

TOOLKIT

# Género en grandes iniciativas urbanísticas

AUTORAS:

Inés Sánchez de Madariaga  
e Inés Novella Abril



unesco

Chair on Gender Equality Policies in Science, Technology and Innovation



POLITÉCNICA

UNIVERSIDAD  
POLITÉCNICA  
DE MADRID



Madrid  
Nuevo  
Norte

# Género en grandes iniciativas urbanísticas

AUTORAS:  
**Inés Sánchez de Madariaga**  
**e Inés Novella Abril**



## Instrucciones de uso

Este manual explica cuáles son las principales dimensiones de género y las necesidades específicas de las mujeres en la ciudad, y, por tanto, en el urbanismo. Mirar a la vida cotidiana de las personas en sus dimensiones de género implica considerar el espacio urbano más allá de los aspectos propiamente derivados de las actividades económicas, para considerar, además, plenamente, y con igual importancia, la multiplicidad de tareas que sobre todo las mujeres realizan en la ciudad para la reproducción y el mantenimiento de la vida.

Madrid Nuevo Norte ha sido un proyecto innovador y pionero en integrar de manera transversal, desde las primeras fases de planificación y diseño, esas realidades de la vida cotidiana de las personas en la ciudad. Este manual presenta los principales aspectos que se deben tener en cuenta en la ordenación y el diseño urbanos desde una perspectiva de género, ilustrando cada uno de ellos con ejemplos de cómo han sido abordados en Madrid Nuevo Norte.

Para ello, el manual imita una baraja de cartas. Cada palo se asocia a un gran tema urbanístico con relevancia desde la perspectiva de género:



**ÁREAS  
RESIDENCIALES**



**ESPACIO  
PÚBLICO**



**ÁREAS  
TERCIARIAS**



**TRANSPORTE**

De manera didáctica y comprensible al gran público, cada carta individual plantea una cuestión de especial relevancia para cada uno de estos cuatro grandes temas urbanísticos. En el anverso, cada carta expone un criterio relevante y cómo darle respuesta. En el reverso, cada criterio se ilustra gráficamente con un ejemplo proveniente del proyecto Madrid Nuevo Norte.



AUTORAS

**Inés Sánchez de Madariaga  
e Inés Novella Abril**

COLABORADORES

**Elena Zucchini y  
Área de Compromiso Social de  
Crea Madrid Nuevo Norte S.A.**

DISEÑO GRÁFICO Y MAQUETACIÓN

**Elena Zucchini y Jaime Muñoz Martín**

ILUSTRACIONES E IMÁGENES

**Rogers, Stirk, Harbour + Partners,  
Elena Zucchini, Inés Novella Abril,  
Jaime Muñoz Martín, Freepik,  
Pixabay y Rawpixel**

ISBN

**978-84-09-28948-6**



#### AVISO LEGAL

©Crea Madrid Nuevo Norte, S.A. (CreaMNN). Todos los derechos reservados.

En virtud de lo dispuesto en los artículos 8 y 32.1 párrafo segundo, de la Ley de Propiedad Intelectual, quedan expresamente prohibidas la reproducción, la distribución y la comunicación pública, incluida su modalidad de puesta a disposición, de la totalidad o parte de los contenidos de esta publicación (en adelante la "Publicación"), con fines comerciales, en cualquier soporte y por cualquier medio técnico, sin la autorización de CreaMNN.

Los datos y materiales contenidos en esta Publicación pueden tener como base la Modificación Puntual del PGOU de Madrid que ha dado lugar a la operación urbanística denominada Madrid Nuevo Norte (en adelante "MNN") y reflejan la propia visión de sus autoras y/o de los distintos colaboradores en relación con algunas partes y aspectos de la misma y no se ofrece garantía expresa o implícita de su completitud o corrección, ni de que MNN, o cualquier parte de la misma, se lleve a efecto en los términos descritos. La visión de MNN aquí representada puede cambiar sustancialmente en cualquier momento sin necesidad de efectuar advertencia o aviso de ningún tipo.

CreaMNN no se responsabiliza de las opiniones o consideraciones vertidas en la Publicación por las distintas autoras, colaboradores o terceros. Ninguna decisión podrá basarse en lo expuesto en la presente Publicación. CreaMNN, sus accionistas, administradores, empleados y colaboradores, no son responsables de cualesquiera decisiones que pudieran adoptarse sobre la base de los contenidos de esta Publicación.

Las opiniones y puntos de vista contenidos en esta Publicación, tanto en su elección como en su presentación, son de la única responsabilidad de sus autoras, no son necesariamente los de la UNESCO, y no comprometen a la Organización.





