



ANÁLISIS DEL IMPACTO DE GÉNERO  
EN LAS ACTUACIONES DEL PLAN  
MÁLAGA LITORAL

## 1. ¿POR QUÉ EL FOCO EN LAS MUJERES? [pag. 1]

1. ¿por qué hacer el estudio de un proyecto en el que se considere la perspectiva de género?
2. ¿por qué son importantes las mujeres para el análisis urbano?
3. ¿cómo deberían ser las ciudades para las mujeres?
4. ¿cómo debería ser un diseño que incorpore la perspectiva de género?

## 2. EL PLAN MÁLAGA LITORAL [pag. 7]

1. El Plan Málaga Litoral
2. Intercambiador modal de la explanada de la estación
3. Intercambiador modal de la plaza de la Marina
4. Eje litoral
5. Ecosistema litoral
6. Interpretación. Conclusiones

## 3. METODOLOGÍA [pag. 40]

1. Consideraciones previas
2. Las tres patas
3. Temática a considerar en este estudio
4. Metodología para el análisis de las propuestas
5. Aproximación teórica del rol de las mujeres como cuidadoras
6. Aproximación fenomenológica al rol de las mujeres como cuidadoras
7. Aproximación a los proyectos bajo la mirada a los cuerpos sexuados
8. Aproximación a la representación y la apropiación

## 4. PROPUESTAS [pag. 53]

1. ¿Qué necesitan las mujeres en la ciudad?. Propuestas generales para el diseño
2. Análisis fenomenológico. Propuestas generales y particulares
3. Análisis de los cuerpos sexuados. Propuestas generales
4. Análisis de la representación y la apropiación. Propuestas particulares

## 5. ANEXOS [pag. 80]

- I. CUADROS DEL ANÁLISIS FENOMENOLÓGICO
- II. CUADRO INTERPRETATIVO DEL PLAN MÁLAGA LITORAL

### RESUMEN EJECUTIVO. CÓMO HACER QUE LAS COSAS PASEN. CATÁLOGO DE PROPUESTAS

1. LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL URBANISMO
2. EL PLAN MÁLAGA LITORAL
3. CÓMO HACER QUE LAS COSAS PASEN
4. CATÁLOGO DE BUENAS PRÁCTICAS GENERALES
5. CATÁLOGO DE PROPUESTAS GENERALES
6. CATÁLOGO DE PROPUESTAS PARTICULARES
7. CATÁLOGO DE PROPUESTAS PARA LA REPRESENTACIÓN Y LA APROPIACIÓN

La redacción del presente documento ha sido encargada a Laboratorio de Urbanismo y Paisaje S.L., con CIF: B-92982883 y domicilio en C/ Comedias 9, oficina 6-2, de Málaga.

El equipo redactor es el siguiente:

Dirección:

- Susana García Bujalance, arquitecta

Redactores:

- Jorge Antonio Manuel Sánchez Ruiz, arquitecto
- José Miguel Molero de Blas, arquitecto





## 01. ¿POR QUÉ EL FOCO EN LAS MUJERES?



1. ¿POR QUÉ HACER EL ESTUDIO DE UN PROYECTO EN EL QUE SE CONSIDERE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO?
2. ¿POR QUÉ SON IMPORTANTES LAS MUJERES PARA EL ANÁLISIS URBANO?
3. ¿CÓMO DEBERÍAN SER LAS CIUDADES PARA LAS MUJERES?
4. ¿CÓMO DEBERÍA SER UN DISEÑO QUE INCORPORE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO?

# 1. ¿POR QUÉ HACER EL ESTUDIO DE UN PROYECTO EN EL QUE SE CONSIDERE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO?

Los **proyectos técnicos** son cada vez más complejos y están más afectados por normativas propias y sectoriales que obligan a sus redactores a responder a muchas **exigencias distintas** que a veces, les hacen perder el sentido de lo que de verdad están haciendo.

Podemos acordar que existen dos tipos de aproximaciones a la hora de estudiar un proyecto: los **análisis técnicos y sectoriales**, y los análisis que tienen en consideración los **aspectos de la población**.

En los primeros incluimos los análisis del cumplimiento del Código Técnico de la Edificación, de la normativa de carreteras, ambiental, de cultura o aeroportuaria entre otras muchas. En los segundos incluimos los análisis del paisaje o la normativa de accesibilidad por ejemplo. Estos últimos exigen abordar el análisis considerando la percepción de las personas o la afección a un colectivo específico como las personas con limitación en el movimiento o la visión.

La aplicación de estos análisis puede ser obligatoria o potestativa. También puede implicar medidas concretas e iguales para todos los casos, como el uso de determinados hormigones en función del tipo de suelo en el que se implantará una cimentación o el tipo de cálculo de la eficiencia energética de un edificio, o implicar medidas que se adaptan a cada caso concreto y que no se pueden generalizar como el diseño de recorridos accesibles para un proyecto concreto, que además pueden ser diferentes para cada una de las necesidades específicas, o diseñarse de manera que sólo haya uno y sirva para todo el mundo. Esto es lo que se denomina accesibilidad universal.

La aplicación de la perspectiva de género es un análisis potestativo que tiene en cuenta a la población, por lo que **no se puede generalizar** a cualquier caso y se aborda si existe una voluntad de hacerlo por parte de quien promueve el proyecto.

La perspectiva de género, como su propio nombre indica, es una **perspectiva que se aplica a un determinado contexto o proyecto**, y que permite abordar el análisis del mismo desde unas coordenadas concretas que necesariamente serán complementarias a otras aproximaciones como la perspectiva patrimonial, la ambiental, la perspectiva económica o la perspectiva de la seguridad entre otras. Todas ellas **aportan luz sobre aspectos específicos que de otro modo pasarían desapercibidos** en el mar de normativas y condicionantes técnicos que obligan a los equipos técnicos.

El valor de la aplicación de la perspectiva de género es que es holística y sirve para integrar el lenguaje de la vida en los proyectos, ya que incorpora las necesidades de las mujeres y de aquellas personas a las que las mujeres cuidan. Es a fin de cuentas, **la manera más efectiva de incorporar en los análisis urbanos el lenguaje de las afecciones a las personas**.

Este trabajo consiste en analizar el Plan Málaga Litoral aplicando la perspectiva de género como aproximación metodológica a los proyectos que actualmente están en fase de anteproyecto, con la intención de **ampliar la perspectiva** de las consecuencias que este gran proyecto urbano va a tener sobre la población y sobre quienes visiten la ciudad.

## 2. ¿POR QUÉ SON IMPORTANTES LAS MUJERES PARA EL ANÁLISIS URBANO?

Tradicionalmente **el hombre** (blanco, joven, sano, con cierta capacidad adquisitiva y habilidades culturales y, en general urbano) **ha sido el centro del análisis** de gran parte de los estudios sociológicos, quedando en un segundo plano las problemáticas de otros grupos de estudio como las personas enfermas, las personas con algún tipo de limitación en la movilidad, las personas mayores, los niños y las niñas, las personas migrantes, etc.

Aunque la condición técnica de urbanismo pueda hacernos pensar que su desarrollo es objetivo, **el urbanismo no es neutro** y supone la definición de objetivos y jerarquías de problemas a solucionar.

Hasta la segunda mitad del siglo XX el urbanismo ha tratado cuestiones de carácter material, como las alineaciones, rasantes, volumetría, infraestructuras y sistemas en las ciudades. En los **años 80 se incorporó** a este lenguaje el del **interés por la naturaleza y el patrimonio**, lo que se reflejó en una serie de planimetrías informativas sobre espacios naturales, de valor ambiental, monumentos y edificios de valor arquitectónico, e incluso árboles o masas arbóreas de valor estético o ambiental que estaban localizadas a lo largo de la ciudad. El **Plan General de Málaga de 1983**, reconocido con el Premio Nacional de Urbanismo en 1985, fue uno de los planes que incorporó distintos análisis a la mesa de la reflexión a través de sus análisis urbanos.

Esta identificación de elementos que antes no habían sido reconocidos ni identificados gráficamente, permitió abordar estas cuestiones desde el aparato normativo asociado a la planificación urbanística, ofreciendo **soluciones a problemas que antes no se veían como propios del urbanismo**.

En la actualidad el lenguaje técnico ha incluido una gran cantidad de temáticas sectoriales en el planeamiento como la movilidad, el ruido, las afecciones de las telecomunicaciones, etc.

**La perspectiva de género aporta al análisis urbano la visión de las mujeres en su condición de cuidadoras** de muchos grupos de población, ya que estadísticamente, las mujeres son las que asumen la mayoría de los cuidados de la sociedad, ya sea **en el ámbito familiar o porque son contratadas para ello**. Por ello, el análisis de los proyectos urbanos desde la perspectiva de género supone considerar las mujeres en tanto que **catalizadoras de grupos vulnerables**, convirtiéndose en **diagnosticadoras de los problemas urbanos**.



### 3. ¿CÓMO DEBERÍAN SER LAS CIUDADES PARA LAS MUJERES?

Las ciudades en tanto que reflejo de la sociedad que las habita tienen una dimensión productiva y otra reproductiva. Las actividades productivas son aquellas que producen bienes y servicios y que tienen un reconocimiento profesional y económico. Las actividades reproductivas son las que se ocupan del cuidado del hogar y la familia, y no tienen un reconocimiento social ni económico. Estadísticamente las tareas de cuidado son mayoritariamente acometidas por mujeres que no cobran por ello o que lo hacen en condiciones de precariedad laboral. **Es importante abordar la perspectiva de las mujeres** en la medida en que las tareas reproductivas son fundamentales para el funcionamiento de una sociedad que sin embargo las oculta, no las reconoce social y económicamente, y sobre todo, **no las considera a la hora de diseñar proyectos urbanos.**

Las ciudades que consideran a las mujeres en el diseño urbano y en sus estrategias de ciudad, son **ciudades que reconocen el valor de la dimensión reproductiva de la sociedad**, y en consecuencia, ciudades inclusivas y conscientes de las necesidades de su población. Independientemente de quien cuida, la perspectiva de género llama la atención sobre la necesidad de cuidar y sobre las **facilidades que el diseño arquitectónico y urbano** debe contemplar para que esta tarea pueda darse con la misma naturalidad con la que se contempla la facilidad para que el transporte rodado no provoque atascos innecesarios.

Existe una gran literatura científica en relación a lo que se puede considerar una ciudad orientada a las mujeres.

El análisis de cualquier ciudad o proyecto aplicando la perspectiva de género es un **análisis situado**. Es decir, que depende del contexto social y cultural en el que se produzca.

## 4. ¿CÓMO DEBERÍA SER UN DISEÑO QUE INCORPORE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO?

Los proyectos que incorporan la perspectiva de género **no son proyectos hechos por mujeres ni para mujeres**. Son proyectos que consideran a las mujeres como diagnosticadoras de problemas urbanos que de otra manera no entrarían en la ecuación de los problemas a resolver.

Las mujeres en tanto que cuidadoras, cuerpos sexuados vulnerables e indicadoras del nivel de apropiación de los espacios públicos, aportan perspectivas sobre el hecho urbano que normalmente no son tenidas en cuenta.

Un proyecto que sea **adecuado para las mujeres** es un proyecto **adecuado para todas las personas**. Por eso, los equipos redactores de los proyectos que integran el Plan Málaga Litoral deben adoptar los principios del **diseño universal**, es decir un diseño para todos y todas, pero donde la perspectiva de género es un buen indicador para validar esa universalidad.

El diseño universal no crea recorridos para personas “normales” y personas con movilidad reducida, o espacios específicos para las mujeres segregados de los espacios para hombres. El diseño universal contempla todas las posibilidades y necesidades de uso, creando espacios para todas las personas independientemente de sus limitaciones en la movilidad, sus recursos económicos o sus limitaciones cognitivas. Son espacios adaptados para las personas que caminan y necesitan dotaciones de higiene, para las que van en bicicleta y necesitan sentirse seguras respecto a los coches, o las que caminan con bastón y necesitan sentirse seguras respecto a las bicicletas.

Un proyecto que incorpore la perspectiva de género es un proyecto cuyo diseño tiene en cuenta a todas las personas. Para ello, **contemplar las**

necesidades de las mujeres supone una herramienta útil para el diseño universal.



## 02. EL PLAN MÁLAGA LITORAL



1. EL PLAN MÁLAGA LITORAL
2. INTERCAMBIADOR MODAL DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN
3. INTERCAMBIADOR MODAL DE LA PLAZA DE LA MARINA
4. EJE LITORAL
5. ECOSISTEMA LITORAL
6. INTERPRETACIÓN. CONCLUSIONES

# 1. EL PLAN MÁLAGA LITORAL

La ciudad de Málaga constituye hoy el centro neurálgico de la Costa del Sol y cumple un importante papel en relación a su territorio y el desarrollo turístico y productivo de su entorno.

Aunque durante las décadas de los **60 y 70** el foco turístico se situaba en la Costa del Sol y Málaga funcionaba como una **capital de provincia exclusivamente a efectos administrativos**, la elaboración del Plan General de 1983 ofreció la oportunidad de ordenar la ciudad de manera que se pudiese dar sobre ella el proceso de desarrollo que actualmente se está produciendo. Los principios de modernidad de la década de los 80 exigían conectar Málaga con su territorio, ya que hasta la fecha la falta de conexiones territoriales acordes al potencial de la ciudad hacían que ésta funcionase como una isla, conectada con el exterior a través de su puerto y aeropuerto.

## Las infraestructuras:

Diversas **infraestructuras terrestres** como la construcción de la estación de autobuses del paseo de los Tilos en 1985 y su extensión en el Muelle Heredia en 1987, la inauguración de la A-92 y la conexión de Málaga a través de la A-45, junto con la construcción de la ronda urbana, y la construcción de la moderna estación María Zambrano que permitió la llegada del AVE y el inicio de las obras del Metro, supusieron la **consolidación de Málaga como ciudad atractiva en sí misma**, más allá de su funcionalidad como puerta de entrada de turistas a la Costa del Sol a través de su puerto internacional.

Partiendo de este contexto, el Ayuntamiento de Málaga en coordinación con el Ministerio de Fomento y a través de Renfe-Adif, y la Junta de Andalucía acordaron la implantación de la **nueva estación de autobuses** en la explanada frente a la fachada principal de la estación de ferrocarril María Zambrano.

Esta nueva estación se plantea con un carácter intermodal, combinando en la misma autobuses, taxi, metro, red ferroviaria ADIF-RENFE, así como integrar carriles bici y recorridos peatonales.

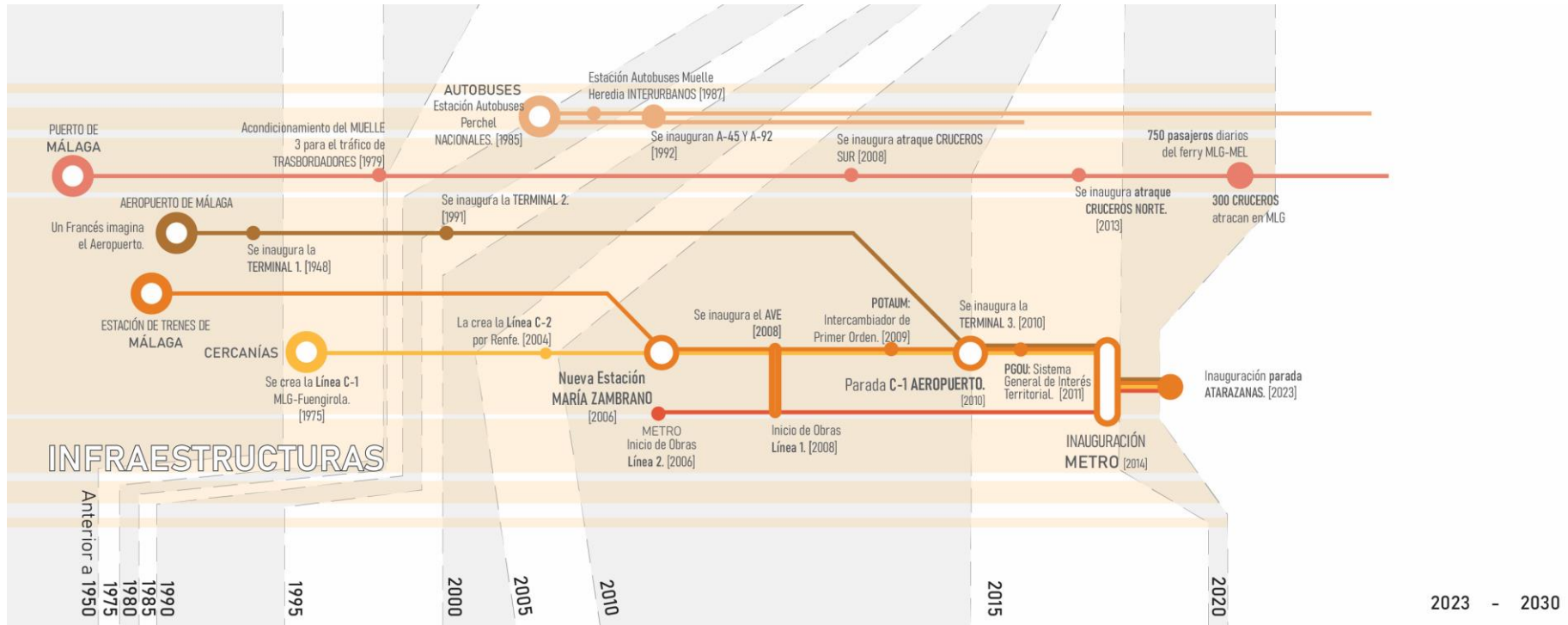
En 2005 se realiza un anteproyecto, por parte de Carlos Fernández Casado y Estudio Pereda 4 con la colaboración del estudio López Chollet – Dalmau, Arquitectos, S.L., que proponía un intercambiador con 73 dársenas para autobuses dispuestas en 4 niveles soterrados y conexión peatonal con el transporte ferroviario.

Así mismo en 2006 el ayuntamiento adjudicó a la empresa Narval la redacción del Anteproyecto de Construcción del Intercambiador Modal de Transportes en la Plaza de La Marina.

En **2009 el POTAUM** ubica en la Estación Central de Málaga un intercambiador de primer orden.

El **PGOU vigente de 2011** define la futura estación de autobuses de la Explanada de la Estación como Sistema General de interés territorial (SGIT-C.5) que incluye unos criterios de diseño.

También hay que considerar la **conexión de Melilla** con la península a través del puerto de Málaga, la ciudad con la que más vinculación histórica ha tenido siempre y que desde el acondicionamiento del muelle 3 del puerto para **transbordadores en 1979**, supone hoy en día un tráfico de pasajeros de una media de 750 diarios. También el puerto, desde la inauguración en **2008 de la terminal de cruceros Sur** y en **2013 de la terminal Norte**, supone una importante entrada de visitantes a Málaga con una media de 300 cruceros anuales.

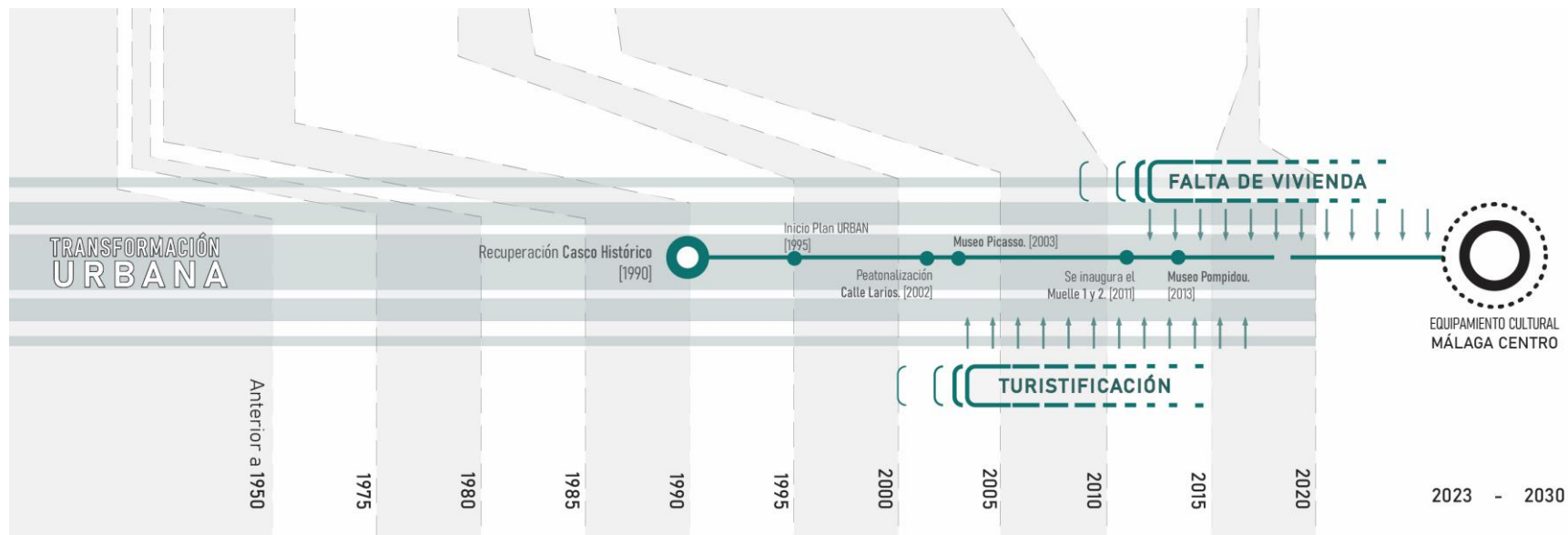


Fuente: elaboración propia



**Las intervenciones urbanas:**

El **Plan Urban** que se inicia en 1995 provoca la transformación del centro histórico de Málaga que era una vocación del PGOU 1983 que pretendía recuperarlo como barrio residencial y que había sido hasta entonces un espacio degradado y sin vitalidad. La **peatonalización de la Calle Larios en 2002** y la inauguración del **Museo Picasso en 2003** inician el proceso por el cual el centro histórico acabará por convertirse en un equipamiento cultural, turístico y de ocio de carácter territorial, que atrae a visitantes del área metropolitana, del ámbito nacional e internacional. La inauguración en **2011 del muelle 1 y 2** del puerto, cuya funcionalidad es la de conectar la estación de cruceros con la ciudad, consolida el espacio portuario como lugar de esparcimiento para la ciudadanía y los visitantes de la ciudad.



Fuente: elaboración propia

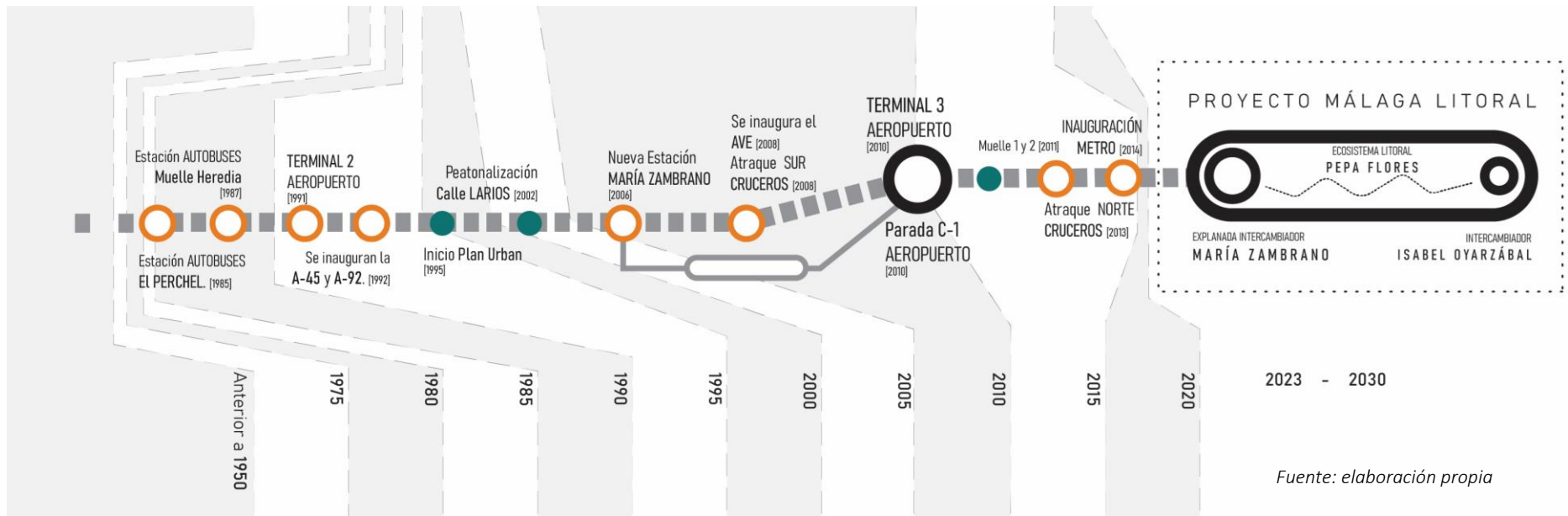
### El Plan Málaga Litoral:

Estos cambios provocan que en 2019 se encarguen **dos informes** que reenfozan la oportunidad que supone que el centro de Málaga se hubiese convertido en un equipamiento de carácter metropolitano y territorial en sí mismo. Estos informes fueron los que conceptualizaron lo que actualmente se denomina Plan Málaga Litoral:

- Informe sobre la Articulación del Transporte de Viajeros Metropolitanos e Interurbanos y sus Relaciones con la Movilidad Central de la Ciudad de Málaga. Realizado por el ingeniero de caminos José Alba.
- Estudio Urbanístico de las Terminales de Autobuses Metropolitanos e Interurbanos y su Relación con la Centralidad en la Ciudad de Málaga. Propuestas de Futuro. Realizado por el arquitecto Salvador Moreno Peralta.

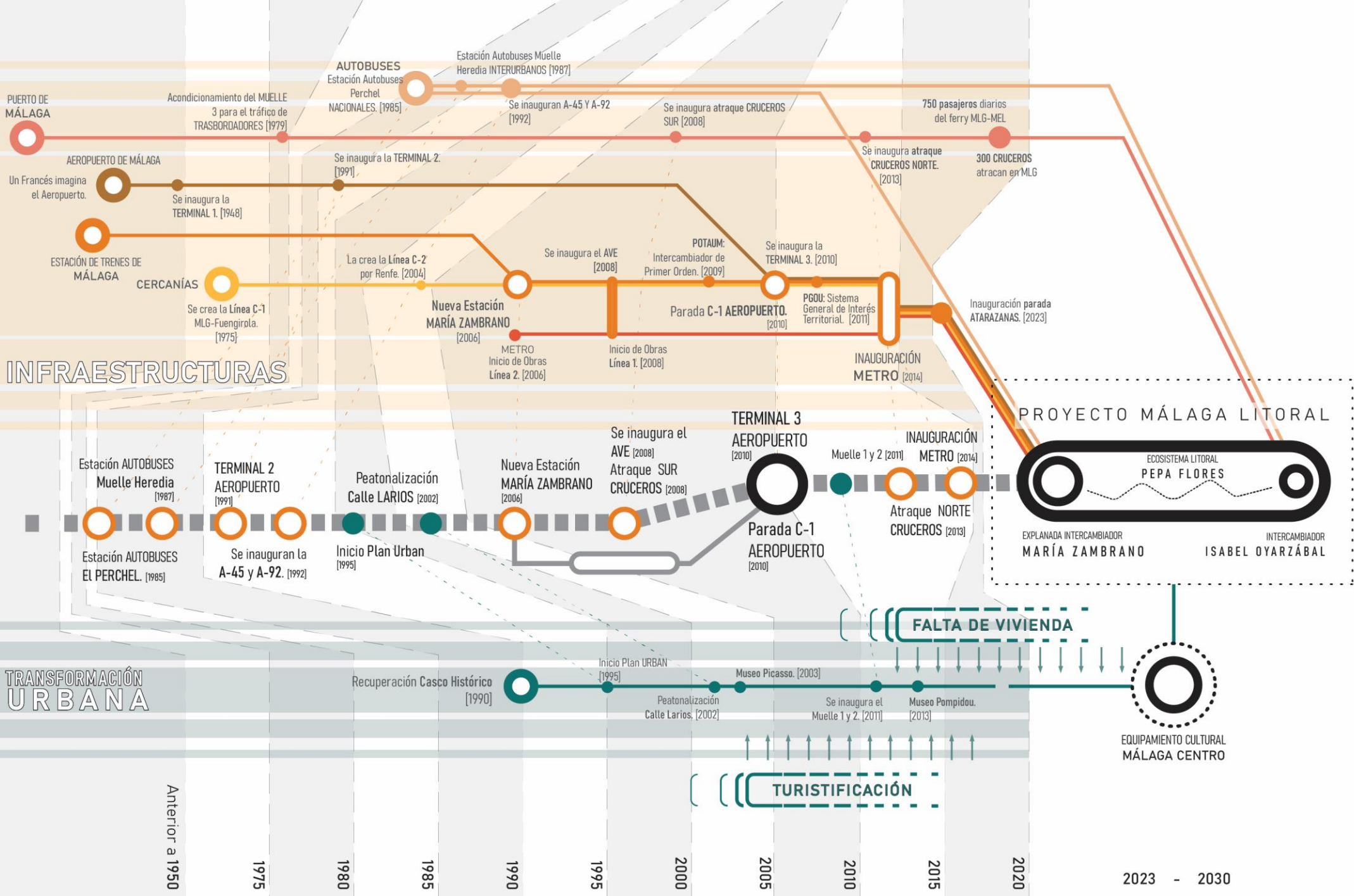
De este modo, y recogiendo estudios previos que ya se habían encargado durante las dos últimas décadas, se retoma la **oportunidad de desplazar la estación de autobuses** metropolitanos desde Muelle Heredia hasta la Plaza de la Marina, propiciando así mismo una mejor **conexión del equipamiento Málaga-Centro con el Puerto** y el espacio público que este representa desde la inauguración de los muelles 1 y 2. La **necesidad de soterrar** el viario de alta capacidad del Paseo de los Curas y Muelle Heredia **para permitir el acceso de los autobuses** a la nueva estación intermodal que la Plaza de la Marina representará, ofreció la **oportunidad** de crear sobre dicho soterramiento un **espacio público** de gran calidad ambiental cuya **vocación** es la de extender las actividades del centro de Málaga al puerto y a la Malagueta y el Paseo de Reding y el centro cultural de la plaza de toros mediante un **espacio público que mejore la conectividad peatonal** del centro con la zona este.

Se plantea por tanto el desarrollo de dos estaciones de autobús subterráneas complementarias: La Estación de la Explanada para líneas de largo recorrido, y la Estación de la Marina para líneas Metropolitanas.



2023 - 2030

Fuente: elaboración propia



Fuente: elaboración propia

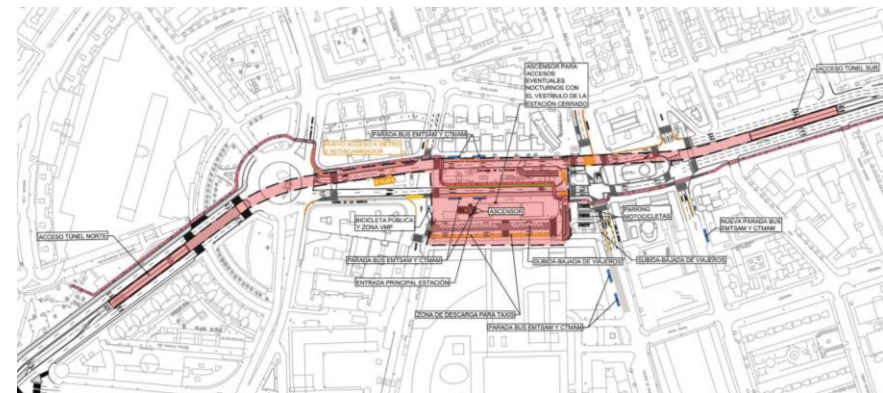
## 2. INTERCAMBIADOR MODAL EXPLANADA DE LA ESTACIÓN

[Las imágenes de este apartado son capturas del Anteproyecto del Intercambiador Modal en la Explanada de la Estación de Málaga. Fecha: agosto 2022 - Autor: Esteyco]

El PGOU vigente de 2011 define la futura estación de autobuses de la Explanada de la Estación con un diseño basado en:

- Integración del edificio subterráneo y de sus accesos rodados y peatonales en el entorno.
- Salvaguardar la imagen de la Antigua Estación Ferroviaria.
- Correcta funcionalidad con énfasis en la iluminación natural.
- Compatibilizar la nueva Estación con la red de transportes existente.
- Trasbordos realizados a nivel de un único vestíbulo de viajeros.
- Los usos complementarios estarán asociados al hecho del viaje y estancia de viajeros.

