



## ANEXOS

### TOMO III: IMPACTO DE GÉNERO

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL **MARBELLA**

DOCUMENTO PREVIO

**FIRMANTE**

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

**NIF/CIF**

\*\*\*\*567\*\*

**FECHA Y HORA**

16/08/2022 10:14:52 CET

**CÓDIGO CSV**

8384af510b27b9823d0f40dcc473c1f6277b62b0

**URL DE VALIDACIÓN**

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica  
local y provincial  
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

## Sumario

Tomo I: impacto de género.....	1
Título 1. Introducción.....	3
Título 2. Factores a considerar para integrar la perspectiva de género en el diseño de la ciudad.....	4
2.1.- Factores relativos a la situación actual de la ciudad de Marbella: datos e indicadores de género.....	4
2.2.- Factores relativos a la creación de conciencia, sensibilización y participación efectiva de la población.....	4
Título 3. Recomendaciones para la practica urbanística.....	5
3.1.- Principio de proximidad y mezcla de usos.....	5
3.2.- Principio de movilidad y transporte.....	5
3.3.- Principio de calidad y seguridad en el espacio público.....	6

DOCUMENTO PREVIO



### FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF  
\*\*\*\*567\*\*

FECHA Y HORA  
16/08/2022 10:14:52 CET

CÓDIGO CSV  
8384af510b27b9823d0f40dcc473c1f6277b62b0

URL DE VALIDACIÓN  
<https://sede.malaga.es/marbella>



La preocupación por la incorporación de la perspectiva de género al urbanismo no es novedosa y podríamos rastrear estudios y trabajos de hace más de tres décadas relativos a estas cuestiones pero no está siendo hasta estos años cuando esta mirada está intentando ser traducida y con efectos reales al desarrollo urbano.

La reciente aprobación de la LISTA, Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, no ha desaprovechado la ocasión y ha querido a través de su art. 3.2 relativo a los fines de la ordenación urbanística, especificar en su apartado e) que ésta ha de

*"Integrar el principio de igualdad de género, teniendo en cuenta las diferencias entre mujeres y hombres en cuanto al acceso y uso de los espacios, infraestructuras y equipamientos urbanos, y garantizando una adecuada gestión para atender a las necesidades de mujeres y hombres en las actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística."*

Nuestras ciudades, tras décadas de industrialización, son lugares que se han orientado a la productividad, y les ha otorgado más derechos a quienes han realizado tradicionalmente esas actividades. Dichas personas han sido varones, en edad laboral, no inmigrantes, con cierto poder adquisitivo y sin condicionamientos físicos o cognitivos especiales.

Es más, el privilegio del que han gozado las actividades productivas ha forzado a definir a los ciudadanos, sobretodo y fundamentalmente, como individuos que contribuyen a la productividad, sin tener en cuenta las características biológicas (edad, género, complexión, estado de salud...) y subjetivas (gustos, red de afectos...) en la regulación de la ciudad.

Hay que señalar no obstante, que cuando este documento se refiere a cuestiones de género, quiere tener en cuenta las necesidades cotidianas de la mayoría de la población, no sólo de las mujeres.

Y esto es así porque **a través de la mirada de género** se tienen en cuenta todas esas actividades que quedan fuera de la esfera productiva y que consideramos femeninas porque han sido realizadas tradicionalmente por las mujeres, aunque, en realidad, nos afectan **a todas las personas** —especialmente cuando somos menores o mayores, estamos pasando por alguna enfermedad o sufrimos alguna discapacidad, o cuando por motivos como nuestro origen, situación económica o familiar, perdemos autonomía y capacidad para acceder a los bienes y servicios que la ciudad nos ofrece—.

Podríamos resumir diciendo que el planeamiento con perspectiva de género **pone a las personas en el centro**, teniendo en cuenta la variedad de realidades cotidianas de la población, particularmente las necesidades de quienes más dependen de las condiciones del entorno para desarrollar su día a día.

