUÁNDO
Jueves 14/12/2023
18:00h

NOIZ
Osteguna, 2023/12/14
18:00ean

DÓNDE
En Sarriguren
Salón de plenos del
Ayuntamiento

NON
Sarrigurenen
Udalaren osoko
bilkuren aretoan

PASEO TALLER

PASEOA TAILERRA

¡Vente a pasear por BADOSTÁIN!

Y ayúdanos a completar el Mapa de Puntos Negros del Valle de Egüés.

Zatoz BADOSTAINetik paseatzera!

Eta lagundu Eguesibarko Puntu Beltzen Mapa osatzen.

MAPA

Puntos negros
VALLE DE EGÜÉS

EGUESIBARKO
Puntu beltzak

CUÁNDO
Jueves, 02/11/2023
18:00h

NOIZ
Osteguna, 2023/11/02
18etan

DÓNDE
Avenida de Pamplona
con C/Eskoriz, Badostáin

NON
Iruñeko Etorbidea
eta Eskoriz Kaleko
bidegurutzean,
Badostain

PASEO TALLER

PASEOA TAILERRA

¡Vente a pasear por OLAZ!

Y ayúdanos a completar el Mapa de Puntos Negros del Valle de Egüés.

Zatoz OLATZetik paseatzera!

Eta lagundu Eguesibarko Puntu Beltzen Mapa osatzen.

MAPA

Puntos negros

VALLE DE EGÜÉS

EGUESIBARKO Puntu beltzak

CUÁNDO
Jueves, 19/10/2023
18:00h

NOIZ
Osteguna, 2023/10/19
18etan

DÓNDE
Escuela Municipal de Música del Valle de Egüés
C/ Camino Real

Urbanización Parque Olaz s/n

NON
Eguesibarko Udalaren Musika Eskola

Olatz Parkea Urbanizazioa, zk.g.

PASEO PASEOA

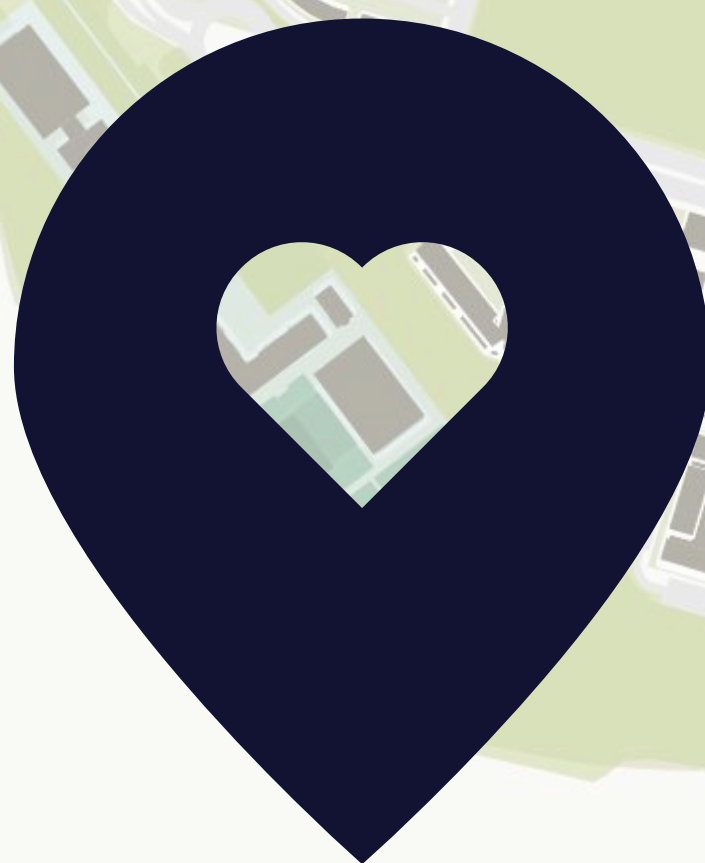
¡ Vente a pasear por
SARRIGUREN!

Daremos un paseo por los lugares identificados en el taller de junio para completar la elaboración del mapa de puntos negros del Valle de Egüés.

Zatoz SARRIGURENetik
paseatzera!

Ekaineko tailerrean identifikatutako lekuetatik paseatuko gara, Eguesibarko puntu beltzen mapa osatu ahal izateko.