Se realiza un estudio funcional que sirve como base para el Anteproyecto presentado, en el que se plantea una caja de planta rectangular de 129m x 85m bajo la Explanada de la Estación. Esta se compone en 3 niveles, un vestíbulo peatonal y las dos plantas inferiores para la estación de autobuses. Las entradas de autobuses se plantean por dos rampas soterradas desde Avda. Ingeniero José María Garnica (304m) que conecta con el nivel -3 por la necesidad de pasar bajo el ferrocarril de Cercanías, y Avda. de las Américas (373m) que conecta con el nivel -2.



Este estudio se contrasta con las indicaciones de diseño del PGOU, análisis de recorridos y funcionales, y el programa de necesidades del intercambiador para validar el diseño.

## INTERMODALIDAD CON OTRAS INFRAESTRUCTURAS

Los intercambiadores configuran nodos de conexión entre los distintos modos de transporte, ubicándose en puntos en los que ese traspaso sea lo más óptimo posible.

Con el planteamiento de estos dos nuevos intercambiadores intermodales se plantea inicialmente la sustitución de la Estación de Autobuses de Los Tilos por un edificio singular de equipamientos y oficinas que ocupe la parcela, y la eliminación de la Estación de Autobuses del Muelle de Heredia, integrando la zona en el espacio público resultante del soterramiento de la zona.

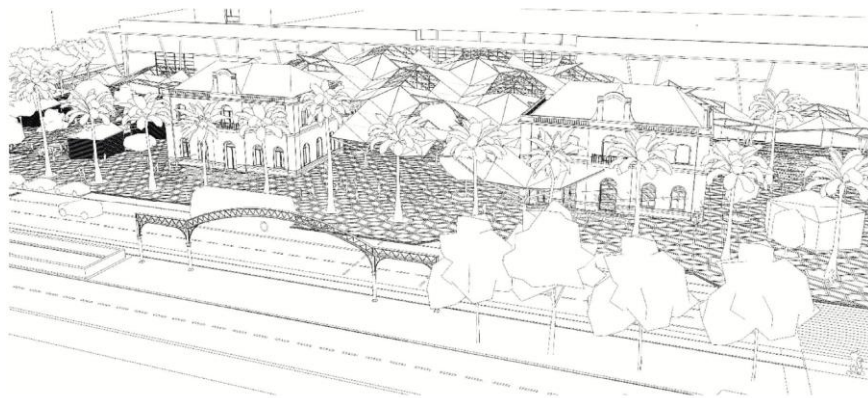
Ambos intercambiadores se conectan con la línea de metro. El de la explanada de la estación se conecta además con las líneas de cercanías y ave, para conexión metropolitana y nacional.



## PATRIMONIO HISTÓRICO

Los pabellones de la Explanada de la Estación están protegidos al estar inscritos como Bienes de Catalogación General en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz, con la categoría de “edificios con grado arquitectónico I”.

Originalmente la Estación de Ferrocarril de Málaga se componía de dos naves laterales encabezadas por dos pabellones que delimitaban un espacio interior cubierto a dos aguas. El proyecto plantea una posible localización para el reposicionamiento del antiguo pórtico en la nueva configuración de la Explanada. Este reposicionamiento ubica únicamente el pórtico que daba fachada al antiguo espacio entre los dos pabellones unos metros más alejado de la estación respecto a su antigua ubicación, colocándose en el nuevo espacio de medianera entre los sentidos de la Avda. Ingeniero José María Garnica.



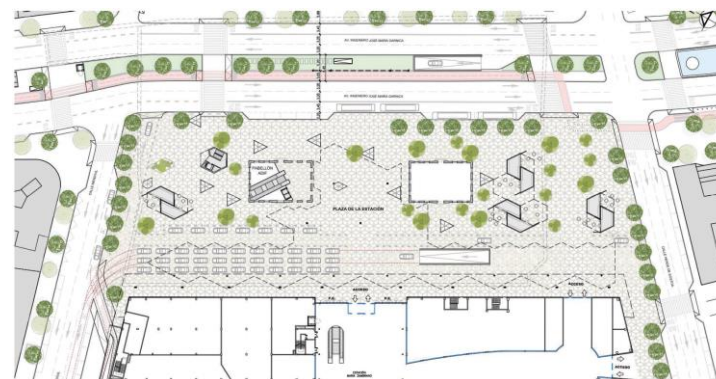
## LA PLAZA Y SU RELACIÓN CON EL ENTORNO

La explanada forma parte de un eje vertebrador que desemboca en el paseo marítimo.

La plaza propuesta en la explanada se conforma reduciendo el boulevard que separa los sentidos de circulación de Avda. de las Américas en 10m aproximadamente, generando una plaza de 9.960 m<sup>2</sup> respecto a los actuales 4.910 m<sup>2</sup>.

La configuración de la plaza deja los pabellones de Adif en la parte central dándoles protagonismo, rodeándolos de lucernarios para la iluminación natural del vestíbulo en sótano, y de una nueva pérgola. Se plantea un patrón poligonal que se refleja en el pavimento y lucernarios.

El mobiliario y subestructuras que se disponen en la plaza es un conjunto de quioscos modulares, bancos, zonas de información, cafetería, etc. Los triángulos en el suelo son lucernarios al vestíbulo -1. También se dispone una pérgola fragmentada según el mismo patrón que el suelo.

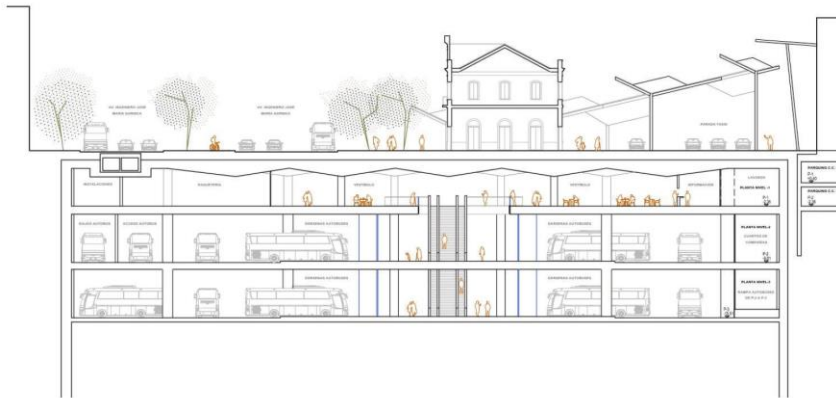


## EL EDIFICIO

El edificio se desarrolla en 3 plantas subterráneas de 135 m x 85 m, con una superficie por planta de 11.475m<sup>2</sup>. El diseño se basa en un patrón poligonal que se replica en las distintas plantas y que permite la creación de lucernarios para la entrada de luz natural.

En la primera planta, a la misma cota que el vestíbulo del metro, se ubica el vestíbulo del intercambiador que tiene un gálibo mínimo de 3,5 m.

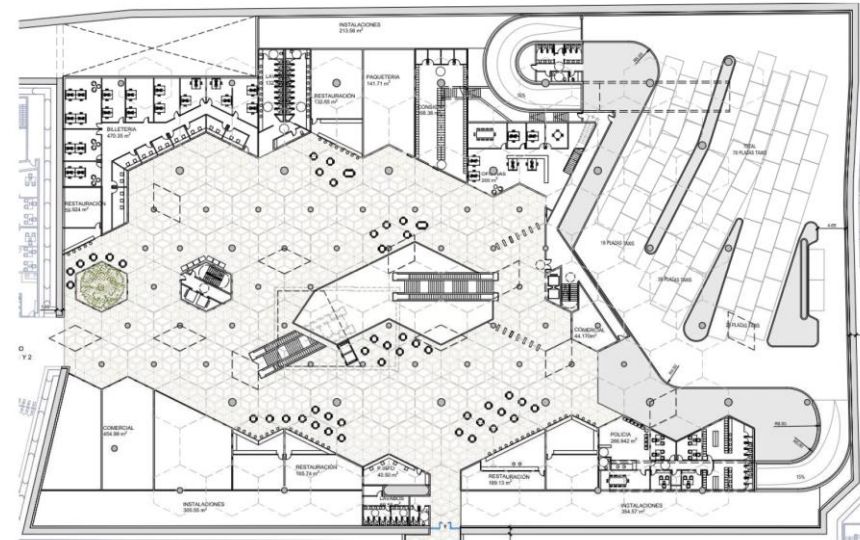
Las dos plantas restantes conforman la estación soterrada de autobuses, donde desembarcan los accesos rodados al intercambiador.



PLANTA -1

Ubicada en la cota -2,40 m para conectar con la estación de metro “El Perchel”. División entre área para el paso de viajeros y trabajadores, zona central con la entrada a la estación y zona perimetral con los servicios necesarios en el vestíbulo.

En el lado derecho se plantea una bolsa de 70 taxis, con rampas de acceso desde Avda. de las Américas y desde la Plaza de la Estación.

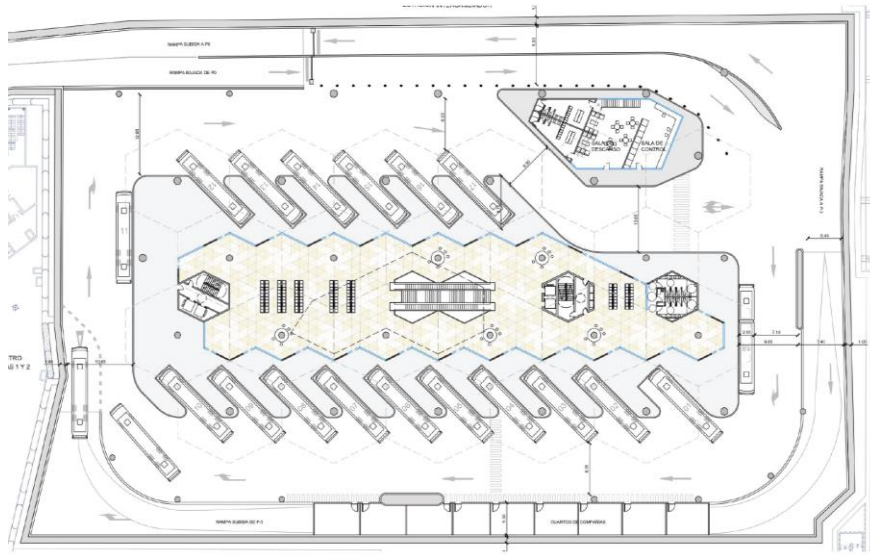


Se plantea una losa tridimensional que permite generar lucernarios con distintas formas poligonales para la iluminación natural.



### PLANTA -2

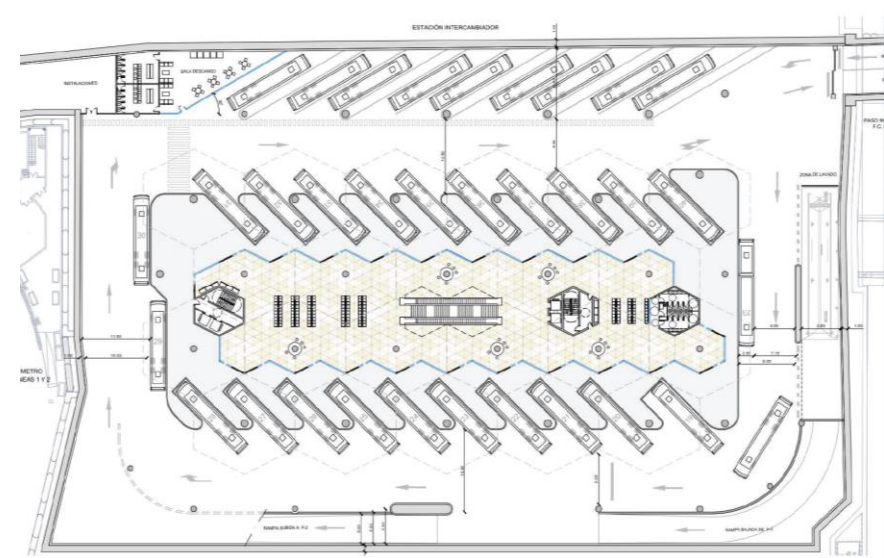
Planta con capacidad para 18 autobuses, acceden por la rampa del acceso Norte. Al ser la planta con mayor afluencia se ubica en ella la sala de control, junto a la sala de descanso de conductores, así como 340 m<sup>2</sup> de usos auxiliares para las compañías de autobuses.



### PLANTA -3

Enfocado, al igual que la planta -2, al embarque y desembarque de pasajeros de autobús. Se accede exteriormente a la misma directamente desde la rampa del acceso Sur, debido a la necesidad de pasar bajo la línea del Cercanías.

Se plantean 22 dársenas y 9 plazas de aparcamiento de autobuses con posibilidad de recarga eléctrica.



### ACCESOS RODADOS

Los condicionantes principales de los accesos son la estructura existente del metro en el caso del acceso Norte, y la necesidad de pasar bajo el túnel del Cercanías del acceso Sur.



## SISTEMA DE GESTIÓN

Se implementa un sistema que permita un control riguroso de los movimientos de entrada y salida de autobuses, a la vez que se informa al viajero en tiempo real. Este sistema se compone de:

- Sistema de control de accesos (SCA). Accesos autobuses.
- Sistema de control de estación (SCE). Sala de control técnico.
- Sistema de comunicación con tornos (SCT). Accesos con tornos.
- Sistema de información al viajero (SIV). Pantallas de información.
- Sistema de datos y administración (SDA). Gestión de datos de compañías.

La propuesta incluye cuestiones relacionadas a la prevención y control ambiental, a través de propuestas relativas a la ventilación, la climatización, el control del consumo y la gestión de aguas residuales.

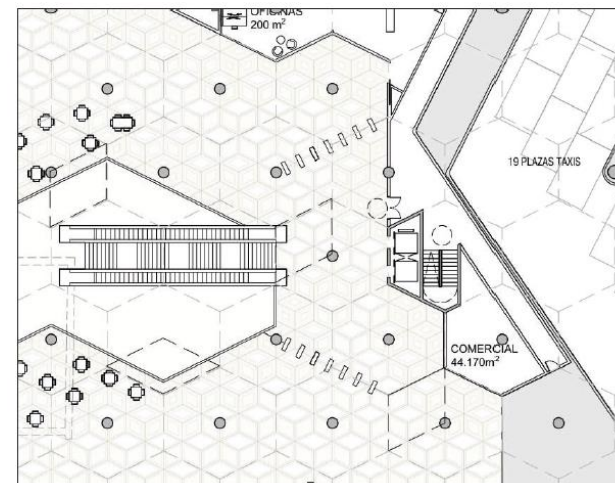
## ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL EN EL INTERCAMBIADOR

El proyecto plantea la mayor parte de los flujos de peatones en el nivel -1, donde convergen el acceso desde el exterior y la conexión con metro y ferrocarril.

Conexiones peatonales del intercambiador:

- Conexión con la estación de metro el perchel a misma cota y mediante apertura diáfana de 8 m de anchura.
- Entrada directa desde exterior en el vestíbulo de la Estación María Zambrano y en el pabellón Norte de Adif.

- Acceso nocturno de la plaza al vestíbulo junto al pabellón Norte de Adif.
- Acceso a las plantas de autobuses a través de la planta -1 con control de acceso para restringir el paso solo a viajeros con billete mediante sistema de tornos.



La viabilidad de los accesos para la afluencia de usuarios prevista ha sido comprobada por el flujo asumible por cada uno de ellos, así como de los sistemas de control de acceso.

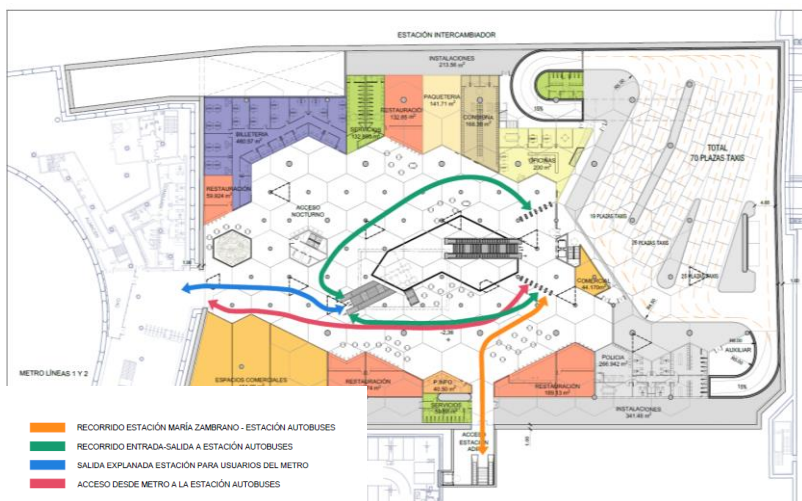
Tanto el acceso desde el Pabellón norte en superficie y el acceso desde la estación María Zambrano llegan únicamente a la planta -1 (tanto escalera como ascensor) para cumplir con el control de acceso que sea necesario el paso por los tornos para acceder a las plantas inferiores.

El acceso nocturno permite el ingreso después del cierre del acceso principal a los pasajeros con billete, estableciendo el control de acceso a nivel de la plaza. Además funciona como salida de emergencia dentro del recorrido de evacuación, permitiendo solo el sentido de salida en la planta -1, a la que no es necesario acceder por la noche, y ambos sentidos en las demás.



El otro núcleo de evacuación de emergencia llega hasta la planta -1, donde continúa su recorrido por un pasillo de ángulos pronunciados junto a las paradas de taxis y la parte trasera de las oficinas.

El recorrido se completaría con la conexión con la estación del metro y la estación María Zambrano.



## VIAVILIDAD DEL TRÁFICO

El modelo de movilidad que se plantea en la zona de estudio, sector importante de la ciudad de Málaga, intenta poner a los modos de transporte activos y públicos por encima de los modos privados, teniendo en cuenta la visión general expresada en el PMUS de la ciudad y en los objetivos del Anteproyecto de intercambiador modal de la Explanada de la Estación.

El estudio de movilidad y simulación de tráfico presentado permite comprobar que, con las acciones propuestas para el escenario futuro, la

red viaria es capaz de absorber la demanda actual y la generada con iguales o incluso ligeramente mejores parámetros de funcionalidad que en la actualidad.

## FASES

Para minimizar las afecciones de tráfico el anteproyecto considera un sistema de ejecución descendente-ascendente (“cut and cover”), empezando por la ejecución de las pantallas perimetrales y los pilares del intercambiador.

El paso del Colector de Las Gafas a través de la zona de intervención provoca que se requiera renovar el mismo e integrarlo en la propia estructura del proyecto. Esta renovación deberá tener en cuenta los conflictos que se producen en su cruce con el metro, el cruce con el cercanías y el paso por el espacio del propio intercambiador. Esta renovación tendrá lugar en las primeras fases del desarrollo de la obra.

Se considera un periodo de ejecución de 3 años.

### 3. INTERCAMBIADOR MODAL DE LA MARINA

[Las imágenes de este apartado son capturas del Anteproyecto de la Estación de Autobuses subterránea de la Marina. Fecha: julio 2022 - Autor: WSP y ESTUDIO7]

Actualmente hay dos estaciones principales de autobús en Málaga para autobuses interurbanos y metropolitanos: la Estación de Autobuses de Los Tilos y la Subestación del Muelle de Heredia.

La Subestación del Muelle de Heredia se sitúa en la Avenida Manuel Agustín y tiene capacidad para 9 paradas simultáneas y unas instalaciones mínimas.

Desde hace más de quince años, el Ayuntamiento de Málaga ha ido realizando estudios para mejorar el transporte público, potenciar la intermodalidad y, en concreto, definir una nueva estación de autobús, que sustituya a la instalación existente.

En 2006 el ayuntamiento adjudicó a la empresa Narval la redacción del Anteproyecto de Construcción del Intercambiador Modal de Transportes en la Plaza de La Marina, que con el desarrollo del muelle 4 y la situación estratégica en la que se encuentra respecto a la red de transportes urbanos y metropolitanos de Málaga favorecen el desarrollo de un intercambiador de Transportes.

El Plan Málaga Litoral retoma en 2019 esta iniciativa de construir el intercambiador en la Plaza de la Marina como parte de su esquema de proyecto.

## ESTUDIO DE ALTERNATIVAS

Se plantea una hipótesis con Dársenas en espina de pez e Itinerario de Paso por el Norte.

Esta cuenta con:

- Un elevado número de Dársenas (29)
- Capacidad para albergar transporte discrecional o nuevas líneas en el futuro.
- Las Plazas de Regulación previstas en Dársenas en Espina de Pez pueden ser utilizadas para Transporte Discrecional.
- Existencia de Dársenas en Espina de Pez permite una optimización de espacios.
- Se garantiza la operativa metropolitana en la oferta destinada a dársenas en bahía/diente de sierra.
- Sin incidencia con las Especies Protegidas del Parque.
- Se optimiza itinerario para las Paradas de Paso Oeste-Este.
- Se proyectan hasta 6 Dársenas para Autobuses Articulados de 18m.

En el anteproyecto se muestran varias posibilidades desarrolladas sobre esta base para servir como ejemplo de desarrollo del proyecto.

## DESCRIPCIÓN GENERAL

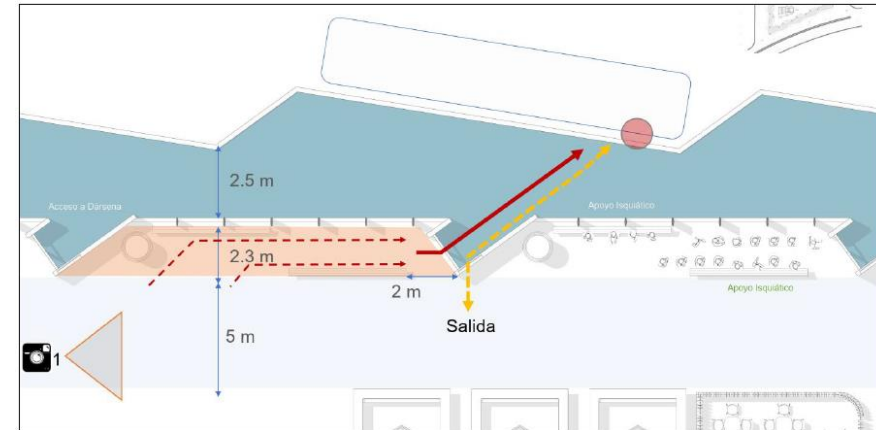
El edificio tendrá una superficie construida de 22.200m<sup>2</sup>, se desarrolla en 3 plantas bajo rasante cuyo acceso peatonal se ubica en superficie en el lado suroeste de la Plaza.

Dispone de 29 dársenas divididas en dos plantas y a las que se accede directamente desde el flujo del Eje Litoral soterrado.

El acceso se realiza mediante un núcleo de escaleras situado al suroeste o haciendo uso de los ascensores en superficie. La primera planta de sótano se conectará con el metro cercano mediante una ligera pendiente.

La planta primera del sótano se encuentra a una cota de -6,20m, tomando como referencia el trazado del proyecto Eje Litoral, y tiene una superficie construida de 10.600m<sup>2</sup>. Acceden a este sótano los autobuses que vienen del Oeste de la ciudad.

Tanto en el sótano 1 como 2 las zonas de dársenas y las zonas de viajeros se encuentran separadas entre sí mediante un muro cortina que garantiza una conexión visual pero funciona como límite para los sectores de incendios previstos.



La zona de dársenas se organiza en una estructura de “dientes de sierra” y consta de 12 dársenas en el sótano 1 y 17 dársenas y en el sótano 2.

La planta segunda del sótano se encuentra a una cota de -12,70m tomando como referencia el trazado del proyecto Eje Litoral.



# MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD



## INTERMODALIDAD

- Peatonal

La plaza de La Marina se encuentra integrada dentro de unos itinerarios peatonales que serán aún más completos tras el desarrollo del Plan Málaga Litoral.

## DISEÑO EN SUPERFICIE

El anteproyecto solo plantea una ordenación en superficie sencilla, ya que el desarrollo de la Plaza de La Marina corresponderá a un proyecto arquitectónico posterior.

Realiza un estudio de alternativas para ubicar la conexión con la superficie de forma que condicione lo menos posible futuros proyectos.

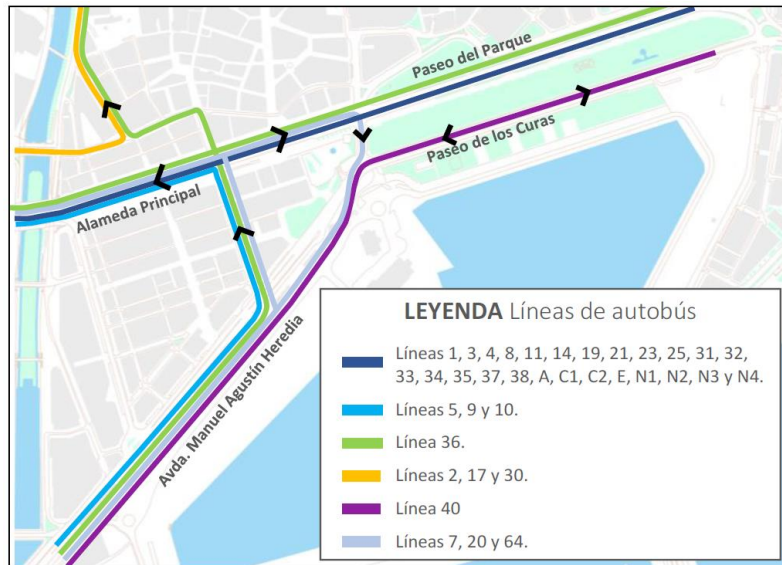
En eficiencia energética cabe destacar la propuesta de usar pozos canadienses.



- Autobús Urbano

La mayoría de las líneas de autobús urbano de Málaga pasan por la alameda principal o el paseo del parque, lo que hace que el intercambiador se sitúe adyacente a estos recorridos y se produzca una intermodalidad prácticamente directa.





- Autobús interurbano

La situación es similar respecto a los autobuses interurbanos por la proximidad de la estación del Muelle Heredia. Está planteado que el intercambiador de La Marina sustituya sustituya esta estación.

- Red de Metro

Actualmente se encuentran en funcionamiento las líneas 1 y 2 del metro con recorrido hasta el Perchel. Con la prolongación hasta Atarazanas se alcanzaría una intermodalidad peatonal desde el intercambiador, con un recorrido de 300 m (4 min). Si llegase a producirse la ampliación del metro hacia el Este, se podría conseguir una intermodalidad directa, al estar el intercambiador adyacente al hipotético recorrido que tendría la expansión de la línea.



- Red de Ferrocarril de Cercanías

Las líneas de Cercanías que conectan el centro de la ciudad con la Costa del Sol Occidental y el Valle del Guadalhorce no prevén por ahora una expansión hacia el Este, por lo que el intercambiador tendría una relación de intermodalidad peatonal con este medio de transporte respecto a la parada más cercana a 650 m (8 min).

- Taxi

Intermodalidad directa.



## PROPUESTAS DE APARCAMIENTO CONECTADAS CON LA ESTACIÓN

Se estudian las sinergias de la estación de la Marina con 2 actuaciones relacionadas con el estacionamiento:

- Aparcamiento Sostenible en Aparcamiento Central Vacante. Modificación del aparcamiento cuya huella no ocupe el espacio de la estación de La Marina.
- Aparcamiento en el Puerto. Incluido en el Plan Especial del Puerto como parte del desarrollo Urbanístico del Muelle-4.

## 4. SOTERRAMIENTO EJE LITORAL

[Las imágenes de este apartado son capturas del Anteproyecto del soterramiento Eje Litoral en Málaga. Fecha: octubre 2022 - Autor: Esteyco]

Una de las principales actuaciones del Plan Málaga Litoral es el Eje Litoral soterrado, desde el río Guadalmedina hasta la calle Gutenberg, como instrumento necesario para mantener la comunicación Este-Oeste y reducir la contaminación atmosférica y acústica.

Para su definición, el Ayuntamiento ha encargado dos trabajos:

- Estudio de Alternativas de Soterramiento en el tramo Paseo de los Curas del Vial Litoral, donde se estudiaron y plantearon alternativas de sección y trazado para el Eje Litoral en el tramo comprendido en la Plaza de la Marina y la Avenida Cánovas del Castillo.
- Estudio de alternativas de ordenación viaria del Eje Litoral soterrado, donde se han definido los principales criterios de diseño del Eje Litoral.

## OBJETIVOS DE LA PROPUESTA

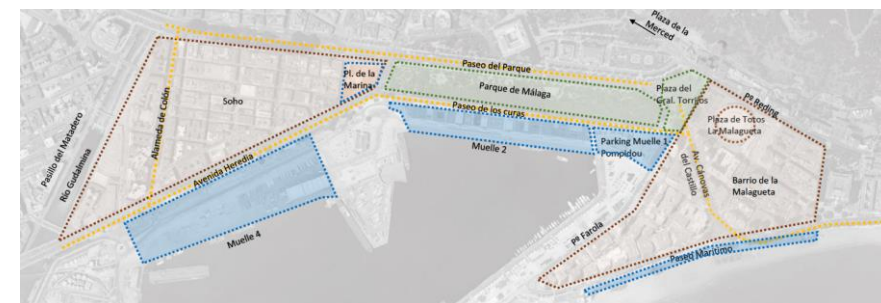
Los objetivos que se marca la propuesta de soterramiento son:

- Dotar a Málaga de un funcionamiento como ciudad-región.
- Potenciar la movilidad “blanda” (transporte colectivo, peatón y bicicleta)
- Crear un centro de Málaga más potente.
- Desarrollar la agenda urbana y el plan del clima:
  - Integración ciudad-puerto
  - Limitar efectos del tráfico de paso en el área central (incorporación Bus-VAO)

- Mejorar el espacio público y las zonas verdes
- Favorecer un área central de bajas emisiones

## CONDICIONANTES

- Generales



- Geológicos y geotécnicos. Profundidad del estrato de rocas, su permeabilidad y excavabilidad, el nivel freático, agresividad de las aguas freáticas, efecto barrera y subsidencias y deformaciones en los edificios colindantes a las obras.
- Arbolado.

## MOVILIDAD

- Actual

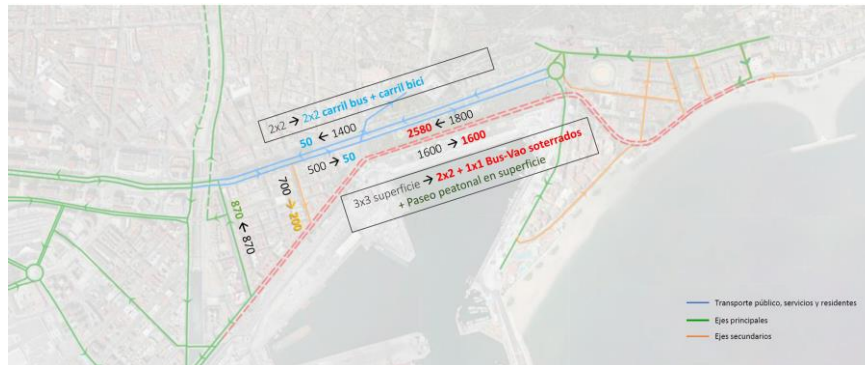
Elevada circulación de autobuses metropolitanos, buenos itinerarios peatonales y permeabilidad.

- Bus-VAO

Tiene como objetivo dar prioridad al transporte colectivo y al eléctrico.

