



PGOU 2019

DOCUMENTO 9 INFORME DE GÉNERO

DICIEMBRE 2019

**REVISION PGOU VELEZ MALAGA 2019
AYUNTAMIENTO DE VÉLEZ-MÁLAGA****EQUIPO DIRECTOR**

MARTA ARIAS GONZÁLEZ. arquitecta

ASESORES TÉCNICOS

JOSÉ ORTIZ GARCÍA. geógrafo

JOSÉ MARÍA RAMÍREZ IZQUIERDO. arquitecto

CONSULTORÍAS EXTERNAS

CONTORNO S.A. redactor del Plan de Movilidad municipal.

ICS. asesores técnicos en materia de infraestructuras.

GRUSAMAR S.A redactor del Estudio Ambiental Estratégico.

FRANCISCO MELERO GARCÍA. asesor técnico en la redacción del Catálogo. arqueólogo

REPROGRAFÍA Y EDICIÓN CARTOGRÁFICA

INMACULADA ALÉS MARTÍN. técnico auxiliar en proyectos

PABLO NAVARRO JIMÉNEZ. técnico auxiliar en proyectos

JAVIER LAPEIRA GARCÍA. técnico auxiliar en proyectos

COLABORACIONES MUNICIPALES**MARCO CARTOGRÁFICO:**

DANIEL ORTIGOSA. ingeniero técnico en topografía

MARCO JURÍDICO.:

LUIS DE FELIPE JIMÉNEZ-CASQUET. técnico en administración general

MARCO DEMOGRÁFICO Y ECONÓMICO:

BEGOÑA BRAVO MURILLO. economista OALDIM

ROCÍO MARÍN FERNÁNDEZ. socióloga OALDIM

TURISMO Y PLANIFICACIÓN COSTA DEL SOL S.L.U.

MARCO PATRIMONIAL:

EMILIO MARTÍN CÓRDOBA. arqueólogo

MARCO MEDIOAMBIENTAL:

FRANCISCO RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ. licenciado en ciencias ambientales

MARCO INFRAESTRUCTURAL:

EUGENIO QUINTERO MARTÍNEZ. ingeniero de caminos, canales y puertos

JOSE ALBERTO BARRANCO RICO. ingeniero de caminos, canales y puertos

MARCO URBANÍSTICO:

RAFAEL PELÁEZ MARTÍN. arquitecto

ANTONIO MARTÍN PAREJA. arquitecto

ÍNDICE DE DOCUMENTOS

- DOCUMENTO 1. MEMORIA DE INFORMACIÓN
- DOCUMENTO 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN
- DOCUMENTO 3. MEMORIA DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA E INFORMES SECTORIALES
- DOCUMENTO 4. NORMAS URBANÍSTICAS Y ORDENANZAS GENERALES
- ANEXO: JUSTIFICACIÓN DEL CÁLCULO DE APROVECHAMIENTO MEDIO DE LAS ÁREAS DE REPARTO
- ANEXO:FICHAS URBANÍSTICAS
- DOCUMENTO 5. PLANOS
- DOCUMENTO 6. VALORACIÓN DEL IMPACTO EN LA SALUD
- DOCUMENTO 7. INVENTARIO DE ASENTAMIENTOS EXISTENTES EN EL SUELO NO URBANIZABLE
- DOCUMENTO 8. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO NORMA 45 DEL POTA, ART. 17.6 DEL POTAx Y 37.2 DE LOUA.
- DOCUMENTO 9. INFORME DE GÉNERO
- DOCUMENTO 10. RESUMEN EJECUTIVO
- DOCUMENTO 11. PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA.
- DOCUMENTO 12. ESTUDIO DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.
- DOCUMENTO 13. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

INDICE

DOCUMENTO 9. INFORME DE GÉNERO 2

1. ANTECEDENTES. 2

2. JUSTIFICACIÓN DEL INFORME.3

3. ANTECEDENTES LEGALES Y DE PLANEAMIENTO. LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE VELEZ-MÁLAGA..... 4

4. OBJETO5

5. MARCO NORMATIVO..... 6

6. MARCO CONCEPTUAL 9

6.1 El urbanismo sostenible y el género. 9

6.2. El urbanismo inclusivo. 10

6.3. El espacio como herramienta de igualdad. 11

6.4. Reflexiones sobre ciudad, urbanismo y género. 13

7. OBJETIVOS Y PLANIFICACIÓN CON PERSPECTIVA INCLUSIVA.17

8. MAPAS DE LA CIUDAD SEGURA. HERRAMIENTA PARA LA PRÁCTICA DE UN URBANISMO INCLUSIVO.18

9. CRITERIOS EN EL PGOU DE VÉLEZ-MÁLAGA19

9.1. Criterios de clasificación del suelo Urbano: 19

9.2. Criterios de clasificación del suelo urbanizable: 19

9.3. Criterios de diseño: 19

DOCUMENTO 9. INFORME DE GÉNERO

1. ANTECEDENTES.

El contexto permanentemente cambiante de nuestra sociedad nos permite reformular nuestra concepción de la ciudad, tanto en sus edificios como en sus espacios urbanos. Por ello, se hace necesario contar con conocimiento, instrumentos y experiencias novedosas que nos permitan formular tanto propuestas y estrategias de diseño con el propósito de regenerar nuestras ciudades, como políticas públicas que posibiliten una ciudad más amable y comfortable para el ciudadano.

Es por eso que la introducción de la perspectiva inclusiva y de género en la transformación de las ciudades la que nos permite sistematizar una visión transversal novedosa y necesaria.

La mirada desde la perspectiva inclusiva aplicado al ámbito del urbanismo, ha heredado discusiones y reflexiones propias de los roles que históricamente han venido desempeñando mujeres y hombres en nuestra sociedad, por cuanto las mujeres y hombres tenemos distintas formas de vivir y percibir nuestra ciudad. La causa principal de esta situación de discriminación del rol históricamente desempeñado por mujeres es el de la falta de reconocimiento de las tareas de atención a la familia.

El objetivo de la introducción de la perspectiva transversal del género debería ser la de materializar un urbanismo que nos permitiera poder gozar de ciudades más inclusivas y que tengan en cuenta la diversidad que caracteriza a todos los espacios urbanos y más concretamente a la forma de disfrutarlos de sus ciudadanos. Es un paso previo el conocer y reconocer las diferencias y carencias que se detecten para poder proponer políticas que minimicen las desigualdades, buscando fundamentalmente un cambio de actitud que permita integrar en el espacio urbano las distintas formas de percibir la ciudad.

Es evidente que la realidad no es neutra y que existen diferencias entre hombres y mujeres, donde tanto las mujeres como los hombres desempeñan tradicionalmente roles sociales, distribuidos de forma desigual en función del sexo, por lo que sería necesario que la Administración incorporase la perspectiva inclusiva al urbanismo como disciplina de diseño de la ciudad que es.

Como definición de género tomamos la que hace Zaida Muxi:

“El **género** es una construcción social y cultural conformada históricamente. Una construcción que no es nada inocente ni inocua. La revisión histórica nos desvela los intencionados discursos que a lo largo de la historia se han dedicado a colocar a las mujeres en un lugar de subordinación, una estrategia de dominio que atraviesa las diversidades de clase, origen cultural y religioso, así como educativos. La construcción del género o, lo que es lo mismo, la asignación de habilidades de las que derivan capacidades y posibilidades, aptitudes y actividades. Es decir, propiedades excluyentes, particulares y unívocas según se sea mujer u hombre. Los roles y habilidades de género nos son impuestos según nuestro sexo biológico de nacimiento. En esta división dual y artificial a las mujeres se nos ha asignado un espacio, el privado, y un mundo de trabajo, el reproductivo. La invisibilidad de lo privado y el no reconocimiento del valor de la reproducción (que implica todas aquellas actividades encargadas de la gestión del cuidado de los otros componentes de la familia, del cuidado del hogar, de la nutrición) han marcado y marcan las actividades realizadas por las mujeres. Valga afirmar que sin estas actividades es imposible e inviables cualquier otra actividad productiva.”