MAPA



**Puntos
negros**
VALLE DE EGÜÉS

EGUESIBARKO
**Puntu
beltzak**

CUÁNDO
Miércoles 13/09/2023
18:30h

NOIZ
Asteazkena, 2023/09/13
18:30ean

DÓNDE
En el Parking de
Maristas

NON
Maristaseko
aparkalekuan

MAPA



**Puntos
negros**
VALLE DE EGÜÉS

EGUESIBARKO
**Puntu
beltzak**

¿Caminas tranquilamente por tu valle?

Cuéntanoslo en el taller de Sarriguren y
ayúdanos a elaborar el mapa del
Ayuntamiento del Valle

Lasai ibiltzen zara zure ibarrean?

Konta iezaguzu Sarrigurengo tailerrean
eta lagundu Ibarreko Udalaren mapa
egiten

CUÁNDO
Jueves 29/06/2023
18:30h

NOIZ
2023/06/29a, osteguna
18.30ean

DÓNDE
EN SARRIGUREN
EN LA SALA OIHANBURU

NON
SARRIGURENEN
OIHANBURU ARETOAN

Apúntate
aquí

<https://forms.gle/YxRqhUZckjrrs28e6>

Eman izena
hemen

FLYERS PASEO

PASEO | PASEOA



5

4

3

2

1

Avenida de Pamplona con C/Eskiroz
Iruñeko Etorbideaeta Eskoriz Kaleko bidegurutzean

**PASEO
TALLER**



**PASEOA
TAILERRA**

Parque infantil C/Camino de Ardanaz
Ardanz Bidea kaleko haur parkean



PASEO | PASEOA



1

2

3

4

6

5

Av. Unión Europea

Av. Reino de Navarra

C. Sierra de Andía

C. Ibia







MAPAS TALLERES








TALLER GORRAIZ
 GORRAIZEKO TAILERRA

LEYENDA // LEGENDA

USOS // ERABILERAK

-  Área de servicio **Zerbitzu-eremua**
-  Campo de golf **Golf-zelaia**
-  Instalación deportiva **Kirol instalazioa**
-  Instalación educativa **Hezkuntza-instalazioa**
-  Instalación sanitaria **Osasun-instalazioa**
-  Parque-Jardín **Parkea - Lorategia**

TRANSPORTE SOSTENIBLE

-  Recorridos peatonales **Oinezkoentzako ibilbideak**
-  Carril bici **Bidegorria**
-  Paradas Bus **Autobus-geltokia**
-  Bus Nocturno Línea N05 **Autobusa, 18 línea**
-  Bus Línea 20 **Autobusa, 20 línea**








TALLER OLAZ
OLAZEKO TAILERRA

LEYENDA // LEGENDA

USOS // ERABILERAK

- Área de servicio  **Zerbitzu-eremua**
- Cementerio  **Hilerria**
- Instalación deportiva  **Kirol instalazioa**
- Instalación educativa  **Hezkuntza-instalazioa**
- Instalación sanitaria  **Osasun-instalazioa**
- Parque-Jardín  **Parkea - Lorategia**
- Recinto industrial  **Industria-esparrua**
- Súpermercado  **Supermerkatua**













TRANSPORTE SOSTENIBLE

- Recorridos peatonales  **Oinezkoentzako ibilbideak**
- Carril bici  **Bidegorria**
- Paradas Bus  **Autobus-geltokia**
- Bus Nocturno Línea N05  **Autobusa, N05 linea**
- Bus Línea 20  **Autobusa, 20 linea**








TALLER SARRIGUREN
SARRIGURENGO TAILERRA

LEYENDA / LEGENDA

USOS / ERABILERAK

-  Área de servicio **Zerbitzu-eremua**
-  Cementerio **Hilerria**
-  Instalación asistencial **Instalazio asistentziala**
-  Instalación de seguridad ciudadana **Herritar segurtasuna**
-  Instalación de servicios públicos **Zerbitzu publikoak**
-  Instalación deportiva **Kirol instalazioa**
-  Instalación educativa **Hezkuntza-instalazioa**
-  Instalación recreativa **Olgetarako instalazioa**
-  Instalación sanitaria **Osasun-instalazioa**
-  Parque-Jardín **Parkea - Lorategia**
-  Recinto industrial **Industria-esparrua**
-  Instalación religiosa **Instalazio erlijiosoa**
-  Túnel paso peatonal **Oinezkoen pasabiderako tunela**
-  Súpermercado **Supermerkatua**