La mirada de género en su aplicación al planeamiento es también una mirada amplia que contempla las necesidades no sólo a la población sino de todos los **seres vivos** que forman parte del ecosistema urbano, por lo que en sus criterios de ordenación tiene también en cuenta la existencia de animales, de los que se encuentran en tránsito... así como del arbolado... que hacen de la ciudad un lugar más habitable y saludable para las y los ciudadanos en general.

En la nueva terminología ligada a la ciudad, aparecen nuevos modos de nombrar y que se refieren al **"urbanismo del cuidado"** y a la **"ciudad de los cuidados"**, que en definitiva, tratan de repensar la ciudad como la garante de la buena vida.

## TÍTULO 1. INTRODUCCIÓN

DOCUMENTO PREVIO



### FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

### NIF/CIF

\*\*\*\*567\*\*

### FECHA Y HORA

16/08/2022 10:14:52 CET

### CÓDIGO CSV

8384af510b27b9823d0f40dcc473c1f6277b62b0

### URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



La preocupación por la incorporación de la perspectiva de género al urbanismo no es novedosa pero no está siendo hasta estos años cuando esta mirada está intentando ser traducida y con efectos reales al desarrollo urbano.

Vamos a considerar dos factores a la hora de integrar la perspectiva de género en el diseño de la ciudad. Y éstos serían los siguientes:

### 2.1.- FACTORES RELATIVOS A LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA CIUDAD DE MARBELLA: DATOS E INDICADORES DE GÉNERO

En la actualidad, las tecnologías de la información son capaces de proporcionar una gran cantidad de datos y estadísticas, los cuales se encuentran a menudo en la toma de decisiones técnicas.

No obstante, estos datos no siempre vienen desagregados por sexos de ahí que cada vez sea más necesario revisar los datos existentes y solicitar que éstos informen sin que haya sesgos de género.

Y dado que como antes hemos indicado, el planeamiento con perspectiva de género pone a las personas en el centro, dichos datos deberían hacerse extensivos a los niños, los mayores, los migrantes, las personas con diversidad funcional, las de rentas bajas o en situación de desempleo, los residentes habituales o eventuales...para poder tener una información lo más aproximada posible de las diferentes realidades que componen el tejido social y elaborar las propuestas urbanísticas.

### 2.2.- FACTORES RELATIVOS A LA CREACIÓN DE CONCIENCIA, SENSIBILIZACIÓN Y PARTICIPACIÓN EFECTIVA DE LA POBLACIÓN.

La creación de conciencia y de sensibilización sobre cómo la ciudad puede tener un impacto real en el modo de vida cotidiano de los ciudadanos, es importante para hacer visible la problemática que nos incumbe.

Y dicha creación de conciencia no sólo ha de darse a nivel de ciudadanía sino también debe alcanzar a las personas con puestos de responsabilidad y capacidad de transformar la realidad, tanto a los responsables políticos como al personal de los diferentes departamentos de la Administración Local que participan en el planeamiento.

En dicha creación de conciencia interviene de modo significativo el evitar los sesgos en el lenguaje así como los estereotipos de género en toda la documentación relativa a la planificación urbanística.

En cuanto a la participación ciudadana como herramienta para profundizar en la democratización de la toma de decisiones, es importante

para poder garantizar que toda la población, incluida los colectivos menos visibles, puedan acceder a los canales de participación.

Hasta ahora las mujeres, al igual que el resto de grupos que conforman el abanico social... suelen quedar fuera del proceso de participación ciudadana por lo que su voz no es escuchada ni tenida en cuenta y pone de manifiesto la necesidad de introducir nuevas herramientas e iniciativas específicas para favorecer esta participación.

## TÍTULO 2. FACTORES A CONSIDERAR PARA INTEGRAR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL DISEÑO DE LA CIUDAD

DOCUMENTO PREVIO



#### FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

#### NIF/CIF

\*\*\*\*567\*\*

#### FECHA Y HORA

16/08/2022 10:14:52 CET

#### CÓDIGO CSV

8384af510b27b9823d0f40dcc473c1f6277b62b0

#### URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Si consideraremos el **concepto de cuidado** como eje central en torno al cual se articulan las propuestas relativas a la inclusión de la perspectiva de género en la ciudad, el modelo de ciudad que respondería mejor a las necesidades de cuidado es el de una ciudad de distancias cortas y de proximidad, una ciudad compacta, relativamente densa, con mezcla de usos, y con un sistema de equipamientos que añada los necesarios equipamientos para el cuidado de menores y mayores dependientes a los tradicionales equipamientos escolares, sanitarios, educativos, deportivos y culturales ya recogidos por el sistema del planeamiento ordinario, con un buen sistema de transporte público y que ofrezca garantías de seguridad en el espacio público.