No siendo, por tanto, el género el sexo biológico de nacimiento sino el rol que se nos ha impuesto, aportando la dimensión social al individuo.

La igualdad entre mujeres y hombres es un principio universal reconocido jurídicamente en todos los textos internacionales sobre derechos humanos, entre los que destaca la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer, aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas en diciembre de 1979 y ratificada por España en diciembre de 1983.

Según datos de la encuesta CIS 3000 sobre "percepción de la discriminación en España", la discriminación por razón de sexo es la más extendida en la sociedad española. Y es por ello, que las políticas públicas no sólo pueden sino que deben ser sensibles a las cuestiones de género, tomando en consideración las particularidades consustanciales a la vida de las mujeres y de los hombres, al tiempo que buscan eliminar desigualdades y promover una distribución igualitaria de los recursos.

Las políticas públicas y en consecuencia, las normas, planes y acciones que se deriven de ellas, pueden tener un diferente impacto en mujeres y hombres, aunque esta consecuencia no estuviera prevista. Así que es necesario realizar, por tanto, una evaluación del impacto en función del género dirigida a evitar consecuencias negativas no intencionales y para mejorar la calidad y la eficacia de las políticas.

Si hablamos, por tanto, de **URBANISMO CON PERSPECTIVA INCLUSIVA** en mayúsculas, es necesario analizar tres aspectos fundamentales:

Movilidad
Accesibilidad
Seguridad

La realización del informe de impacto de género contribuirá a favorecer el cambio hacia una igualdad efectiva, reforzando aspectos en igualdad y equidad, como: la participación, las normas, reconocimiento de aspectos y valores discriminatorios directos o indirectos etc...

Es de reseñar la propuesta elaborada por la Cátedra UNESCO (Sánchez de Madariaga), donde se identifican cuatro aspectos principales a tener en cuenta a la hora de integrar la perspectiva inclusiva en el urbanismo y también en la ordenación del territorio:

Impacto de los roles de género, del trabajo no remunerado, de la división sexual del trabajo y de la doble carga de trabajo en el uso diferenciado de la ciudad por hombres y mujeres en su vida ordinaria.

La percepción diferencial de seguridad en el espacio público y en el transporte entre hombres y mujeres, y su impacto negativo en el acceso de las mujeres a los bienes y servicios urbanos.

La pobreza relativa de las mujeres y la intersercción del género con otros rasgos de discriminación potencial (llamada interseccionalidad): cargas familiares en relación al estado civil (en particular hogares monoparentales y unipersonales), raza, etnia, edad, capacidad funcional, víctimas de violencia de género...

La escasa representación de las mujeres en las profesiones vinculadas a la construcción de la ciudad y en las estructuras de gobierno territorial, y la falta de conocimiento experto de género en las instituciones.

2. JUSTIFICACIÓN DEL INFORME.

Tratándose el impacto de género de un concepto que se genera con el objetivo de identificar y valorar los diferentes resultados que las disposiciones normativas o las políticas públicas pudieran producir sobre mujeres y hombres de forma separada, es importante reflexionar sobre las diferentes posiciones de partida y realidades de mujeres y hombres y focalizar la atención en aquéllas que dificultan que se

produzca un igual aprovechamiento de los beneficios derivados de la actuación de las políticas públicas y las normas.

De manera que es importante valorar el impacto de género a partir del concepto de igualdad, que no significa semejanza, sino homologación (en derechos y oportunidades) entre hombres y mujeres. Por ello, es preciso determinar si la aplicación de los proyectos legislativos o normativos que se desarrollaran en las administraciones públicas produce un efecto equivalente para ambos.

Siendo para ello necesario analizar las diferencias sociales y las causas que las producen e indagar sobre las consecuencias y las oportunidades que hombres y mujeres tienen de obtener beneficios y disfrutar de derechos. No es necesario que los beneficios sean idénticos para ambos sexos, pero sí que las oportunidades de aprovechamiento para las mujeres y los hombres sean equivalentes, considerando su situación de partida y su diferente realidad social.

Por eso, un documento como el Plan General de Vélez-Málaga debe contemplar y reflexionar sobre la ciudad heredada para poder planificar la ciudad futura e intentar contribuir desde su redacción en lograr la progresiva sensibilización de las decisiones administrativas centradas en la ordenación urbanística teniendo en consideración la gran diversidad de necesidades y dificultades de los destinatarios últimos de toda normativa pública.

Por todo lo cual, se busca analizar y desarrollar todos aquellos instrumentos que permitan una mayor calidad de vida de los ciudadanos, entendida desde el equilibrio económico, social y medioambiental, en concreto, en el caso del documento que nos ocupa, en el análisis fundamentalmente del ámbito de la equidad o justicia social.

En ese sentido se trataría de un documento, que como complementario del PGOU propicia ir evolucionando al ritmo y medida de la transformación de la propia sociedad y de sus demandas, sin ser éste un documento de vinculación normativa sino más bien de recomendaciones y propuestas que la puesta en práctica del PGOU deberá tener en cuenta.

3. ANTECEDENTES LEGALES Y DE PLANEAMIENTO. LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE VELEZ-MÁLAGA.

El presente informe de valoración de impacto de género en el uso de la ciudad, se elabora y redacta como informe complementario explicativo al documento de Plan General de Vélez-Málaga.

El municipio de Vélez-Málaga cuenta con un Plan General de Ordenación Urbanística del año 1996 y un Expediente de Adaptación a la LOUA del mismo del año 2009. Camino de los 25 años, ha cumplido el PGOU sobradamente su ciclo de programación sufriendo de agotamiento en sus determinaciones y previsiones, producto todo ello de su obsolescencia.

Por tanto, no sólo es oportuno sino necesario que se produzca la actualización del planeamiento general vigente mediante la redacción de un nuevo PGOU que se adapte a la realidad territorial, sectorial, medioambiental, económica y social actuales.

Las dinámicas del sector inmobiliario turístico así como del agrícola y productivo constituyen el eje vertebral sobre el que pivotan los grandes proyectos del municipio.

El desarrollo urbanístico debido al proceso de renovación de algunos suelos del municipio y la demanda de infraestructuras, servicios y dotaciones debido al crecimiento y a la estructura poblacional hacen que el PGOU aproveche la oportunidad de convertirse en un instrumento ágil y dinámico para ordenar y adaptar al momento actual tanto el suelo con capacidad de transformación como aquél que conforma el suelo vacante y que se llena de otras oportunidades también aprovechables por la ciudadanía.

La propia LOUA en su exposición de motivos expone que ...” La Ley apuesta por el PGOU de cada municipio como el instrumento que, en cada caso, planifica su territorio a partir del diagnóstico de sus características, la detección de sus demandas y el modelo de ciudad del que quieran dotarse sus vecinos y responsables políticos...”.

Por lo tanto se redacta el informe de impacto de género por voluntad expresa de la corporación municipal, para tratar de ampliar y perfeccionar las futuras repercusiones positivas en los habitantes y ciudadanos de Vélez-Málaga que lo planificado por este Plan General pretende ofrecerles, con el posterior desarrollo de sus planeamientos, en los proyectos de ejecución del planeamiento y los proyectos de construcción de edificios residenciales, de implantación de actividades productivas, económicas y de equipamientos. Resumiendo: participar en una real mejora en la calidad de vida.

De hecho, la redacción junto al Plan General de un Informe sobre la discriminación en el uso de la ciudad (que incluye tanto la repercusión del plan en relación a la igualdad de género como en el sentido más amplio de la discriminación para todas las personas), no viene específicamente obligada por Ley ni Reglamento en Andalucía que exija directamente obligación alguna al respecto. Por esta razón se ha de entender que la elaboración de este informe no proviene de mandato legal alguno y que simplemente es una capacidad potestativa de la corporación municipal, pero que se realiza en el interés legítimo de mejorar la calidad y la eficacia del futuro Plan General.