- Resultados buscados (provisionales)

Eliminar el tráfico privado de la Alameda-parque, y la reducción de los desplazamientos en vehículo privado un 10% en la ciudad, asignándole un 50% del tráfico del soterramiento al Bus-VAO (vehículos prioritarios).



## CRITERIOS DE DISEÑO

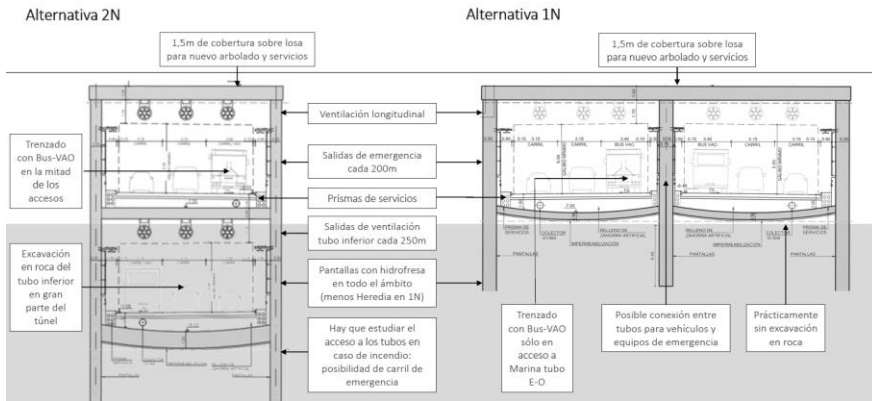
- Conexiones viarias este-oeste
- Conexión con la ciudad
- Potenciar transporte colectivo
- Acceso directo a terminales y aparcamientos
- Adecuación de la red de saneamiento
- Mínimos condicionantes en superficie. Integración de espacios centrales con el puerto y el litoral.
- Mínima afeción a arbolado existente y generar nuevos espacios verdes
- Aplicación de criterios de sostenibilidad





# ALTERNATIVAS

El anteproyecto plantea dos propuestas de cómo llevar a cabo el soterramiento, una de ellas con los dos sentidos de circulación en un solo nivel (1N), y otra la planteada originalmente, con los sentidos de circulación uno sobre el otro (2N).



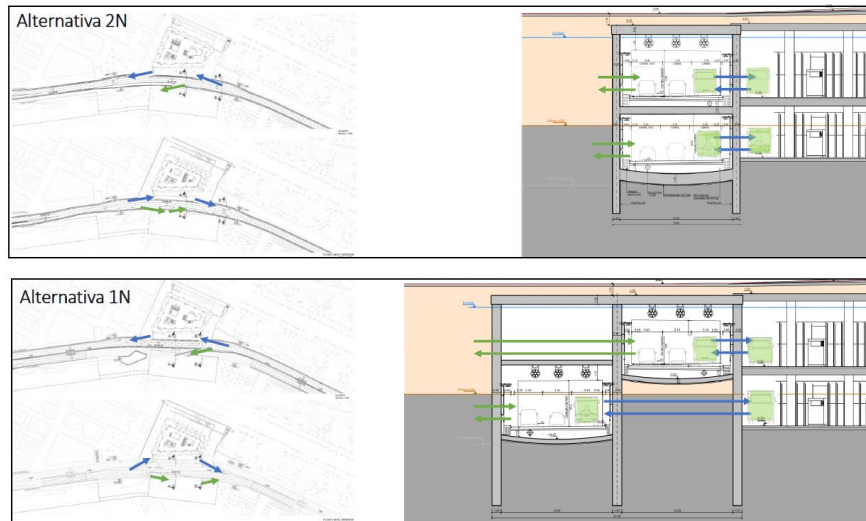
Las mayores diferencias que se establecen entre ellas conciernen a la mayor o menor dificultad de girar, el área ocupada en planta, el nivel de excavación en roca necesario y la entidad de las salidas y entradas del soterramiento.



Ambas alternativas tienen un número similar de árboles afectados/trasplantados, 77 en el caso de 2N y 72 en el caso de 1N. No obstante, en el caso de la alternativa 1N la línea central de plátanos del paseo de los curas requiere de un apeo estructural.

En ambos casos la conexión con la nueva estación de la Marina se realiza de forma que cada sentido de circulación accede a una planta distinta de la misma, por lo que en la alternativa 1N el recorrido Oeste-Este toma una mayor profundidad para poder pasar por debajo del Este-Oeste y acceder a la planta -2 de la estación.

## VENTAJAS E INCONVENIENTES



### ALTERNATIVA 2N

#### Ventajas:

- Solución seleccionada en fases anteriores
- Menor ocupación en superficie
- Mayor holgura en Cánovas del Castillo y Paseo de los Curas
- Permite conexiones por un único lado de ambos tubos
- Probable menor afección a servicios existentes
- Menor afección al arbolado en Paseo de los Curas (no necesidad de apeo en alineación central)

#### Inconvenientes:

- Presupuesto un 20% más caro que en la solución a 1 nivel
- Mayor dificultad técnica durante la ejecución 200 k m<sup>3</sup> de excavación en roca, 15 m de profundidad respecto a nivel freático
- Mayor plazo de ejecución de obras
- Es necesario mantener los ramales de acceso en el paseo de los Curas Mayor concentración de tráfico en plaza Torrijos
- Túnel más profundo, rampas de entrada y salidas más largas desde el nivel inferior necesidad de mayores desarrollos y geometría más forzada
- Mayor restricción en la operativa de emergencia
- Salidas de emergencia más profundas y con mayores recorridos de evacuación posible carril emergencia
- Imposibilita la conexión entre tubos de los vehículos y equipos de emergencia

En lo referente a la accesibilidad y operatividad de emergencia en ambas alternativas se disponen 18 salidas de emergencia, pero la solución 1N posibilita que se incluyan 3 conexiones entre tubos para vehículos de emergencia y 10 conexiones a pie de personal de emergencia que en la alternativa 2N no son posibles.

## PRESUPUESTO

Al realizar una comparativa del presupuesto estimado para cada una de las alternativas se obtiene que la alternativa 2N es 61.553.110 € más cara que la alternativa 1N, lo cual supone un incremento del 20%. Esto se debe principalmente a un mayor coste de los movimientos de tierras y la diferencia de dimensión en las pantallas construidas.

- Complejidad en la extracción de ventilación del tubo inferior extracción de humos lateral Pozos de extracción de humos más profundos para el túnel del nivel inferior
- Mayor efecto barrera sistema de by pass más complejo
- En función de posición del carril Bus VAO, no evita trenzados con vehículo privado en Torrijos

- Interferencia con el Parque en el extremo junto a Torrijos por el ramal de entrada al túnel, resuelto con mínima afección mediante ramales en mina
- Necesidad de apeaar alineación central Paseo de los Curas

## ALTERNATIVA 1N

### Ventajas:

- Ahorro de un 20% respecto a 2N. a precios 2021, +60M€ de ahorro en inversión
- Elimina prácticamente la excavación en roca: menor riesgo de desviación en obra, menor incertidumbre y afección a vecinos.
- Menor plazo
- Se podría optar por acometer los dos tubos en dos fases, permitiendo mantener el tráfico, excepto en Cánovas
- Permite pacificar la plaza Torrijos
- Mejora la operativa de los equipos de emergencia en caso de incendio, con conexión entre tubos para vehículos y equipos de emergencia
- Mejora condicionantes en superficie para la urbanización, salidas de emergencia cada 200m y ventilación de túnel
- Se puede situar BUS-VAO en carril izquierdo y evitar trenzados, salvo en la estación de la Marina para el túnel E-O

### Inconvenientes:

- Mayor ocupación en planta, posible mayor afección a servicios
- Sección más ajustada en Cánovas del Castillo, dejando 2,4m a fachada de edificios existentes en la primera manzana (unos 50m), lo que impide mantener el tráfico durante la ejecución de la losa de cobertura (2 meses) en esta calle

## 5. ECOSISTEMA LITORAL

[Las imágenes de este apartado son capturas del Concurso Internacional para la Reurbanización del tramo central del PML. Fecha: sept 2022 - Autores: B720]

El parque de Málaga y palmeral de las sorpresas quedan desconectados debido a la prioridad vehicular y el desnivel topográfico. El Plan Málaga Litoral plantea el soterramiento de la vía rodada que los divide para generar una franja de espacio público y zona verde que cosa el parque con el palmeral y que conecte la ciudad con el puerto de forma continuada, así como una plaza en la zona de la marina, sobre el intercambiador que plantea el plan.

### OBJETIVOS DE LA PROPUESTA

- Maximizar la conectividad favoreciendo la permeabilidad peatonal y accesibilidad universal
- Actuación integradora y unitaria
- Nueva centralidad en la plaza de la Marina, tanto como espacio público polivalente, como en su carácter de nodo intermodal de transporte.
- Gestión sostenible de recursos como el agua y la energía.



### PRINCIPIOS DE DISEÑO

Debido a la escala y la complejidad de la intervención, se hace necesario desglosar el planteamiento de la misma en capas que den solución a los distintos condicionantes:

- Movilidad sostenible. [1]

Estrategia de movilidad a 3 escalas. Territorial (metro, taxi, bus interurbano), ciudad (carril bici, carga de vehículos eléctricos), y de barrio (nuevos itinerarios peatonales).

- Biodiversidad y renaturalización de la ciudad. [2]

Conexión entre los espacios verdes existentes generando un gran parque interconectado.

- Captación de energía renovable y aprovechamiento del agua. [3]

El proyecto coloca una serie de paneles solares de alto rendimiento en las pérgolas de la nueva plaza de la Marina y potenciará la recogida de aguas pluviales para su posterior utilización.

- Espacio público activo y accesible. [4]

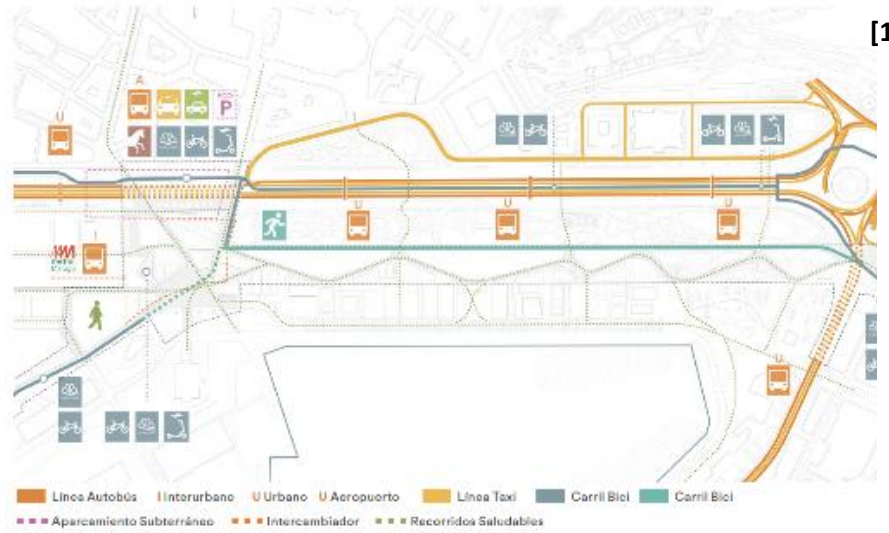
La Marina se convierte en un “hub” intermodal de transportes, a la par que en un foco de ocio y recreo, que funciona como punto de convergencia de los distintos flujos peatonales y turísticos.

- Transformación digital. [5]

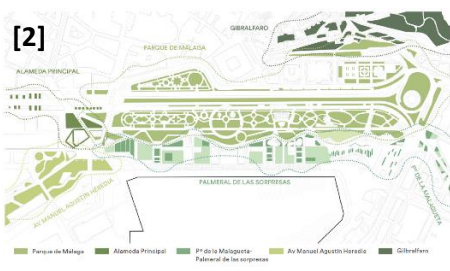
Favorecer la conectividad digital y la monitorización de procesos.



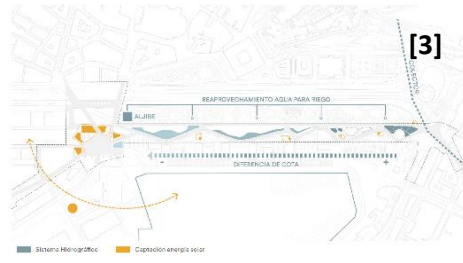
# NUEVA PLAZA DE LA MARINA



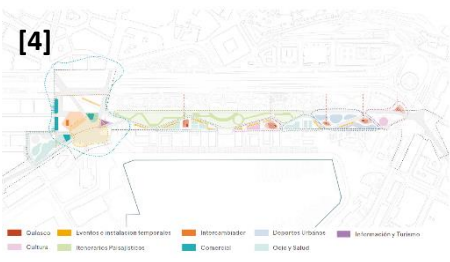
[1]



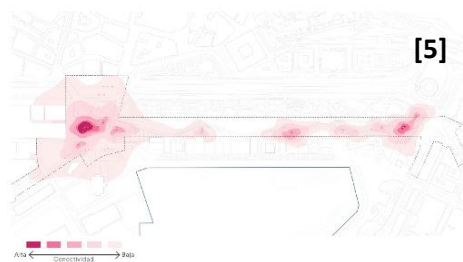
[2]



[3]



[4]



[5]

La Plaza de la Marina constituye un nuevo espacio público que pone el foco en potenciar la sinergia entre ciudad y puerto.

El diseño de este nuevo espacio se basa en la implementación de una serie de estrategias:

- Aproximación al mar.  
Se pretende retomar el carácter de punto de conexión entre ciudad y puerto.
- Convergencia de ejes visuales.

Localización estratégica en el punto de con

- Intercambiador exterior y abierto.  
Se propone un intercambiador abierto a la luz natural, verde e integrado con la plaza y con el parque.
- Activación del espacio público.

La plaza se plantea como un espacio diáfano y polivalente con una serie de pérgolas en su perímetro que incorpora una variedad de usos.

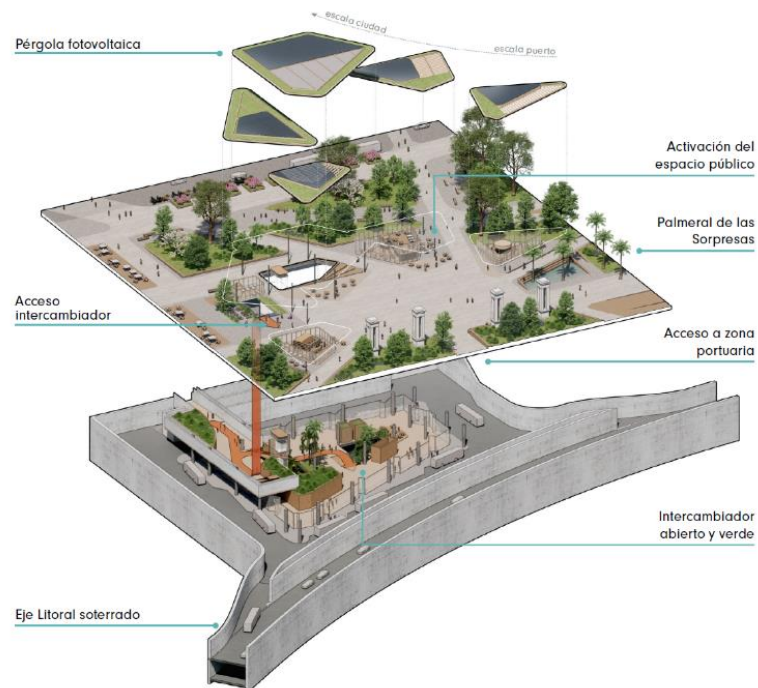
- Sistema de espacios en sombra.  
Generado por las pérgolas colocadas en el perímetro de la plaza.

- Organización de la plaza en base a tres escalas

El espacio central de la plaza e intercambiador (M), la plaza y su espacio de relación con el Parque de Málaga (L) y el espacio desde la misma hasta las paradas de transporte público (XL).

Se define la plaza en base a tres niveles principales:

- La pérgola fotovoltaica generadora de energía limpia destinada a paliar parte del propio consumo de la intervención.
- El espacio público de la nueva plaza, punto de convergencia de las distintas zonas y contenedor de usos.
- El intercambiador modal de transporte público subterráneo.



Se plantea el carácter diáfano de la plaza como un recurso para utilizarla de una manera versátil, siendo capaz de albergar una gran variedad de eventos.

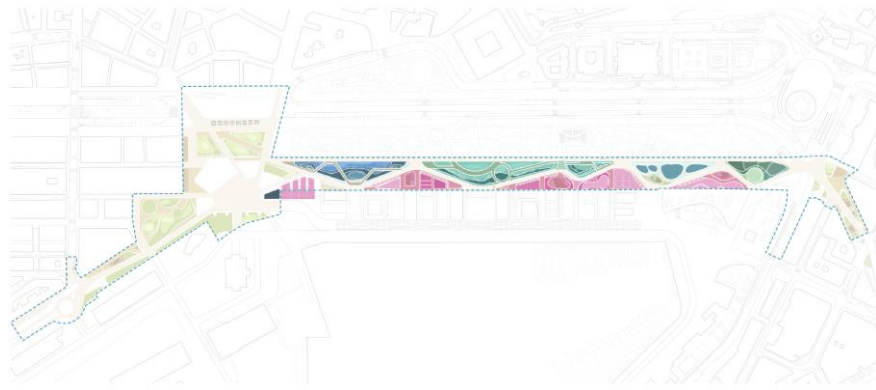
## INTEGRACIÓN DEL PARQUE Y DEL PALMERAL

La intervención pretende desdibujar la frontera entre el parque de Málaga y el palmeral de las sorpresas. Para ello realiza una transición gradual, en la que la zona de mayor carga vegetal y reactivación de biodiversidad se sitúa adyacente al parque, y la zona más cargada programáticamente y con mayor número de actividades a realizar se sitúa adyacente al palmeral.

La disposición de los recorridos busca la conexión y continuidad con los distintos hitos y zonas del parque y el palmeral. Con la modificación propuesta de los accesos al Eje Litoral, se prioriza una conexión peatonal entre el Parque y la Avda. de Cánovas del Castillo. El esquema resultante de organización del paseo del parque tras las actuaciones es el de 2 carriles en cada sentido + una medianera con carril bici central. Se elimina el espacio antes ocupado por los carriles centrales (uno de cada sentido) y se aprovecha ese espacio para la nueva medianera. Los cuatro carriles que se mantienen se dedican al transporte público.

Los espacios naturales de la propuesta se organizan en zonas que crean tres tipos diferentes de “atmósferas” relacionadas con el agua, que se adhieren a la zona más próxima al parque de Málaga.

Marismas – Ribera – Laguna



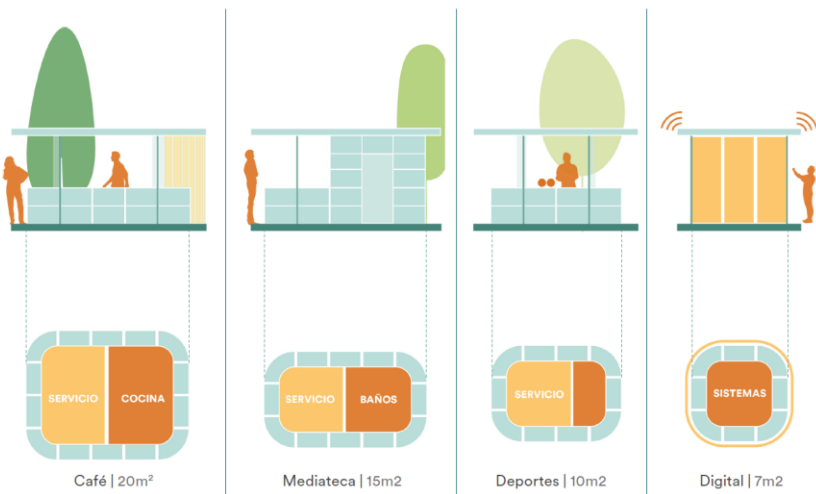
■ Marismas   ■ Ribera   ■ Jardín de lluvia   ■ Laguna   ■ Sensorial

Cada uno de ellos presenta un espacio público con unas características distintas:

- Marisma  
Borde blando y naturalizado, vegetación arbustiva y agua. Sistema de pasarelas de madera.
- Ribera  
Margen de río (más rocoso con vegetación tapizante), contacto con el agua y pasarelas de madera.
- Laguna  
Bordes y pavimentos más construidos. Dividida en zona deportiva y de juego de niños y otra de pre-tratado de agua de pluviales. Actúa como Jardín de lluvia inundable.

## SISTEMA MODULAR: EL QUIOSCO

Se propone un sistema modular de quiosco configurable para dar respuesta a distintos usos, alrededor del cual se generan espacios de estancia.



## ECOSISTEMA SOSTENIBLE

El proyecto basa su concepto de sostenibilidad en:

- La elección de materiales con baja huella de CO2, así como la posible reutilización y reciclaje de los mismos.
- Utilización de la energía solar para paliar parte del consumo que demandan los distintos usos implementados.
- La gestión del agua a través de un sistema de captación, filtrado y reutilización con una depuración natural haciendo uso de las distintas zonas relacionadas con el agua.
- Recuperar la relación parque-agua.

La propuesta busca que la gestión del agua, la energía y la propia experiencia del usuario funcionen como un todo que se aporta mutuamente.

Se plantea un nuevo colector en la plaza del General Torrijos que recoge las aguas pluviales llevándolas hasta la infraestructura de zonas de agua del proyecto, donde se pre-tratan mediante un sistema de plantas macrófitas.

Tras el filtrado y depurado de esta agua con el recorrido por el ciclo paisajístico completo que plantea la propuesta, esta se utiliza como agua de riego.

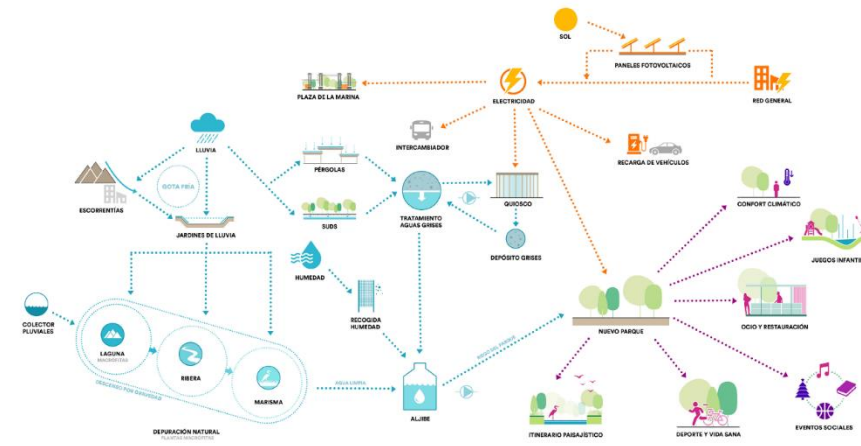
Aparte de las recogidas por el colector, habla principalmente de momentos de lluvias torrenciales (evento poco común en Málaga) y cómo estas aguas se atrapan en las zonas de laguna para tratarlas también.



# PAISAJE Y BIODIVERSIDAD



MOVIMIENTO DEL AGUA



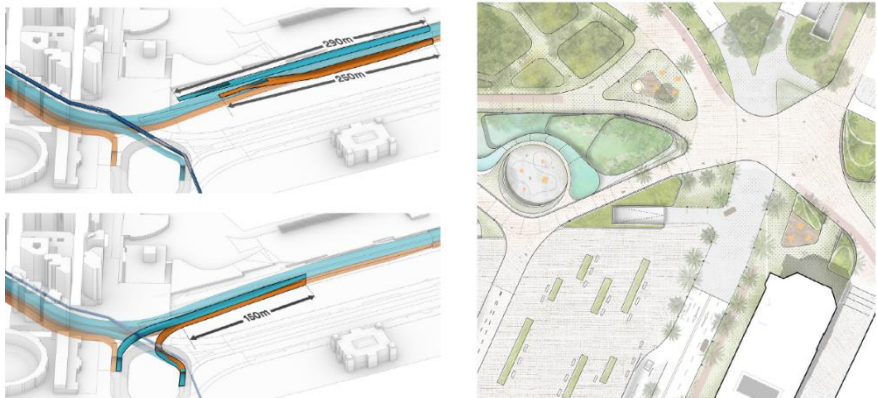
La propuesta busca establecer una amplia diversidad de paisajes, combinando la continuidad de una masa arbórea “histórica” con la implantación de nuevas especies. La selección de las especies se basa en factores como el hecho de que se trate de especies autóctonas, lo cual reduce el coste de mantenimiento, su relación con el agua o la variedad cromática de las mismas.

Las especies ubicadas cerca del parque se adaptan a las ya existentes en el mismo, eligiendo las que mejor se adecuen a las nuevas atmosferas propuestas.



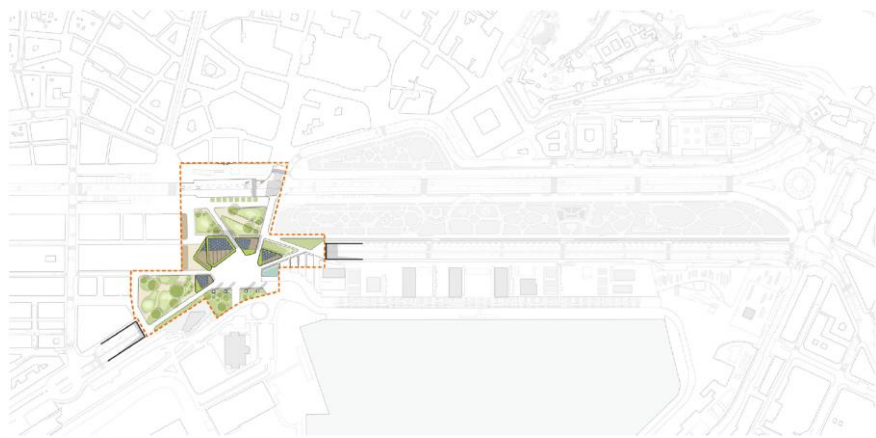
## OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS

Se realiza una propuesta alternativa a la solución de partida que lleva la conexión con el Eje Litoral soterrado en la parte este de la propuesta a la plaza del General Torrijos, haciendo posible que se elimine una rotonda que habría sido necesaria junto a la salida, además de la barrera arquitectónica que supondría dentro del trazado del parque, con lo que se facilita la conexión peatonal entre el Parque y la Avda. Cánovas del Castillo

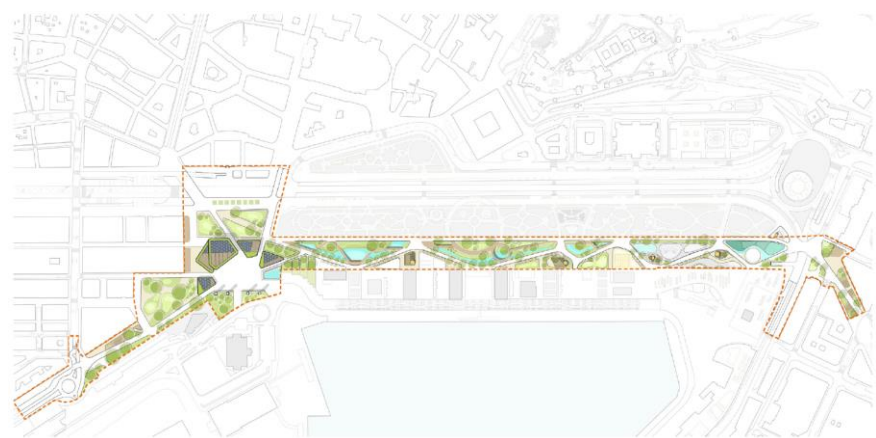


## IMPLEMENTACIÓN POR FASES

- Fase 0. Plaza de la Marina + Intercambiador



- Fase 1. Integración Parque-Palmeral



- Fase 2. Extensión hacia el mar



El proyecto tiene un presupuesto final de 14.977.473,20 € (215€/m2).

## 6. INTERPRETACIÓN. CONCLUSIONES

La ciudad de Málaga está inmersa en los **procesos propios de las ciudades globales** debido a su apuesta decidida a convertirse en una ciudad relevante del sur de Europa. Son muchas las razones que han convertido a Málaga en un destino atractivo a nivel económico.

- Razones **intrínsecas**: su cultura, su paisaje, su clima y su equilibrio socio económico
- Razones **estratégicas**: su ubicación, las infraestructuras de conexión terrestres, aeroportuarias y ferroviarias.
- Razones **económicas**: su actividad turística, cultural y su ecosistema tecnológico.

Los **problemas** asociados a estos procesos de globalización son comunes a muchas ciudades:

- la **gentrificación** que expulsa a la población más vulnerable que ocupa espacios centrales de la ciudad.
- La **turistificación** que retira viviendas destinadas al uso residencial para incluirlas en la oferta turística
- El aumento de la **demanda residencial** por parte de la población migrante cualificada
- La necesidad de acompasar la ejecución de infraestructuras de comunicación a la necesidad de **incorporar el territorio metropolitano** a la ciudad central

A Málaga los pasajeros llegan por tierra, mar y aire. Es necesario que todos estos sistemas funcionen de manera conjunta e incorporen también el transporte metropolitano. Pero **llegar a Málaga supone en este momento, llegar al centro de la ciudad**, ya que es el máximo exponente de sus atractivos a nivel internacional. El centro de Málaga funciona como un gran equipamiento supramunicipal que representa los valores patrimoniales de

una ciudad histórica mediterránea, las actividades de ocio y cultura, y también un importante espacio turístico con su gran oferta de hoteles y alojamientos turísticos.

Por otra parte, la oportunidad de **conectar el Puerto con el centro** de la ciudad supone la incorporación efectiva de un espacio de recreo y de recepción de visitantes a través de la estación de cruceros que vuelcan turistas al centro de la ciudad. Pero también es la estación marítima de viajeros procedentes de Melilla que necesitan conectar con el resto de modos de transporte nacional y metropolitano.

El Plan Málaga Litoral incluye los siguientes proyectos:

- Intercambiador Modal de la Explanada de la Estación
- Intercambiador Modal de la Plaza de la Marina
- Soterramiento del Eje Litoral
- Espacio público “Ecosistema Litoral”

La **funcionalidad de este conjunto de actuaciones** es la de permitir la conexión de los dos principales equipamientos de carácter territorial de la ciudad con el Intercambiador Modal de la Explanada de la Estación, y el Centro Histórico con el Puerto.

La ejecución de las obras necesarias para permitir la correcta **conexión del equipamiento Málaga-Centro con el intercambiador modal de la Explanada de la Estación exige** la ejecución de una nueva estación de autobuses interurbanos bajo la Plaza de la Marina, **que a su vez obliga** a ejecutar el soterramiento de la vía de alta capacidad Paseo de los Curas / Muelle Heredia, **el cual genera a sí mismo la oportunidad** de crear un gran espacio libre de calidad urbana y ambiental sobre el mismo, mejorando a su vez la conexión de Málaga-Centro con el Puerto.