TRANSPORTE SOSTENIBLE / JARRAIO JASANGARRIA

-  Recorridos peatonales **Oinezkoentzako ibilbideak**
-  Carril bici **Bidegorria**
-  Paradas Bus **Autobus-geltokia**
-  Bus Nocturno Línea N05 **Gaueko autobusa N05 línea**
-  Bus Nocturno Línea N10 **Gaueko autobusa N10 línea**
-  Bus Línea 18 **Autobusa, 18 línea**
-  Bus Línea 20 **Autobusa, 20 línea**



FLYERS EXPLICATIVOS

**Puntos
negros**
VALLE DE EGÜÉS



EGUESIBARKO
**Puntu
beltzen**

MAPA



AYUNTAMIENTO
VALLE DE EGÜÉS
EGUESIBARKO
UDALA



QUÉ ES LA SEGURIDAD URBANA

El miedo y la percepción de (in)seguridad está marcada por la violencia sobre el cuerpo sexuado de las mujeres y determina en gran medida cómo se viven los diferentes espacios, domésticos, comunitarios y públicos.

Por este motivo, **la seguridad urbana desde una perspectiva feminista** analiza cómo las violencias machistas y la percepción de inseguridad condicionan el uso y disfrute de los espacios de las mujeres y cómo ésta varía dependiendo del origen, edades y otro tipo de diversidades.



ZER DA HIRI-SEGURTASUNA?

Beldurra eta segurtasun (ez)aren pertzepzioa emakumeen gorputz sexuatuaren gaineko indarkeriak markatzen du, eta neurri handi batean horrek zehazten du espazio desberdinak, etxeoak, komunitarioak eta publikoak nola bizi diren.

Horregatik, hiri-segurtasunak, ikuspegi feministatik, aztertzen du indarkeria matxistek eta segurtasunik ezaren pertzepzioak nola baldintzatzen duten emakumeen espazioen erabilera eta gozamina, eta nola aldatzen den, jatorriaren, adinaren eta beste aniztasun mota batzuen arabera.



Los 6 Principios de Montreal de Anne Michaud. 1989

Construir ENTORNOS seguros, ¿qué significa?

COMUNITARIO



La participación ciudadana de las mujeres

EQUIPADO



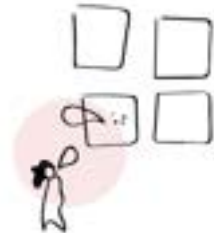
La planificación y el mantenimiento de los espacios

SEÑALIZADO



Saber donde estás y donde vas

VIGILADO



Acceso a ayuda

VISIBLE



Ver y ser vista

VITAL



Oír y ser oída



¿PARA QUÉ? UN MAPA DE PUNTOS NEGROS

1. Señalar qué puntos nos parecen inseguros y reflexionar el por qué.
2. Concienciar a la ciudadanía sobre la percepción de inseguridad urbana real y subjetiva en el cuerpo de la mujer a través de un paseo público.
3. Formular recomendaciones de mejora urbana participadas con la ciudadanía para el Ayuntamiento del Valle de Egüés.



ZERTARAKO PUNTU BELTZEN MAPA BAT?

1. Seguruak inuitzen ez zaizkigun puntuak seinalatu eta zergatien inguruan hausnartzeko.
2. Herritarrak kontzientziatzeko, ibilaldi publiko baten bidez, emakumeen gorputzean sortutako hiri-segurtasun falta erreal eta subjektiboaren pertzepzioari buruz.
3. Eguesibarko Udalari, parte-hartze herritarra duten hiri-hobekuntzarako gomendioak egiteko.

¡ PROPUESTA !

OBSERVA TU RECORRIDO HABITUAL

1. Observa tu recorrido habitual desde los principios de Anne Michaud de seguridad urbana. (Puede ser un texto, un vídeo, una foto con un comentario...como te sea más sencillo).
2. Envíanos por mensaje privado a la cuenta del Instagram [@dlavestudio](#) esta reflexión para que la trabajemos en el taller de septiembre.
3. Si te sientes cómoda y te apetece que la publicación sea en forma de historia, nos etiquetas y la archivamos de forma pública.