4. OBJETO

El Informe sobre la Evaluación de Impacto de Género en la ciudad, tiene por finalidad de incluir la perspectiva inclusiva y de género en el proceso de revisión del Plan General de Vélez-Málaga, aprovechando la oportunidad de promover la igualdad entre hombres y mujeres en un documento urbanístico como este.

Procuramos evitar la discriminación, entendida ésta como toda aquella acción u omisión realizada por personas, grupos o instituciones hacia otras personas que produce y reproduce desigualdades en el acceso a recursos y en favor o en contra de un grupo social y sus miembros. Se persigue con ello buscar la equidad que se vincula a la justicia, imparcialidad e igualdad social evitando un desequilibrio entre distintos grupos de personas.

El estudio sobre impacto de género hace referencia al análisis sobre los resultados y efectos de las normas o las políticas públicas en la vida de mujeres y hombres de forma separada, con el objetivo de identificar, prevenir y evitar la producción o el incremento de las desigualdades de género.

Cuando se habla de discriminación en la planificación, se entiende ésta como las diferencias que las determinaciones propias y específicas del Plan General, pudieran tener en cuenta respecto al pleno acceso y disfrute del territorio, tanto de la ciudad consolidada, como del suelo rural. Por tanto podríamos decir que el objetivo del presente Informe es la evaluación del impacto que la actividad urbanística pudiera ocasionar en cuanto al género, es decir, la evaluación del impacto de la transformación del territorio en el género.

Conocer el impacto de género de las disposiciones normativas y, en general, de la ejecución de las políticas públicas, se convierte en una estrategia que permite incorporar, de forma equilibrada, los intereses, deseos y necesidades diferenciados de las mujeres y los hombres, garantizándose de esta forma:

- una mayor eficacia de la intervención pública, gracias a la valoración previa de los posibles efectos que las políticas pueden producir sobre mujeres y hombres.
- un mejor gobierno, gracias al mayor nivel de información y detalle que ofrece el conocimiento sobre las necesidades de las personas más desfavorecidas y vulnerables, desde una perspectiva inclusiva.

- un tratamiento justo y equitativo para ambos sexos.

5. MARCO NORMATIVO

Con todo el contexto de reflexión anteriormente expuesto, es riguroso reconocer que al día de hoy en la normativa autonómica en materia de edificación y urbanismo actualmente en vigor, no ha sido incorporada de forma efectiva la perspectiva inclusiva.

Para hacer un análisis detallado y exhaustivo debemos remitirnos a los Códigos de Urbanismo y de Vivienda de Andalucía que incluso someramente no incorporan verdaderas políticas inclusivas apuntadas en las normas que en estos códigos se incluyen.

La búsqueda y consecución de las cuestiones inherentes a la perspectiva inclusiva propiciará sin lugar a dudas una mayor cohesión e implicación a favor de una sociedad más justa y sostenible.

Internacionalmente se ha reconocido el principio de igualdad entre hombres y mujeres en conferencias como la Convención de la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas en diciembre de 1979 y ratificada por España en 1983. Desde entonces la perspectiva de género fue asumida globalmente desde la Conferencia Mundial de Mujeres de Pekín en 1995, y su evaluación y actualización en 2000.

A escala europea, en 1996 la Comisión Europea aprobó la comunicación sobre transversalidad o mainstreaming de la integración de la perspectiva de género en las políticas comunitarias. Con el Tratado de Amsterdam de 1997, con arreglo al art. 111 del Tratado de Roma, se abrió decididamente la posibilidad de luchar contra el impacto sexista de las decisiones políticas.

La igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres también constituye un valor fundamental de la Unión Europea, recogido en los artículos 2 y 3 del Tratado de la Unión y en los artículos 8, 153 y 157 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea así como en los artículos 21 y 23 de la Carta de los Derechos Fundamentales.

Desde su creación, la Unión Europea ha promulgado un importante número de normas que, en su conjunto, constituyen un pilar fundamental de la política de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres europeos.

Se deben citar en particular la directiva 2006/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, relativa a la aplicación del principio de igualdad de oportunidades e igualdad de trato entre hombres y mujeres en asuntos de empleo y ocupación; la Directiva 92/85/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud en el trabajo de la trabajadora embarazada, que haya dado a luz o en el periodo de lactancia; la directiva 2004/113/CE, sobre aplicación del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres en el acceso a bienes y servicios y su suministro; y la directiva 2010/18/UE del Consejo, de 8 de marzo de 2010, por la que se aplica el Acuerdo marco revisado sobre el permiso parental, celebrado por BussinesEurope, la UEAPME, el CEEP y las CES y se deroga la directiva 96/34/CE.

En marzo de 2010, la Comisión Europea adoptó la Carta de la Mujer, en la que renueva su compromiso por la igualdad entre mujeres y hombres e insiste en la necesidad de incorporar la igualdad de trato y oportunidades, de forma transversal en todas sus políticas.

En mayo de 2011, el Consejo de la UE, consciente de la necesidad de reafirmar y apoyar la estrecha relación entre la Estrategia de la Comisión Europea para la igualdad entre mujeres y hombres (2010-2015) y la Estrategia Europa 2020, reafirmó su compromiso de cumplir con la firme determinación de la

UE en materia de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres y adoptó un segundo Pacto Europeo por la Igualdad de Género (2011- 2020). En este pacto, el Consejo insta a los Estados miembros y a la Unión Europea a adoptar medidas para cerrar las brechas de género en el empleo, luchar contra la segregación en el mercado laboral, promover una mejor conciliación de la vida para las mujeres y los hombres a lo largo de toda su vida y combatir todas las formas de violencia contra la mujer.

En marzo de 2015, la Comisión de Condición Jurídica y Social de la Mujer de Naciones Unidas, coincidiendo con la conmemoración de Pekín + 20, aprobó una declaración política que, bajo el lema "50.50 en 2030", abogando por la meta de alcanzar la igualdad de género en 15 años.

En septiembre de ese mismo año, en Nueva York, se celebró la Cumbre sobre el Desarrollo Sostenible donde la ONU adoptó formalmente una nueva y ambiciosa Agenda de Desarrollo Sostenible siendo uno de sus objetivos el "*lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles*" y para lograrlo estableció como meta "*proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad*". Asimismo propuso como otro objetivo el "*alcanzar la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas*".

Siguiendo estas directrices la Nueva Agenda Urbana de la ONU aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) que tuvo lugar en Quito, del 17 a 20 de octubre de 2016, reorientó la manera en que se planifican, se diseñan, se financian, se desarrollan, se administran y gestionan las ciudades y los asentamientos humanos. Entre los objetivos que se persiguen está el "*lograr la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a fin de aprovechar plenamente su contribución vital al desarrollo sostenible (...), asegurando la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de derechos en todas las esferas y en los puestos de liderazgo en todos los niveles de adopción de decisiones (...) y eliminando todas las formas de discriminación, violencia y acoso contra las mujeres y las niñas en espacios públicos y privados*". De igual modo se refuerza este objetivo transversal, especificando en muchos de los temas que se abordan, que se harán "*teniendo en cuenta la edad y el género*".

También la Agenda Urbana de la UE adopta la dimensión de género para introducirla en el desarrollo urbano, tanto a nivel nacional y regional como en las propias ciudades.