La idiosincrasia de Marbella no permite considerar densas a muchas de sus zonas por lo que como hemos señalado con anterioridad, se han distinguido dos tipos de Ámbitos Funcionales, los independientes y los dependientes entre sí, en aras a lograr satisfacer dichas necesidades de cuidado.

De esta definición y de la literatura específica en esta materia, podemos distinguir tres Principios a perseguir y donde vamos a plasmar una serie de recomendaciones: el Principio de proximidad y mezcla de usos; el Principio de movilidad y transporte; y el Principio de calidad y seguridad en el espacio público.

Y en este documento, estas recomendaciones se realizarán a escala de ciudad y a escala de ámbito funcional.

### TÍTULO 3. RECOMENDACIONES PARA LA PRÁCTICA URBANÍSTICA

#### 3.1.- PRINCIPIO DE PROXIMIDAD Y MEZCLA DE USOS.

##### A escala de ciudad.

- Evitar los desarrollos urbanísticos monofuncionales sean de actividad económica, sean residenciales.
- Densificar y estructurar los suelos urbanos por desarrollar.
- Apoyar y priorizar el comercio de proximidad.
- Localizar los grandes equipamientos y, en su caso, los comerciales, en la proximidad de las estaciones de transporte colectivo.

##### A escala de Ámbito Funcional

- Combinar las viviendas de diferentes tipologías y modalidades de tenencia, gestión y financiación, así como las viviendas con algún grado de protección con las viviendas de renta libre.
- Las zonas residenciales deben contar en un radio de 10-15 minutos a pie o en transporte público con:

- Equipamientos básicos de uso cotidiano, especialmente los dirigidos a la población más dependiente de los cuidados: escuelas, centros de salud, otros de tipo social o asistencial.
- Comercios y servicios de proximidad.
- Zonas verdes y espacios públicos que puedan apoyar los cuidados y necesidades cotidianas (parques, plazas...con juegos no estructurados para niños, skate parks para adolescentes, petanca para mayores,...).
- Acceso a la red de movilidad sostenible: transporte público (paradas/estaciones), y movilidad activa (rutas peatonales, carril bici).
- Incluir usos productivos sea en edificios independientes sea compartiendo uso en edificios residenciales, definiendo techos, condiciones físicas de localización y tipología, y otras regulaciones necesarias que garanticen la compatibilidad de uso.
- Distribuir y localizar las reservas de suelo dotacional teniendo en cuenta:
  - Posibles agrupaciones o combinaciones de equipamientos que favorezcan la cadena de tareas de cuidado: entre dos o más parcelas dotacionales; dentro de una misma parcela dotacional, o entre una o varias parcelas dotaciones y otros usos, como por ejemplo, zonas verdes o centros de trabajo.
- Evitar la concentración de zonas de suelo terciario sin mezcla de usos y sin acceso en transporte colectivo. En su lugar:
  - Integrar suelo destinado a usos terciarios o mixtos en las zonas residenciales
  - En las zonas de uso terciario, introducir otros usos para favorecer la diversidad y en particular la realización de las tareas de cuidado: equipamientos básicos; comercios y servicios y residencial mixto (vivir + trabajar)

#### 3.2.- PRINCIPIO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

##### A escala de ciudad y Ámbito Funcional

- Planificar la infraestructura de transporte público a nivel regional en coordinación con el planeamiento urbano y territorio.
- Transporte Público: Redes y servicios de calidad e inclusivos:
- Cubrir el territorio de manera eficiente, con una red intermodal y con capilaridad.
- Fomentar la accesibilidad física y económica.