La transformación de la ciudad que representa la construcción de los cuatro proyectos que integran el Plan Málaga Litoral va a afectar a su funcionamiento, su dimensión económica y representativa y por supuesto, a su ciudadanía durante la ejecución de las mismas. Por ello, es



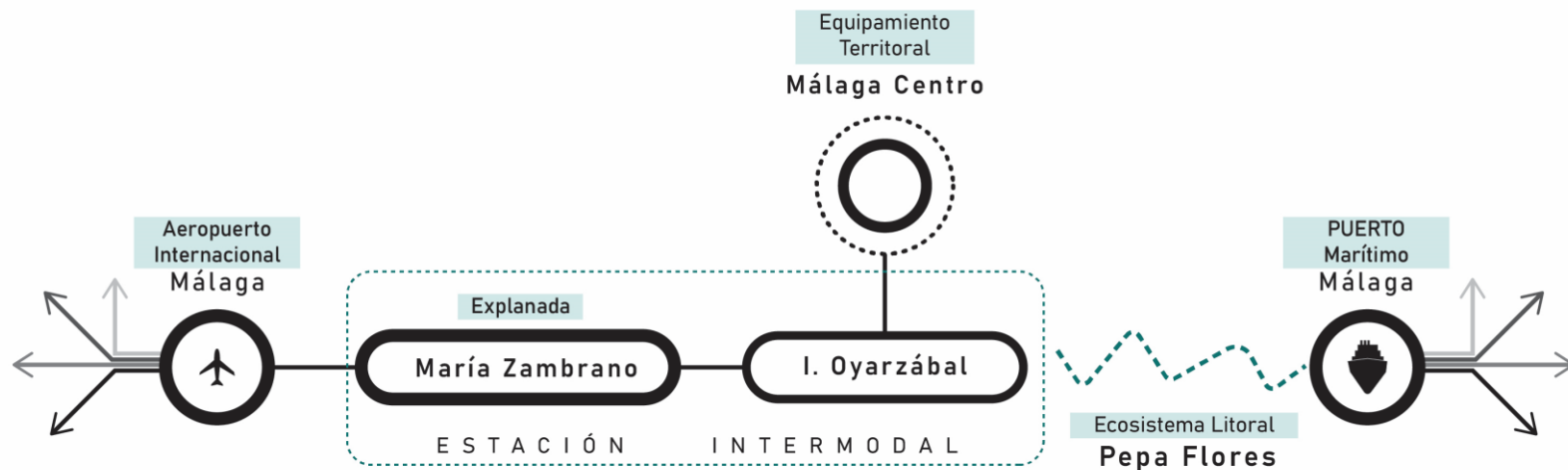
fundamental que se puedan conocer los **efectos que este gran proyecto va a tener sobre la vida de las personas.**

Podemos acordar que las mujeres y en general **las personas que necesitan ser cuidadas, enfrentan desventajas** sociales o económicas si se comparan con hombres o personas sin necesidad de ser cuidadas. Sin embargo, esta visión no es aún compartida por todos los profesionales de la planificación y el diseño urbano. **La falta de diversidad en las voces favorece que las desigualdades se perpetúen.**

El PML, en tanto que propuesta estratégica de la ciudad de Málaga y catalizadora de un importante cambio social y económico, supondrá

- una importante **alteración del modelo actual de movilidad** urbano e interurbano
- la definición del **modelo de espacios públicos** que creará
- el **compromiso con las mujeres** en relación a las condiciones de seguridad e higiene
- la apuesta por un **modelo de adaptación climática para las personas más vulnerables** en términos económicos y de salud el reconocimiento de los inconvenientes que este proyecto representará para los vecinos y vecinas del entorno del proyecto.

Las **mujeres, en tanto que catalizadoras** de muchos grupos de población que normalmente no suelen participar en los debates urbanos, representan una **herramienta de diagnóstico muy útil.**



# PROYECTO MÁLAGA LITORAL



### 03. METODOLOGÍA

1. CONSIDERACIONES PREVIAS
2. LAS TRES PATAS
3. TEMÁTICA A CONSIDERAR EN ESTE ESTUDIO
4. METODOLOGÍA DE ANÁLISIS PARA LAS PROPUESTAS
5. APROXIMACIÓN TEÓRICA AL ROL DE LAS MUJERES COMO CUIDADORAS
6. APROXIMACIÓN FENOMENOLÓGICA AL ROL DE LAS MUJERES COMO CUIDADORAS
7. APROXIMACIÓN A LOS PROYECTOS BAJO LA MIRADA A LOS CUERPOS SEXUADOS
8. APROXIMACIÓN A LA REPRESENTACIÓN Y LA APROPIACIÓN

# 1. CONSIDERACIONES PREVIAS

El abordaje de las cuestiones de género exige conocer ciertos conceptos fundamentales que tienen que ver con **aproximaciones** sociológicas y psicológicas, e incluso en algunos casos políticas.

**Este trabajo**, por su objetivo técnico, **se acota** a las cuestiones de rol, seguridad y representación, **dejando a un lado** cuestiones de orientación o identidad sexual, pues la percepción de las personas en la ciudad no alcanza la dimensión interna de cada individuo. A continuación recogemos las definiciones que consideramos necesarias para situar el análisis y propuestas de este trabajo.

Entendemos por **género** lo relativo a los atributos, expectativas, y normas sociales y culturales que tienen que ver con ser hombre o ser mujer. La expresión de género se produce a través de la vestimenta, el corte de pelo o los gestos entre otros.

Por tanto, la **perspectiva de género** se entiende en este trabajo como una perspectiva específica al hecho urbano y a la arquitectura, desde los parámetros que definen el género, es decir, los atributos, expectativas y normas sociales y culturales que tienen que ver con ser hombre o ser mujer. Por ello, **el análisis que se hace** de los proyectos incluidos en el Plan Málaga Litoral tiene que ver con las **dimensiones propias del hecho de ser mujer**. Esto es:

- El **rol de cuidadora** que desempeñan las mujeres en la sociedad
- El hecho de tener un **cuerpo sexuado** que requiere una atención diferenciada para los hombres y las mujeres.
- La **necesidad del reconocimiento** de las mujeres en la sociedad, en tanto que **ciudadanas con derecho** a apropiarse de la ciudad y de las posibilidades económicas, sociales y culturales que esta ofrece a todos, y en tanto que **personajes relevantes** insuficientemente reconocidos a lo largo de la historia y en la actualidad.

El hecho de pertenecer al género masculino o al género femenino supone **reconocer unas necesidades específicas** a las que hay que dar solución para garantizar la igualdad y el desarrollo equitativo de los proyectos vitales de hombres y mujeres en la ciudad.

Identificar estas necesidades específicas exige **reconocer la posición subordinada** de las mujeres en la sociedad, que por supuesto siempre estarán afectadas por el contexto social, cultural y territorial.

Por ello es difícil establecer una metodología de análisis que sirva para todos los casos en los que se quiera aplicar la perspectiva de género a un proyecto o situación. Y por ello mismo es necesario **acotar bien el enfoque y la metodología** utilizada en cada caso, en función de los objetivos que el trabajo persiga.

En este caso, el Plan Málaga Litoral es un **proyecto estratégico** pero en una **fase aún inicial** que afectará a muchas personas que aún no sabemos cómo serán, qué hábitos tendrán y qué contexto social, económico e incluso temporal les afectará. Por otra parte, por la vocación turística y global de la ciudad de Málaga, hay que considerar la **diversidad de personas** de cultura, origen y condición que la visitarán. La población que vive en el entorno de las actuaciones del Plan Málaga Litoral evolucionará por motivo de la **evolución urbana y también cultural** que experimentan las ciudades dinámicas como Málaga, que además se caracteriza por una apertura histórica al exterior. Por otra parte, **el alcance del Plan Málaga Litoral es mucho más amplio que el del entorno físico** de los barrios limítrofes, presentando una influencia determinante en el modo de funcionar la ciudad y en consecuencia, el territorio metropolitano vinculado a la ciudad.



## 2. LAS TRES PATAS

La planificación urbanística y el diseño arquitectónico, como toda acción creativa responde a unos objetivos que consciente o inconscientemente, se plantean con anterioridad a la propuesta. Por eso es tan importante **explicitar estos objetivos** a la hora de diseñar o analizar la ciudad.

Desde el feminismo se lleva proponiendo la **incorporación de la perspectiva de género al urbanismo como método de identificación de temáticas específicas** de la población, en dos líneas diferentes:

- las mujeres en cuanto a su **rol de cuidadoras** reflejan la pluralidad del uso de la ciudad por colectivos que deben ser cuidados (como niños y niñas, personas mayores o enfermas, o personas con algún tipo de discapacidad). Ya sea dentro del ámbito familiar o siendo contratadas para ello, las mujeres son las que estadísticamente, se ocupan mayoritariamente del cuidado de quienes necesitan ser cuidados. Por eso, resulta un colectivo fundamental para diagnosticar problemas urbanos que normalmente quedan ocultos;
- pero por otro lado, las mujeres en cuanto que **cuerpos sexuados**, sufren las consecuencias de la violencia en el espacio público. El miedo, ya sea real o percibido, ejerce un poder de limitación de las mujeres en el modo de desplazarse por la ciudad, evitando áreas o determinados usos horarios, ya sea durante la semana o en eventos y festejos específicos.

La perspectiva de género aporta al análisis urbano la visión de las mujeres en tanto que cuidadoras de muchos grupos de población, ya que **estadísticamente**, las mujeres son las que asumen la mayoría de los cuidados de la sociedad, ya sea en el ámbito familiar o porque son contratadas para ello. Por ello, el análisis de los proyectos urbanos desde la perspectiva de género supone **considerar las mujeres como catalizadoras**

de **grupos vulnerables**, convirtiéndose en **diagnosticadoras de los problemas urbanos**.

Este estudio aborda el análisis de género con base en tres patas:

1. Las mujeres en tanto que **cuidadoras**
2. Las mujeres en tanto que **cuerpos sexuados**
3. La **representación** de las mujeres

Esto permite considerar distintos tipos de análisis:

1. Un **análisis fenomenológico** en el que se considera el rol de las mujeres como cuidadoras, ya sea dentro del ámbito familiar o siendo contratadas para ello.
2. Un análisis que considera a las mujeres independientemente de su rol de cuidadoras, de su identidad o de su orientación sexual. Las **mujeres en tanto que cuerpos sexuados** están afectadas de diferente forma que los hombres en la ciudad y esta situación requiere de un análisis específico. La seguridad (real o percibida) y la higiene son las dos aproximaciones que consideraremos en este análisis.
3. La **representación** de las mujeres en la ciudad ayuda a la apropiación de las mujeres de la misma, ya que una ciudad que reconoce el papel histórico y contemporáneo de las mujeres es una ciudad que habla de la valoración que su sociedad hace de ellas. Esta posición transmite un mensaje subliminal de reconocimiento y acogida a las mujeres que habitan y visitan la ciudad, favoreciendo la apropiación que las mujeres de la ciudad.

### 3. TEMÁTICA PARA EL ANÁLISIS Y LAS PROPUESTAS

La metodología de este trabajo aborda los análisis descritos anteriormente, bajo la estructura de cinco temáticas específicas que nos permiten ordenar el trabajo.

1. La **movilidad** está relacionada con los flujos de personas y mercancías, y con los deseos de la población y su relación con la localización de centralidades urbanas: áreas económicas, de ocio, dotaciones y espacios de relación. El transporte público y la gestión del privado **favorecen o dificultan la consecución de estos deseos**, haciendo de la ciudad un lugar para todos o sólo para aquellos que pueden acceder a todas sus posibilidades. Los **desplazamientos poligonales** característicos de las tareas productivas y reproductivas son más complejos y exigen destinar más tiempo y dinero. Por ello, una movilidad y un transporte justo es aquel que no solo está pensando en términos de viabilidad económica sino en términos de justicia social en general y de género en particular.
2. El **espacio público, las calles y los lugares de relación**, son limitados y requieren una **gestión pública consciente de los distintos intereses** que se reparten el espacio. Destinar el espacio disponible a los peatones, a mobiliario urbano, al vehículo privado, zonas de terraza para los locales, áreas de carga y descarga, o de gestión de residuos, es una decisión que afecta a quienes se verán favorecidos o limitados en el uso de la ciudad. La infraestructura verde y las soluciones orientadas a mitigar los problemas de aumento de temperatura en una ciudad meridional como Málaga, garantizan el acceso al desarrollo social, no solo de quienes pueden pagar una consumición en un bar sino a toda la población con independencia de su vulnerabilidad económica y social. Garantizar espacios de encuentro favorece el **equilibrio social**.
3. Los **equipamientos** no sólo deben considerarse en **términos dotacionales** públicos (colegios, centros deportivos, centros de salud, etc), sino también en **términos de pequeños equipamientos para los cuidados** que permitan a la población, y en especial a la que necesita ser cuidada, beber agua, protegerse del calor extremo, descansar, condiciones mínimas de higiene y salud, u orientarse y pedir ayuda. Pensar en términos de cuidados y salud **abre el análisis del Proyecto a aspectos de la vida cotidiana** que de otro modo quedan fuera de los proyectos.
4. El **aumento de las temperaturas** afecta de manera más intensa a los territorios meridionales como el nuestro. La **población envejece**, no solo entre quienes viven en Málaga, sino entre la población de turistas que nos visitan. Diseñar la ciudad para **facilitar la autonomía** y las posibilidades de relación social y económica de la población mayor contribuye a favorecer el **envejecimiento activo** y a posicionar a Málaga como destino favorable a las personas mayores. Pero también **los niños y las personas con enfermedades respiratorias o cardíacas** se verán beneficiadas por acciones orientadas a la resiliencia climática. Dotar a la ciudad de parques, y apostar por la **reducción de las plazas y las calles duras**, es una tarea necesaria para garantizar el acceso libre de la población al espacio público.
5. La **vivienda** es el vector que mejor identifica el éxito de las políticas públicas en favor de una ciudad justa, diversa y equilibrada. No sólo es importante trabajar en la mejora del clima ambiental en la ciudad, sino **garantizar que el excepcional clima social** que caracteriza la ciudad **se mantenga**, favoreciendo la percepción que se tiene de la ciudad como destino seguro y atractivo en términos sociales. Por ello es necesario incorporar en los análisis el **modo en afectarán los proyectos** que se proponen **al acceso de la población a la vivienda**, así como las **consecuencias** que éstos generarán **en los barrios de su entorno** más inmediato.

Estas cinco temáticas serán abordadas en los análisis y en las propuestas a dos niveles:

1. Un **nivel específico o fenomenológico** en el que la aproximación implica “ponerse en la situación de” y “en este caso concreto”. De este modo podremos identificar problemáticas muy concretas de los proyectos a estudiar y proponer soluciones específicas que pudieran no ser útiles en otros proyectos o en otros contextos.
2. Un **nivel genérico o teórico** en el que se considera la literatura científica sin abundar en la situación concreta de cada ciudad o contexto sociocultural.



Fuente: Freepik.es

## 4. METODOLOGÍA PARA EL ANÁLISIS DE LAS PROPUESTAS

Tras las consideraciones anteriores, la metodología que se aplica a los proyectos para ser analizados y establecer propuestas, es el siguiente:

Temáticas a considerar:

1. La movilidad y el transporte público
2. El espacio público y de relación
3. Los equipamientos y dotacionales para la vida cotidiana
4. Resiliencia climática
5. Acceso a la vivienda

Los análisis y las propuestas se organizan del siguiente modo:

1. ANÁLISIS DE LOS PROYECTOS ATENDIENDO AL ROL DE LA MUJER COMO CUIDADORA
  - a. Incorporación de aspectos genéricos propios de la investigación teórica.
  - b. Análisis fenomenológico con base en la definición de perfiles específicos
2. ANÁLISIS DE LOS PROYECTOS ATENDIENDO A LAS NECESIDADES DE LOS CUERPOS SEXUADOS
3. ANÁLISIS DE LOS PROYECTOS CONSIDERANDO EL POTENCIAL DE REPRESENTACIÓN



Fuente: Freepik.es



## 5. APROXIMACIÓN TEÓRICA AL ROL DE LAS MUJERES COMO CUIDADORAS

Existe mucha literatura sobre la aplicación de la perspectiva de género al urbanismo que podríamos clasificar en tres grupos:

1. Los **estudios teóricos sobre el sentido** de la aplicación de la perspectiva de género en tanto que herramienta para alcanzar la igualdad entre hombres y mujeres en la ciudad. Estos estudios proponen un análisis histórico sobre la construcción de la ciudad y del rol de las mujeres en la sociedad. Están orientados a comprender por qué es necesario abordar la aplicación de la perspectiva de género en el urbanismo y la arquitectura.
2. Los **manuales para la aplicación** de la perspectiva de género al urbanismo a través de metodologías concretas a la hora de estudiar la ciudad. A través de estos manuales se identifican las temáticas claves para diagnosticar los problemas urbanos en relación a las tareas de cuidado y a la seguridad de las mujeres. La movilidad, la distribución de espacios públicos y equipamientos, la ordenación de usos en el territorio o la seguridad en las calles han sido las temáticas más relevantes a la hora de sistematizar los trabajos sobre género en los proyectos y en la ciudad. Sin embargo estos manuales están siempre en continua adaptación a las necesidades y a las sensibilidades de la sociedad que los demanda. La incorporación de la resiliencia ambiental como forma de adaptación de las personas más vulnerables a la ciudad es uno de los aspectos más novedosos a esta cuestión. Probablemente en un futuro cercano, cuando existan más datos sobre cómo la Inteligencia Artificial afecta a la población en su relación con la ciudad, aparecerán nuevas metodologías que incorporen esta cuestión al debate.

3. Las **buenas prácticas** son la tercera forma en que la literatura aporta información sobre cómo aplicar la perspectiva de género al urbanismo. Los casos concretos no se pueden generalizar a otras ciudades, otras culturas y otros contextos territoriales. Sin embargo son útiles a la hora de identificar problemáticas o soluciones concretas que puedan ser adaptadas a otra situación.

Todas estas fuentes han sido tenidas en cuenta para la elaboración de este trabajo, y se han recogido como recomendaciones generales en el apartado de análisis y propuestas.



Fuente: Freepik.es

## 6. APROXIMACIÓN FENOMENOLÓGICA DEL ROL DE LAS MUJERES COMO CUIDADORAS

El análisis de los proyectos incluidos en el Plan Málaga Litoral exige una aproximación compleja por varias razones:

1. Los **proyectos no están totalmente definidos**, ya que hasta ahora solo se dispone de los concursos de ideas que cuentan con una definición propia de anteproyecto.
2. La **evolución de la ciudad** y la dependencia de los eventos internacionales supone un **principio de incertidumbre tanto en el análisis como en las propuestas**. La pandemia global ha demostrado como una ciudad como Málaga se puede ver beneficiada de un nuevo concepto laboral como el teletrabajo, cuando a priori una ciudad con una gran base económica sostenida por el turismo podría haber sido afectada fatalmente.

Por tanto, la metodología de análisis que se propone en este apartado es de carácter inferencial. **Mediante la identificación de perfiles concretos que nos permitan atender a necesidades específicas, podremos inferir problemáticas más amplias**. A partir de ahí, se podrán obtener conclusiones generales que puedan aplicarse a la redacción final de los distintos proyectos que conforman el Plan Málaga Litoral.

Los **perfiles que se han seleccionado** para el estudio de situaciones concretas tienen que ver fundamentalmente con el **rol de cuidadoras** que tienen las mujeres, ya sea dentro del ámbito familiar o siendo contratadas para ello.

Con base en esta idea, se han seleccionado los siguientes perfiles que nos permitirán identificar problemáticas concretas que arrojarán conclusiones

que, en una segunda fase, permitirán ofrecer soluciones y propuestas para evitar o mitigar dichos problemas.

Es necesario advertir que esta **aproximación fenomenológica siempre será necesariamente incompleta**, pues es inviable considerar todas las contingencias que pueden darse. Sin embargo, considerando el amplio espectro que vamos a tratar, podemos acordar que la problemática que se identifique mediante este análisis será bastante amplio.

El abordaje, por su especificidad, arrojará conclusiones similares para distintos perfiles. Lo importante de este análisis es considerar las problemáticas específicas y concretas de los proyectos, de manera que en una segunda fase se puedan categorizar generalizando las soluciones más similares entre sí.

A continuación se describen brevemente los perfiles seleccionados en orden a identificar necesidades genéricas comunes a cada persona que forme parte de esos perfiles. Obviamente, la situación concreta de cada individuo hace que haya situaciones que no se reflejen en esta categorización, ya que la aproximación tiene por objeto establecer una metodología ordenada que ayude a abordar el análisis concreto de los proyectos.

### PERFIL 1. PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA (MR)

Una persona con movilidad reducida es aquella que presenta limitaciones o dificultades para desplazarse o realizar actividades físicas debido a una discapacidad o condición de salud.

### PERFIL 2. PERSONAS CON DIFICULTADES VISUALES (DV)

Una persona con ceguera o dificultad visual se refiere a alguien que tiene una disminución de la capacidad para ver o una completa ausencia de visión. La ceguera puede ser congénita (desde el nacimiento) o adquirida debido a una variedad de factores, como enfermedades o lesiones oculares.

### PERFIL 3. PERSONAS CON DIFICULTAD AUDITIVA (DA)

Una persona con problemas de audición es aquella que experimenta dificultades en la capacidad de percibir o procesar los sonidos de manera adecuada. Esto puede manifestarse en distintos grados, desde una pérdida leve de la audición hasta una pérdida auditiva total.

### PERFIL 4. PERSONAS CON ALZHEIMER (ALZ)

Una persona con Alzheimer es alguien que padece la enfermedad de Alzheimer, un trastorno neurodegenerativo crónico que afecta el cerebro. El Alzheimer es la forma más común de demencia y se caracteriza por la pérdida progresiva de la memoria, así como de otras habilidades cognitivas y funcionales.

### PERFIL 5. PERSONAS CON ENFERMEDADES MENTALES (EM)

Una persona con una enfermedad mental se refiere a alguien que experimenta una alteración o disfunción en su salud mental y emocional. Las enfermedades mentales son condiciones médicas que afectan el pensamiento, el estado de ánimo, el comportamiento y la capacidad de una persona para funcionar en su vida diaria.

### PERFIL 6. PERSONAS CON CUERPOS NO NORMATIVOS (CNN)

Una persona con cuerpo no normativo es aquella cuyo cuerpo no se ajusta a las convenciones o expectativas sociales respecto a las características físicas consideradas como "normales" o típicas.

### PERFIL 7. MUJERES EMBARAZADAS (EMB)

Una persona embarazada es aquella que lleva en su cuerpo un embrión o feto en desarrollo.

### PERFIL 8. PERSONAS MAYORES (MAY)

Las personas mayores suelen experimentar cambios físicos, emocionales y sociales a medida que envejecen.

### PERFIL 9. NIÑOS Y NIÑAS (NIÑ)

Los niños y niñas constituyen una categorización muy variada, puesto que comprende un amplio rango de edad y resulta imposible introducir como factor las circunstancias y desarrollo personal de cada individuo, más allá de unos factores generales en base a rangos de edad.

### PERFIL 10. PERSONAS CON AUTISMO (AUT)

Una persona con autismo se refiere a alguien que tiene un trastorno del espectro autista (TEA), que es una condición neurológica que afecta el desarrollo y la función del cerebro. El autismo se caracteriza por dificultades en la comunicación social, la interacción social, así como patrones de comportamiento y actividades repetitivas.

### PERFIL 11. PERSONAS CON SÍNDROME DE DOWN (SD)

Una persona con síndrome de Down es alguien que nace con una condición genética llamada trisomía 21. Esta condición ocurre cuando hay una copia extra del cromosoma 21 en lugar de las dos copias habituales. El síndrome de Down es una de las causas más comunes de discapacidad intelectual.

### PERFIL 12. PERSONAS CON DISCAPACIDAD PSÍQUICA (DP)

Una persona con discapacidad psíquica, también conocida como discapacidad intelectual o discapacidad del desarrollo, se refiere a

una condición en la que un individuo presenta limitaciones significativas en su funcionamiento intelectual y habilidades adaptativas.

### PERFIL 13. MUJERES QUE TRABAJAN EN EL SECTOR DE LOS CUIDADOS (TSC)

Mujeres que trabajan en el sector de los cuidados a domicilio con personas dependientes y empleadas del hogar. Estas mujeres desempeñan una labor fundamental en el cuidado y asistencia de personas que requieren apoyo en sus actividades diarias debido a su dependencia o discapacidad.



Fuente: Freepik.es

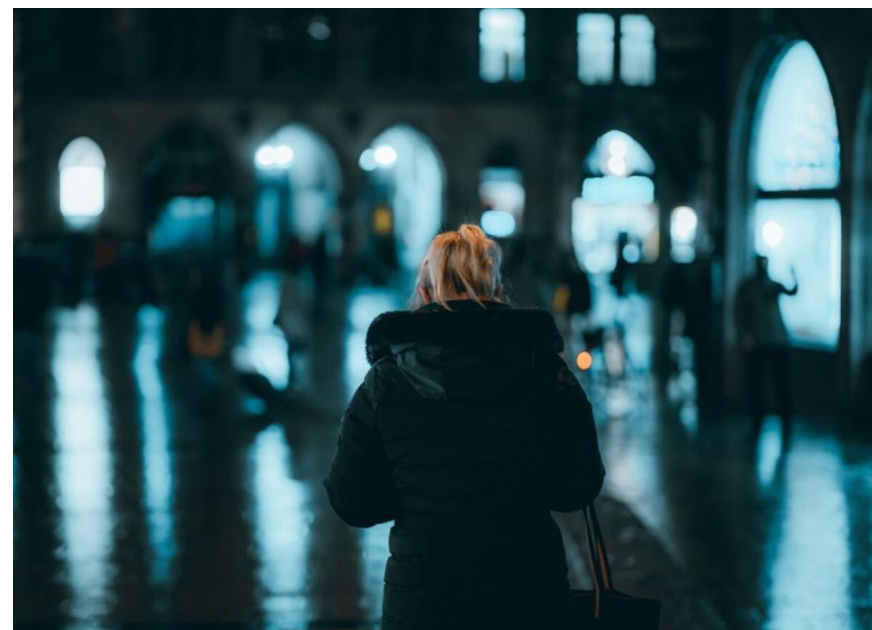


## 7. APROXIMACIÓN A LOS PROYECTOS BAJO LA MIRADA A LOS CUERPOS SEXUADOS

Independientemente de la orientación o la identidad sexual, las mujeres en tanto que cuerpos sexuados están afectadas por dos aspectos clave en relación con la ciudad:

1. **La inseguridad**, ya sea real o percibida hace que las mujeres **no se apropien de la ciudad de la misma manera que los hombres**. Por tanto, un análisis que contemple la evitación de los delitos contra la integridad física es tan importante como tener en cuenta medidas orientadas a que, independientemente de que estos delitos se puedan dar, se genere la **sensación de seguridad necesaria para que las acciones de las mujeres no estén orientadas a protegerse** sino a disfrutar las posibilidades que la ciudad ofrece a todos. Esto significa generar espacios bien iluminados, donde se pueda ver y ser vista, que estén limpios y en los que puedan orientarse con facilidad. Evitar los pasos subterráneos o las trincheras urbanas de túneles o accesos subterráneos. Promover barrios limpios y bien conservados, conectados y agradables en términos estéticos y ambientales.
2. Por otra parte, las mujeres tienen unas **necesidades higiénicas y de salud** que exigen una aproximación específica a la hora de diseñar la ciudad y sus edificios públicos. Las mujeres no sólo necesitan baños para hacer las necesidades que también tienen los hombres, sino que necesitan baños en condiciones de higiene suficientes como para atender sus **necesidades menstruales**. Además, por su **condición de cuidadoras** están más afectadas por las limitaciones de movimiento que supone cuidar o acompañar a personas mayores, niños y niñas o personas enfermas o dependientes. Éstas tienen unas **necesidades mayores de baños**

**públicos que las mujeres deben resolver**, en ocasiones de manera informal (haciendo que los niños orinen en la calle cuando no pueden aguantar más, o viéndose obligadas a gestionar la petición de ayuda para ir al baño, en locales o edificios públicos)



Fuente: Freepik.es

## 8. APROXIMACIÓN A LA REPRESENTACIÓN Y LA APROPIACIÓN

Una ciudad en la que las mujeres se sienten seguras y desarrollan en libertad su proyecto vital, es una ciudad en la que todas las personas pueden hacerlo. Por ello, la **apropiación de la ciudad es el indicador infalible** para la valoración de los proyectos urbanos y las políticas públicas en la ciudad.

*“No hay otra herramienta más efectiva para alcanzar el desarrollo de las naciones que el empoderamiento de las mujeres y las niñas”*

Kofi Annan (Secretario General de las Naciones Unidas)

Una manera de contribuir a que esta apropiación se produzca es favorecer el **reconocimiento de la aportación histórica de las mujeres a los retos** de la humanidad, a la cultura, la política o las ciencias. Reconocer la labor de las mujeres históricas es tan importante como valorar y apoyar la acción de las mujeres contemporáneas a la sociedad, haciendo que todas las mujeres se sientan reconocidas a través de las que representan estos valores.

Una de las formas más efectivas de favorecer este reconocimiento es nombrándolas en los espacios y edificios más relevantes de las ciudades. **Una ciudad que nombra su Estación de Ferrocarril con el nombre de María Zambrano, una filósofa y libre pensadora famosa por su aportación a la cultura nacional e internacional, es una ciudad que se posiciona estratégicamente como una ciudad abierta, desprejuiciada, innovadora e inclusiva.**

Por ello, este trabajo incluirá un análisis del proyecto del Plan Málaga Litoral en relación a las capacidades de reconocimiento y representación que pueda tener.



Fuente: Freepik.es





## 04. LAS PROPUESTAS

1. ¿QUÉ NECESITAN LAS MUJERES EN LA CIUDAD?  
PROPUESTAS GENERALES PARA EL DISEÑO
2. ANÁLISIS FENOMENOLÓGICO. PROPUESTAS  
GENERALES Y PARTICULARES
3. ANÁLISIS DE LOS CUERPOS SEXUADOS.  
PROPUESTAS GENERALES
4. ANÁLISIS DE LA REPRESENTACIÓN Y LA  
APROPIACIÓN. PROPUESTAS PARTICULARES



# 1. ¿QUÉ NECESITAN LAS MUJERES EN LA CIUDAD? PROPUESTAS GENERALES PARA EL DISEÑO

Atendiendo a la literatura científica en materia de género aplicada al diseño y gestión de las ciudades, podemos acordar una serie de medidas generales que deberán ser tenidas en consideración por cada equipo redactor de proyectos, adaptándolas a las propuestas concretas de su diseño.

Estas medidas las hemos ordenado bajo las temáticas expuestas en el capítulo anterior.

1. La movilidad y el transporte público
  2. El espacio público y de relación
  3. Los equipamientos y dotacionales para la vida cotidiana
  4. Resiliencia climática
  5. Acceso a la vivienda
1. MEDIDAS ORIENTADAS A LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE PÚBLICO

Los sistemas de transporte público suelen estar dominados por los flujos de movimiento de las actividades productivas, y no suelen tener en cuenta las necesidades del cuidado como los flujos de mujeres que van de barrios residenciales a otros barrios residenciales para cuidar niños y niñas o personas mayores por ejemplo. Las abuelas, las empleadas de hogar o las mujeres que se ocupan del cuidado de personas mayores no usan los autobuses que conectan los barrios residenciales con los espacios productivos como el centro de la ciudad o barrios donde se alojan actividades productivas relevantes como hospitales, universidad, áreas de oficina etc.

Es más probable que las mujeres caminen o usen el transporte público o que acompañen a alguien con limitación en la movilidad como bebés o niños y niñas pequeños. Una movilidad limitada está relacionada con menos oportunidades de desarrollo social y económico.

Criterios generales de diseño:

- Considerar los flujos de movilidad vinculada a las tareas reproductivas en el transporte público, y también sus horarios
- Diseñar paradas de autobús con confort climático (sombras vegetales, asientos que no quemen, espacios para las sillas de ruedas, carritos, etc.) y que se acompañen de zonas de estacionamiento seguro de bicicletas, patinetes o carritos de bebé.
- Diseñar una red de transporte metropolitano que conecte con suficientes recorridos y frecuencias los núcleos vinculados funcionalmente a la ciudad y sus actividades económicas, formativas y culturales, generando áreas de 45 minutos conectadas a la ciudad de manera efectiva
- Considerar los nodos de transporte como espacios seguros tanto en su ordenación interior como en su relación con la ciudad, donde el acceso peatonal no sea secundario en el diseño.
- Diseñar áreas urbanas para que sean funcionalmente accesibles para los peatones, y que tengan las necesidades básicas de dotaciones y espacios públicos de relación a no más de 15 minutos andando

Las calles son el espacio principal de relación y en ellas existe siempre un conflicto por la ocupación de una sección viaria que debe acoger muchas actividades:

- Espacio para el desplazamiento de peatones
- Espacio para el desplazamiento de personas con limitaciones en la movilidad (personas con sillas de rueda, personas invidentes, personas mayores con andadores, etc)

- Espacio para parar en la acera (hablar, mirar escaparates, etc)
- Espacio para la distribución peatonal de mercancías
- Espacio para las terrazas de los locales de restauración
- Espacio para el tránsito de vehículos privados
- Espacio para el tránsito y estacionamiento de vehículos de distribución de mercancías
- Espacio para el tránsito de transporte público
- Espacio para el tránsito de vehículos de transporte individual (bicicletas, patinetes)
- Espacio para estacionamiento de vehículos
- Espacio para el repostaje de vehículos eléctricos
- Espacio para el mobiliario urbano (bancos, fuentes, farolas, papeleras, postes informativos, etc)
- Espacio para el arbolado y la vegetación urbana (con suelo drenante)

El diseño de las calles considerando una movilidad justa e inclusiva implica la toma de decisiones en relación a la jerarquía de objetivos a los que dar prioridad.