# Espacio público seguro: Presencia continua y variada de personas y actividades

Un espacio público seguro es una de las condiciones más importantes para garantizar que nuestros barrios y ciudades constituyen entornos para vivir en los que se refuerza el principio de igualdad de oportunidades. Una de las características que garantiza la seguridad en el espacio público es su vitalidad, la presencia continua y variada de todo tipo de personas y actividades. El urbanismo tiene la capacidad de potenciar la vitalidad del espacio público a través de diferentes mecanismos, según la escala y el alcance de cada instrumento de planificación. A través de la calificación del suelo se puede fomentar la mezcla de usos, por ejemplo, a través de usos compatibles

dentro de una misma parcela, especialmente en lo que afecta a la planta baja y primeras alturas. Más en detalle, materializar una alineación a viario permite una relación más directa entre edificio y espacio público, favoreciendo usos más públicos en las plantas bajas, como comercios u otras actividades económicas. En la planificación de la movilidad, por ejemplo, la presencia de transporte público en superficie (bus, tranvía) resulta también un mecanismo para generar actividad en el espacio público, atraer a mayor número y variedad de personas y, por tanto, generar entornos percibidos como más seguros.

## ¿CÓMO CREAR ESPACIOS PÚBLICOS MÁS VITALES A TRAVÉS DE LA PLANIFICACIÓN Y EL DISEÑO DE LA CIUDAD?

En Madrid Nuevo Norte se ha potenciado la mezcla de usos trabajando las diferentes escalas de ordenación. Por ejemplo, alrededor de los principales nodos de transporte público se concentra una mayor proporción de suelo dotacional y terciario. De esta manera, se ha conseguido generar núcleos de centralidad local distribuidos por todo el ámbito que tienen la capacidad de activar el espacio público y que garantizan la mezcla de usos a escala de barrio, reduciendo así la necesidad de desplazamientos cotidianos. Por otro lado, en un nivel de definición más pormenorizado, el proyecto ha buscado potenciar un espacio público de calidad, activo y con afluencia de personas, a través de mecanismos de planeamiento como la ordenación de las parcelas. En este sentido, cuestiones que van desde la geometría de los edificios hasta los usos permitidos se han orientado a facilitar la ubicación de actividad comercial, servicios o pequeños equipamientos en las plantas bajas y con vinculación directa al viario.

CRITERIO



**NÚCLEOS DE CENTRALIDAD LOCAL,  
GENERADOS POR LA INTENSIDAD DE  
MEZCLA DE USOS ALREDEDOR DE LOS  
NODOS DE TRANSPORTE PRINCIPALES.**





# Espacio público seguro: Orientación y apropiación del espacio

Un espacio público percibido como seguro es una de las cuestiones más importantes desde la perspectiva de género aplicada al urbanismo. Cuando las personas son capaces de orientarse con facilidad en un entorno urbano se sienten mucho más seguras, se apropian del espacio; y son capaces de desplazarse y hacer uso de los servicios y oportunidades que la ciudad ofrece de una manera mucho más autónoma. Por este motivo, cuando la planificación y el diseño urbanos son capaces de configurar

espacios públicos de fácil lectura, éstos son percibidos como seguros, especialmente por aquellos grupos con mayor dependencia de la calidad del medio urbano. La mayor autonomía de colectivos como la infancia, la adolescencia, la tercera edad o las personas con necesidades especiales es una cuestión de igualdad e inclusión, pero también supone aligerar las tareas de cuidado y acompañamiento de las personas a su cargo, que son mujeres en la amplia mayoría de los casos.

## ¿CÓMO FACILITAR LA ORIENTACIÓN Y AUTONOMÍA DE LAS PERSONAS EN LA CIUDAD?

En la ordenación que propone Madrid Nuevo Norte confluyen diferentes soluciones que contribuyen a facilitar la orientación de las personas en el espacio público. La trama urbana en forma de retícula, la clara jerarquización de los viarios, y la presencia estratégica de hitos urbanos como las ermitas, el eje verde o el propio borde generado por el ferrocarril, son algunos ejemplos. Con estas soluciones se consigue una rápida lectura del territorio, lo que se traduce en un mayor control espacial por parte de los usuarios y usuarias, una mejor orientación y, como derivada, una mayor percepción de seguridad en el espacio público.