DOCUMENTO PREVIO



#### FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

#### NIF/CIF

\*\*\*\*567\*\*

#### FECHA Y HORA

16/08/2022 10:14:52 CET

#### CÓDIGO CSV

8384af510b27b9823d0f40dcc473c1f6277b62b0

#### URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



- Planificar los servicios con horarios ampliados y frecuencias de paso reducidas, teniendo en cuenta la movilidad del cuidado.
- Asegurar que todos los grandes equipamientos e instalaciones de ocio sean accesibles en transporte público.
- Red de tráfico rodado de calidad:
- Red jerarquizada, directa e intercomunicada.
- De baja velocidad en entornos urbanos.
- Bien diseñada y segura para los vehículos, otras modalidades de transporte y los peatones.
- Nuevas modalidades de transporte urbano (bicicleta, carsharing, patinetes, etc.).
- Integrar de forma inclusiva.
- Valorar interacción con movilidad peatonal, seguridad y accesibilidad del espacio público.
- Planificar una red de movilidad activa segregada del tráfico rodado, segura y accesible. Ver recomendaciones sobre calidad y seguridad del espacio público en apartado 2.3.

#### A escala de las infraestructuras y su entorno.

- Localización de paradas, estaciones y conexiones:
  - Reducir y/o adaptar la distancia entre paradas o estaciones.
  - En horario nocturno o rutas interurbanas establecer el servicio de "parada a demanda".
  - Ubicarlas en lugares seguros y accesibles.
  - Facilitar la conexión con rutas peatonales, ciclistas y otras modalidades de transporte.
- Diseño y acondicionamiento de paradas, pequeñas estaciones o apeaderos:
  - Favorecer la seguridad: buena iluminación, diseño y materialidad que permitan control visual, instalación de dispositivos de seguridad (cámaras, puntos de socorro, etc.)
  - Protección frente a las inclemencias del tiempo.
  - Accesibilidad universal y ergonomía.
  - Equipamiento: papeleras, buena señalización e información de rutas, horarios, etc.
- Edificios para grandes infraestructuras y su entorno inmediato:
  - Calidad y mantenimiento del entorno próximo a las estaciones y nodos de transporte.
  - Aplicar recomendaciones de diseño inclusivo:
    - Accesibilidad en recorridos interiores, en la señalización e información, en el mobiliario y resto de elementos.

-Zonas y servicios de apoyo a los cuidados: zonas de juegos, salas de lactancia, cambiadores, check-in específicos para familias con niños pequeños y personas con movilidad reducida, etc.

- En edificios de grandes estaciones, favorecer la mezcla de usos en el edificio y su entorno inmediato para apoyar la cadena de tareas. Incluir: comercios y servicios, pequeños equipamientos, puntos de gestión administrativa, recogida de paquetes, espacios diseñados para la infancia, etc.

### 3.3.- PRINCIPIO DE CALIDAD Y SEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

#### A escala de ciudad y ámbito funcional: seguridad y calidad del viario

- Segregar cada modalidad de transporte, particularmente la movilidad rodada respecto de la activa.
- Control del tráfico rodado en entornos urbanos:
  - Delimitar zonas de tráfico restringido, como el modelo de las supermanzanas.
- Dar prioridad y apoyar la movilidad peatonal:
  - Establecer una red tupida de rutas peatonales alternativas que: Estén segregadas, pero no aisladas.
  - Sean accesibles y eviten puntos conflictivos como túneles, pasos subterráneos, etc.
- Apoyar el desarrollo de la movilidad ciclista de una manera segura e inclusiva:
  - Recorridos segregados.
  - Vigilar interacción con movilidad peatonal.
- Consideraciones para viarios:
  - Aceras con anchos bien dimensionados, regular para que el paso libre sea siempre igual o superior a 140cm, teniendo en cuenta mobiliarios urbanos, señalización, arbolado y otro tipo de elementos.
  - Equipar las aceras con abundantes bancos, papeleras, señalización inclusiva, arbolado y facilitar el tránsito de personas con movilidad reducida.
  - Ensanchar de aceras en puntos singulares como equipamientos donde confluyan muchas personas.
  - Implantar alcorques con vegetación, para favorecer la biodiversidad.