Criterios de diseño:

- Considerar las necesidades de las personas que necesitan ser cuidadas y a las personas que cuidan
- Repartir el espacio de las calles atendiendo a la jerarquía de la vulnerabilidad: una bicicleta es más vulnerable que un coche y una persona mayor es más vulnerable que una bicicleta.
- Diseñar las intersecciones atendiendo al riesgo de atropello y a la integridad física
- Evitar la ocupación del espacio de los perfiles más vulnerables por los medios de transporte más agresivos mediante elementos de protección
- Considerar la accesibilidad universal en el diseño, evitando la segregación de recorridos en la medida de lo posible

- Tener en cuenta una iluminación suficiente para garantizar la seguridad real y percibida durante las horas sin iluminación solar.
- Garantizar equipamientos de descanso y dotación a lo largo del recorrido de las calles (bancos, papeleras, fuentes) considerando criterios climáticos a la hora de seleccionar los materiales (evitar el metal y aquellos que puedan alcanzar altas temperaturas durante el verano)
- Disponer de suficientes baños públicos o de una red de baños disponibles en equipamientos y locales asociados adecuadamente señalizada para que las personas que se desplazan caminando o acompañando a personas cuidadas, puedan dar servicio a las necesidades que surjan a lo largo de las horas que están fuera trabajando o paseando.
- Favorecer la implantación de sombras y áreas climáticamente adaptadas mediante la inclusión de soluciones basadas en la naturaleza.
- Disponer fuentes en las calles y aislar correctamente las tuberías de suministro de agua para que ésta no salga caliente en verano.
- Diseñar vías que favorezcan el confort de las personas que caminan frente a otros medios de desplazamiento, creando una red de vías principales que ordenen el flujo peatonal con medidas de confort climático, social y de seguridad real y percibida.

## 2. MEDIDAS ORIENTADAS AL DISEÑO DE ESPACIOS PÚBLICOS Y DE RELACIÓN

Los espacios de relación favorecen el encuentro, la apropiación del espacio público y la sensación de seguridad. Son espacios donde se crean las redes de apoyo entre vecinos y vecinas, creando vínculos que permiten una mejor gestión urbana.

Estos espacios no tienen por qué ser muy grandes pero deben estar pensados para que las personas puedan ocuparlos sin necesidad de hacer

ninguna consumición en un local. Deben primar el uso público sobre el privado y permitir la convivencia de los dos siempre que sea posible.

Criterios generales de diseño:

- Disponer bancos, papeleras, fuentes y sombras en los lugares donde se quiera que se produzcan encuentros.
- Disponer de sombras producidas por árboles o vegetación en altura de forma preferente a las sombras de pérgolas de hormigón o metálicas.
- Crear pequeños equipamientos en los lugares donde sea posible, tales como servicios públicos limpios adaptados para que las personas que necesitan ir al baño con más frecuencia no tengan que privarse del disfrute de los espacios públicos.
- Disponer de señalética que permita conocer las especies, la historia de las esculturas o los murales que ornamenten los espacios de relación
- Disponer de mapas para poder situarse y pulsadores para las personas en riesgo, en los espacios más concurridos, o precisamente, los menos concurridos, para poder pedir ayuda.
- Ubicar las paradas de transporte urbano cercanas de tal manera que puedan verse con facilidad.
- Disponer de áreas específicas para el juego de niños y niñas y también gimnasios al aire libre, tanto para jóvenes como para personas mayores.
- Crear recorridos accesibles universales que tengan continuidad y no acaben en espacios sin posibilidad de continuar caminando.

### 3. MEDIDAS ORIENTADAS AL DISEÑO DE EQUIPAMIENTOS URBANOS Y DOTACIONES PARA LA VIDA COTIDIANA

Los equipamientos urbanos deben incluir medidas de integración en el entorno así como en su diseño interior, que permitan una correcta

conexión peatonal en condiciones de integridad física y seguridad vial, así como seguridad percibida. Deben además, diseñarse de manera que su uso sea fácil y permita una correcta orientación, y disponga de los servicios necesarios para todas las personas que los puedan utilizar. Es necesario también, tener en cuenta las necesidades de las personas que necesitan ser cuidadas así como las de las mujeres en tanto que cuerpos sexuados. Por eso es adecuado pensar en la localización de dotaciones para las necesidades cotidianas mediante la planificación de recorridos e identificación de áreas ciegas donde no es posible dotar de servicios públicos limpios o espacios de descanso para que se pueda atender a todas las personas que los necesitan.

Criterios generales de diseño:

- Establecer una correcta conexión con el entorno urbano, tanto para los vehículos como para las personas, evitando que éstas tengan que dar grandes rodeos para poder acceder a las entradas principales
- Evitar la disposición de recorridos accesibles independientes, fomentando un diseño universal en la medida de lo posible.
- Diseñar una señalética que sea clara y eficiente y que huya de una estética confusa
- Evitar el uso de materiales que puedan alcanzar altas temperaturas en la señalización en braille o que deba ser tocada por los usuarios
- En los equipamientos que obliguen a una señalización que utilice colores estridentes para diferenciar claramente los distintos recorridos o usos, reservar espacios para los refugios sensoriales
- En los grandes equipamientos donde sea posible perderse, reservar puntos de encuentro o pulsadores para pedir ayuda
- Favorecer la claridad del recorrido frente a otros objetivos en el diseño
- Evitar los espacios con recovecos o poco iluminados

- Diseñar espacios con buena acústica que eviten la reverberación y la confusión auditiva en las personas con problemas de audición.
- Evitar la iluminación que deslumbre y los focos orientados a los ojos, como los que se disponen en el suelo.
- Disponer de suficientes servicios y baños públicos limpios para atender las necesidades de los bebés y los niños y niñas pequeños, tanto en los principales equipamientos como en los espacios públicos y en las calles.
- Disponer pequeños equipamientos para la vida cotidiana como áreas de descanso donde protegerse del sol, beber agua o estacionar bicicletas, patinetes, carritos de bebé o sillas de ruedas, preferiblemente cercanas o vinculadas a equipamientos o paradas de transporte público.

#### 4. MEDIDAS ORIENTADAS A LA ADAPTACIÓN CLIMÁTICA

El cambio climático y las temperaturas extremas son un problema importante para la salud de las personas más vulnerables, especialmente en áreas más desfavorecidas donde las viviendas no están energéticamente adaptadas y donde los desplazamientos se tienen que hacer caminando o en transporte público. Las personas que dependen de sus cuidados, sufren las mismas consecuencias.

Criterios generales de diseño para la adaptación climática:

- Considerar soluciones basadas en la naturaleza para resolver los principales problemas de la ciudad en relación a la adaptación climática, evitando las sombras construidas y favoreciendo un correcto nivel de humedad allí donde no lo haya.
- Favorecer el drenaje de la ciudad mediante la incorporación de pavimentos filtrantes y suelos porosos.
- Favorecer la creación de sombras mediante arbolado o vegetación en altura como los emparrados.

- Adaptar las fuentes ornamentales para que puedan ser refugios climáticos y áreas de baño y refresco para las personas.
- Disponer de suficientes fuentes para beber y prever un correcto aislamiento de las tuberías para que ésta discurra a una temperatura fresca
- Crear tanques de reutilización de aguas pluviales para el riego de parques y jardines
- Disponer de mobiliario urbano y señalética con materiales que no acumulen calor. Evitar los materiales metálicos en contacto con el cuerpo
- Crear refugios climáticos en las áreas donde sea más difícil disponer de suficiente sombra y vegetación, para que las personas con problemas respiratorios o más vulnerables a las olas de calor puedan protegerse en las horas más críticas

#### 5. MEDIDAS ORIENTADAS A LA VIVIENDA

Siendo el problema de la vivienda uno de los que más preocupan a la población de Málaga, éste requiere de un abordaje múltiple para poder ser paliado. Sin embargo, existen medidas útiles en el diseño urbano en relación a la perspectiva de género que pueden mejorar la situación.

Criterios generales de diseño:

- Diseñar áreas residenciales con mezcla de uso, evitando las viviendas unifamiliares en parcelas grandes con separación a linderos y vallas opacas y altas donde no existe control de la calle por parte de los habitantes.
- Dotar de una correcta iluminación a las áreas residenciales de baja densidad
- Diseñar portales bien iluminados y sin recovecos y que permitan el control del interior tanto desde dentro del edificio como desde fuera



- Diseñar viviendas que permitan adaptarse a las distintas formas de vida de todas las personas y a las distintas etapas vitales.
- Disponer de una correcta conexión entre las áreas residenciales con los principales nodos de actividad económica y cultural, pero también entre ellas, para favorecer los desplazamientos de las personas que se ocupan de las tareas de cuidado.
- Establecer planes de ordenación de usos residenciales en aquellas áreas tensionadas por usos distintos al residencial, y en especial al de los alojamientos turísticos.
- Disponer de una buena conexión en transporte público entre las áreas periurbanas y la ciudad central para favorecer la correcta incorporación funcional del parque de viviendas metropolitano a la ciudad, evitando que quienes no puedan acceder a viviendas centrales se vean desfavorecidos por la pérdida de tiempo excesivo en los desplazamientos.
- Favorecer medidas de conciliación entre distintos usos que puedan generar ruido u otros inconvenientes en las áreas residenciales
- Diseñar los barrios residenciales teniendo en cuenta los criterios de integración de áreas libres y equipamientos en la trama urbana.
- Disponer de viviendas asequibles bien conectadas a los principales equipamientos y nodos de transporte en todas las áreas residenciales para favorecer la diversidad económica y social.

## 2. ANÁLISIS DE LOS CUERPOS SEXUADOS. PROPUESTAS GENERALES

La violencia contra las mujeres que no son pareja de su maltratador es mayor en las ciudades que en los entornos rurales donde existe más control social. El diseño urbano, la existencia de áreas abandonadas como solares a la espera de ser edificados (tanto públicos como privados), calles sucias o con poco mantenimiento de la higiene, poco iluminadas (a veces por ser áreas residenciales de baja densidad en barrios residenciales de alto nivel adquisitivo) o sin mezcla de usos (áreas exclusivamente residenciales o de oficinas), son áreas donde es más probable que se produzcan agresiones sexuales. Las mujeres o las adolescentes se autolimitarán en el uso de estos espacios, especialmente en horario nocturno o a primera hora de la jornada laboral cuando aún no hay luz solar, viendo sus posibilidades profesionales o de relación social disminuidas.

Criterios generales de diseño:

- Diseñar los equipamientos urbanos y en especial los nodos de transporte, considerando la relación de éstos con las calles de alrededor, para que quienes tengan que acudir a horas de escaso tránsito por las calles, no tengan que tener la sensación de miedo al llegar a una estación de tren o autobús.
- Diseñar las paradas de autobús con una correcta iluminación y con pulsadores de socorro en aquellas que estén más alejadas de las zonas habitadas o donde se pueda pedir ayuda
- Diseñar la iluminación urbana considerando la sensación de miedo en las horas nocturnas y no solo con criterios de eficiencia en relación a la densidad de población. Por ello, las áreas residenciales de viviendas unifamiliares deberán tener una correcta iluminación para garantizar la seguridad de las personas

que se trabajan en tareas de cuidado y tienen que llegar a sus puestos de trabajo en horas nocturnas o de madrugada.

- Diseñar los equipamientos evitando los recovecos o los recorridos confusos donde se pueda perder el control del recorrido.
- Favorecer una correcta comprensión del espacio arquitectónico evitando los espacios confusos o donde el recorrido a un lugar que se ve es contrario a la lógica del acceso.
- Evitar los espacios poco limpios o con un escaso mantenimiento, ya que generan sensación de inseguridad
- Evitar el diseño de edificios con grandes fachadas sin ventanas o accesos, porque generan sensación de soledad e inseguridad para quienes caminan a su alrededor.
- Diseñar los portales y los accesos a los edificios residenciales y también públicos con criterios de transparencia y buena iluminación, evitando los recovecos y los recorridos confusos hasta llegar al lugar deseado
- Diseñar parques con criterios de seguridad, donde haya bancos individuales para las mujeres que no quieran ser molestadas, con vegetación que no impida identificar las salidas en caso de sentirse perseguida, o con pulsadores para pedir ayuda en caso necesario.
- Colocar carteles de advertencia en caso de que haya zonas en los parques donde sea más difícil poder huir en caso de que el diseño no pueda evitar esta situación, para que quienes pasean solas puedan identificarlos con antelación.

Las mujeres además, requieren de baños públicos que estén limpios con más frecuencia que los hombres, lo que hace que sea necesario considerar una mayor dotación para ellas.

Criterios generales de diseño:

- Considerar una mayor dotación de baños públicos limpios en los equipamientos públicos para las mujeres.

- Diseñar baños para que sean utilizados por las personas que cuidan de los niños y niñas, personas mayores o con movilidad reducida que necesitan ayuda para usarlos.
- Proponer medidas de colaboración de locales o equipamientos públicos o privados que den servicio a las mujeres y quienes les acompañan, en orden a paliar la falta de servicios públicos en las calles y otros espacios públicos. Establecer un mapa de servicios públicos seguros e higiénicos a través de una aplicación móvil o con una señalización específica que pueda identificar los locales y equipamientos adscritos.

### 3. ANÁLISIS FENOMENOLÓGICO. PROPUESTAS GENERALES Y PARTICULARES

#### PROBLEMÁTICAS Y PROPUESTAS DERIVADAS DEL ANÁLISIS FENOMENOLÓGICO DEL ROL DE LAS MUJERES COMO CUIDADORAS EN EL PML

Los perfiles que se desarrollan, en los cuales se basa el análisis fenomenológico son los siguientes:

##### MOVILIDAD REDUCIDA (MR)

Una persona con movilidad reducida es aquella que presenta limitaciones o dificultades para desplazarse o realizar actividades físicas debido a una discapacidad o condición de salud. Esta limitación puede ser temporal o permanente y puede afectar a diferentes partes del cuerpo, como las extremidades inferiores, superiores o ambos.

Dependiendo de la gravedad de su condición, puede tener dificultades para caminar, mantener el equilibrio, subir escaleras u otras actividades que requieran fuerza o coordinación motora, y pueden requerir el uso de ayudas técnicas como muletas, bastones, andadores o sillas de ruedas para moverse.

Aunque existe una legislación que obliga a la incorporación de itinerarios accesibles, en ocasiones estos no son suficientes o no se proyectan como

itinerarios universales, sino que se diseñan itinerarios específicos para personas con movilidad reducida distintos a los que no la tienen, provocando a menudo que las personas con esta problemática o quienes se ocupan de su cuidado, tengan que hacer recorridos alternativos más largos, incómodos o inseguros.

Así mismo, los espacios de descanso deben incluir espacios accesibles y universales para que exista el menor número de diferencias entre los espacios habilitados para el descanso de la ciudadanía en general o accesibles en particular.

##### DIFICULTADES VISUALES (DV)

Una persona con ceguera o dificultad visual se refiere a alguien que tiene una disminución de la capacidad para ver o una completa ausencia de visión. La ceguera puede ser congénita (desde el nacimiento) o adquirida debido a una variedad de factores, como enfermedades o lesiones oculares.

La ceguera se clasifica en diferentes niveles según la cantidad de visión residual que tiene la persona. Algunas personas pueden tener una visión parcial o percepción de la luz, mientras que otras pueden tener una visión muy limitada o ninguna visión en absoluto.

Las personas con dificultad visual, por otro lado, pueden tener una disminución de la agudeza visual o problemas para enfocar o distinguir detalles. Esto puede incluir condiciones como la miopía, la hipermetropía o el astigmatismo, que pueden corregirse con anteojos, lentes de contacto u otros dispositivos ópticos.

Las personas con ceguera o dificultad visual pueden utilizar diversas técnicas y herramientas para adaptarse y llevar una vida plena e independiente. Estos pueden incluir el uso de bastones o perros guía, el aprendizaje del sistema de lectura y escritura en braille, el uso de tecnologías asistidas como lectores de pantalla y el desarrollo de habilidades de orientación y movilidad.



Las personas ciegas cuentan con una legislación en materia de accesibilidad que obliga a incluir itinerarios accesibles en los nuevos espacios libres o equipamientos. Sin embargo en ocasiones éstos son insuficientes cuando se trata de espacios para el paseo o el descanso.

### DIFICULTAD AUDITIVA (DA)

Una persona con problemas de audición es aquella que experimenta dificultades en la capacidad de percibir o procesar los sonidos de manera adecuada. Esto puede manifestarse en distintos grados, desde una pérdida leve de la audición hasta una pérdida auditiva total. Las personas con problemas de audición pueden tener dificultades para escuchar sonidos suaves, distinguir palabras en ambientes ruidosos o comprender el habla de los demás.

Las personas con problemas de audición a menudo pueden beneficiarse de ayudas auditivas como audífonos o implantes cocleares, que amplifican o transmiten el sonido de manera más clara. Además pueden aprender a comunicarse a través del lenguaje de señas, leer los labios o utilizar técnicas de comunicación alternativas para mantener una comunicación efectiva con los demás.

Las personas con problemas de audición no sólo experimentan la dificultad de oír correctamente los mensajes de megafonía, o de quienes les hablan. La dificultad para la audición genera una sensación de desconexión del entorno que puede favorecer la desorientación de quienes la sufren.

### ALZHEIMER (ALZ)

Una persona con Alzheimer es alguien que padece la enfermedad de Alzheimer, un trastorno neurodegenerativo crónico que afecta el cerebro. El Alzheimer es la forma más común de demencia y se caracteriza por la pérdida progresiva de la memoria, así como de otras habilidades cognitivas y funcionales.

Las personas con Alzheimer experimentan dificultades para recordar eventos recientes, pueden tener problemas para seguir conversaciones o

realizar tareas cotidianas, y pueden experimentar cambios en su personalidad y comportamiento. A medida que la enfermedad avanza, pueden presentar dificultades para reconocer a familiares y amigos cercanos, así como para realizar actividades básicas como vestirse o comer.

La enfermedad de Alzheimer no solo afecta la memoria, sino también otras funciones cognitivas como el razonamiento, la atención, el lenguaje y la capacidad de planificación. A medida que progresa, puede tener un impacto significativo en la calidad de vida de la persona y requerir cada vez más apoyo y cuidados. En los niveles más avanzados no pueden estar solos, pero en niveles menos graves, pueden hacer vida normal aunque se desorientan con facilidad.

### ENFERMEDADES MENTALES (EM)

Una persona con una enfermedad mental se refiere a alguien que experimenta una alteración o disfunción en su salud mental y emocional. Las enfermedades mentales son condiciones médicas que afectan el pensamiento, el estado de ánimo, el comportamiento y la capacidad de una persona para funcionar en su vida diaria.

Existen numerosos tipos de enfermedades mentales, que abarcan desde trastornos comunes como la depresión y la ansiedad hasta trastornos más graves como la esquizofrenia o el trastorno bipolar. Estas condiciones pueden variar en su gravedad, duración y efectos sobre la vida de la persona.

La casuística de las enfermedades mentales es muy variada y es difícil concretar patologías concretas en este caso. Sin embargo hay algo bastante común a muchas de ellas, y es la sensación de falta de control que muchas personas experimentan cuando hay aglomeraciones de personas, eventos multitudinarios o situaciones extremas por exceso de calor.

### CUERPO NO NORMATIVO (CNN)

Una persona con cuerpo no normativo es aquella cuyo cuerpo no se ajusta a las convenciones o expectativas sociales respecto a las características físicas consideradas como "normales" o típicas.

Las personas grandes o especialmente pequeñas, suelen experimentar las dificultades propias de quien no cabe o no llega, en el caso del mobiliario que normalmente se dispone en los espacios de uso público. Es necesario dotar de una variedad mayor en cuanto al mobiliario urbano, para que todas las personas puedan encontrar el lugar para descansar adecuadamente.

### MUJERES EMBARAZADAS (EMB)

Una persona embarazada es aquella que lleva en su cuerpo un embrión o feto en desarrollo. Durante el embarazo, el cuerpo de la persona experimenta una serie de cambios hormonales y físicos para adaptarse al crecimiento del embrión o feto. Estos cambios incluyen el aumento del tamaño del útero, el desarrollo de la placenta, el aumento de los niveles de hormonas como el estrógeno y la progesterona, y la aparición de síntomas característicos como náuseas, aumento de la sensibilidad en los senos y fatiga. El embarazo suele durar alrededor de 40 semanas, divididas en tres trimestres.

Las mujeres embarazadas acarrean un peso al que su cuerpo no está acostumbrado, que las hace sentir más el cansancio, la sed y el calor. Además, necesitan ir más veces al baño y sienten la necesidad de proteger su vientre en los lugares con mucha aglomeración de personas.

### PERSONAS MAYORES (MAY)

Las personas mayores suelen experimentar cambios físicos, emocionales y sociales a medida que envejecen. Pueden presentar disminución de la fuerza y la agilidad física, así como cambios en la memoria y la capacidad cognitiva. Además, es común que enfrenten enfermedades crónicas y

condiciones de salud relacionadas con la edad, como enfermedades cardíacas, diabetes, artritis o demencia.

Las personas mayores son un grupo diverso y cada individuo envejece de manera única. Algunos pueden disfrutar de una buena salud y mantener un alto nivel de actividad física y mental, mientras que otros pueden requerir asistencia y cuidados adicionales, por lo que a la hora de estudiar las circunstancias que relacionan a los ciudadanos de la tercera edad con el espacio público, se deberá buscar tanto conservar la máxima independencia posible de las personas mayores que aún tengan capacidad para valerse por sí mismas, como facilitar la labor de las personas, en la mayoría de los casos mujeres, que tengan que cuidar de estas personas cuando necesite de dichos cuidados.

La pirámide poblacional está cada vez más invertida, y gran parte de los visitantes a nuestra ciudad son personas jubiladas de otros países. Por ello la estrategia de adaptación a nuestros mayores es fundamental.

### NIÑOS Y NIÑAS (NIÑ)

Los niños y niñas constituyen una categorización muy variada, puesto que comprende un amplio rango de edad y resulta imposible introducir como factor las circunstancias y desarrollo personal de cada individuo, más allá de unos factores generales en base a rangos de edad.

Los niños y las niñas se caracterizan por estar en una fase de desarrollo físico, cognitivo, emocional y social. Durante esta etapa, los niños experimentan un crecimiento y una maduración rápida en diversos aspectos de sus vidas. A medida que crecen, adquieren habilidades motoras, aprenden a comunicarse y a interactuar con el mundo que les rodea.

A la hora de analizar el espacio público en referencia al uso por parte de niños y niñas, es importante tener en cuenta cómo hacen uso de este espacio de forma que puedan hacer el máximo uso del mismo con la mayor independencia posible para contribuir a su desarrollo, así como buscar la

mayor seguridad posible. Así mismo se debe tener en cuenta en este caso no solamente a los niños y niñas, sino a las personas que desempeñen tareas de cuidado de los mismos, en la mayoría de los casos mujeres, buscando facilitarles dichas tareas como la vigilancia y supervisión de los niños y la respuesta a las necesidades de ambos usuarios de forma relacionada, como áreas de descanso o baños.

### AUTISTAS (AUT)

Una persona con autismo se refiere a alguien que tiene un trastorno del espectro autista (TEA), que es una condición neurológica que afecta el desarrollo y la función del cerebro. El autismo se caracteriza por dificultades en la comunicación social, la interacción social, así como patrones de comportamiento y actividades repetitivas.

Las personas con autismo pueden experimentar una amplia variedad de síntomas y características, y el grado en que se ven afectados puede variar significativamente de una persona a otra. Algunas características comunes incluyen dificultades en la comunicación verbal y no verbal, dificultad para comprender las emociones y las señales sociales, intereses restringidos o intensos en ciertos temas, patrones de comportamiento repetitivos, sensibilidad sensorial y dificultades en la adaptación a los cambios. Las personas con autismo suelen sentirse más cómodas en espacios sin ruido y sin imágenes estridentes.

### SÍNDROME DE DOWN (SD)

Una persona con síndrome de Down es alguien que nace con una condición genética llamada trisomía 21. Esta condición ocurre cuando hay una copia extra del cromosoma 21 en lugar de las dos copias habituales. El síndrome de Down es una de las causas más comunes de discapacidad intelectual.

A nivel cognitivo, las personas con síndrome de Down pueden presentar retrasos en el desarrollo intelectual y del lenguaje. Sin embargo, el grado de discapacidad puede variar ampliamente de una persona a otra. Muchas

personas con síndrome de Down tienen habilidades cognitivas y de aprendizaje, y pueden llevar vidas plenas e independientes con el apoyo adecuado.

### DISCAPACIDAD PSÍQUICA (DP)

Una persona con discapacidad psíquica, también conocida como discapacidad intelectual o discapacidad del desarrollo, se refiere a una condición en la que un individuo presenta limitaciones significativas en su funcionamiento intelectual y habilidades adaptativas. Esta discapacidad se caracteriza por dificultades en el aprendizaje, el razonamiento, la resolución de problemas, la comunicación y la adaptación a las demandas diarias de la vida.

Es importante tener en cuenta que la discapacidad psíquica abarca un amplio espectro, y las limitaciones intelectuales pueden variar significativamente de una persona a otra.

Además de las dificultades intelectuales, las personas con discapacidad psíquica pueden enfrentar desafíos en áreas como el lenguaje y la comunicación, la memoria, el desarrollo motor, las habilidades sociales y emocionales, así como la autonomía personal. Estas limitaciones pueden afectar su capacidad para realizar actividades cotidianas, como cuidar de sí mismos, trabajar, establecer relaciones y participar plenamente en la sociedad.

### MUJERES QUE TRABAJAN EN EL SECTOR DE LOS CUIDADOS (TSC)

Mujeres que trabajan en el sector de los cuidados a domicilio con personas dependientes y empleadas del hogar. Estas mujeres desempeñan una labor fundamental en el cuidado y asistencia de personas que requieren apoyo en sus actividades diarias debido a su dependencia o discapacidad.

El trabajo en el sector de los cuidados a domicilio implica una amplia gama de tareas, como ayudar en la higiene personal, administrar medicamentos, brindar compañía, apoyo emocional y realizar labores domésticas básicas. En el caso de las empleadas del hogar, suelen encargarse de las tareas

domésticas, como la limpieza, la cocina, la compra de alimentos y la atención de las necesidades generales del hogar.

Este colectivo de mujeres enfrenta desafíos significativos en su trabajo, ya que a menudo se encuentran en situaciones laborales precarias, con jornadas extensas, salarios bajos y falta de protección social. Además, estas trabajadoras suelen tener horarios irregulares y enfrentar dificultades para conciliar su vida laboral y personal.

## PRESENTACIÓN DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS

Nº identificativo.	Problemática
	Perfiles a los que afecta
	Palabras clave
	Solución propuesta
	Proyectos en los que se aplica

Leyenda de perfiles:

- **MR** - Movilidad Reducida
- **DV** - Dificultades Visuales
- **DA** - Dificultad Auditiva
- **ALZ** - Alzheimer
- **EM** - Enfermedades Mentales
- **CNN** - Cuerpo no normativo
- **EMB** - Embarazadas
- **MAY** - Personas Mayores
- **NIÑ** - Niños y niñas
- **AUT** - Autistas
- **SD** - Síndrome de Down
- **DP** - Discapacidad Psíquica
- **TSC** - Trabajadoras del Sector de los Cuidados



## MEDIDAS GENERALES

### 01. Barreras arquitectónicas.

**Palabras clave:** Movilidad universal, Accesibilidad física, Itinerario accesible.

**Problemática:** Escalones, rampas poco accesibles, obstáculos, acerado estrecho, puertas estrechas, superficies difíciles para vehículos de asistencia a la movilidad, etc.

**Perfiles afectados:** MR, DV, CNN, EMB, MAY, TSC

**Propuesta:** Asegurar un recorrido accesible libre de obstáculos que lo entorpezcan y con materiales que garanticen la accesibilidad del mismo, independientemente de la discapacidad, circunstancia, horario o climatología a través del **diseño accesible** desde el inicio del planteamiento del espacio público.

### 02. Transporte accesible.

**Palabras clave:** Transporte público, Transporte accesible, Movilidad universal.

**Problemática:** La **ausencia de transporte público adaptado** puede limitar la movilidad de las personas con discapacidad o necesidades y características distintas.

**Perfiles afectados:** MR, DV, DA, CNN, EMB, MAY, TSC

**Propuesta:** Contar con una **accesibilidad total en el transporte público a todas sus escalas**, con medidas que lo adapten para cada uno de los distintos tipos de necesidades especiales, ya sea por discapacidad o características físicas.

### 03. Accesibilidad en edificios.

**Palabras clave:** Edificio accesible, Accesibilidad universal, Equipamientos.

**Problemática:** La **falta de accesibilidad en edificios públicos**, como oficinas gubernamentales, museos, bibliotecas o tiendas, puede limitar la participación plena de las personas con discapacidades.

**Perfiles afectados:** MR, DV, DA, CNN, EMB, MAY, TSC

**Propuesta:** A menudo la accesibilidad de un edificio se preocupa principalmente de la llegada y acceso al mismo, dejando de lado los recorridos interiores o limitándose a garantizar unos anchos de paso mínimos.

Debe buscarse una **accesibilidad verdaderamente universal** en el interior de los edificios destinados al uso público, que tenga en cuenta distintos tipos de discapacidades y necesidades.

### 04. Itinerarios peatonales.

**Palabras clave:** Accesibilidad universal, Itinerario único, Itinerario accesible

**Problemática:** Itinerarios peatonales independientes entre personas con distintas necesidades que produce una **discriminación del espacio público** y hacen su uso más incómodo para algunos usuarios.

**Perfiles afectados:** MR, DV, DA, CNN, EMB, MAY, TSC

**Propuesta:** Los recorridos accesibles deberán plantearse basados en un **itinerario único** para todos los usuarios, tengan o no algún tipo de discapacidad. Integrando el trazado y diseño del mismo desde un principio. Este itinerario principal deberá mantenerse el mismo para todos los usuarios independientemente de la época del año o clima por lo que los materiales y superficies del espacio público deberán responder igual de bien a peatones y vehículos de asistencia a la movilidad.

## 05. Señalización del espacio público.

**Palabras clave:** Señalización accesible, Espacio público, Accesibilidad universal

**Problemática:** La falta de **señalización clara y accesible** en el espacio público puede ser un problema significativo. Ya sea por dificultad visual o por desorientación espacial, distintos tipos de usuarios pueden tener dificultades para encontrar y leer señales de tráfico, nombres de calles, números de edificios o información relevante en lugares públicos.

**Perfiles afectados:** DV, DA, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD

**Propuesta:** Mejorar la señalización en espacios públicos para que sea **clara, fácil de entender y adaptada** a los usuarios con necesidades especiales. Esto puede incluir letreros con imágenes claras y simples, colores contrastantes, indicaciones visuales y táctiles, y señales fácilmente legibles e interpretables.

## 06. Claridad del espacio.

**Palabras clave:** Diseño integral, Accesibilidad universal, Edificio accesible.

**Problemática:** Algunos tipos de usuarios pueden tener cierta **dificultad para distinguir los distintos espacios** interiores, haciendo que les sea más difícil orientarse en ellos y utilizarlos con facilidad.

**Perfiles afectados:** DV, DA, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD

**Propuesta:** Diseño del espacio con acabados que usen diferentes colores y texturas que contrasten entre sí, para así facilitar la **diferenciación entre los distintos espacios**, localizar puertas y otros elementos similares que faciliten su uso.