En la actualidad todas las instituciones nacionales, europeas e internacionales vienen realizando un gran esfuerzo para garantizar el derecho de las personas a no sufrir discriminación por razón de sexo. Este esfuerzo se materializa fundamentalmente de las tres vías de integración siguientes:

1. El desarrollo del principio de igualdad a través de la eliminación en el ordenamiento jurídico de las discriminaciones por razón de sexo.
2. Las acciones positivas, que consisten en medidas específicas de intervención que actúan sobre las barreras sociales que dificultan la igualdad entre las personas, con el fin de compensar las desigualdades sociales.
3. El Mainstreaming de género, que supone la integración de los objetivos de igualdad en la elaboración y evaluación de las políticas públicas. Supone la integración de la perspectiva de género en el conjunto de las políticas públicas.

En el ordenamiento jurídico español, la Constitución de 1978 estableció un nuevo tipo de sujeto y nuevos principios rectores básicos para la convivencia, rechazando la discriminación por sexo, consagrado en su artículo 14; obligando en su art. 9.2. a los poderes públicos a intervenir para crear condiciones favorables a la igualdad en todos los ámbitos e instituciones sociales.

El desarrollo de estos derechos se ha materializado en la aprobación de leyes y la implantación de políticas públicas encaminadas a conseguir la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres.

España está comenzando a desarrollar una Agenda Urbana que, a nivel nacional, contribuya a cumplir con los objetivos planteados por las nuevas Agendas Urbanas Internacionales aprobadas recientemente y en Andalucía este movimiento internacional se ha incorporado mediante la Agenda Urbana de Andalucía, aprobada recientemente por acuerdo del Consejo de Gobierno de 18 de septiembre de 2018 y que también recoge dichos objetivos. (Agenda Urbana de Andalucía 2030. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.)

Asimismo son ya muchos los gobiernos autonómicos que han elaborado documentos específicos sobre medidas para conseguir un urbanismo inclusivo, donde cabe citar los siguientes:

- "Urbanismo con perspectiva de género". Instituto Andaluz de la Mujer. Junta de Andalucía. 2006
- "Urbanismo inclusivo. Las calles tienen género". Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes. Gobierno Vasco. 2012
- "Set para introducir la perspectiva de género en el proceso urbano". Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Generalitat Valenciana. 2017.

Medidas, por otro lado, que el nuevo PGOU de Vélez-Málaga tiene la vocación de contemplar.

Entre las leyes, posteriores a la Constitución, que se han promulgado, introduciendo la igualdad de trato en las relaciones familiares y laborales destacan la Ley 39/1999, de 5 de noviembre, para promover la conciliación de la vida laboral y familiar de las personas trabajadoras o la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el gobierno; y, posteriormente, normas que pretenden dar una respuesta integral al problema de la violencia de género y de las desigualdades que aún persisten entre mujeres y hombres, como la Ley Orgánica 1/2004, de 28 de diciembre, de medidas de protección integral contra la violencia de género y la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad efectiva de mujeres y hombres (en adelante LOIEMH). Siendo esta última la que constituye la ley de referencia para la igualdad entre hombres y mujeres en su aplicación efectiva en la ciudad.

Por otra parte la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración de impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el gobierno, introdujo la obligación de que todo proyecto normativo fuese acompañado de un informe de impacto por razón de género de las medidas que se establecen en el mismo.

Complementariamente la LOIEMH, estableció en su artículo 19, que los proyectos de disposiciones de carácter general y los planes de especial relevancia económica, social y artística que se sometan a la aprobación del Consejo de Ministros deberán incorporar un Informe sobre su impacto por razón de género.

En su art. 31 queda reflejado el compromiso institucional en lo que respecta a "Las políticas urbanas, de ordenación territorial y vivienda"

En el ámbito autonómico se aprobó la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género de Andalucía que tiene por objetivo la consecución de la igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres.

El enfoque de género ha llegado a los presupuestos de la Comunidad Autónoma, donde según han establecido los artículos 139 y 140 de la Ley de 18/2003, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas se incorpora el informe de género referido.

También la Ley 6/2006, de 24 de octubre, en su artículo 18.3, establece la representación equilibrada en las designaciones de las personas integrantes del Consejo de Gobierno.

Establece el artículo 2 de la citada disposición autonómica que se elaborará, un informe de evaluación del impacto de género, que acompañará a todos los proyectos de decretos legislativos, anteproyectos de ley, proyectos, disposiciones reglamentarias y planes que apruebe el Consejo de Gobierno, así como los proyectos de decretos que aprueben ofertas de empleo público de la administración de la Junta de Andalucía, en el que se recoge una evaluación previa de los resultados y efectos que dichas disposiciones puedan tener sobre mujeres y hombres, así como la incidencia de sus resultados en relación con la igualdad de oportunidades entre ambos sexos.

La aplicación de la perspectiva inclusiva y de género en el urbanismo desde estas máximas legislativas expuestas, supondría:

Promover la equidad basada en género, respecto al acceso a los recursos productivos y el control de los mismos en la ciudad.

Potenciar la participación de la mujer en el proceso de toma de decisiones y elaboración de políticas, a todos los niveles.

Promover acciones tendentes a reducir la carga de trabajo de la mujer en el ámbito doméstico, y potenciar sus oportunidades de acceso al empleo retribuido y a las fuentes de ingreso.

Reconocer los colectivos más desfavorecidos, la mujer pobre, la mujer inmigrante, ...protegerlos y dotarlos de mecanismos emancipatorios.

Y por ello, dado lo pretendido se requiere aun transitoriamente introducir lo que se conoce como "discriminación positiva".

6. MARCO CONCEPTUAL

6.1 El urbanismo sostenible y el género.

El urbanismo es una actividad de transformación del territorio que ha ido evolucionando lo largo del tiempo, adaptándose a los problemas de la sociedad cambiante.

Hay muchos modos de acercarse al conocimiento de un ciudad: estudiando su historia, su trama y trazado, sus edificaciones, sus leyes, sus planos... Cada grupo social conoce distintos aspectos de la ciudad donde vive y se relaciona. Hay ciudades divididas funcionalmente mediante áreas residenciales, industriales, de ocio etc...

Hoy en día, los principales problemas del urbanismo, son entre otros:

Controlar el crecimiento disperso que consume recursos naturales escasos, genera polución y tiene grandes costes económicos de mantenimiento y extensión de sus infraestructuras

Promover la calidad de vida, exponiendo las nuevas necesidades sociales de la población que es diversa según su género, edad, etnia etc. y además se encuentra en rápida transformación con factores de envejecimiento, inmigración, nuevas estructuras familiares, formas de exclusión, etc.

Facilitar la creación de infraestructuras espaciales necesarias para sustituir a las antiguas economías industriales por nuevas actividades productivas, dando prioridad a la reorganización de los espacios urbanos obsoletos frente a la ocupación de nuevos territorios;

Potenciar la participación de la ciudadanía para acercar la administración a las necesidades de las personas y fortalecer los procesos democráticos.

De este modo podemos afirmar que la problemática del urbanismo actual se presenta en términos de sostenibilidad, entendida esta como un equilibrio entre objetivos de eficiencia económica, equidad justicia social y conservación la protección del medio ambiente. Por tanto, reiteramos, en este contexto del urbanismo actual, definimos como objeto del presente documento informe sobre la evaluación de impacto de género en el uso de la ciudad, el de analizar la incidencia que pudiera ejercer el documento de plan general en la discriminación sobre los distintos grupos y personas, en busca del equilibrio desde el punto de vista de la equidad y justicia social. La noción de sostenibilidad aparece estrechamente ligada a la noción de calidad de vida, que también reunía aspectos económicos sociales y ambientales. La calidad de vida se refiere al bienestar de las personas, es decir, al grado en que las personas o grupos que componen una población puede satisfacer sus necesidades y aspiraciones. Es un concepto que se considera de modo subjetivo puesto que es reflejo de las propias percepciones de la población sobre su propio bienestar, pero también se puede medir a través de indicadores. En la calidad de vida confluyen aspectos como la renta, la salud, la educación, el alojamiento, las condiciones de trabajo, la seguridad, el ocio, la estética del entorno, el uso del tiempo, las condiciones ambientales etc. factores todos ellos que tienen una dimensión espacial.