Algunas preguntas que te pueden ayudar:

1. ¿Con qué frecuencia hago el recorrido?
¿Sola o acompañada?
2. ¿Cambio de recorrido dependiendo de la hora y si voy acompañada? ¿Es un itinerario fácil para una persona con dificultad para desplazarse?
3. ¿Nos sentimos cómodas y seguras?
¿Es un recorrido que facilita mi día a día o lo entorpece?

ANÍMATE A PARTICIPAR

A través de la encuesta:

CAST:

<https://www.surveio.com/survey/d/K2Q/mapapuntosnegros>

EUSK:

<https://www.surveio.com/survey/d/M3L/Puntubeltzenmapa>

¡Vente a pasear!

El próximo será el miércoles 13/09/23
a las 18.30h.

Saldremos desde el parking de Maristas.

Si quieres más información de cómo se
desarrolla el proyecto búscanos en Instagram:

@dlavestudio

O a través de la web del
Ayuntamiento de Egüés.

¡Muchas gracias por vuestra colaboración!



Gobierno de Navarra  Nafarroako Gobernua



Instituto Navarro para la Igualdad  Nafarroako Berdintzaunerako Institutua

ANÍMATE A PARTICIPAR

**A través de la encuesta de la web del
Ayuntamiento del Valle de Egüés:**

<https://www.valledeegues.com/encuesta-ciudadana-para-detectar-puntos-negros/>



Síguenos para conocer las próximas convocatorias de Paseos y Talleres en la localidad de Gorraiz.

En Instagram:
@dlavestudio

O a través de la web del
Ayuntamiento del Valle de Egüés.

¡Muchas gracias por vuestra colaboración!

PARTE HARTZERA ANIMATU ZAITEZ

**Eguesibarko Udalaren webguneko
inkestaren bidez:**

<https://www.valledeegues.com/encuesta-ciudadana-para-detectar-puntos-negros/>



Jarrai iezaguzu Gorraitzen egingo diren hurrengo ibilbideen eta tailerren deialdiak ezagutzeko.

Instagramen:
@dlavestudio

Edo Eguesibarko Udaleko webgunearen bitartez.

Eskerrik asko zuen laguntzagatik!

ANÍMATE A PARTICIPAR

**A través de la encuesta de la web del
Ayuntamiento del Valle de Egüés:**

<https://www.valledeegues.com/encuesta-ciudadana-para-detectar-puntos-negros/>



Próximamente convocaremos Paseo
Taller en la localidad de Badostáin.

En Instagram:
@dlavestudio

O a través de la web del
Ayuntamiento del Valle de Egüés.

¡Muchas gracias por vuestra colaboración!

ANÍMATE A PARTICIPAR

**A través de la encuesta de la web del
Ayuntamiento del Valle de Egüés:**

<https://www.valledeegues.com/encuesta-ciudadana-para-detectar-puntos-negros/>



Próximamente convocaremos Paseo
Taller en la localidad de Egüés.

En Instagram:
@dlavestudio

O a través de la web del
Ayuntamiento del Valle de Egüés.

¡Muchas gracias por vuestra colaboración!

ANÍMATE A PARTICIPAR

**A través de la encuesta de la web del
Ayuntamiento del Valle de Egüés:**

<https://www.valledeegues.com/encuesta-ciudadana-para-detectar-puntos-negros/>



En Instagram:
@dlavestudio

O a través de la web del
Ayuntamiento del Valle de Egüés.

¡Muchas gracias por vuestra colaboración!