## 07. Señalización en edificios.

**Palabras clave:** Diseño integral, Edificio accesible, Señalización accesible.

**Problemática:** Algunos perfiles pueden presentar dificultad para **identificar las señales indicativas** en los espacios interiores, haciendo más difícil orientarse en ellos y hacer uso de edificios públicos.

**Perfiles afectados:** DV, DA, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD

**Propuesta:** Colocar la señalética sobre **fondos contrastados** por color e iluminación para que sean fáciles de localizar e interpretar.

## 08. Claridad de recorridos

**Palabras clave:** Diseño integral, Edificio accesible, Itinerario accesible.

**Problemática:** Algunos perfiles pueden encontrar cierta **dificultad para distinguir los caminos e itinerarios marcados**, ya sea porque el recorrido no sea intuitivo o por falta de iluminación en los mismos.

**Perfiles afectados:** DV, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD

**Propuesta:** Debe procurarse una **iluminación clara** sin tonos oscuros para marcar caminos tanto en espacios interiores como en exteriores.

## 09. Transmisión de información (I)

**Palabras clave:** Diseño integral, Accesibilidad universal, Espacio público

**Problemática:** Cuando es necesario recurrir al tacto para comprobar la información transmitida, la **temperatura de los elementos** en los que se plasma puede suponer un problema si estos llegan a calentarse demasiado.

**Perfiles afectados:** DV

**Propuesta:** Definir los elementos que incorporen información en braille con materiales no metálicos para que **no alcancen temperaturas incómodas** para el usuario. Así como disponer estos elementos a la sombra.

## 10. Transmisión de información (II)

**Palabras clave:** Edificio accesible, Tecnología accesible, Edificio público.

**Problemática:** La **ausencia de sistemas de bucle magnético** o dispositivos de **asistencia auditiva** puede dificultar que las personas con audífonos o dificultades auditivas reciban la información que se transmite en tiempo real.

**Perfiles afectados:** DA, MAY

**Propuesta:** Los sistemas de bucle magnético o dispositivos de asistencia auditiva como **transmisores de frecuencia modulada (FM) o sistemas infrarrojos**, pueden mejorar la comunicación para las personas con problemas de audición al reducir el ruido de fondo y mejorar la calidad del sonido. La falta de implementación de estas tecnologías en espacios públicos puede dificultar la participación plena de estas personas en el mismo.

## 11. Transmisión de información (III)

**Palabras clave:** Edificio accesible, Tecnología accesible, Espacio público

**Problemática:** La escasez de **variedad de medios** en los que se transmite la información cambiante sobre el espacio público puede dificultar o imposibilitar que determinados perfiles puedan hacer uso de las funciones del mismo.

**Perfiles afectados:** DV, DA, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD

**Propuesta:** Plantear la inclusión de **tótems informativos**, y otros medios por los que se transmita información, que deberán aportar la misma de distintas formas, visual, auditiva, táctil, etc. Cada uno de los elementos informativos deberán ofrecer la información en todos los formatos, para evitar la discriminación entre perfiles.

## 12. Comunicación Visual

**Palabras clave:** Edificio accesible, Espacio público, Lenguaje de signos.

**Problemática:** Los perfiles que **dependen de elementos visuales para comunicarse** pueden verse afectados si las condiciones de visibilidad no son óptimas.

**Perfiles afectados:** DV

**Propuesta:** Deberá plantearse una **iluminación correcta** del espacio en todo momento para ver manos, expresiones y el propio espacio.

## 13. Pérdida de memoria/desorientación

**Palabras clave:** Botón de emergencia, Espacio público, Asistencia.

**Problemática:** Ya sean personas con Alzheimer, demencia, otro tipo de trastorno, o que simplemente pertenece a un perfil **susceptible de desorientarse** en un espacio público concurrido, una persona puede en un momento dado olvidar dónde se encuentra, cómo llegó allí o qué estaba haciendo.

**Perfiles afectados:** NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Ubicar a lo largo del espacio una serie de **botones de petición de ayuda**, para que personal capacitado en inclusión y discapacidad pueda acudir a brindar apoyo en la interacción social, comunicación y orientación.

## 14. Planificación de recorridos

**Palabras clave:** Tecnología accesible, Espacio público, Itinerario accesible.

**Problemática:** Los perfiles que tienen afectadas las habilidades cognitivas superiores, pueden encontrar **difícil la planificación y la ejecución** de tareas simples. Pueden tener dificultades para seguir indicaciones, leer mapas o comprender el transporte público, dificultando su capacidad para desplazarse de manera autónoma.

**Perfiles afectados:** MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD

**Propuesta:** Aplicaciones móviles y dispositivos de seguimiento que ayuden a llevar un recordatorio intuitivo de la ruta que se está llevando. También deberán plantearse unos **itinerarios peatonales lo más intuitivos e invariables posible** para facilitar la orientación.

### 15. Sobrecarga sensorial.

**Palabras clave:** Sobrecarga sensorial, Refugio sensorial, Espacio público

**Problemática:** Para algunos de los perfiles los **estímulos sensoriales** como el ruido, las luces brillantes o las multitudes pueden ser abrumadores y desencadenar síntomas como ansiedad, irritabilidad o confusión.

**Perfiles afectados:** NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Además de limitar los estímulos lumínicos y sonoros a los que se les expone en el espacio público, se pueden disponer **áreas de aislamiento**, a modo de **refugio sensorial**, que se aparten de los itinerarios principales, en las que apartarse de estos estímulos hasta recuperar la calma.

### 16. Mobiliario adaptado.

**Palabras clave:** Mobiliario accesible, Accesibilidad universal

**Problemática:** Falta de **adaptación de equipamientos y mobiliario** a cualquier uso que se salga de la norma.

**Perfiles afectados:** MR, CNN, EMB, NIÑ, MAY, TSC

**Propuesta:** Promover la utilización de **mobiliario urbano con uso versátil**, que permita ayudar y descansar realmente tanto a las personas de perfiles vulnerables, como a las personas a su cargo, **evitando prácticas de arquitectura hostil** que sacrifiquen la funcionalidad de este mobiliario.

### 17. Temperatura de los elementos.

**Palabras clave:** Mobiliario accesible, Clima, Espacio público.

**Problemática:** La exposición al sol del mobiliario urbano y otros elementos del espacio público puede producir un **sobrecalentamiento y dificultad de uso** de elementos de apoyo como barandillas y mobiliario por exposición al sol.

**Perfiles afectados:** MR, DV, DA, CNN, EMB, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Definir los elementos de apoyo como mobiliario y barandillas con **materiales no metálicos que soporten la incidencia solar** sin calentarse hasta un punto que dificulte su uso, o bien disponer estos **elementos a la sombra** de manera que se garantice el mismo parámetro de temperatura.

### 18. Vulnerabilidad climática (I).

**Palabras clave:** Vulnerabilidad climática, Refugio climático, Espacio público.

**Problemática:** Algunas personas, por sus características físicas, pueden ser más susceptibles al **desgaste del clima**, especialmente al riesgo de insolación y deshidratación por calor.

**Perfiles afectados:** CNN, EMB, MAY, NIÑ, TSC

**Propuesta:** Se plantea la necesidad de desarrollar una serie de espacios, a modo de **refugio climático**, cada cierta distancia a lo largo del recorrido por el espacio público exterior, que sirvan de refugio ante estas condiciones, donde poder descansar y rehidratarse. No solo para casos de emergencia o de malestar, sino permitiendo que las personas que no puedan aguantar largos recorridos por el espacio público puedan segmentarlos.



### 19. Vulnerabilidad climática (II).

**Palabras clave:** Vulnerabilidad climática, Refugio climático, Espacio público.

**Problemática:** Algunas personas, por sus características físicas, pueden ser más susceptibles al **desgaste del clima**, especialmente al riesgo de insolación y deshidratación por calor.

**Perfiles afectados:** CNN, EMB, MAY, NIÑ, TSC

**Propuesta:** Disponer los **recorridos con sombras** a lo largo de los mismos, que permitan recibir luz del sol, pero que den opción a limitar la exposición o a que no sea constante.

### 20. Vulnerabilidad climática (III).

**Palabras clave:** Vulnerabilidad climática, Refugio climático, Espacio público.

**Problemática:** Algunas personas, por sus características físicas, pueden ser más susceptibles al **desgaste del clima**, especialmente al riesgo de insolación y deshidratación por calor.

**Perfiles afectados:** CNN, EMB, MAY, NIÑ, TSC

**Propuesta:** Asegurar la posibilidad de hidratarse y rellenar botellas de agua mediante la **instalación de fuentes de agua potable**, con una distancia razonable entre ellas. Estas fuentes deben colocarse a la sombra y con tuberías protegidas del sol para que no aumente la temperatura a la que sale el agua en los días soleados.

### 21. Zonas de descanso.

**Palabras clave:** Áreas de descanso, Mobiliario accesible, Espacio público.

**Problemática:** Algunos perfiles de usuario tienen tendencia a la **fatiga y falta de energía**, acabando cansados si el recorrido es muy largo, lo que puede dificultar caminar largas distancias o subir escaleras.

**Perfiles afectados:** CNN, EMB, MAY, NIÑ, TSC

**Propuesta:** Establecer **lugares de descanso** a lo largo de los itinerarios peatonales que permitan **segmentar los recorridos** realizados y que incluyan mobiliario accesible pensado para el cuidado de las personas.

### 22. Baños públicos

**Palabras clave:** Espacio público, Instalaciones Sanitarias, Accesibilidad universal

**Problemática:** Las personas embarazadas, ancianos o niños principalmente, suelen necesitar hacer más visitas al **baño**, así como que estos estén **apropiadamente adaptados y equipados**.

**Perfiles afectados:** MR, DV, CNN, EMB, MAY, NIÑ, TSC

**Propuesta:** Garantizar que los espacios públicos cuenten con **suficientes instalaciones sanitarias limpias y accesibles**, incluyendo baños espaciosos, cambiadores para bebés y lavamanos equipados adecuadamente. Estas además deberán estar señalizadas de manera clara y correcta, para localizarlos con rapidez en caso de emergencia.

### 23. Áreas de juego

**Palabras clave:** Espacio público, Área de juegos, Cuidados.

**Problemática:** Muchas veces, los espacios públicos **carecen de áreas de juego seguras** y adecuadas para que los niños y niñas puedan disfrutar y desarrollar habilidades motoras. La falta de parques infantiles, zonas recreativas y equipamiento adecuado puede dificultar su capacidad para jugar y socializar.

**Perfiles afectados:** EMB, NIÑ, TSC

**Propuesta:** Creación y mejora de parques infantiles y **áreas de juego seguras**. Esto implica garantizar que los juegos y estructuras sean adecuados para diferentes edades y capacidades, y que los espacios estén bien mantenidos y supervisados para prevenir accidentes. También deben

relacionarse con el entorno inmediato de modo que facilite la labor de las personas que cuidan a los niños y niñas.

#### 24. Cambios en el espacio público.

**Palabras clave:** Espacio público, Itinerarios peatonales, Accesibilidad universal

**Problemática:** Los cambios imprevistos en la planificación, el diseño o el funcionamiento de un espacio público pueden resultar confusos para perfiles que presentan cierta **rigidez frente a los cambios**, así como dificultad para orientarse y seguir un itinerario, lo que puede afectar su capacidad para moverse de manera eficiente y cómoda por ese entorno.

**Perfiles afectados:** MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Proporcionar **información sobre los horarios y la planificación de estos cambios en los espacios públicos de manera anticipada**. Esto permite que las personas con trastornos mentales o dificultades en este aspecto se preparen y se adapten a los cambios, reduciendo la ansiedad y el estrés.

#### 25. Organización de eventos.

**Palabras clave:** Espacio público, Itinerarios peatonales, Eventos.

**Problemática:** La **inserción de eventos** en el espacio público que modifican su composición y funcionamiento supone una dificultad añadida para perfiles con problemas para orientarse.

**Perfiles afectados:** MR, DV, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Establecer una **zona, camino o ruta dentro del recorrido que esté bien señalizada y que sea invariable** independientemente de los cambios que se realicen, los eventos que tengan lugar o los elementos que se introduzcan, podría ser una buena manera de asegurar que estos grupos puedan orientarse en esas situaciones.

#### 26. Puntos seguros.

**Palabras clave:** Espacio público, Itinerarios peatonales, Punto seguro, Cuidados.

**Problemática:** Algunos perfiles corren un mayor **riesgo de perderse**, aún mientras están bajo el cuidado de una persona responsable, corre el riesgo, sobre todo en situaciones de eventos u hora punta de uso de un espacio en las que se les pierda de vista.

**Perfiles afectados:** NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Disposición y correcta señalización de espacios (**puntos seguros**) a los que se les pueda enseñar a ir en caso de encontrarse solos y donde puedan esperar de forma segura a la persona responsable de estos.

#### 27. Recorridos de evacuación.

**Palabras clave:** Edificio accesible, Recorrido de evacuación, Accesibilidad universal

**Problemática:** La dificultad por parte de algunos de los perfiles para orientarse en el espacio público, o las necesidades especiales que tengan, destacan la importancia de la **claridad y accesibilidad de los recorridos de evacuación**.

**Perfiles afectados:** MR, DV, DA, CNN, EMB, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** En situaciones de emergencia, **las vías de evacuación deberán ser intuitivas**, tanto en su señalización y ubicación como en su recorrido, y estar señalizadas de forma adaptada a las distintas necesidades especiales.

## 28. Elementos de asistencia al cuidado.

**Palabras clave:** Espacio público, Cuidados

**Problemática:** Ausencia de **elementos de apoyo** en el espacio público para momentos en los que se encuentran al cargo de otra persona y tienen necesidades propias, por ejemplo acudir al servicio.

**Perfiles afectados:** EMB, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Plantear en el espacio público **elementos y espacios auxiliares** que ayuden a realizar las **acciones paralelas al cuidado** de personas sin perderlas de vista.

---

## MEDIDAS PARTICULARES

---

### INTERCAMBIADOR MARÍA ZAMBRANO

#### MZ.01. Refugio sensorial.

**Palabras clave:** Sobrecarga sensorial, Refugio sensorial, Espacio público.

**Problemática:** Pese a que se plantean espacios de estancia integrados en el espacio público en la plaza que se genera en superficie, **no se ofrecen espacios en los que poder aislarse de este flujo de personas** ni en el exterior ni en los espacios interiores.

**Perfiles afectados:** NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Se propone plantear espacios de **refugio sensorial**, dedicando una de las estancias interiores de planta -1 para este fin, y utilizar los recursos que se elijan para generar los espacios de estancia de la plaza para configurar el espacio exterior de forma que algunos de estos se **aislen de los itinerarios peatonales principales** y el tráfico y ajeteo alrededor de la plaza.

#### MZ.02. Refugio climático.

**Palabras clave:** Vulnerabilidad climática, Refugio climático, Espacio público.

**Problemática:** Con el planteamiento de la plaza se vuelve necesario colocar elementos que ayuden a protegerse del **desgaste del clima**. Aunque los espacios de estancia se proponen mayormente junto a elementos vegetales, estos siempre están **ligados al uso de los quioscos**.

**Perfiles afectados:** CNN, EMB, NIÑ, MAY, TSC

**Propuesta:** Deberán plantearse elementos de protección, a modo de **refugio climático**, que funcionen independientemente de los usos comerciales de la plaza. Estos elementos harán un uso de la vegetación mayor que repetir el esquema de banco y árbol, **investigando formas de confort climático** mediante la investigación y el uso de materiales, vegetación, agua, etc. Estos espacios pueden ser una buena oportunidad para introducir en la plaza el concepto de **smart tree**, integrando energías renovables y tecnología al servicio de la accesibilidad.

#### MZ.03. Mobiliario de espera.

**Palabras clave:** Mobiliario accesible, Accesibilidad universal, Cuidados.

**Problemática:** Todo el mobiliario planteado en superficie y planta -1 se compone de **mesas y sillas ligados al uso de restauración** de la estación y los quioscos de superficie.

**Perfiles afectados:** MR, CNN, EMB, NIÑ, MAY, TSC

**Propuesta:** Debe plantearse **mobiliario de descanso independiente** al uso de restauración, con un formato que permita el descanso de los usuarios y que facilite su **uso en casos en los que se esté a cargo de personas**, resultando suficientemente espaciosos y con una composición que propicie este uso.

#### MZ.04. Acceso desde estación adif.

**Palabras clave:** Accesibilidad universal, Accesos, Itinerario único

**Problemática:** El espacio de la planta -1 correspondiente al **acceso desde la estación de Adif** presenta un **quebro y estrechamiento** que puede ser motivo de **inseguridad** y **desconecta visual y funcionalmente** la entrada y el espacio central.

**Perfiles afectados:** MR, DV, DA, CNN, EMB, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Se propone **eliminar el quebro** provocado por los servicios y puesto de información, desplazandolo hacia la izquierda del plano mostrado para establecer un **acceso visual y funcionalmente claro y continuo**, en el que no se establecen jerarquías entre los tipos de usuarios y sin recovecos inseguros.

#### MZ.05. Recorrido de evacuación.

**Palabras clave:** Edificio accesible, Recorrido de evacuación, Accesibilidad universal

**Problemática:** El **recorrido de evacuación de planta -1** que transcurre entre la zona del vestíbulo de la estación y la zona de taxis resulta **poco intuitivo** y tiene **ángulos de giro pronunciados**, lo que puede dificultar su uso en situaciones de emergencia por parte de algunos perfiles.

**Perfiles afectados:** MR, DV, DA, CNN, EMB, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Deberá plantearse un **recorrido de evacuación más intuitivo y directo**.

#### MZ.06. Baños adaptados.

**Palabras clave:** Instalaciones sanitarias, Baños adaptados, Cuidados.

**Problemática:** Los baños que se plantean en el anteproyecto **carecen de sala de lactancia y cambio de pañales**.

**Perfiles afectados:** MR, DV, DA, CNN, EMB, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Deberán proyectarse baños que no solo sean **accesibles** respecto a para cualquier tipo de discapacidad o necesidad especial, sino que estén **adaptados para el desarrollo de tareas de cuidado**. Como mínimo estos deberán incluir **sala de lactancia y cambio de pañales**.

#### MZ.07. Fuentes de agua potable.

**Palabras clave:** Vulnerabilidad climática, Fuente, Espacio público

**Problemática:** Hay una **ausencia de fuentes de agua potable** en el recinto de la estación y plaza exterior. Deberá evitarse usar una necesidad básica como la hidratación como reclamo al consumo para evitar perjudicar colectivos como el de las mujeres migrantes o de familias desfavorecidas.

**Perfiles afectados:** CNN, EMB, NIÑ, MAY, TSC

**Propuesta:** Disponer un **número suficiente de fuentes de agua potable** en las que beber o rellenar botellas para garantizar un nivel de hidratación suficiente de forma **gratuita y accesible, completamente compatible con estar desempeñando tareas de cuidado** de un tercero en ese mismo instante.

## INTERCAMBIADOR ISABEL OYARZABAL

### IOY.01. Señalización.

**Palabras clave:** Diseño integral, Edificio accesible, Señalización accesible.

**Problemática:** Hay una **ausencia de contraste de color en la señalética** y las superficies de la estación, lo que **dificulta la interpretación del espacio** por parte de las personas con alguna dificultad visual.

**Perfiles afectados:** NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Plantear un **rediseño de la señalética y los materiales** de la estación con un mayor énfasis en facilitar que se diferencien los distintos elementos de la misma, así como los carteles indicativos, mediante un **mayor contraste de colores y texturas**.

También deberá hacerse un mayor **hincapié en la correcta iluminación** de los espacios para evitar que ciertas zonas y recorridos queden en penumbra y resulten difíciles de distinguir.

### IOY.02. Refugio sensorial.

**Palabras clave:** Sobrecarga sensorial, Refugio sensorial, Edificio público.

**Problemática:** Se plantean varias zonas de espera independientes de otros usos, pero todas ellas se encuentran integradas en el espacio central de la estación, por lo que en ocasiones de gran aglomeramiento de viajeros podrían darse situaciones de estrés y sobrecarga sensorial para algunos de los perfiles, ya que **no se ofrecen espacios en los que poder aislarse de estas aglomeraciones de personas**.

**Perfiles afectados:** NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Se propone plantear espacios de **refugio sensorial**, dedicando una de las estancias interiores a este fin, o colocando elementos de separación transformen estas zonas de espera **aislándolas de los itinerarios peatonales principales**.

### IOY.03. Fuentes de agua potable.

**Palabras clave:** Vulnerabilidad climática, Fuente, Edificio público

**Problemática:** Hay una **ausencia de fuentes de agua potable** en el recinto de la estación. Deberá evitarse usar una necesidad básica como la hidratación como reclamo al consumo para evitar perjudicar colectivos como el de las mujeres migrantes o de familias desfavorecidas.

**Perfiles afectados:** CNN, EMB, NIÑ, MAY, TSC

**Propuesta:** Disponer un **número suficiente de fuentes de agua potable** en las que beber o rellenar botellas para garantizar un nivel de hidratación suficiente de forma **gratuita y accesible, completamente compatible con estar desempeñando tareas de cuidado** de un tercero en ese mismo instante.

## EJE LITORAL

### EJL.01. Iluminación del túnel.

**Palabras clave:** Iluminación interior, Transporte público.

**Problemática:** A menudo los túneles de este tipo presentan una **iluminación muy baja** que puede suponer dificultades para ciertos perfiles a la hora de orientarse, comunicarse o mantener la calma.

**Perfiles afectados:** DV, DA, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Mantener un **nivel de iluminación correcto** durante todo el recorrido del túnel, que permita **orientarse en todo momento y comunicarse** en el caso de las personas que hagan uso del lenguaje de signos u otros medios visuales.



### EJL.02. Señalización exterior.

**Palabras clave:** Señalización accesible, Transporte público, Espacio público.

**Problemática:** La ejecución del soterramiento provoca **nuevos obstáculos** en el espacio público a través de los huecos generados por los accesos al mismo. Estos huecos hacen que el recorrido de **los itinerarios peatonales sea menos intuitivo**.

**Perfiles afectados:** MR, DV, DA, CNN, EMB, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Se deberán **señalizar estos accesos**, no solo para los vehículos, sino también para que sean fácilmente identificables por los peatones, ubicándolos fácilmente e **integrándose en el esquema mental del espacio del usuario**.

Debe tenerse en cuenta que de las dos opciones planteadas en el anteproyecto, **la solución del túnel a un solo nivel** es la que menos obstáculos genera, por lo que será preferible respecto a este criterio.

### EJL.03. Señalización interior.

**Palabras clave:** Señalización accesible, Diseño integral.

**Problemática:** Las **señales del interior** de este tipo de espacios suelen ser **difíciles de leer e identificar**.

**Perfiles afectados:** DV, DA, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD

**Propuesta:** Debe prestarse especial **atención a la legibilidad, y comprensión** de la señalética del interior del túnel, empleando **elementos iluminados, contraste de color y texturas** para que la información se transmita de la forma más intuitiva posible.

### EJL.04. Recorridos de evacuación.

**Palabras clave:** Señalización accesible, Recorridos de evacuación, Diseño integral.

**Problemática:** En espacios como este es **especialmente importante la claridad y accesibilidad de los recorridos de evacuación**, y algunos perfiles pueden sufrir dificultades si no se expresan de forma lo bastante clara o si se dejan de lado sus necesidades específicas.

**Perfiles afectados:** MR, DV, DA, CNN, EMB, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Los recorridos de evacuación deberán ser **lo más intuitivos posible** y estar **correctamente señalizados**, partiendo de un **diseño integral** que atienda a cada una de las necesidades de los perfiles estudiados a la hora de transmitir la información, diseñar la señalética o los propios recorridos.

### ECOSISTEMA LITORAL. PEPA FLORES

#### PF.01. Áreas de juego.

**Palabras clave:** Área de juego, Espacio público, Cuidados.

**Problemática:** En el espacio público que se plantea **no hay una relación suficiente entre las áreas de juego y las zonas de descanso**, dificultando la compatibilidad de usos entre el cuidado de los niños y niñas durante sus momentos de ocio y el descanso de las personas cuidadoras.

**Perfiles afectados:** EMB, NIÑ, TSC

**Propuesta:** Deberá replantearse esta relación y **anexar espacios de estancia y descanso a las zonas deportivas y de relación con el agua**. Aparte de estas zonas podría plantarse **espacios de juegos para los niños y niñas asociados a los módulos de quiosco** diseñados, para facilitar la labor de la cuidadora.

Estos deberán plantearse también asociados a **espacios de sombra abundantes** para facilitar el descanso tanto de los niños como de las abuelas cuando desempeñen el papel de cuidadoras.

#### PF.02. Itinerarios peatonales.

**Palabras clave:** Itinerario único, Itinerario peatonal, Señalización accesible.

**Problemática:** Los obstáculos, bifurcaciones y desvíos en los itinerarios peatonales producidos por **las salidas del soterramiento del proyecto Eje Litoral** hacen que estos resulten menos intuitivos, complejizando los recorridos y provocando que resulte más difícil orientarse y recordar estos recorridos.

Una mayor **complejidad en los recorridos** resta capacidad a las personas mayores para transitar por el espacio público con independencia.

**Perfiles afectados:** MR, DV, DA, CNN, EMB, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Se plantea como **mejor solución la del túnel a un solo nivel** ya que requiere de un menor número de incorporaciones, que quedan mejor integradas con la ordenación del espacio público. Esta opción **conecta de manera mucho más directa** y sin tantos obstáculos **el nuevo parque planteado con la zona de La Malagueta**, conexión de gran importancia para el uso del espacio público.

#### PF.03. Organización de eventos.

**Palabras clave:** Espacio público, Itinerarios peatonales, Eventos.

**Problemática:** La **inserción de eventos** deportivos, comerciales y culturales que se plantea para la plaza modifican su composición y funcionamiento durante periodos de tiempo acotados y supone una **dificultad añadida para perfiles con problemas para orientarse**.

**Perfiles afectados:** MR, DV, NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Establecer una **zona, camino o ruta dentro del recorrido de la plaza que sea invariable** independientemente de los cambios que se realicen, los eventos que tengan lugar o los elementos que se introduzcan, podría ser una buena manera de asegurar que estos grupos puedan orientarse en esas situaciones.

Podría incluirse en el diseño las configuraciones espaciales y conexiones a infraestructuras para estos eventos, a modo de **catálogo versátil de distribuciones**, optimizando así el diseño.

#### PF.04. Baños públicos.

**Palabras clave:** Espacio público, Instalaciones sanitarias, Cuidados.

**Problemática:** Hay una clara necesidad de un **mayor número de baños públicos**, ya que estos solo se plantean en la tipología de quiosco de mediateca.

**Perfiles afectados:** MR, DV, CNN, EMB, NIÑ, MAY, TSC

**Propuesta:** Plantear un **mayor número de baños públicos**, que deberán incluir **salas de lactancia**, cumplir con una **accesibilidad universal** partiendo de un diseño integral y deberán estar **correctamente señalizados en el espacio público** para que resulte fácil localizarlos en un momento de necesidad, ya que algunos de los perfiles pueden sufrir episodios de incontinencia y la **rapidez de acceso** puede ser un factor importante.

#### PF.05. Accesibilidad universal.

**Palabras clave:** Accesibilidad universal, Espacio público.

**Problemática:** Algunos de los **usos planteados**, como el de espacio de cultura, se plantean con gradas formadas mediante escalones que **no permiten el uso de algunas partes del mismo por parte de personas con movilidad reducida u otras limitaciones**.

**Perfiles afectados:** MR, DV, DA, CNN, EMB, NIÑ, MAY, TSC

**Propuesta:** Debe **garantizarse la posibilidad de un uso igualitario por parte de todos los tipos de usuarios** siempre que sea posible, sobre todo cuando la diferencia impide por completo desarrollar alguna de las funciones para las que se propone dicho espacio. Deberán rediseñarse estos espacios partiendo desde esta premisa de accesibilidad universal.

**PF.06. Refugio sensorial.**

**Palabras clave:** Sobrecarga sensorial, Refugio sensorial, Espacio público.

**Problemática:** No se ofrecen **espacios en los que poder aislarse del flujo de personas que recorran el parque y la plaza**, que puede ser bastante importante en determinados momentos dada su función de conector puerto - centro.

**Perfiles afectados:** NIÑ, MAY, ALZ, EM, DP, AUT, SD, TSC

**Propuesta:** Complementariamente a los espacios de estancia integrados en el espacio público que se plantean a lo largo del parque, se propone incluir espacios de **refugio sensorial que se aislen de los itinerarios peatonales principales y el tráfico y ajetreo alrededor del parque.**

**PF.07. Refugio climático.**

**Palabras clave:** Vulnerabilidad climática, Refugio climático, Espacio público.

**Problemática:** Aunque este anteproyecto sea el que incorpora una mayor cantidad de vegetación y una mayor relación con el agua, debe tener en consideración la **inclusión de espacios de refugio climático, dada la longitud de sus recorridos.**

**Perfiles afectados:** CNN, EMB, NIÑ, MAY, TSC

**Propuesta:** Deberán plantearse elementos de protección, a modo de **refugio climático**, que si bien podrán hacer uso de la misma vegetación y ambientes que se plantea en el resto del proyecto, deberán estar **delimitados y señalizados** en el espacio público a fin de que un usuario que se vea en necesidad de usar el refugio identifique fácilmente a dónde ir. Estos espacios pueden ser una buen oportunidad para introducir en la plaza el concepto de **smart tree**, integrando energías renovables y tecnología al servicio de la accesibilidad.

**PF.08. Fuentes de agua potable.**

**Palabras clave:** Vulnerabilidad climática, Refugio climático, Espacio público.

**Problemática:** Hay una **ausencia de fuentes de agua potable** en el parque y la plaza. Deberá evitarse usar una necesidad básica como la hidratación como reclamo al consumo para evitar perjudicar colectivos como el de las mujeres migrantes o de familias desfavorecidas.

**Perfiles afectados:** CNN, EMB, NIÑ, MAY, TSC

**Propuesta:** Disponer un **número suficiente de fuentes de agua potable** en las que beber o rellenar botellas para garantizar un nivel de hidratación suficiente de forma **gratuita y accesible, completamente compatible con estar desempeñando tareas de cuidado** de un tercero en ese mismo instante.

## 4. ANÁLISIS DE LA REPRESENTACIÓN Y LA APROPIACIÓN. PROPUESTAS PARTICULARES

Las ciudades deben recoger la sensibilidad de todas las personas que las habitan y también representarlas para que éstas se puedan apropiar de ellas generando sensación de confort y de seguridad. Muchas veces las ciudades no son inseguras en términos de criminalidad, pero si las personas que las habitan se sienten expulsadas o poco representadas, no se sentirán seguras.

Para que una persona se pueda apropiar de una ciudad es importante que se vea reflejada en su cultura, en su identidad o en su condición sexual.

Criterios de generales de diseño en relación a la representación y la apropiación:

- Poner nombres de mujeres históricas o contemporáneas en las calles, edificios públicos, plazas y jardines
- Reconocer las actividades de cuidado a través de nombres de tareas relativas al cuidado en los espacios públicos, o mediante esculturas o bajorelieves que sirvan como hitos en los jardines, calles, o plazas.
- Reconocer los hechos históricos protagonizados por mujeres anónimas a través de placas en los edificios, espacios públicos o calles vinculados a dichos eventos, o de murales o grupos escultóricos.