Sin embargo, no debemos de olvidar que tradicionalmente la perspectiva inclusiva y de género en el urbanismo se ha asociado a la **seguridad** y a los mapas de la ciudad segura, siendo los principios establecidos por Anne Michaud a partir de las experiencias recogidas por las mujeres en Montreal en 2002, los que a continuación se sintetizan:

- La señalización
- La visibilidad
- La concurrencia de personas
- La vigilancia formal y acceso al auxilio
- La planificación y el mantenimiento de los lugares
- La participación de la comunidad.

Por ello, incorporar la seguridad en el espacio público y comunitario, en equipamientos y transporte debe ser uno de los objetivos irrenunciables en cualquier proceso de planeamiento.

6.2. El urbanismo inclusivo.

Nos sirve recordar la definición que Muxí, Casanovas, Ciocoletto, Fonseca y Gutiérrez hacen de la perspectiva inclusiva en el urbanismo:

"la perspectiva de género aplicada al urbanismo significa poner en igualdad de condiciones las exigencias derivadas del mundo productivo y las derivadas del mundo reproductivo, es decir, las necesidades cotidianas de atención a las personas. Los dos mundos tienen que situarse en el mismo nivel de importancia en las decisiones para evitar ampliar o mantener las diferencias"

De esta forma, la ciudad inclusiva será aquella que ponga en igualdad de condiciones todas las demandas, desde la diferencia pero no desde la desigualdad", donde se pretenda planificar para la igualdad desde la diversidad.

La propuesta de un urbanismo con perspectiva inclusiva debe tomar en consideración al espacio urbano como herramienta que favorezca la inclusividad. Los parámetros a tener en cuenta en un espacio urbano para actuar a favor de las mujeres serán:

Teniendo en cuenta a las mujeres. Conociendo la distinta forma de habitar y de utilizar la ciudad en función del género. Es importante tener todos los datos desagregados por sexo para poder hacer políticas que eliminen las desigualdades.

Contando con las mujeres. Asegurando la presencia de mujeres en todos los ámbitos sociales y políticos y favoreciendo que su voz sea escuchada y tenida en cuenta.

Valorando y dando espacio a las actividades que tradicionalmente han realizado las mujeres. Entendiendo y dando valor a las tareas vinculadas con el mantenimiento del hogar y al cuidado de personas dependientes y favoreciendo que se compartan.

La incorporación de la perspectiva inclusiva en la planificación urbana conlleva que los espacios públicos, equipamientos, vivienda etc... se piensen de manera que sea posible realizar las tareas cotidianas del cuidado de la familia y el trabajo remunerado con menos esfuerzo y dificultad, que los espacios públicos y el transporte sean seguros, que las necesidades espaciales y urbanas de las mujeres en situación de vulnerabilidad, incluyendo sus limitaciones de acceso económico, sean tenidas en cuenta, contribuyendo a crear territorios y ciudades más justos y seguros que mejoren la calidad de vida de la ciudadanía. Se trata de alguna manera, de identificar y sintetizar unos OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE GÉNERO. Partiendo de los principales aspectos a tener en cuenta se proponen las siguientes orientaciones:

Planificar los territorios localizando los diferentes usos, y en particular aquellos necesarios para el desarrollo de la vida cotidiana; y en relación a los lugares de empleo y a las viviendas, a distancias que reduzcan la necesidad de realizar desplazamientos rodados o acorten sus tiempos. Esta visión conlleva modelar el territorio de manera compacta, donde la realización de una ciudad que minimice los recorridos y equilibre las infraestructuras.

Promover una ciudad compleja y de proximidad, basada en barrios bien equipados y seguros, bien conectados a través del transporte público con otras partes de la ciudad y con el territorio cercano. Incluye ésto además la potenciación de espacios públicos dinámicos y seguros que fomenten la función social de los mismos y propicie un uso apetecible por la ciudadanía.

Propiciar un modelo urbano con suficiente densidad que permita la necesaria mezcla de usos y acceso a pie a los distintos equipamientos necesarios para la vida cotidiana, así como garantizar la eficacia y eficiencia del transporte público reduciendo la dependencia de la movilidad en vehículo privado.

Introducir la perspectiva inclusiva en la planificación y gestión del transporte, de manera que en estas actividades se tenga en cuenta las pautas de movilidad, modos de viajar y las restricciones temporales y horarios de los desplazamientos de las mujeres.

Apoyar la movilidad del cuidado asegurando que los viajes vinculados al cuidado de otras personas y al mantenimiento del hogar se puedan llevar a cabo en el menor tiempo posible, con idea de compatibilizar el empleo remunerado con las responsabilidades del cuidado.

Integrar en la planificación urbana la seguridad en el espacio público como un derecho fundamental. Se identificará en los procesos de participación los puntos reconocibles o percibidos como peligrosos o inseguros por los distintos grupos sociales. (Elaboración de los mapas de la ciudad segura)

6.3. El espacio como herramienta de igualdad.

Como consecuencia de la generalización del debate de sensibilización y reivindicación de las diferencias de oportunidades y comportamiento entre mujeres y hombres en una sociedad que había estado organizada y dirigida casi exclusivamente por estos últimos, se ha comenzado a reflexionar sobre la desigualdad de la incidencia de las políticas, leyes, reglamentos etc. entre ambos grupos de ciudadanos. Es lo que se ha denominado: las discriminaciones por razón de género.

Es en base a esta progresiva toma de conciencia y visibilidad, que los gobiernos han ido adoptando medidas, sobre todo de tipo legislativo y reglamentario, para paliar, evitar y/o reducir la persistencia de este tipo de discriminaciones. Este proceso ha llegado incluso a la introducción de determinadas medidas cautelares en algunos actos administrativos, exigiendo incluso para algunas leyes la evaluación previa de impacto por razón de género, si bien en el terreno específico del urbanismo, no se han establecido por el momento requisitos en este sentido.

Sin embargo, determinados colectivos, fundamentalmente de mujeres, han comenzado hace años, dentro y fuera del país a reflexionar sobre la posible incidencia del urbanismo y más en concreto en las decisiones de planeamiento en relación a las distintas formas de ver y vivir la ciudad y a las oportunidades que se reparten de modo desigual entre hombres y mujeres produciendo una discriminación en la parte femenina de la sociedad.

Se trata de una situación que estaría impidiendo dar cumplimiento al mandato constitucional de aplicar y buscar la igualdad de la persona por encima de cualquier diferencia, en este caso, la diferencia de género. Habiéndose asignado a la mujer el rol del cuidado de la familia y las tareas domésticas y al hombre el del trabajo productivo el trabajo y el empleo. En nuestra cultura estos roles han estado asociados al sexo durante muchos años, pero en los tiempos actuales ambos sexos han comenzado a compartir los roles.

Las condiciones de vida de una ciudad, un barrio o incluso la vivienda influyen y afectan a la vida diaria de la mayoría de sus habitantes.

Por tanto, el género en el ámbito urbanístico tiene por finalidad la creación de unos espacios y una ordenación urbana que resulten adecuados para hacer más confortable el trabajo productivo, las labores de cuidado y, sobre todo, la vida diaria y, por supuesto, pretende crear unos espacios más seguros y unos entornos más agradables y confortables para la convivencia, confiando en conseguir gran cantidad de servicios urbanos de calidad y en cómo todo esto afecta al transporte y a las políticas ambientales.

El urbanismo con perspectiva inclusiva no es un urbanismo exclusivo de las mujeres, sino que es un urbanismo que propone un diseño y una ordenación que tiene en cuenta los roles que se han venido desempeñando por la mujer pero que actualmente también vienen siendo desempeñados por los hombres.

Esta forma de urbanismo tiene en cuenta todas las etapas de la vida del ser humano, desde la infancia a la ancianidad y no piensa exclusivamente en la parte social que se encuentra en la etapa del trabajo productivo.