PRESENTACIÓN

**Puntos
negros**
VALLE DE EGÜÉS



EGUESIBARKO
**Puntu
beltzen**

MAPA

EL EQUIPO



Alexia Canto

Socióloga urbanista en
movilidad y género



Cristina Platero

Arquitecta
especialista en vejez



Maddi Berraondo

Arquitecta urbanista
en diagnósticos y
participación



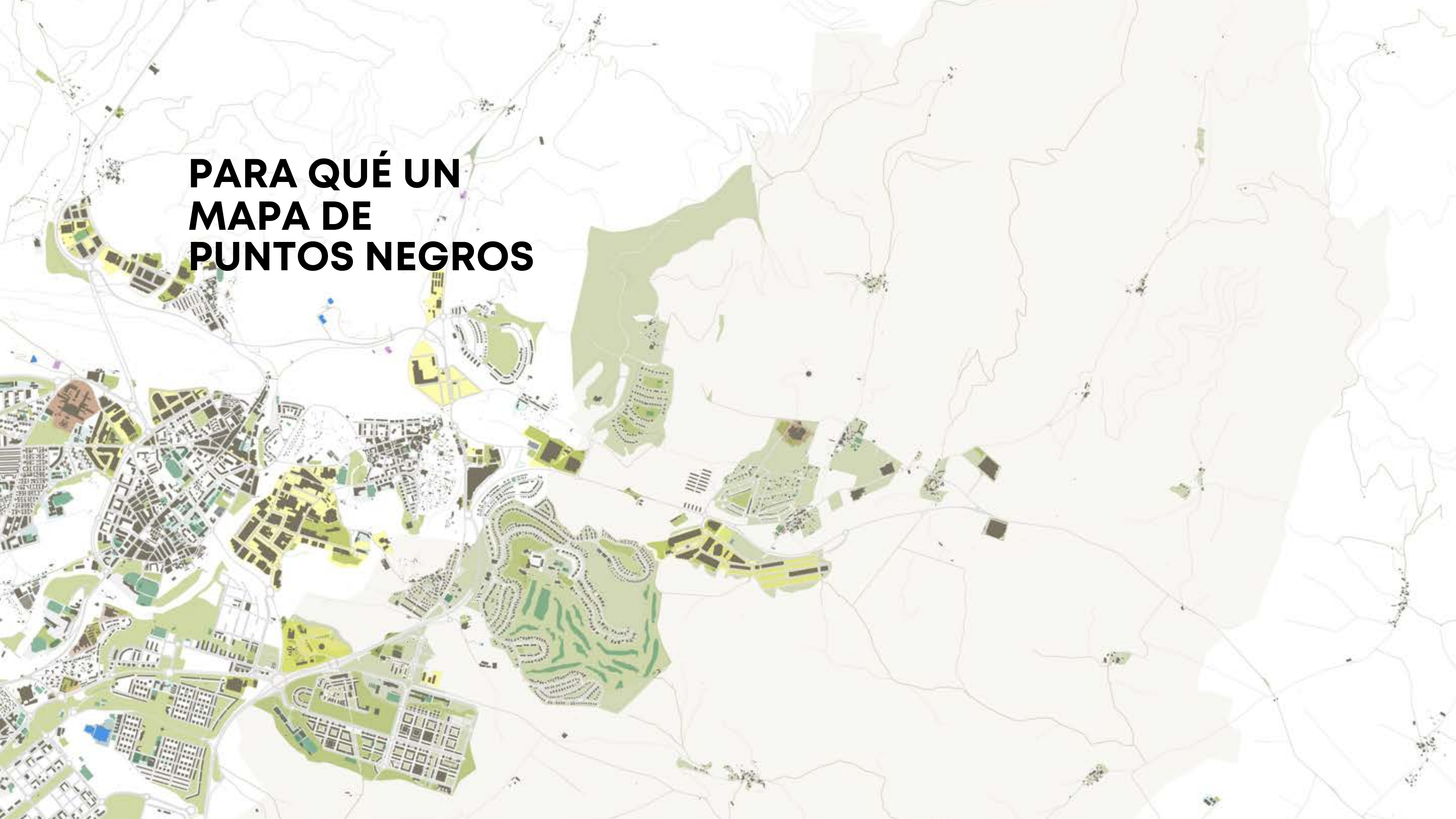
Ana Enguita

Arquitecta especialista en
facilitación y género

Presencial

Online

PARA QUÉ UN MAPA DE PUNTOS NEGROS



PARA QUÉ UN MAPA DE PUNTOS NEGROS

1. Señalar qué puntos nos parecen inseguros y reflexionar el por qué.
2. Concienciar a la ciudadanía sobre la percepción de inseguridad urbana real y subjetiva en el cuerpo de la mujer a través de un paseo público.
3. Formular recomendaciones de mejora urbana participadas con la ciudadanía para el Ayuntamiento del Valle de Egüés.

QUÉ ES LA SEGURIDAD URBANA

El miedo y la percepción de (in)seguridad está marcada por la violencia sobre el cuerpo sexuado de las mujeres y determina en gran medida cómo se viven los diferentes espacios, domésticos, comunitarios y públicos.

Por este motivo, la **seguridad urbana desde una perspectiva feminista** analiza cómo las violencias machistas y la percepción de inseguridad condicionan el uso y disfrute de los espacios de las mujeres y cómo ésta varía dependiendo del origen, edades y otro tipo de diversidades.