#### A escala de ciudad y ámbito funcional: seguridad y calidad en el espacio público

- Buena iluminación general.

- Debe ser uniforme, evitando contrastes y zonas en sombra. El objetivo es poder distinguir la presencia de una persona a mínimo 25 metros de distancia. Como orientación, el nivel de iluminación general no será inferior a los 10 luxes, y es preferible la luz blanca. Las farolas dirigidas a la iluminación de los recorridos peatonales no deberán tener más de 4 metros de altura. En rutas peatonales y ciclistas, puntos conflictivos (aparcamientos, pasos inferiores), accesos a edificios y en zonas de transición entre exterior e interior, paradas y accesos al transporte público, intensificar el nivel de iluminación a mínimo a 20 luxes (luz blanca).
- Escoger diseños que ofrezcan campos visuales amplios, evitar aquellos que generen zonas sin visibilidad, recovecos o secciones viarias que favorezcan el efecto túnel con una altura (h) de la edificación superior al doble de la anchura del viario.
- Favorecer la presencia continuada de personas en el espacio público y la mezcla de usos.
- Consideraciones sobre la edificación que afectan al espacio público:
  - Prestar atención a la configuración y características de las plantas inferiores:
    - Evitar grandes paños ciegos o enrejados muy densos.
    - Evitar entrantes y salientes que impidan el control visual directo.
    - Permeabilidad visual de portales y accesos a edificios.
    - Ubicar actividades con mayor afluencia y variedad de personas.
  - Favorecer en las ordenanzas que afecten a la edificación la apertura de huecos, balcones y terrazas al viario, principalmente en las cuatro primeras alturas.
  - Favorecer la implantación de cubiertas y fachadas ajardinadas.
- Espacio público bien equipado para todos:
  - Para facilitar autonomía y cuidados en todos los ciclos de la vida: bancos, fuentes, papeleras, señalización inclusiva, baños públicos, juegos infantiles, skate parks, etc.
  - Favorecer el uso de iconos, en particular en la señalización utilizada en espacios e infraestructuras públicas como semáforos, señaléticas y rotulación.
  - Prever vegetación, zonas verdes, etc., con buen mantenimiento, podas, recogida de hojas, etc., adaptados al clima y biodiversos, trayendo la naturaleza de vuelta a la ciudad e integrándola.
  - Facilitar la convivencia con el resto de seres vivos que conviven con nosotros en la ciudad.
  - Evitar excesos de contaminación acústica y lumínica en la ciudad en zonas densas de arbolado donde existe mayor probabilidad de existencia de otras especies.

DOCUMENTO PREVIO



#### FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF  
\*\*\*\*567\*\*

FECHA Y HORA  
16/08/2022 10:14:52 CET

#### CÓDIGO CSV

8384af510b27b9823d0f40dcc473c1f6277b62b0

#### URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica  
local y provincial  
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

**CÓDIGO DE VERIFICACIÓN DEL DOCUMENTO ELECTRÓNICO**

Dirección de verificación del documento: <https://sede.malaga.es/marbella>

**METADATOS ENI DEL DOCUMENTO:**

Version NTI: <http://administracionelectronica.gob.es/ENI/XSD/v1.0/documento-e>

Identificador: ES LA0015933 2022 00000000000000000000001704023

Órgano: L01290691

Fecha de captura: 16/08/2022 9:54:53

Origen: Administración

Estado elaboración: Original

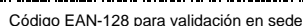
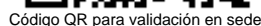
Formato: PDF

Tipo Documental: Otros

Tipo Firma: XAdES internally detached signature

Valor CSV: 8384af510b27b9823d0f40dcc473c1f6277b62b0

Regulación CSV: Decreto 3628/2017 de 20-12-2017



Aplicación del sistema de Código Seguro de Verificación (CSV) en el ámbito de la Diputación Provincial de Málaga:  
[https://sede.malaga.es/normativa/decreto\\_CSV.pdf](https://sede.malaga.es/normativa/decreto_CSV.pdf)