De este modo, las reflexiones que se han realizado, y que se han estudiado para este informe, van acompañadas de **propuestas concretas** con el ánimo de mejorar la situación que se detecta, vinculándose a una situación más amplia de discriminación, que afectaría a otros grupos de la sociedad con independencia de su sexo. (niños, personas jóvenes, personas mayores, personas con discapacidad, personas con rentas bajas...). En otras ocasiones, los análisis que se han realizado se centran más en el detalle del diseño del espacio público de la ciudad, incluso de los servicios públicos y hasta de las viviendas, entrando en una escala más de precisión urbana. Pero independientemente de estas distintas líneas de reflexión hay una máxima indiscutible que es la constatación de que en la ciudad se producen discriminaciones. Es decir que no todas las personas pueden disfrutar de igual manera de la ciudad y sus espacios, ni moverse con igual grado de libertad, ni apropiarse con igual derecho de los barrios donde habitan, de las calles, de los espacios libres y de los lugares públicos. Y en este sentido, hay que reconocer que es gracias a la inicial contribución del debate sobre el urbanismo del género que se puede hablar hoy de urbanismo y discriminación en sentido más amplio.

6.4. Reflexiones sobre ciudad, urbanismo y género.

Un informe como este merece hacer una reflexión aunque sea sintetizada, de algunas de las ideas señaladas dentro del conjunto de las que inspiran la formulación del urbanismo moderno, aquellas que argumentan con fuerza el conjunto de las posiciones que se proponen como objeto de debate y reflexión en relación con el género, pudiendo hacerlo extensivo a todo tipo de discriminación en la proyectación de la ciudad.

Roles desempeñados tradicionalmente por mujeres y hombres.

Entre las reflexiones que espontáneamente y de manera más directa se originan sobre el asunto del género se encuentra naturalmente la de preguntarse por el origen de la situación de discriminación donde el desempeño de unos roles previamente establecidos tienen mucho que decir.

Es por ello, que históricamente el rol desempeñado por mujeres es el del trabajo doméstico y atención a la familia aparejado a una falta de reconocimiento social de esas tareas no remuneradas.

Asimismo era la parcela del trabajo productivo remunerado el que históricamente han desempeñado los hombres.

Esta situación diferencial ha incorporado antes y ahora un uso de la ciudad por parte de hombres y mujeres también distinto, y aunque se espera que en el futuro esta situación varíe, se afirma que siempre seguirá habiendo diferentes modos de vivir la ciudad donde mujeres y hombres tienen distintas necesidades y aspiraciones en el espacio urbano y distintas posibilidades de acceder a los bienes y recursos.

La principal razón de este hecho universal sería una consecuencia de la llamada división sexual del trabajo (habiendo asociado al sexo los roles antedichos), de los papeles diferentes que realizan en la esfera doméstica y en la esfera pública, en el ámbito del trabajo no remunerado, y en el ámbito del trabajo productivo por cuya realización se percibe un salario.

El género, no obstante, no radica únicamente en el sexo, no sólo consiste en ser hombre o mujer, sino que consiste en cumplir los roles que cultural e históricamente se han asignado a cada sexo.

En este sentido la Comisión Europea ha reconocido que la realización de cada tarea desempeñada se ve afectada por la estructura de las ciudades contemporáneas y que dado que la igualdad de oportunidades en el empleo es un derecho establecido en el Tratado de Amsterdam, las actuales directrices comunitarias en materia de igualdad de género incluyen aspectos referentes a los servicios urbanos que puedan facilitar el desempeño de esas tareas, por ejemplo el transporte.

Provocar la visión y el ejercicio de un urbanismo inclusivo

Propiciar el urbanismo inclusivo es propiciar un espacio público en el que las mujeres y todos los grupos o subgrupos de ciudadanos, con situaciones comunes entre ellos, participen y aporten su visión particular que permita conjugar sus distintas necesidades, haciendo que de la suma de necesidades de grupos heterogéneos se produzca una ciudad única donde todas sus demandas estructurales se vean reflejadas en la proyección de la ciudad, aumentando cualitativamente así la calidad de vida de todos y cada uno de ellos.

Conseguiremos de este modo incrementar el sentimiento de pertenencia de cada ciudadano y ciudadana a su entorno urbano; su identificación y corresponsabilidad con la gestión cotidiana de su ciudad.

Todas y todos hacemos ciudad y la sentiremos, disfrutaremos, cuidaremos y haremos prosperar y progresar si realmente nos sentimos a gusto en ella y la sentimos nuestra.

Distintas necesidades y aspiraciones por razón de género.

Sobre la cuestión de las distintas necesidades y aspiraciones por razón de género, es obvio que se trata de una realidad que va a reflejar en la forma distinta de habitar las ciudades. Se hace también extensivo a la forma de vivir la ciudad de los distintos grupos generacionales como niños, jóvenes, adultos y mayores que van a habitar la ciudad diferencialmente en espacios, intensidad y tipos de suelos. O grupos de personal con cultural distintas provenientes de la inmigración, así como aquellos con alguna incapacidad permanente o provisional y los distintos grupos de personas con distintos recursos económicos o incluso en casos extremos los grupos en razón de su ideología o pensamiento.

Incluso, con el actual nivel de desarrollo de nuestra sociedad, en el que se han logrado iniciativas y concienciación muy importante hacia la igualdad de género, se pudieran producir discriminaciones en relación con las posibilidades de habitar la ciudad en el caso de algunos de estos últimos grupos referidos fuese a efectos prácticos mayor y más difícil de superar que la discriminación por razón de género propiamente dicha.

El espacio es o no es neutro.

Otra discusión que tiene interés es que siendo la ciudad el escenario principal de nuestro modo de vida, su diseño y forma de funcionar estarían afectando de forma sutil y continuada a nuestra forma de habitarla, y que bajo el supuesto de la neutralidad del espacio, este respondería con exactitud a la estructura de poderes e interacciones que rige nuestra sociedad.

En síntesis, estos razonamientos conducirían a reconocer que como consecuencia de ello el urbanismo no sería neutro desde el punto de vista del género, pues podría mejorar o perjudicar el modo en que las personas llevan a cabo sus múltiples responsabilidades en la esfera pública y en la doméstica.

En concreto las mujeres pueden seguramente ser las ciudadanas que en mayor grado pudieran estar afectadas en su vida ordinaria, al ser ellas las usuarias mayoritarias de los equipamientos urbanos y del transporte público como consecuencia de su papel garante de la reproducción social.

Siguiendo con las reflexiones, se puede decir que, en general, la práctica urbanística hasta nuestros días se habría centrado en una dualidad de objetivos:

La producción inmobiliaria y de infraestructuras del transporte por un lado y el reparto equitativo de los beneficios y cargas entre los propietarios del suelo por otro.

Los aspectos más pormenorizados y de quizá mayor impacto sobre el usuario final, de accesibilidad, dotacional, de zonas verdes de barrio y de diseño amable de la ciudad, habrían sido tratados de forma residual sin que se hubieran efectivamente integrado en una visión globalizada con el objeto de propiciar un urbanismo sostenible.

Este tipo de conclusiones coinciden en parte con la realidad, cuando se afirma que el espacio de la ciudad no es neutro, pues efectivamente, cada pieza es el resultado de una múltiple secuencia de

intereses, decisiones, necesidades, acciones, disponibilidades económicas, oportunidades, etc. Precisamente la disciplina y práctica urbanísticas consisten en la canalización de cada uno de estos pequeños pero complejos procesos, y en la armonización de cada uno de ellos con el resto de piezas que conforman el territorio objeto de ordenación.