Los 6 Principios de Montreal de Anne Michaud. 1989

Construir ENTORNOS seguros, ¿qué significa?

COMUNITARIO



La participación
ciudadana de las
mujeres

EQUIPADO



La planificación y el
mantenimiento de los
espacios

SEÑALIZADO

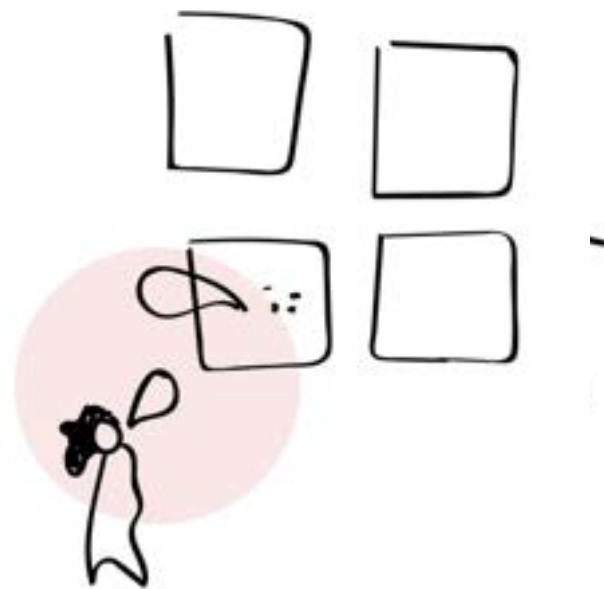


Saber donde estás y
donde vas

Los 6 Principios de Montreal de Anne Michaud. 1989

Construir ENTORNOS seguros, ¿qué significa?

VIGILADO



Acceso a ayuda

VISIBLE



Ver y ser vista

VITAL



Oír y ser oída

COMUNITARIO



La participación
ciudadana de las
mujeres

Favorecer la apropiación de los espacios y el sentimiento de pertenencia de las personas reforzando la cohesión social, la solidaridad y la participación comunitaria del entorno. Apoyar la construcción de entornos seguros y reconocer a las mujeres como expertas y generadoras de comunidad.

EQUIPADO



La planificación y el
mantenimiento de los
espacios

Garantizar espacios públicos planificados y mantenidos, incluyendo elementos necesarios (bancos, lavabos públicos, espacios de cuidados, etc.) para poder hacer las diferentes actividades de la vida cotidiana evitando la privatización del espacio público, gentrificación, falta de accesibilidad, etc.

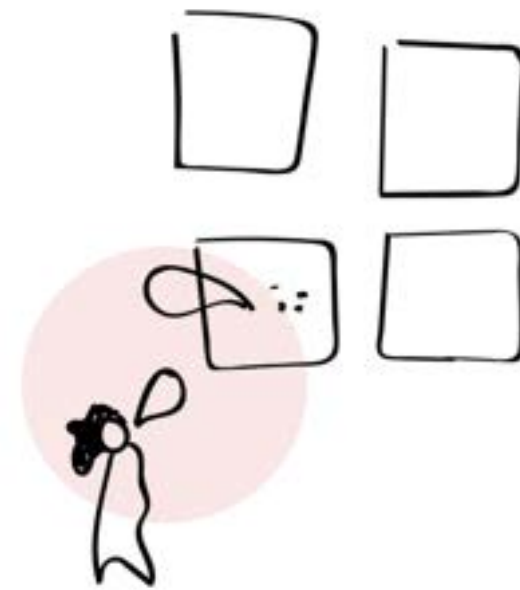
SEÑALIZADO



Saber donde estás y
donde vas

Saber dónde se está y dónde se va mediante señalización visual, acústica y táctica que nos ayuda a orientarnos fácilmente. Por ejemplo con señales y mapas que favorezcan la orientación con lectura fácil y no sexista.

VIGILADO



Acceso a ayuda

Encontrar salidas a una situación insegura y obtener ayuda entre iguales, es decir, entre personas que generan un entorno comunitario de soporte. La presencia de actividades en los espacios permite una vigilancia informal que mejora la percepción de seguridad de las personas así como la sensación de cuidarse entre ellas.

VISIBLE



Ver y ser vista

Tener la capacidad de ver y ser vista, percibir y ser percibida, en el espacio, ayuda a localizar posibles salidas en una situación de riesgo, pero también simbólicamente, reconocimiento a las mujeres como agentes sociales y no como objetos o víctimas.