Propuestas concretas para el Plan Málaga Litoral:

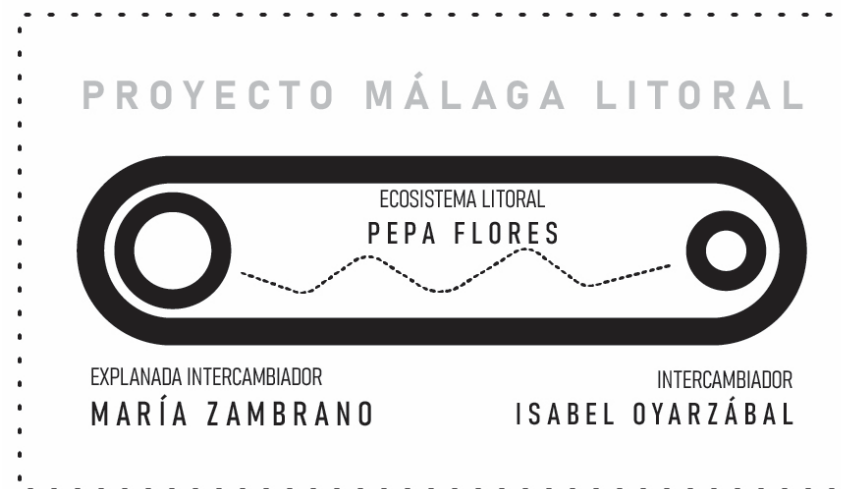
La ciudad de Málaga ha identificado con el nombre de María Zambrano, una librepensadora e intelectual malagueña a la estación de Renfe, posicionándose como una ciudad abierta y cosmopolita que reconoce el valor de sus mujeres ilustres. Se propone en este trabajo dar continuidad a esta decisión y favorecer así mismo una lectura continúa de todas las intervenciones mediante la denominación de los tres principales proyectos con nombres de malagueñas ilustres.

Por ello se propone que los nombres de las actuaciones del Plan Málaga Litoral sean:

Intercambiador de la Explanada de la Estación – **María Zambrano**

Intercambiador de la Marina – **Isabel Oyarzabal**

Parque Ecosistema Litoral – **Pepa Flores**







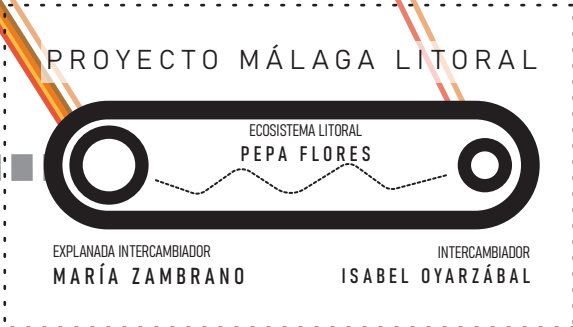
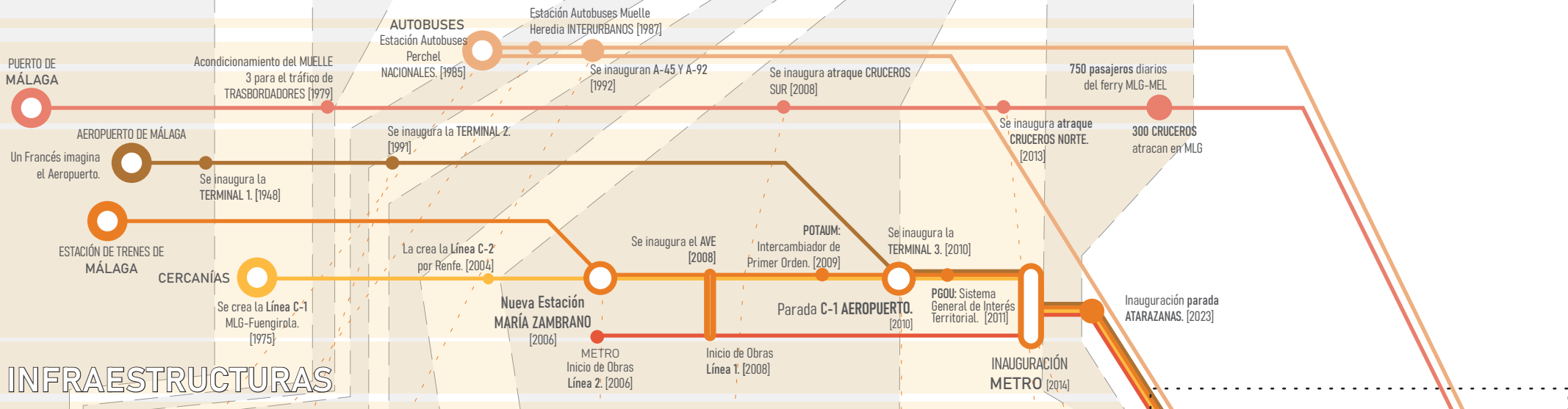
## 05. ANEXOS



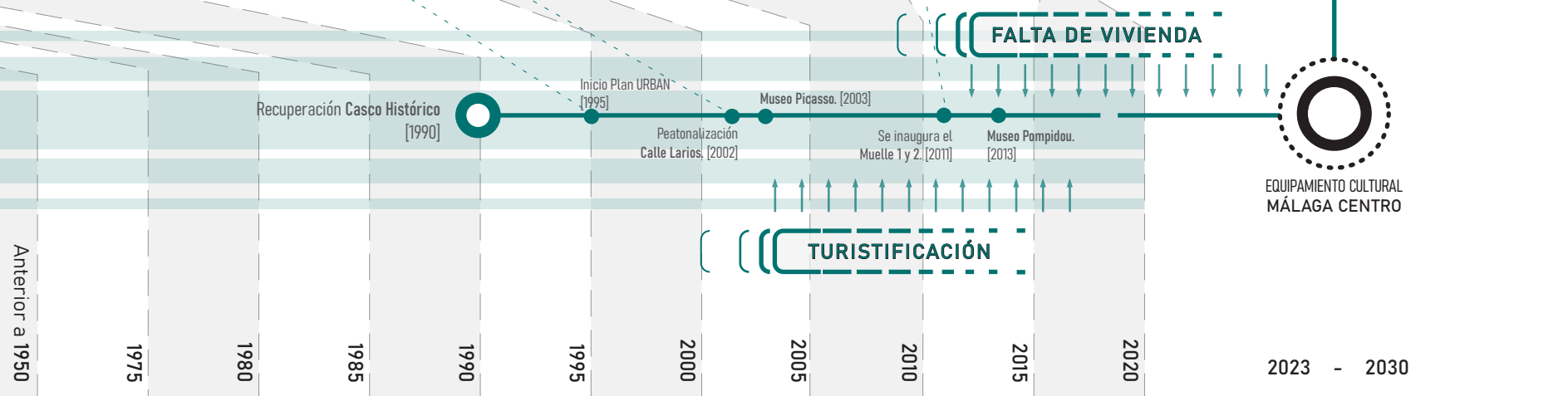
1. CUADRO GENERAL DEL PROCESO PLAN MÁLAGA LITORAL
2. CUADROS DE TRABAJO DEL ANÁLISIS FENOMENOLÓGICO DE LOS PROYECTOS DEL PLAN MÁLAGA LITORAL

# 1. CUADRO GENERAL DEL PROCESO DEL PLAN MÁLAGA LITORAL

# INFRAESTRUCTURAS



# TRANSFORMACIÓN URBANA



Anterior a 1950

1975

1980

1985

1990

1995

2000

2005




2010

2015

2020


2023 - 2030

## 2. CUADROS DE TRABAJO DEL ANÁLISIS FENOMENOLÓGICO DE LOS PROYECTOS DEL PLAN MÁLAGA LITORAL



	PROBLEMÁTICA	NECESIDADES	PROPUESTAS	OTRAS ANOTACIONES	IMÁGENES	
<b>MOVILIDAD REDUDIDA</b>						
<p>Una persona con movilidad reducida es aquella que presenta limitaciones o dificultades para desplazarse o realizar actividades físicas debido a una discapacidad o condición de salud. Esta limitación puede ser temporal o permanente y puede afectar a diferentes partes del cuerpo, como las extremidades inferiores, superiores o ambos. Dependiendo de la gravedad de su condición, puede tener dificultades para caminar, mantener el equilibrio, subir escaleras u otras actividades que requieran fuerza o coordinación motora, y pueden requerir el uso de ayudas técnicas como muletas, bastones, andadores o sillas de ruedas para moverse.</p> <p>Aunque existe una legislación que obliga a la incorporación de itinerarios accesibles, en ocasiones estos no son suficientes o no se proyectan como itinerarios universales, sino que se diseñan itinerarios específicos para personas con movilidad reducida distintos a los que no la tienen, provocando a menudo que las personas con esta problemática o quienes se ocupan de su cuidado, tengan que hacer recorridos alternativos más largos, incómodos o inseguros.</p> <p>Así mismo, los espacios de descanso deben incluir espacios accesibles y universales para que no haya, o existan el menor número de diferencias, entre los espacios habilitados para el descanso de la ciudadanía en general o accesibles en particular. Una persona con movilidad reducida es aquella que presenta limitaciones o dificultades para desplazarse o realizar actividades físicas debido a una discapacidad o condición de salud. Esta limitación puede ser temporal o permanente y puede afectar a diferentes partes del cuerpo, como las extremidades inferiores, superiores o ambos.</p> <p>Dependiendo de la gravedad de su condición, puede tener dificultades para caminar, mantener el equilibrio, subir escaleras u otras actividades que requieran</p>	<p><b>Barreras arquitectónicas.</b> Rampas, ascensores, obstáculos, acerado estrecho, puertas estrechas, superficie difícil para silla de ruedas (grava o similar)</p>		<p>Diseño accesible, Normativas para diseño accesible. Asegurar un recorrido accesible <b>libre de obstáculos</b> que lo entorpezcan y con materiales que garanticen la accesibilidad del mismo (independientemente de la discapacidad, circunstancia, horario o climatología)</p>			
	<p><b>Falta de transporte accesible.</b> La ausencia de transporte público adaptado o con acceso para sillas de ruedas puede limitar la movilidad de las personas con discapacidad. La falta de rampas en las paradas de autobús o la falta de espacio adecuado para sillas de ruedas en los vehículos son ejemplos de obstáculos en el transporte público.</p>					
	<p><b>Estacionamiento inadecuado.</b> La falta de plazas de estacionamiento reservadas y adecuadamente diseñadas para personas con movilidad reducida dificulta su acceso a edificios y servicios. Los espacios de estacionamiento demasiado estrechos o mal ubicados, sin rampas de acceso cercanas, pueden generar grandes dificultades.</p>					
	<p><b>Inaccesibilidad en edificios y servicios.</b> La falta de accesibilidad en edificios públicos, como oficinas gubernamentales, museos, bibliotecas o tiendas, puede limitar la participación plena de las personas con movilidad reducida. Escaleras sin rampas, ascensores pequeños o ausencia de baños accesibles son problemas frecuentes.</p>			<p><b>accesibilidad universal</b> en todas las zonas del proyecto.</p>	<p>a menudo la accesibilidad del edificio llega hasta el momento en el que se entra en el mismo, a partir de ahí se asegura por lo general una accesibilidad universal para personas de movilidad reducida, pero los recursos que aportan soluciones para otros tipos de discapacidades no son tan utilizados.</p>	
	<p><b>Discriminación social</b></p>		<p>Inclusión del colectivo en la toma de decisiones</p>			



<p>fuera o coordinación motora, y pueden requerir el uso de ayudas técnicas como muletas, bastones, andadores o sillas de ruedas para moverse.</p> <p>Aunque existe una legislación que obliga a la incorporación de itinerarios accesibles, en ocasiones estos no son suficientes o no se proyectan como itinerarios universales, sino que se diseñan itinerarios específicos para personas con movilidad reducida distintos a los que no la tienen, provocando a menudo que las personas con esta problemática o quienes se ocupan de su cuidado, tengan que hacer recorridos alternativos más largos, incómodos o inseguros.</p> <p>Así mismo, los espacios de descanso deben incluir espacios accesibles y universales para que no haya, o existan el menor número de diferencias, entre los espacios habilitados para el descanso de la ciudadanía en general o accesibles en particular.</p>	<p>Discriminación del espacio público en cuanto al uso del espacio.</p> <p>Con <b>itinerarios independientes</b> que hacen del uso del espacio más incomodo.</p>	<p>Itinerarios únicos</p>	<p>Planteamiento de los recorridos accesibles basados en un <b>itinerario único</b> para todos los usuarios, tengan algún tipo de discapacidad o no, evitando que el itinerario accesible quede relegado a un segundo plano, encajandolo una vez se termina el diseño, para en su lugar integrarlo desde un principio en el diseño para así tener el mismo recorrido para todos los usuarios.</p>		
	<p><b>Acera y vías peatonales inaccesibles.</b></p> <p>Las aceras estrechas, en mal estado o bloqueadas por obstáculos como vehículos estacionados o contenedores de basura dificultan el desplazamiento de una persona en silla de ruedas. Además, la falta de rampas adecuadas en las intersecciones o cruces puede limitar su movilidad.</p>		<p>Garantizar la dimensión adecuada de las zonas por las que pasa el itinerario accesible y la ausencia de obstáculos en el mismo.</p>		
			<p>Tecnología al servicio de la accesibilidad</p>		
	<p>Falta de <b>claridad de los recorridos de evacuación.</b></p>		<p>En situaciones de emergencia, <b>las vías de evacuación deberán ser intuitivas</b>, tanto en su señalización y ubicación como en su recorrido</p>		

	PROBLEMÁTICA	NECESIDADES	PROPUESTAS	OTRAS ANOTACIONES	IMÁGENES
<b>DIFICULTADES VISUALES</b>					
Una persona con ceguera o dificultad visual se refiere a alguien que tiene una disminución de la capacidad para ver o una completa ausencia de visión. La ceguera puede ser congénita (desde el nacimiento) o adquirida debido a una variedad de factores, como enfermedades o lesiones oculares. La ceguera se clasifica en diferentes niveles según la cantidad de visión residual que tiene la persona. Algunas personas pueden tener una visión parcial o percepción de la luz, mientras que otras pueden tener una visión muy limitada o ninguna visión en absoluto. Las personas con dificultad visual, por otro lado, pueden tener una disminución de la agudeza visual o problemas para enfocar o distinguir detalles. Esto puede incluir condiciones como la miopía, la hipermetropía o el astigmatismo, que pueden corregirse con anteojos, lentes de contacto u otros dispositivos ópticos. Las personas con ceguera o dificultad visual pueden utilizar diversas técnicas y herramientas para adaptarse y llevar una vida plena e independiente. Estos pueden incluir el uso de bastones o perros guía, el aprendizaje del sistema de lectura y escritura en braille, el uso de tecnologías asistidas como lectores de pantalla y el desarrollo de habilidades de orientación y movilidad. Las personas ciegas cuentan con una legislación en materia de accesibilidad que obliga a incluir itinerarios accesibles en los nuevos espacios libres o equipamientos. Sin embargo en ocasiones éstos son insuficientes cuando se trata de espacios para el paseo o el descanso.	<p><b>Obstáculos físicos.</b> La presencia de obstáculos físicos en las aceras, como postes, contenedores de basura, mobiliario urbano mal ubicado o vehículos estacionados de manera incorrecta, puede dificultar el paso de las personas con discapacidad visual.</p> <p><b>Falta de señalización accesible.</b> La falta de señalización clara y accesible puede ser un problema significativo. Las personas con ceguera o dificultad visual pueden tener dificultades para encontrar y leer señales de <b>tráfico, nombres de calles, números de edificios o información relevante</b> en lugares públicos.</p> <p><b>Inaccesibilidad del espacio interior.</b> Muchos edificios públicos y establecimientos no cuentan con las adecuaciones necesarias para facilitar la movilidad de las personas con discapacidad visual. Esto puede incluir la falta de <b>rampas, ascensores accesibles, señalización táctil o guías auditivas.</b></p> <p><b>Transporte público.</b> Falta de información adaptada, sonora, etc. En las paradas y vehículos.</p> <p><b>Discriminación social</b></p> <p>Dificultad para distinguir los distintos espacios.</p>	<p>Diseño accesible, Normativas para diseño accesible. Asegurar un recorrido accesible <b>libre de obstáculos</b> que lo entorpezcan y con materiales que garanticen la accesibilidad del mismo (independientemente de la discapacidad, circunstancia, horario o climatología)</p> <p><b>Información accesible.</b> Braille, letras grandes, formatos digitales accesibles, señales sonoras, etc.</p> <p>No solo hay que indicar cómo llegar al edificio, sino que este debe ser accesiblemente recorrible también una vez que se entra en el mismo. <b>Accesibilidad universal.</b></p> <p>Tecnología al servicio de la accesibilidad</p> <p>Inclusión del colectivo en la toma de decisiones.</p> <p>Concepto de <b>diseño Integral.</b> El uso de diferentes <b>colores y texturas contrastados</b> entre si puede facilitar diferenciar distintos espacios, localizar puertas y otros elementos.</p>	<p>diseño de la cartelería incluya <b>iconos y tipografías</b> claras que permitan la <b>lectura sencilla</b> audios que expliquen el mensaje escrito iluminación que no deslumbre</p>		

Dificultad para identificar las señales indicativas.		Colocar la señalética sobre fondos contrastados para que sean fáciles de localizar e interpretar.		
Dificultad para <b>distinguir caminos</b> e itinerarios marcados.		<b>Iluminación clara sin tonos oscuros</b> para demarcar caminos tanto en interior como en exterior.		
Cuando es necesario el recurrir al tacto para comprobar la información transmitida, la temperatura de los elementos de en los que se plasma puede ser un problema.		Definir los elementos que incorporen información en braille con materiales no metálicos que puedan calentarse hasta temperaturas incómodas para el usuario.		
		Diseño multisensorial		
Falta de <b>claridad de los recorridos de evacuación</b> .		En situaciones de emergencia, <b>las vías de evacuación deberán ser intuitivas</b> , tanto en su señalización y ubicación como en su recorrido.		

	PROBLEMÁTICA	NECESIDADES	PROPUESTAS	OTRAS ANOTACIONES	IMÁGENES	
<b>DIFICULTADES DE AUDICIÓN</b>						
<p>Una persona con problemas de audición es aquella que experimenta dificultades en la capacidad de percibir o procesar los sonidos de manera adecuada. Esto puede manifestarse en distintos grados, desde una pérdida leve de la audición hasta una pérdida auditiva total. Las personas con problemas de audición pueden tener dificultades para escuchar sonidos suaves, distinguir palabras en ambientes ruidosos o comprender el habla de los demás. Las personas con problemas de audición a menudo pueden beneficiarse de ayudas auditivas como audífonos o implantes cocleares, que amplifican o transmiten el sonido de manera más clara. Además pueden aprender a comunicarse a través del lenguaje de señas, leer los labios o utilizar técnicas de comunicación alternativas para mantener una comunicación efectiva con los demás. Las personas con problemas de audición no solo experimentan la dificultad de oír correctamente los mensajes de megafonía, o de quienes les hablan. La dificultad para la audición genera una sensación de desconexión del entorno que puede favorecer la desorientación de quienes la sufren.</p>	<p><b>Falta de información auditiva.</b> De las indicaciones.</p>		Señalización visual.			
	<p><b>Problemas de comunicación con el personal.</b> Puede resultar desafiante si no se ofrece una alternativa visual para la interacción, o personal capacitado para comunicarse mediante medios distintos al habla.</p>			Entrenamiento del personal. Dotarlo de herramientas con las que pueda comunicarse de forma efectiva con personas con problemas de audición.		
	<p><b>Ausencia de sistemas de bucle magnético o dispositivos de asistencia.</b> Los sistemas de bucle magnético o dispositivos de asistencia auditiva como transmisores de frecuencia modulada (FM) o sistemas infrarrojos, pueden mejorar la comunicación para las personas con problemas de audición al reducir el ruido de fondo y mejorar la calidad del sonido. La falta de implementación de estas tecnologías en espacios públicos puede dificultar la participación plena de estas personas en el mismo.</p>			Acceso a tecnología de asistencia. Sistemas de bucle magnético, dispositivos de frecuencia modulada (FM) o receptores de infrarrojos.	Un bucle magnético es un sistema de comunicación para los usuarios de audífonos que transmite la señal mediante un campo magnético que recoge una mini bobina situada dentro del audífono o Implante Coclear.	
	<p><b>Falta de subtítulos o interpretación en tiempo real.</b> En ocasiones o espacios en los que se brinda información a través de medios audiovisuales la ausencia de subtítulos o servicios de interpretación en tiempo real puede hacer que sea difícil para las personas con problemas de audición comprender completamente el contenido de la información transmitida.</p>			Lo totems informativos, y demás medios por los que se transmite información aportarán la mismo de distintas formas, visual, auditiva, táctil, etc.		
	<p><b>Temas sociales</b></p>					
	<p>Dependencia de la visión para comunicarse</p>			<b>Iluminación correcta</b> del espacio para ver manos, expresiones y el propio espacio.		
<p>Dificultad para desenvolverse en el espacio</p>			Uso de espejos para mayor control del espacio. <b>Esto puede hacerlo incluso más confuso para otros perfiles, por lo que probablemente no es una medida recomendable.</b>			
			Diseño multisensorial			

	Falta de claridad de los recorridos de evacuación.		En situaciones de emergencia, las vías de evacuación deberán ser intuitivas, tanto en su señalización y ubicación como en su recorrido.		




	PROBLEMÁTICA	NECESIDADES	PROPUESTAS	OTRAS ANOTACIONES	IMÁGENES
<b>CUERPO NO NORMATIVO</b>					
Una persona con cuerpo no normativo es aquella cuyo cuerpo no se ajusta a las convenciones o expectativas sociales respecto a las características físicas consideradas como "normales" o típicas.	<b>Accesibilidad física.</b> Muchos espacios públicos no están diseñados pensando en las necesidades de personas con cuerpos no normativos. Pueden existir barreras arquitectónicas como escaleras sin baranda o ascensores, puertas estrechas, pasillos angostos o falta de señalización adecuada.		Mejorar la accesibilidad física. Esto implica la instalación de rampas, elevadores, pasillos más amplios y baños accesibles.		
Las personas grandes o especialmente pequeñas, suelen experimentar las dificultades propias de quien no cabe o no llega, en el caso del mobiliario que normalmente se dispone en los espacios de uso público. Es necesario dotar de una variedad mayor en cuanto al mobiliario urbano, para que todas las personas puedan encontrar el lugar para descansar adecuadamente.	<b>Discriminación y estigmatización.</b>		Concienciar y sensibilizar		
	<b>Falta de transporte accesible.</b> El transporte público y privado a menudo presenta dificultades para estas personas, la <b>falta de vehículos adaptados</b> , como autobuses con rampas o taxis accesibles, puede limitar su movilidad y autonomía.		Incorporar <b>vehículos adaptados.</b>		
	<b>Falta de adaptación de equipamientos y espacios deportivos.</b>		Promover programas inclusivos y servicios adaptados. Actividades recreativas, deportivas y culturales que sean inclusivos y se adapten a las necesidades de las personas con cuerpos no normativos. Esto implica proporcionar <b>instalaciones adaptadas, equipos accesibles y personal capacitado.</b>		
	<b>Vulnerabilidad climática.</b> Algunos físicos pueden hacer al usuario más susceptible del desgaste del clima, especialmente al calor y al riesgo de insolación.		<b>Refugio Climático.</b> Como respuesta a esta, se plantea la necesidad de desarrollar una serie de espacios cada cierta distancia a lo largo del recorrido por el espacio público exterior, que sirvan de refugio ante estas condiciones, donde poder descansar y rehidratarse. No solo para casos de emergencia o de malestar, sino permitiendo que las personas que no puedan aguantar largos recorridos por el espacio público puedan segmentarlos.		
			<b>Recorridos con sombras</b> a lo largo de los mismos, que permitan recibir luz del sol, pero que den opción a limitar la exposición o a que no sea constante.		

			Instalación de <b>fuentes de agua potable</b> . Asegurar la posibilidad de hidratarse con una distancia razonable entre fuentes de agua potable.		
	Falta de <b>claridad de los recorridos de evacuación</b> .		En situaciones de emergencia, <b>las vías de evacuación deberán ser intuitivas</b> , tanto en su señalización y ubicación como en su recorrido.		




	PROBLEMÁTICA	NECESIDADES	PROPUESTAS	OTRAS ANOTACIONES	IMÁGENES
<b>MUJERES EMBARAZADAS</b>					
Una persona embarazada es aquella que lleva en su cuerpo un embrión o feto en desarrollo. Durante el embarazo, el cuerpo de la persona experimenta una serie de cambios hormonales y físicos para adaptarse al crecimiento del embrión o feto. Estos cambios incluyen el aumento del tamaño del útero, el desarrollo de la placenta, el aumento de los niveles de hormonas como el estrógeno y la progesterona, y la aparición de síntomas característicos como náuseas, aumento de la sensibilidad en los senos y fatiga. El embarazo suele durar alrededor de 40 semanas, divididas en tres trimestres. Las mujeres embarazadas acarrean un peso al que su cuerpo no está acostumbrado, que las hace sentir más el cansancio, la sed y el calor. Además, necesitan ir más veces al baño y sienten la necesidad de proteger su vientre en los lugares con mucha aglomeración de personas.	<p><b>Fatiga y falta de energía.</b> Durante el embarazo, es común que las personas experimenten fatiga y falta de energía, especialmente en etapas avanzadas. Esto puede <b>dificultar caminar largas distancias o subir escaleras.</b></p> <p><b>Cambio en el equilibrio y la estabilidad.</b> Conforme el embarazo progresa, el centro de gravedad del cuerpo cambia debido al aumento de peso y al crecimiento del útero. Esto puede afectar al equilibrio y la estabilidad.</p> <p><b>Dificultad para encontrar espacios cómodos para sentarse.</b> Las personas embarazadas pueden necesitar descansar y sentarse con mayor frecuencia debido al aumento de la presión en las piernas y la pelvis. Sin embargo, en espacios públicos concurridos, puede ser difícil encontrar asientos disponibles o diseñados específicamente para personas embarazadas.</p> <p><b>Acceso limitado a instalaciones sanitarias adecuadas.</b> Las personas embarazadas suelen necesitar hacer más visitas al baño debido al aumento de la presión sobre la vejiga. En algunos casos, los espacios públicos pueden carecer de suficientes instalaciones sanitarias o no estar equipados con <b>cambiadores adecuados para bebés.</b></p> <p><b>Falta de accesibilidad.</b> Muchos espacios públicos todavía carecen de una infraestructura adecuada para garantizar la accesibilidad de las personas embarazadas. <b>Rampas, ascensores, pasillos amplios</b> y otras adaptaciones pueden ser limitadas o inexistentes, lo que dificulta el movimiento y la navegación de las personas embarazadas.</p>		<p>Establecer <b>lugares de descanso</b> a lo largo de los itinerarios peatonales que permitan <b>segmentar los recorridos</b> realizados.</p> <p><b>Itinerario accesible</b></p> <p>Asientos y áreas de descanso. Aumentar el número de asientos disponibles en espacios públicos, especialmente en áreas con alta afluencia de personas. También se pueden establecer áreas de descanso designadas con asientos cómodos y accesibles para personas embarazadas.</p> <p>Instalaciones sanitarias adecuadas. Garantizar que los espacios públicos cuenten con suficientes instalaciones sanitarias limpias y accesibles para personas embarazadas, incluyendo baños espaciosos, cambiadores para bebés y lavamanos equipados adecuadamente.</p> <p>Incorporar un diseño accesible en los espacios públicos, considerando las necesidades de las personas embarazadas. Esto incluye la instalación de <b>rampas o ascensores en áreas con escalones, la ampliación de pasillos</b> para acomodar a personas con abdomen en crecimiento y el uso de <b>superficies de piso seguras y antideslizantes.</b></p>		

			<p><b>Señalización clara.</b> Proporcionar señalización clara y fácilmente legible en los espacios públicos para ayudar a las personas embarazadas a <b>encontrar y acceder a las instalaciones</b> y servicios necesarios, como baños, ascensores y áreas de descanso.</p>		
			<p>Consulta y participación de las personas embarazadas para el desarrollo del espacio público.</p>		
	<p><b>Vulnerabilidad climática.</b> Durante el embarazo, el cuerpo experimenta cambios fisiológicos que pueden hacer que las mujeres embarazadas sean más sensibles a las altas temperaturas. Si una mujer embarazada se expone a temperaturas extremas y no se hidrata adecuadamente, puede desarrollar una insolación o golpe de calor</p>		<p><b>Refugio Climático.</b> Como respuesta a esta, se plantea la necesidad de desarrollar una serie de espacios cada cierta distancia a lo largo del recorrido por el espacio público exterior, que sirvan de refugio ante estas condiciones, donde poder descansar y rehidratarse. No solo para casos de emergencia o de malestar, sino permitiendo que las personas que no puedan aguantar largos recorridos por el espacio público puedan segmentarlos.</p>		
			<p><b>Recorridos con sombras</b> a lo largo de los mismos, que permitan recibir luz del sol, pero que den opción a limitar la exposición o a que no sea constante.</p>		
			<p>Instalación de <b>fuentes de agua potable.</b> Asegurar la posibilidad de hidratarse con una distancia razonable entre fuentes de agua potable</p>		
	<p>Falta de <b>claridad de los recorridos de evacuación.</b></p>		<p>En situaciones de emergencia, <b>las vías de evacuación deberán ser intuitivas</b>, tanto en su señalización y ubicación como en su recorrido.</p>		

	PROBLEMÁTICA	NECESIDADES	PROPUESTAS	OTRAS ANOTACIONES	IMÁGENES
<b>NIÑOS Y NIÑAS</b>					
<p>Los niños y niñas constituyen una categorización muy variada, puesto que comprende un amplio rango de edad y resulta imposible introducir como factor las circunstancias y desarrollo personal de cada individuo, más allá de unos factores generales en base a rangos de edad.</p> <p>Los niños y las niñas se caracterizan por estar en una fase de desarrollo físico, cognitivo, emocional y social. Durante esta etapa, los niños experimentan un crecimiento y una maduración rápida en diversos aspectos de sus vidas. A medida que crecen, adquieren habilidades motoras, aprenden a comunicarse y a interactuar con el mundo que les rodea.</p> <p>A la hora de analizar el espacio público en referencia al uso por parte de niños y niñas, es importante tener en cuenta cómo hacen uso de este espacio de forma que puedan hacer el máximo uso del mismo con la mayor independencia posible para contribuir a su desarrollo, así como buscar la mayor seguridad posible. Así mismo se debe tener en cuenta en este caso no solamente a los niños y niñas, sino a las personas que desempeñen tareas de cuidado de los mismos, en la mayoría de los casos mujeres, buscando facilitarles dichas tareas como la vigilancia y supervisión de los niños y la respuesta a las necesidades de ambos usuarios de forma relacionada, como áreas de descanso o baños.</p>	<p><b>Accesibilidad física.</b>          Muchos espacios públicos no están diseñados teniendo en cuenta las necesidades de los niños y niñas, especialmente aquellos con discapacidades físicas. Falta de rampas, aceras estrechas, ausencia de señalización adecuada y barreras arquitectónicas pueden dificultar su movilidad y limitar su participación en la comunidad.</p> <p><b>Seguridad vial.</b>          Los niños y niñas pueden estar expuestos a peligros en las calles y carreteras, como el tráfico vehicular intenso, la falta de pasos de peatones seguros, la falta de señalización clara y la falta de supervisión adecuada. Esto puede poner en riesgo su seguridad al caminar o cruzar la calle.</p> <p><b>Falta de áreas de juego seguras.</b>          Muchas veces, los espacios públicos carecen de áreas de juego adecuadas y seguras para que los niños y niñas puedan disfrutar y desarrollar habilidades motoras. La falta de parques infantiles, zonas recreativas y equipamiento adecuado puede dificultar su capacidad para jugar y socializar.</p> <p><b>Exclusión social</b></p> <p><b>Vulnerabilidad climática.</b>          Los niños y niñas tienen un mayor riesgo de sufrir insolación debido a su menor capacidad para regular la temperatura corporal y su dependencia de los adultos para protegerse del calor. Es importante mantenerlos hidratados, evitar la exposición prolongada al sol y proporcionarles un ambiente fresco.</p>		<p><b>Diseño inclusivo y accesible.</b>          Es fundamental que los espacios públicos sean diseñados teniendo en cuenta las necesidades de todos, incluyendo a los niños y niñas con discapacidades. Esto implica la construcción de <b>rampas accesibles, aceras amplias, pasos de peatones seguros, señalización clara y espacios de juego adaptados.</b></p> <p><b>Mejora de la seguridad vial.</b>          Se deben implementar medidas para mejorar la seguridad vial en áreas frecuentadas por niños y niñas. Esto puede incluir la instalación de <b>señalización adecuada, reducción de la velocidad del tráfico, designación de zonas escolares seguras</b> y la presencia de guardias de cruce o adultos supervisando áreas peligrosas.</p> <p><b>Creación de áreas de juego seguras.</b>          Es necesario invertir en la creación y mejora de parques infantiles y áreas de juego seguras. Esto implica garantizar que los juegos y estructuras sean adecuados para diferentes edades y capacidades, y que los espacios estén bien mantenidos y supervisados para prevenir accidentes.</p> <p><b>Refugio Climático.</b>          Como respuesta a esta, se plantea la necesidad de desarrollar una serie de espacios cada cierta distancia a lo largo del recorrido por el espacio público exterior, que sirvan de refugio ante estas condiciones, donde poder descansar y rehidratarse. No solo para casos de emergencia o de malestar, sino permitiendo que las personas que no puedan aguantar largos recorridos por el espacio público puedan segmentarlos.</p>		




			<b>Recorridos con sombras</b> a lo largo de los mismos, que permitan recibir luz del sol, pero que den opción a limitar la exposición o a que no sea constante.		
			Instalación de <b>fuentes de agua potable</b> . Asegurar la posibilidad de hidratarse con una distancia razonable entre fuentes de agua potable.		
	Riesgo de <b>perderse</b> Aún mientras están bajo el cuidado de una persona responsable, corre el riesgo, sobre todo en situaciones de eventos u hora punta de uso de un espacio de que se les pierda de vista.		Disposición y correcta señalización de espacios ( <b>puntos seguros</b> ) a los que se les pueda enseñar a ir en caso de encontrarse solos y donde puedan esperar de forma segura a la persona responsable de estos.		
	Falta de <b>claridad de los recorridos de evacuación</b> .		En situaciones de emergencia, <b>las vías de evacuación deberán ser intuitivas</b> , tanto en su señalización y ubicación como en su recorrido.		