Lo que ya no parece tan fácilmente constatable es que en esta suma de procesos intervenga el factor del género de forma determinante. Se podría argumentar que de la mala resolución de cada una de estas piezas podría derivarse una decisión que perjudicará por ejemplo a la accesibilidad, o al disfrute de un espacio libre, o a la existencia de un equipamiento: pero esto va afectar por igual a mujeres y hombres. Sólo en los aspectos de cantidad y no de cualidad podría confirmarse que se produjera una discriminación, por existir mayor número de mujeres que de hombres demandantes de determinados servicios pero sin que hubiese apriorísticamente una intención en perjudicar en mayor medida a un sexo que a otro.

Por ejemplo, los equipamientos se convierten para sus usuarios en espacios de trabajo cuando se acuden a ellos para realizar tareas relacionadas con el cuidado de otras personas. De la misma manera que la vivienda se considera todavía, de acuerdo al uso habitual que le concede la mayoría de los hombres, como un lugar de descanso, cuando para la mayoría de las mujeres la vivienda es un lugar de trabajo.

Es decir, que incluso la división de usos que establece el urbanismo convencional podría matizarse cuando miramos desde una perspectiva inclusiva.

La seguridad en la ciudad y la perspectiva de género.

El tema de la seguridad en las ciudades es recurrente en todas las reflexiones que se han contemplado. A este respecto es cierto que existe una clara diferenciación de género y que ésta se ha hecho más evidente según las zonas, a medida que las mujeres han ido progresivamente integrándose a la vida pública.

El incremento de la inseguridad de las ciudades, se ve relacionado con la transformación de las relaciones de vecindad de los barrios, de manera que el continuo crecimiento y por tanto la *dispersión* de las actividades en el territorio, la *separación entre usos* que ha sido aplicada en muchas ciudades y la necesidad que tienen las personas de *desplazarse* a esos lugares distantes, ha reducido la intensidad de uso del espacio público, que antes, al ser más escaso y central, acogía un número mucho mayor de desplazamientos a pie y de actividades no relacionadas con el transporte. Los perjuicios de la ciudad dispersa respecto de los beneficios de la ciudad compacta vienen sustentando y agravando la efectiva mayor inseguridad en las ciudades y sus barrios.

Dicho esto, debido a todo lo comentado existe un evidente aumento del tráfico incluso para cortos desplazamientos a zonas de equipamientos y espacios públicos en general, debido a su mayor distancia los recorridos que hay que hacer para llegar a las paradas de transporte público son largos, monótonos, ruidosos y peligrosos.

Las reflexiones llevan a la constatación de que la calidad y la seguridad del espacio público son fundamentales para las mujeres. Pero también para la población de más edad y la infantil, los tres grupos que realizan una gran cantidad de desplazamientos a pie en el espacio próximo, que utilizan el espacio público para desplazarse y que también la utilizan como lugar de ocio y ejercicio. Y estiman que

un entorno agradable y amable, seguro y de calidad fomentaría un mayor uso del espacio público, así como las posibilidades de interacción social en el barrio, base para el desarrollo de una red de relaciones sociales de ayuda y de apoyo. En el caso de las personas mayores un entorno de calidad alargaría el tiempo de autonomía física y de salud mental, mientras que durante la infancia y la adolescencia el entorno físico es un aspecto fundamental para el desarrollo y la adquisición progresiva de autonomía de las personas.

Todas estas situaciones si bien se acentúan aún más en las grandes ciudades también se padecen en las pequeñas y medianas; aunque en realidad el crecimiento y desarrollo urbano genera mayores desplazamientos con más coste y tiempo, independientemente del tamaño de la ciudad.

Se trata de una serie de apreciaciones muy certeras, si bien corresponden a un tipo de situaciones que suelen ser más frecuentes en las grandes ciudades que en las pequeñas o medianas como es el caso de Vélez-Málaga, aunque la inevitable tendencia al crecimiento urbano genera siempre más necesidades de desplazamientos, más costes y más tiempo y ello con independencia del tamaño de la ciudad.

La accesibilidad: cuestión clave para reducir la discriminación en la ciudad.

La accesibilidad es quizás el factor más recurrente entorno al cual se generan numerosas reflexiones por considerarlo clave para evitar que se produzcan hechos discriminatorios en particular para los que más necesidad tienen de realizar desplazamientos (fundamentalmente no motorizados o motorizados pero públicos) por la ciudad.

Se trataría claramente de aplicar una discriminación positiva a la cuestión de la accesibilidad, cuyo objeto sería dar un protagonismo creciente a los modos de acceso no motorizados y a los de transporte público en detrimento del privado.

La mezcla de usos como posible medida correctora de discriminación en la ciudad.

Una idea que también surge con fuerza es la conveniencia de la proximidad y complejidad de todas las actividades que se desarrollan en el entorno urbano, facilitar la legibilidad y accesibilidad de los espacios, fomentar la mezcla de usos de forma que se pueda conseguir la deseada proximidad y accesibilidad para facilitar la realización de las diversas tareas que compondrían una vida compleja y completa para la ciudadanía.

En principio la ciudad mediterránea, con características de mezcla de usos y complejidad en su composición, enriquece la ciudad confiriéndole una mayor urbanidad.

La cuestión es que incluso siendo más densas y compactas nuestras ciudades que las de otras culturas y pueblos, la histórica vida en la calle está siendo polarizada a la vida en el mundo privado, configurándose una nueva forma de vivir y socializarse, fundamentalmente en los grupos de población más jóvenes.

Además, hay que entender que el crecimiento del suelo urbanizado se hace bajo determinados estándares que acotan los umbrales de densidad máxima y ocupación de suelo y que ese crecimiento siempre ensancha, con carácter general, el espacio organizado en una proporción bastante superior a la

que corresponde al incremento de población. Es decir, la tendencia es la de ocupación extensiva de suelo, respecto de la ciudad nuclear y tradicional.

Por otra, parte el nivel de vida medio reduce el tiempo disponible para la socialización y para el disfrute del espacio público, concentrándolo en determinados momentos de afluencia masiva donde la ciudad se polariza y se hace acogedora en sus espacios públicos de ciertos eventos puntuales de convivencia.

Todo ello hace que no se puede pretender llevar la actividad a todas las zonas de la ciudad simultáneamente, y menos aún que no se pueda contar con que una actividad sea permanente, con los comercios siempre abiertos y con peatones siempre deambulando. Los límites de la bondad de la mezcla de usos se circunscribe a una parte de la ciudad y a unas horas determinadas. La seguridad de las vías, por ejemplo, será necesario garantizarla con otros sistemas complementarios al de la sensación de tranquilidad que producen la mera presencia de gente. Independientemente de ello, parece evidente que es necesario aplicar la mezcla de usos como regla urbanística para conseguir tejidos urbanos más ricos y que permiten reducir en parte los desplazamientos entre los diversos destinos.

7. OBJETIVOS Y PLANIFICACIÓN CON PERSPECTIVA INCLUSIVA.

La incorporación de la perspectiva inclusiva a la transformación y regulación de la ciudad resulta de la natural convergencia de múltiples exigencias pluridisciplinares.

En la planificación de la ciudad deberá destilarse una didáctica consciente o inconsciente que propicie una visión segura y accesible de cada vivencia en ella, incluso si aún hoy hay que practicar una discriminación positiva en muchos de estos aspectos que permitirán en un futuro que la vida de las mujeres se contemple en igualdad y equidad con respecto a la de los hombres.

Es un hecho que mujeres y hombres usan de un modo distinto y diferenciador la ciudad, conociendo y desconociendo aspectos diferentes de ella.

A la hora de integrar la perspectiva inclusiva en el urbanismo hay cuatro aspectos fundamentales a tener en cuenta:

1. Impacto de los roles de género, de la división sexual del trabajo, del trabajo no remunerado y de la doble carga de trabajo en el uso diferenciado de la ciudad por hombres y mujeres en su vida cotidiana.
2. La percepción diferencial de seguridad en el espacio público y en el transporte entre hombres y mujeres, y su impacto negativo en el acceso de las mujeres a los bienes y servicios urbanos.
3. La pobreza relativa de las mujeres y la inserción del género con otros rasgos de discriminación potencial: cargas familiares en relación al estado civil, raza edad, etc...
4. La escasa representación de mujeres en las profesiones vinculadas a la construcción de la ciudad, en las estructuras de gobierno y la falta de conocimiento experto de género en las instituciones.