VITAL

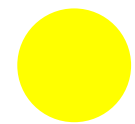


Oír y ser oída

Favorecer la presencia constante de personas y actividades diversas en los espacios públicos y comunitarios mejorando la capacidad de escuchar y ser escuchada, de percibir y ser percibida, de acceder a la ayuda mutua.

EN PRÁCTICA

¿Qué emociones e impulsos sentimos en el cuerpo cuando percibimos inseguridad en el espacio urbano?



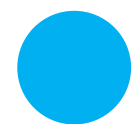
Defensa



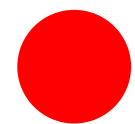


Huida

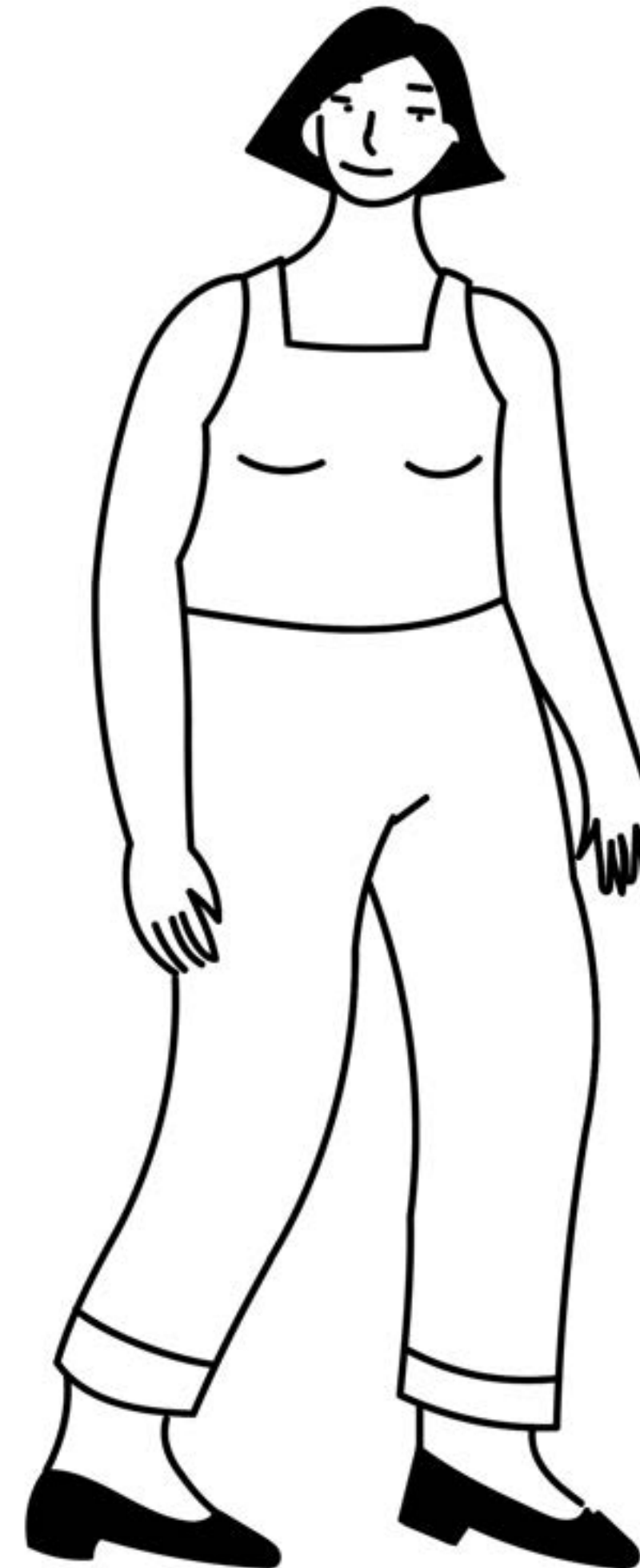




Parálisis

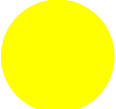





Grito



EN PRÁCTICA

¿Dónde los colocamos en el mapa?