	PROBLEMÁTICA	NECESIDADES	PROPUESTAS	OTRAS ANOTACIONES	IMÁGENES
<b>PERSONAS MAYORES</b>					
Las personas mayores suelen experimentar cambios físicos, emocionales y sociales a medida que envejecen. Pueden presentar disminución de la fuerza y la agilidad física, así como cambios en la memoria y la capacidad cognitiva. Además, es común que enfrenten enfermedades crónicas y condiciones de salud relacionadas con la edad, como enfermedades cardíacas, diabetes, artritis o demencia.	<b>Movilidad reducida.</b> Las personas mayores pueden experimentar disminución de la fuerza, equilibrio y flexibilidad, lo que puede <b>dificultar el caminar o mantener el ritmo</b> en espacios públicos. <b>Escalones, aceras en mal estado, superficies resbaladizas o inadecuadas, o</b> falta de rampas y pasamanos pueden representar obstáculos significativos.	Accesibilidad física y espacios de descanso	<b>Mejora de la accesibilidad física.</b> Instalar <b>rampas</b> de acceso en lugares con escalones y desniveles, colocar <b>pasamanos</b> en las escaleras y rampas para brindar apoyo adicional, mantener las aceras y superficies de caminado en buen estado y <b>libres de obstáculos</b> , asegurarse de que los <b>cruces de peatones estén bien señalizados</b> y tengan suficiente tiempo para cruzar.		
Las personas mayores son un grupo diverso y cada individuo envejece de manera única. Algunos pueden disfrutar de una buena salud y mantener un alto nivel de actividad física y mental, mientras que otros pueden requerir asistencia y cuidados adicionales, por lo que a la hora de estudiar las circunstancias que relacionan a los ciudadanos de la tercera edad con el espacio público, se deberá buscar tanto conservar la máxima independencia posible de las personas mayores que aún tengan capacidad para valerse por sí mismas, como facilitar la labor de las personas, en la mayoría de los casos mujeres, que tengan que cuidar de estas personas cuando necesiten de dichos cuidados.	<b>Accesibilidad arquitectónica.</b> La falta de diseño y adaptación de los entornos urbanos puede ser un desafío para las personas mayores. <b>Escasas rampas de acceso, ausencia de elevadores en edificios, puertas pesadas o estrechas, escaleras empinadas sin barandillas adecuadas y baños públicos inaccesibles</b> pueden dificultar su movimiento y limitar su independencia.	Accesibilidad física y espacios de descanso	<b>Espacios de descanso.</b> Colocar <b>bancos y áreas de descanso</b> accesibles en espacios públicos para permitir que las personas mayores descansen durante sus desplazamientos. Proporcionar <b>sombra</b> o protección contra el clima, como refugios o marquesinas, en áreas de descanso.		
La pirámide poblacional está cada vez más invertida, y gran parte de los visitantes a nuestra ciudad son personas jubiladas de otros países. Por ello la estrategia de adaptación a nuestros mayores es fundamental.	<b>Sistemas de transporte inadecuados.</b> Los sistemas de transporte público pueden presentar barreras para las personas mayores. <b>Falta de asientos accesibles, escaleras mecánicas o ascensores en mal funcionamiento, horarios inadecuados o insuficientes, y falta de información clara y comprensible</b> pueden dificultar su movilidad y limitar su capacidad para desplazarse con comodidad.	Transporte adaptado	<b>Transporte adaptado.</b> Equipar los vehículos de transporte público con <b>rampas o elevadores</b> para acceder a personas con movilidad reducida, implementar <b>horarios extendidos</b> y rutas que conecten áreas de interés para las personas mayores, proporcionar <b>información clara y accesible</b> sobre los servicios de transporte, como mapas, horarios y tarifas.		
	<b>Falta de seguridad.</b> Los espacios públicos inseguros pueden generar temor e inseguridad en las personas mayores. <b>Calles mal iluminadas, falta de presencia policial, aceras en mal estado, ausencia de señalización clara</b> y presencia de delincuencia pueden hacer que se sientan vulnerables y limitar su participación en la vida comunitaria.	Seguridad y protección	<b>Seguridad y protección.</b> Mejorar la <b>iluminación</b> en calles y espacios públicos, especialmente en áreas de mayor tránsito de personas mayores, aumentar la presencia policial y la <b>vigilancia</b> en áreas frecuentadas por personas mayores, instalar <b>cámaras de seguridad</b> en lugares estratégicos y visibles.		


<p><b>Sobrecarga cognitiva.</b> Las personas mayores pueden experimentar <b>dificultades cognitivas, como problemas de memoria, atención y procesamiento de información.</b> Entornos ruidosos, congestión, señalización compleja o confusa y falta de apoyo o asistencia pueden generar una <b>carga cognitiva adicional y dificultar su navegación y orientación</b> en espacios públicos.</p>	<p>Apoyo cognitivo</p>	<p><b>Apoyo cognitivo.</b> Utilizar <b>señalización clara</b> y comprensible en espacios públicos, con <b>símbolos y letras de tamaño adecuado</b> y colores contrastantes, proporcionar información en formatos accesibles, como braille o audio, para personas con discapacidad visual o problemas de lectura, capacitar al personal que trabaja en espacios públicos sobre cómo brindar orientación y asistencia de manera amable y comprensiva.</p>		
<p><b>Iluminación deslumbrante</b> <b>Incomodidad del mobiliario</b> cercanía de servicios como <b>agua y baños</b> <b>Servicios de asistencia</b> y ayuda (tanto personas como pulsadores) Claridad en los mensajes de <b>megafonía</b> y evitar reverberación.</p>				
<p><b>Vulnerabilidad climática.</b> El riesgo de insolación es mayor en las personas mayores, por lo que necesitan de recorridos y espacios que los protejan del sol y en los que puedan descansar para recuperar fuerzas.</p>		<p><b>Refugio Climático.</b> Como respuesta a esta, se plantea la necesidad de desarrollar una serie de espacios cada cierta distancia a lo largo del recorrido por el espacio público exterior, que sirvan de refugio ante estas condiciones, donde poder descansar y rehidratarse. No solo para casos de emergencia o de malestar, sino permitiendo que las personas que no puedan aguantar largos recorridos por el espacio público puedan segmentarlos.</p>		
		<p><b>Recorridos con sombras</b> a lo largo de los mismos, que permitan recibir luz del sol, pero que den opción a limitar la exposición o a que no sea constante.</p>		
		<p>Instalación de <b>fuentes de agua potable.</b> Asegurar la posibilidad de hidratarse con una distancia razonable entre fuentes de agua potable.</p>		
<p>Riesgo de <b>perderser</b> Si una persona anciana llega a un punto en el que necesita estar bajo el cuidado de una persona responsable, corre el riesgo, sobre todo en situaciones de eventos u hora punta de uso de un espacio de que se les pierda de vista.</p>		<p>Disposición y correcta señalización de espacios (<b>puntos seguros</b>) a los que se les pueda enseñar a ir en caso de encontrarse solos y donde puedan esperar de forma segura a la persona responsable de estos.</p>		

Falta de claridad de los recorridos de evacuación.

En situaciones de emergencia, **las vías de evacuación deberán ser intuitivas**, tanto en su señalización y ubicación como en su recorrido.

	PROBLEMÁTICA	NECESIDADES	PROPUESTAS	OTRAS ANOTACIONES	IMÁGENES
<b>ALZHEIMER</b>					
Una persona con Alzheimer es alguien que padece la enfermedad de Alzheimer, un trastorno neurodegenerativo crónico que afecta el cerebro. El Alzheimer es la forma más común de demencia y se caracteriza por la pérdida progresiva de la memoria, así como de otras habilidades cognitivas y funcionales. Las personas con Alzheimer experimentan dificultades para recordar eventos recientes, pueden tener problemas para seguir conversaciones o realizar tareas cotidianas, y pueden experimentar cambios en su personalidad y comportamiento. A medida que la enfermedad avanza, pueden presentar dificultades para reconocer a familiares y amigos cercanos, así como para realizar actividades básicas como vestirse o comer. La enfermedad de Alzheimer no solo afecta la memoria, sino también otras funciones cognitivas como el razonamiento, la atención, el lenguaje y la capacidad de planificación. A medida que progresa, puede tener un impacto significativo en la calidad de vida de la persona y requerir cada vez más apoyo y cuidados. En los niveles más avanzados no pueden estar solos, pero en niveles menos graves, pueden hacer vida normal aunque se desorientan con facilidad.	<p><b>Desorientación espacial.</b> Las personas con Alzheimer pueden tener dificultades para orientarse y recordar direcciones, lo que puede hacer que se pierdan fácilmente en entornos desconocidos o incluso en lugares familiares. Esto puede generar ansiedad y confusión, y aumentar el riesgo de desorientación y desplazamientos inseguros.</p> <p><b>Perdida de memoria.</b> Es un síntoma clave del Alzheimer. Una persona con esta enfermedad puede olvidar dónde se encuentra, cómo llegó allí o qué estaba haciendo. Esto puede provocar que se sientan inseguros a la hora de moverse por un espacio público, ya que pueden no recordar dónde están o cómo regresar a su hogar o destino deseado.</p> <p><b>Dificultad de planificación y ejecución.</b> El Alzheimer afecta a las habilidades cognitivas superiores, lo que puede dificultar la planificación y la ejecución de tareas simples. Una persona con Alzheimer puede tener dificultades para seguir indicaciones, leer mapas o comprender el transporte público, dificultando su capacidad para desplazarse de manera autónoma.</p> <p><b>Problemas de comunicación.</b> Pueden experimentar dificultades para expresarse verbalmente o comprender instrucciones. Esto puede hacer que sea difícil para ellos solicitar ayuda o comunicarse, lo que aumenta la sensación de frustración y confusión.</p>	orientación y apoyo	<p><b>Señalización clara y adaptada.</b> Mejorar la señalización en espacios públicos para que sea clara y fácil de entender. Esto puede incluir letreros con imágenes claras y simples, colores contrastantes, indicaciones visuales y táctiles, y señales fácilmente accesibles.</p>		
		supervisión y seguridad			
			Aplicaciones móviles y dispositivos de seguimiento.		
		comunicación efectiva	<p>personal capacitado. Contar con personal capacitado en inclusión y discapacidad que pueda brindar apoyo en la interacción social, comunicación y orientación. También plantear un botón de petición de ayuda.</p>		



	<p><b>Sensibilidad a estímulos.</b> Las personas con Alzheimer pueden volverse más sensibles a los estímulos sensoriales, como el ruido o las luces brillantes, lo que puede provocar ansiedad o desorientación en entornos públicos concurridos.</p>	<p>Adaptacion del entorno</p>	<p>Entornos accesibles y amigables. Pueden realizarse adaptaciones en el entorno, como señalizaciones claras, iluminación adecuada, minimización de ruidos fuertes y diseño accesible, maximizando la movilidad y reduciendo la confusión.</p>		
	<p>Falta de <b>claridad de los recorridos de evacuación.</b></p>		<p>En situaciones de emergencia, <b>las vías de evacuación deberán ser intuitivas</b>, tanto en su señalización y ubicación como en su recorrido.</p>		

	PROBLEMÁTICA	NECESIDADES	PROPUESTAS	OTRAS ANOTACIONES	IMÁGENES
<b>ENFERMEDADES MENTALES</b>					
Una persona con una enfermedad mental se refiere a alguien que experimenta una alteración o disfunción en su salud mental y emocional. Las enfermedades mentales son condiciones médicas que afectan el pensamiento, el estado de ánimo, el comportamiento y la capacidad de una persona para funcionar en su vida diaria.	<b>Estigma y discriminación.</b>	apoyo emocional y social			
Existen numerosos tipos de enfermedades mentales, que abarcan desde trastornos comunes como la depresión y la ansiedad hasta trastornos más graves como la esquizofrenia o el trastorno bipolar. Estas condiciones pueden variar en su gravedad, duración y efectos sobre la vida de la persona.	<b>Ansiedad y agorafobia.</b> Algunas personas con trastornos de ansiedad o agorafobia pueden experimentar miedo intenso o <b>ansiedad al estar en lugares públicos o abiertos</b> . Esto puede dificultarles salir de casa o moverse por áreas concurridas.		Disponibilidad de espacios reservados, con condiciones de control de ruido y refresco, que puedan funcionar como expansión en situaciones de estrés o ansiedad. Así mismo la implementación de puntos de solicitud de ayuda.		
La casuística de las enfermedades mentales es muy variada y es difícil concretar patologías concretas en este caso. Sin embargo hay algo bastante común a muchas de ellas, y es la sensación de falta de control que muchas personas experimentan cuando hay aglomeraciones de personas, eventos multitudinarios o situaciones extremas por exceso de calor.	<b>Accesibilidad física.</b> Las personas con enfermedades mentales pueden tener dificultades físicas derivadas que limiten su movilidad. Algunos trastornos pueden causar <b>problemas de equilibrio o debilidad muscular</b> , lo que dificulta el desplazamiento por espacios públicos que no están adaptados para personas con discapacidades físicas.	Accesibilidad física			
	<b>Sobrecarga sensorial.</b> Para algunas personas con trastornos mentales, los estímulos sensoriales como <b>el ruido, las luces brillantes o las multitudes</b> pueden ser abrumadores y desencadenar síntomas como ansiedad, irritabilidad o confusión.	Entornos menos estimulantes	Además de limitar los estímulos a los que se les expone en el espacio público, se pueden disponer áreas de <b>refugio sensorial</b> en las que refugiarse de estos estímulos hasta recuperar la calma.		
	<b>Falta de apoyo</b> o comprensión por parte de la sociedad.	Educación y concienciación	personal capacitado. Contar con personal capacitado en inclusión y discapacidad que pueda brindar apoyo en la interacción social, comunicación y orientación. También plantear un botón de petición de ayuda.		
	Falta de <b>claridad de los recorridos de evacuación</b> .		En situaciones de emergencia, <b>las vías de evacuación deberán ser intuitivas</b> , tanto en su señalización y ubicación como en su recorrido.		

	PROBLEMÁTICA	NECESIDADES	PROPUESTAS	OTRAS ANOTACIONES	IMÁGENES
<b>DISCAPACIDAD PSÍQUICA</b>					
Una persona con discapacidad psíquica, también conocida como discapacidad intelectual o discapacidad del desarrollo, se refiere a una condición en la que un individuo presenta limitaciones significativas en su funcionamiento intelectual y habilidades adaptativas. Esta discapacidad se caracteriza por dificultades en el aprendizaje, el razonamiento, la resolución de problemas, la comunicación y la adaptación a las demandas diarias de la vida.	<b>Orientación espacial.</b> Las personas con discapacidad psíquica pueden tener dificultades para comprender y recordar la disposición de un espacio público, lo que puede dificultar su capacidad para navegar por él de manera independiente.	Apoyo en la orientación espacial	<b>Diseño inclusivo.</b> Los espacios públicos deben ser diseñados teniendo en cuenta la accesibilidad y las necesidades de las personas con discapacidad psíquica. Esto implica la instalación de <b>rampas, ascensores, pasillos amplios, baños accesibles y señalización clara</b> . Además, se pueden utilizar <b>colores contrastantes, pictogramas y guías visuales</b> para ayudar en la orientación espacial.		
Es importante tener en cuenta que la discapacidad psíquica abarca un amplio espectro, y las limitaciones intelectuales pueden variar significativamente de una persona a otra.	<b>Comunicación y comprensión.</b> La comunicación puede ser un desafío para algunas personas con discapacidad psíquica, lo que puede dificultar la obtención de información o solicitar ayuda en caso de necesitarlo. La falta de comprensión de las señales o instrucciones puede dificultar su capacidad para seguir las indicaciones o utilizar los servicios disponibles en el espacio público.	Comunicación accesible	<b>Información accesible.</b> Proporcionar información clara y accesible es fundamental. Esto incluye tener <b>señalización fácil de comprender, carteles en lenguaje claro y sencillo</b> , así como la disponibilidad de <b>materiales visuales o digitales</b> que brinden información sobre las instalaciones y servicios del espacio público.		
Además de las dificultades intelectuales, las personas con discapacidad psíquica pueden enfrentar desafíos en áreas como el lenguaje y la comunicación, la memoria, el desarrollo motor, las habilidades sociales y emocionales, así como la autonomía personal. Estas limitaciones pueden afectar su capacidad para realizar actividades cotidianas, como cuidar de sí mismos, trabajar, establecer relaciones y participar plenamente en la sociedad.	<b>Sensibilidad sensorial.</b> Algunas personas con discapacidad psíquica pueden ser hipersensibles a ciertos estímulos sensoriales, como el ruido, la luz brillante o las multitudes. Estas sensibilidades pueden generar ansiedad o malestar, lo que puede dificultar su capacidad para moverse y participar en entornos públicos concurridos.	Adaptaciones sensoriales	<b>Espacios de descanso tranquilo.</b> Incluir áreas de descanso tranquilo en espacios públicos concurridos puede ser beneficioso para las personas con discapacidad psíquica que pueden verse abrumadas por el ruido y la estimulación sensorial. Estos espacios pueden proporcionar un entorno más calmado y seguro para que las personas puedan recuperarse y sentirse más cómodas.		
	<b>Accesibilidad física.</b> Las barreras físicas, como la falta de rampas, escalones, puertas estrechas o ausencia de señalización clara, pueden dificultar la movilidad de las personas con discapacidad psíquica. Estas barreras pueden limitar su acceso a edificios, transporte público u otras áreas públicas.	Accesibilidad física			

	Discriminación social y estigma	Sensibilización y capacitación	Capacitación y sensibilización. Es importante ofrecer capacitación y programas de sensibilización tanto al personal de los espacios públicos como a la comunidad en general. Esto puede ayudar a crear conciencia sobre las necesidades de las personas con discapacidad psíquica, promover actitudes inclusivas y fomentar el respeto y la empatía.		
			<b>Programas de apoyo y acompañamiento.</b> Algunos espacios públicos pueden considerar implementar programas de apoyo o acompañamiento para personas con discapacidad psíquica. Esto puede implicar la disponibilidad de personal capacitado para brindar asistencia y orientación a las personas que lo necesiten.		
	Riesgo de <b>perderse</b> Aún mientras están bajo el cuidado de una persona responsable, corre el riesgo, sobre todo en situaciones de eventos u hora punta de uso de un espacio de que se les pierda de vista.		Disposición y correcta señalización de espacios ( <b>puntos seguros</b> ) a los que se les pueda enseñar a ir en caso de encontrarse solos y donde puedan esperar de forma segura a la persona responsable de estos.		

	PROBLEMÁTICA	NECESIDADES	PROPUESTAS	OTRAS ANOTACIONES	IMÁGENES
<b>AUTISTAS</b>					
<p>Una persona con autismo se refiere a alguien que tiene un trastorno del espectro autista (TEA), que es una condición neurológica que afecta el desarrollo y la función del cerebro. El autismo se caracteriza por dificultades en la comunicación social, la interacción social, así como patrones de comportamiento y actividades repetitivas.</p> <p>Las personas con autismo pueden experimentar una amplia variedad de síntomas y características, y el grado en que se ven afectados puede variar significativamente de una persona a otra. Algunas características comunes incluyen dificultades en la comunicación verbal y no verbal, dificultad para comprender las emociones y las señales sociales, intereses restringidos o intensos en ciertos temas, patrones de comportamiento repetitivos, sensibilidad sensorial y dificultades en la adaptación a los cambios. Las personas con autismo suelen sentirse más cómodas en espacios sin ruido y sin imágenes estridentes.</p>	<p><b>Sobrecarga sensorial.</b> Las personas con autismo a menudo tienen una sensibilidad sensorial aumentada, lo que significa que pueden ser fácilmente abrumadas por los estímulos sensoriales en un entorno público. <b>El ruido fuerte, las luces brillantes, los olores intensos o las multitudes</b> pueden resultar especialmente desafiantes y causarles <b>ansiedad o estrés</b>.</p>	<p>Ambientes sensorialmente amigables</p>	<p><b>Adaptaciones en el entorno físico.</b> Realizar modificaciones en los espacios públicos para que sean más amigables para las personas con autismo. Esto puede incluir la instalación de paneles de reducción de ruido, iluminación ajustable, áreas de descanso tranquilas, señalización visual clara y opciones para controlar la temperatura y la ventilación. <b>Creación de espacios seguros y calmados.</b> Designar áreas o momentos específicos en los espacios públicos que sean especialmente tranquilos y seguros, donde las personas con autismo puedan retirarse temporalmente si se sienten abrumadas o necesitan descansar.</p>		
	<p><b>Dificultades en la comunicación.</b> Las personas con autismo pueden tener <b>dificultades en la comunicación verbal y no verbal</b>. Pueden tener problemas para entender las señales sociales o para expresarse de manera clara, lo que puede dificultar la interacción con otras personas o para obtener ayuda o información en espacios públicos.</p>	<p>comunicación clara y accesible</p>	<p><b>Comunicación clara.</b> Proporcionar señalización visual clara y consistente en los espacios públicos, incluyendo instrucciones y direcciones. También es útil tener personal disponible que pueda ofrecer orientación y apoyo en la comunicación para las personas con autismo.</p>		
	<p><b>Rigidez frente a los cambios.</b> El autismo a menudo se asocia con la resistencia al cambio y la necesidad de rutina. Los cambios imprevistos en la planificación, el diseño o el funcionamiento de un espacio público pueden resultar confusos y perturbadores para las personas con autismo, lo que puede afectar su capacidad para moverse de manera eficiente y cómoda por ese entorno.</p>		<p><b>Horarios y planificación anticipada.</b> Proporcionar <b>información anticipada sobre cambios en los espacios públicos</b>, como eventos especiales o modificaciones temporales. Esto permite que las personas con autismo se preparen y se adapten a los cambios, reduciendo la ansiedad y el estrés.</p>		

<p>La <b>inclusión de eventos en estos espacios, que modifiquen la composición</b> y funcionamiento del mismo podría constituir una dificultad añadida para los perfiles con esta dificultad, así como los que tengan dificultad orientándose.</p>		<p>Establecer una <b>zona, camino o ruta dentro del recorrido que esté bien señalizada y que sea invariable</b> independientemente de los cambios que se realicen, los eventos que tengan lugar o los elementos que se introduzcan, podría ser una buena manera de asegurar que estos grupos puedan orientarse en esas situaciones.</p>		
<p>Falta de aceptación social</p>		<p><b>Sensibilización y capacitación.</b> Realizar programas de sensibilización y capacitación para el personal que trabaja en espacios públicos, como empleados de transporte, personal de atención al cliente, agentes de seguridad, etc. Esto ayudaría a aumentar la comprensión del autismo y las mejores prácticas para interactuar y apoyar a las personas con autismo. Promover la <b>inclusión</b>.</p>		
<p>Riesgo de <b>perderse</b> Aún mientras están bajo el cuidado de una persona responsable, corre el riesgo, sobre todo en situaciones de eventos u hora punta de uso de un espacio de que se les pierda de vista.</p>		<p>Disposición y correcta señalización de espacios (<b>puntos seguros</b>) a los que se les pueda enseñar a ir en caso de encontrarse solos y donde puedan esperar de forma segura a la persona responsable de estos.</p>		
<p>Falta de <b>claridad de los recorridos de evacuación</b>.</p>		<p>En situaciones de emergencia, <b>las vías de evacuación deberán ser intuitivas</b>, tanto en su señalización y ubicación como en su recorrido</p>		



	PROBLEMÁTICA	NECESIDADES	PROPUESTAS	OTRAS ANOTACIONES	IMÁGENES
<b>SINDROME DOWN</b>					
Una persona con síndrome de Down es alguien que nace con una condición genética llamada trisomía 21. Esta condición ocurre cuando hay una copia extra del cromosoma 21 en lugar de las dos copias habituales. El síndrome de Down es una de las causas más comunes de discapacidad intelectual.	<b>Coordinación motora y equilibrio.</b> Las personas con síndrome de Down pueden tener dificultades en el desarrollo de habilidades motoras, lo que puede afectar su equilibrio y coordinación. Esto puede dificultar el caminar de manera segura por terrenos irregulares o escalar escalones y bordillos.	Accesibilidad física	<b>Accesibilidad física.</b> Garantizar la existencia de <b>rampas</b> accesibles en todas las entradas y salidas, ascensores adecuados para personas con movilidad reducida, superficies antideslizantes y pasamanos en lugares estratégicos. Además, se deben <b>eliminar barreras arquitectónicas como escalones altos o desniveles abruptos.</b>		
A nivel cognitivo, las personas con síndrome de Down pueden presentar retrasos en el desarrollo intelectual y del lenguaje. Sin embargo, el grado de discapacidad puede variar ampliamente de una persona a otra. Muchas personas con síndrome de Down tienen habilidades cognitivas y de aprendizaje, y pueden llevar vidas plenas e independientes con el apoyo adecuado.	<b>Habilidades espaciales y de orientación.</b> Pueden tener dificultades para comprender y seguir indicaciones de navegación, lo que podría hacer que se pierdan o tengan dificultades para encontrar lugares específicos en un espacio público.	Apoyo en la orientación y navegación	<b>Señalización clara y comprensible.</b> Implementar una <b>señalización visualmente clara y sencilla</b> en los espacios públicos, utilizando <b>pictogramas, colores contrastantes y texto legible</b> . Esto facilitará la orientación y la navegación para las personas con síndrome de Down.		
	<b>Sensibilidad sensorial.</b> Algunas personas con síndrome de Down pueden ser sensibles a ciertos estímulos sensoriales, como luces brillantes, ruidos fuertes o multitudes, lo que podría causarles ansiedad o dificultar su capacidad para moverse con comodidad en entornos concurridos.	Estimulación sensorial adecuada	<b>Espacios de descanso y estimulación sensorial.</b> Designar <b>áreas tranquilas y confortables</b> dentro de los espacios públicos donde las personas con síndrome de Down puedan descansar, relajarse y regular su estimulación sensorial. Estos espacios pueden contar con iluminación tenue, asientos cómodos y elementos que brinden una experiencia sensorial reconfortante.		
	<b>Dificultades en el procesamiento de información.</b> Pueden necesitar más tiempo para procesar y comprender las señales o instrucciones en un entorno público, lo que puede dificultar su capacidad para responder rápidamente a situaciones cambiantes o seguir reglas de seguridad.	Información accesible	<b>Información accesible.</b> Proporcionar información en formatos accesibles, como materiales escritos en <b>lenguaje sencillo, pictogramas y recursos multimedia</b> . Además, se pueden utilizar aplicaciones móviles o códigos QR para brindar información adicional sobre el entorno y los servicios disponibles.		

	<p><b>Interacción social.</b> Algunas personas con síndrome de Down pueden tener dificultades en la interacción social y pueden necesitar apoyo adicional para comunicarse con otros, lo que podría afectar su capacidad para solicitar ayuda o interactuar con personas desconocidas en entornos públicos.</p>		<p>Personal capacitado. Contar con personal capacitado en inclusión y discapacidad que pueda brindar apoyo en la interacción social, comunicación y orientación. Este personal puede estar disponible en puntos de información o como parte del equipo de seguridad en los espacios públicos.</p>		
	<p><b>Riesgo de perderse</b> Aún mientras están bajo el cuidado de una persona responsable, corre el riesgo, sobre todo en situaciones de eventos u hora punta de uso de un espacio de que se les pierda de vista.</p>		<p>Disposición y correcta señalización de espacios (<b>puntos seguros</b>) a los que se les pueda enseñar a ir en caso de encontrarse solos y donde puedan esperar de forma segura a la persona responsable de estos.</p>		
	<p>Falta de <b>claridad de los recorridos de evacuación.</b></p>		<p>En situaciones de emergencia, <b>las vías de evacuación deberán ser intuitivas</b>, tanto en su señalización y ubicación como en su recorrido.</p>		

	PROBLEMÁTICA	NECESIDADES	PROPUESTAS	OTRAS ANOTACIONES	IMÁGENES
<b>MUJERES QUE TRABAJAN EN EL SECTOR DE LOS CUIDADOS A DOMICILIO CON PERSONAS DEPENDIENTES Y EMPLEADAS DEL HOGAR</b>					
Mujeres que trabajan en el sector de los cuidados a domicilio con personas dependientes y empleadas del hogar. Estas mujeres desempeñan una labor fundamental en el cuidado y asistencia de personas que requieren apoyo en sus actividades diarias debido a su dependencia o discapacidad.	Posiblemente las principales afectadas por la <b>linealidad</b> y el esquema tipo péndulo del <b>transporte público y privado tradicional</b> , ya que los desplazamientos de este colectivo son principalmente entre zonas residenciales.		Sistema de transporte público que optimice los <b>desplazamientos poligonales</b> .		
El trabajo en el sector de los cuidados a domicilio implica una amplia gama de tareas, como ayudar en la higiene personal, administrar medicamentos, brindar compañía, apoyo emocional y realizar labores domésticas básicas. En el caso de las empleadas del hogar, suelen encargarse de las tareas domésticas, como la limpieza, la cocina, la compra de alimentos y la atención de las necesidades generales del hogar.	Ausencia de elementos de apoyo en el espacio público para momentos en los que se encuentran al cargo de otra persona y tienen necesidades propias, por ejemplo acudir al servicio.		<b>Elementos y espacios auxiliares</b> en el espacio público que ayuden a realizar las acciones paralelas que sean necesarias sin perder control de la persona a la que se está cuidando.		
Este colectivo de mujeres enfrenta desafíos significativos en su trabajo, ya que a menudo se encuentran en situaciones laborales precarias, con jornadas extensas, salarios bajos y falta de protección social. Además, estas trabajadoras suelen tener horarios irregulares y enfrentar dificultades para conciliar su vida laboral y personal.	<b>Arquitectura hostil.</b> Arquitectura que limita el uso que puede darse al mobiliario o al espacio, principalmente orientado a evitar el uso de los mismos por parte de los sin techo.		Colocación de un <b>mobiliario más amable</b> al uso que asista de forma más versátil a situaciones reales de cuidado, como espacios más amplios para que niños puedan acostarse o colocar cestas de bebés junto a sus padres para alimentarlos de manera cómoda.		
	<b>Insuficiencia de baños</b> en el espacio público		Colocación de un mayor número de baños correctamente equipados que haga más inmediato localizar y acceder a uno de ellos para las cuidadoras.		
	Falta de <b>claridad de los recorridos de evacuación</b> .		En situaciones de emergencia, <b>las vías de evacuación deberán ser intuitivas</b> , tanto en su señalización y ubicación como en su recorrido.		