De modo que la planificación de la perspectiva inclusiva en la planificación urbana conlleva que espacios públicos, equipamientos, parques, vivienda etc... se piensen de forma que sea posible realizar las tareas cotidianas del cuidado de la familia y el trabajo remunerado con menos esfuerzo y dificultad, que los espacios públicos y el transporte sean seguros, que las necesidades espaciales y urbanas de las mujeres en situación vulnerable, con inclusión de las limitaciones de acceso económico se tomen en cuenta para crear ciudades más seguras y justas.

Para la ejecución de un **URBANISMO CON PERSPECTIVA INCLUSIVA** en mayúsculas, es necesario analizar tres aspectos fundamentales: movilidad, accesibilidad y seguridad.

Relacionados con los aspectos básicos de la movilidad, es la evidencia de que el actual modelo urbano se basa en la dependencia del coche privado y en fuertes inversiones en carreteras e infraestructuras de transporte. Por ello, el espacio público que era históricamente la base de valores como la convivencia, esenciales para una saludable vida urbana, se ha visto invadido por el automóvil y sus consecuencias (ruido, contaminación, ocupación de espacio físico, imagen de la ciudad...). Por lo que recuperar nuestras ciudades para las personas pasa por establecer políticas claras en peatonalización y transporte.

Por ello, es necesario planificar de forma de se **reduzca** la necesidad de realizar **desplazamientos** rodados o se acorten sus tiempos al máximo. Siendo el modelo de la ciudad compacta y nuclear la que formaliza mejor esta premisa, huyendo de la extensión de ciudad en núcleos inconexos que consumen mucho territorio y que además generan infraestructuras más insostenibles y costosas. Esta ciudad compacta también se conforma buscando un modelo urbano de suficiente densidad que permita cercanía en los desplazamientos y acceso a pie de los distintos equipamientos.

En la planificación del **transporte** se propiciará la planificación y gestión del mismo, de manera que en éste se tenga en cuenta las pautas de movilidad, el modo de viajar, las restricciones temporales y horarias de los desplazamientos de las mujeres.

Es necesario promover la consecución de una ciudad compleja, mixta y de proximidad, basada en **barrios equipados y seguros**, bien conectados a través de transporte público con otras partes de la ciudad. Se apareja con la creación de espacios públicos dinámicos y seguros que fomenten la función social del lugar público.

Es también importante asegurar que los viajes vinculados al cuidado de otras personas y al mantenimiento del hogar puedan hacerse en el menor tiempo posible, en los horarios requeridos con un coste asumible, permitiendo la compatibilización del trabajo remunerado con las responsabilidades del cuidado.

Tradicionalmente la perspectiva de género en el urbanismo se ha asociado a la **seguridad** y al sentimiento que el género introduce en la distinta percepción de la seguridad, siendo los principios establecidos por Anne Michaud a partir de las experiencias recogidas por las mujeres en Montreal en 2002, los que a continuación se sintetizan:

La señalización

La visibilidad

La concurrencia de personas

La vigilancia formal y acceso al auxilio

La planificación y el mantenimiento de los lugares

La participación de la comunidad.

Por ello, incorporar la seguridad en el espacio público y comunitario, en equipamientos y transporte debe ser uno de los objetivos irrenunciables en cualquier proceso de planeamiento.

8. MAPAS DE LA CIUDAD SEGURA. HERRAMIENTA PARA LA PRÁCTICA DE UN URBANISMO INCLUSIVO.

La elaboración de un **Mapa de la Ciudad Segura** ha sido en muchas ocasiones el primer acercamiento de los Ayuntamientos hacia una lectura de sus municipios desde una perspectiva de género e inclusiva para tener en consideración a todos los grupos de la población vulnerables. La reflexión compartida entre profesionales, personal técnico municipal y ciudadanía sobre cuestiones como la seguridad, la accesibilidad, la movilidad, la representación simbólica en el espacio público o el propio modelo urbano a través de nuevas metodologías de participación han abierto así en numerosos Ayuntamientos una

puerta hacia el análisis cualitativo de la ciudad existente, de modo que es una propuesta de este PGOU la de elaborar este Mapa que permita diagnosticar y proponer de forma integrada actuaciones en la ciudad con la real y concreta perspectiva inclusiva.

9. CRITERIOS EN EL PGOU DE VÉLEZ-MÁLAGA

9.1. Criterios de clasificación del suelo Urbano:

Tratándose de suelo urbano no será suelo alejado de la trama ya consolidada para que no provoque dispersión en el modelo de desarrollo urbano al que se haya llegado: COMPACIDAD

Cualquier trama urbana autónoma deberá contar con equipamientos y servicios que la hagan independiente del resto de la ciudad en cuanto a necesidades básicas.

La clasificación de urbana de cualquier zona llevará implícita la implantación de un sistema de transporte público que la comunique con el resto de la ciudad.

La ordenación de los espacios intermedios será prioritaria en el orden de ejecución del planeamiento.

9.2. Criterios de clasificación del suelo urbanizable:

La superficie de los terrenos clasificados como urbanizables deberá ser contigua respecto de la de los terrenos clasificados como suelo urbano.

Las superficies y los aprovechamientos asignados por el planeamiento al conjunto de las diversas categorías de suelo urbanizable deberán atender también a los objetivos de género planteados dentro del modelo de ciudad.

9.3. Criterios de diseño:

Diseño de zonas peatonales funcionales y seguras. (dimensiones y velocidad, zonas de circulación y de estancia)

Correcta posición y localización de distintos equipamientos y zonas de disfrute público en general.

Creación de plazas y no sólo de espacios de circulación.

Regulación de las normas de urbanización con especial consideración de suficiente iluminación de los espacios públicos, correcto mantenimiento de la urbanización y diseño del espacio urbano con campos de visión amplios, sin escondites, etc... Utilización de materiales en pavimentación de distinción entre distintos tipos de recorridos (peatonal, no motorizado, motorizado)

Jerarquización, diversificación y versatilidad de equipamientos y espacios libres de barrio, de ciudad y de comarca. Establecer distancias máximas de barrio para ubicación de espacios y equipamientos de uso cotidiano.

Propiciar rutas de carriles bici y vehículos no motorizados, no restando espacio al peatón sino incorporándolos en la calzada motorizada de forma segmentada y de recorridos peatonales, así como espacios para su aparcamiento.

Evitar la utilización masiva de tipologías de consumo de grandes extensiones de suelo y de baja densidad, equilibrando la ciudad existente con la propuesta.

Obligación de reserva de espacios fácilmente accesibles en plantas bajas, en las parcelas de uso residencial, comercial y terciario, industrial, etc, para la salvaguarda y almacenamiento de la bicicleta y otros vehículos no motorizados.

Flexibilización en el modelo de programa de vivienda, repensando los mínimos y revisando el programa básico. Garantizar espacios exteriores en la vivienda, incluso con un mínimo no computable. También disponer de espacios para el almacenaje en el interior de la vivienda.

Para la intervención en edificios existentes, las mejoras tanto técnicas (eficiencia energética etc...) como de accesibilidad, la edificabilidad no debiera ser un obstáculo, con un margen de tolerancia.

Para mejora de la seguridad en los edificios, los recorridos de escaleras comunitarias deben ser amplias, fundamentalmente visibles y sin recovecos.

Flexibilizar las condiciones de implantación de ascensores en edificios preexistentes.

Consideración de itinerarios interiores de las viviendas totalmente accesibles.

Dimensionado correcto de las plazas de aparcamiento, para favorecer el uso cómodo del vehículo.