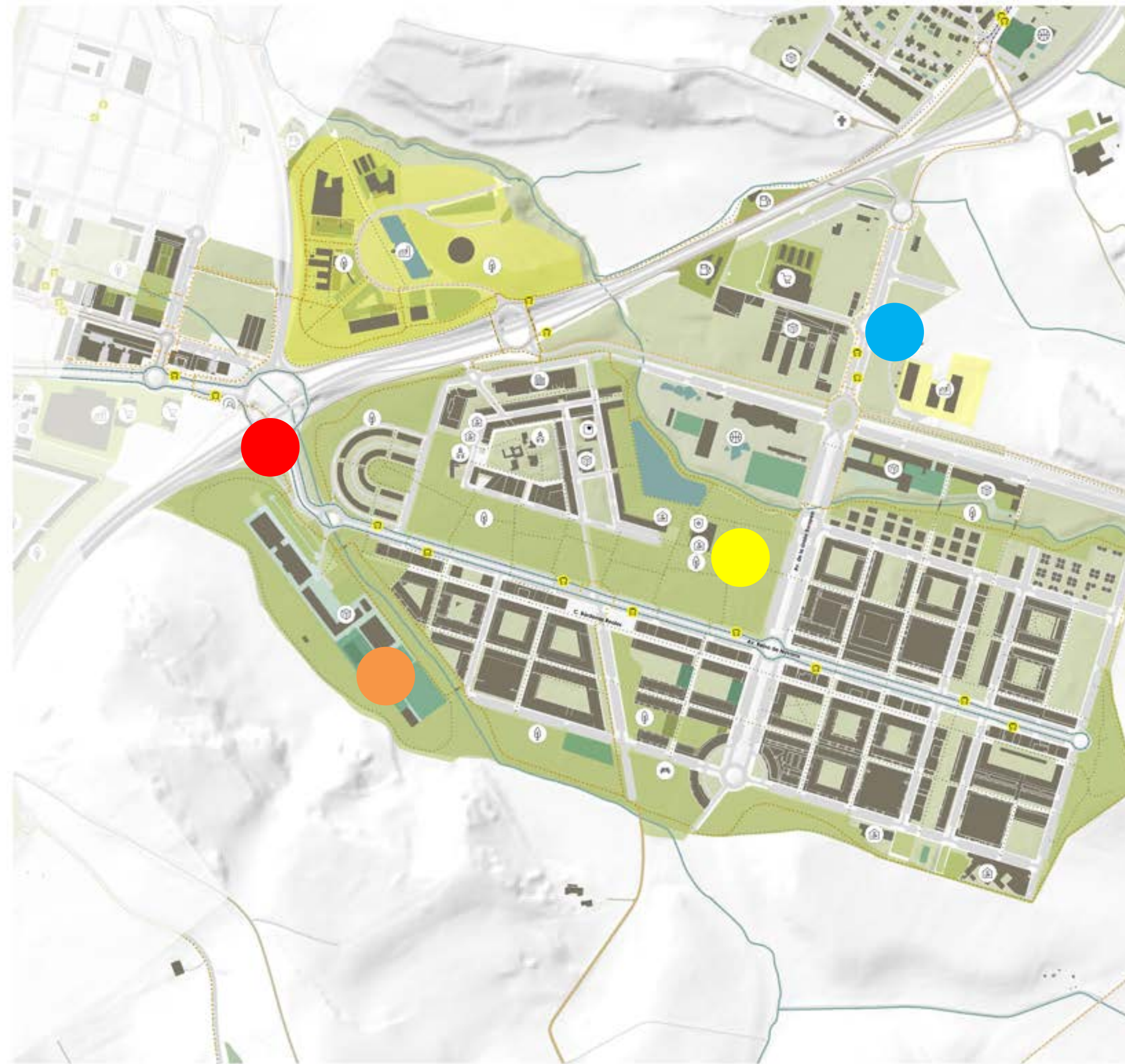
-  Defensa
-  Huida
-  Parálisis
-  Grito



EN PRÁCTICA

Contestemos a estas 2 sencillas preguntas:

1. ¿Por qué los colocamos en ese lugar?
2. ¿Cómo los relacionamos con los principios de Montreal de Anne Michaud?



¡Muchas gracias por vuestra colaboración!

Si quieres tener más información de cómo se desarrolla el Proyecto,
búscanos en Instagram: @dlavestudio

O a través de la web del Ayuntamiento.

En Otoño realizaremos los paseos. ¡Os esperamos!

Bibliografía: <https://www.punt6.org/es/materials/queremos-ser-libres-y-no-valientes/>