CRITERIO



## HITOS QUE FACILITAN LA ORIENTACIÓN

MONTECARMELO



**Ermita**



**Eje verde**  
VALVERDE



**Parque central**



**Centro de negocios**



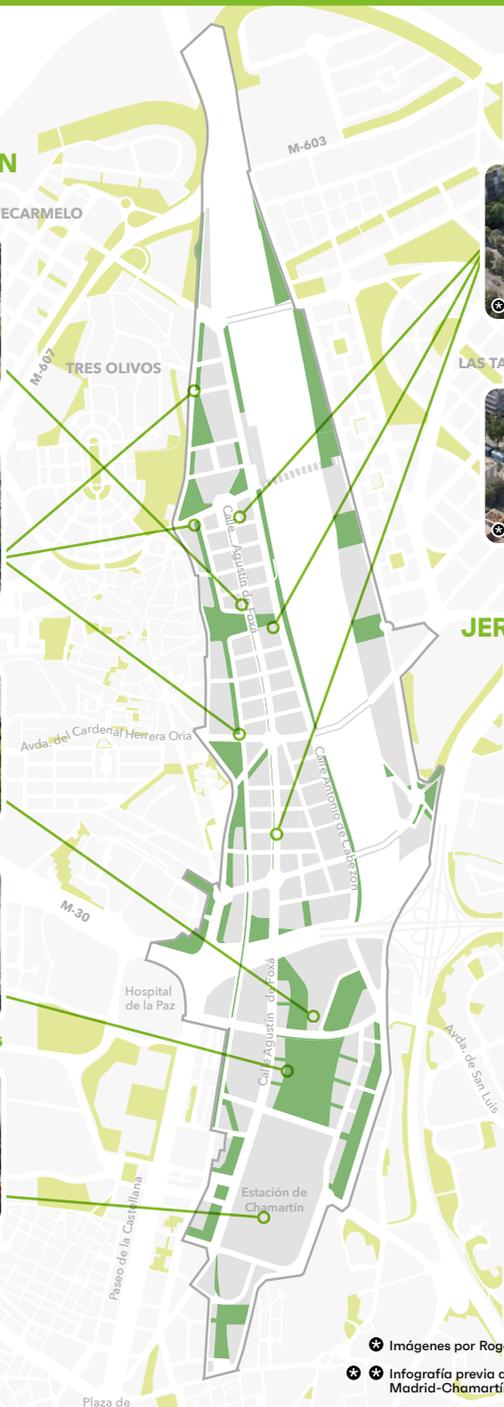
**Estación de Chamartín**



LAS TABLAS



## RETÍCULA VIARIA Y JERARQUIZACIÓN



A-1

SANCHINARRO

M-11

Plaza de

✳️ Imágenes por Rogers, Stirk, Harbour + Partners

✳️✳️ Infografía previa al proyecto de transformación Madrid-Chamartín Clara Campoamor facilitada por ADIF



# Recuperación del espacio público

Los vacíos urbanos, como son los espacios definidos por la presencia de infraestructuras ferroviarias y terrenos degradados, obsoletos o en desuso, suponen cortes en el territorio, no sólo físico, sino también de carácter social y ambiental. En estas áreas es necesario crear desarrollos que prolonguen el tejido urbano existente, eliminando zonas con nulo o escaso uso, que generan percepción de inseguridad y dificultan la movilidad peatonal.

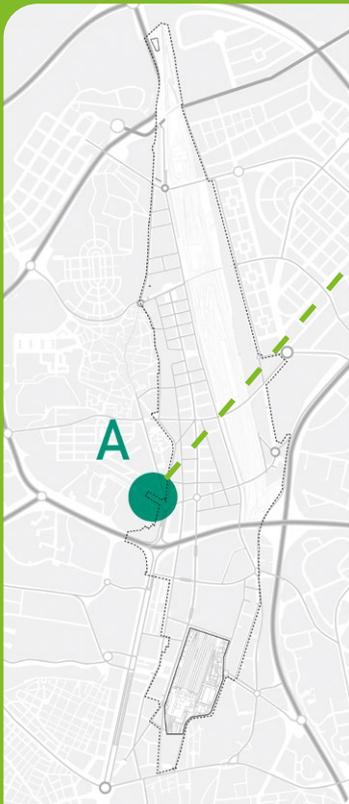
Desde la perspectiva de género la recuperación de los vacíos urbanos es relevante porque supone una oportunidad para transformar áreas degradadas de la ciudad en entornos urbanos con identidad. Los lugares con identidad suelen asociarse a la vitalidad urbana y a la experiencia de comunidades con relaciones más estrechas y colaborativas que constituyen un apoyo para muchas de las tareas cotidianas.

## ¿EN QUÉ MODO ES POSIBLE RECUPERAR EL ESPACIO PÚBLICO DEGRADADO?

En Madrid Nuevo Norte, garantizar la continuidad espacial y las conexiones sociales que se crearán a partir de ella, es uno de los puntos que rigen el proyecto. Madrid Nuevo Norte es una intervención que actúa sobre un gran vacío urbano ocupado por las vías del tren en torno a la estación de Chamartín, descampados y antiguos espacios industriales, que crean una gran herida entre los barrios existentes. El proyecto propone el cubrimiento de parte de la trinchera del ferrocarril de cercanías a través de una zona verde, para permitir la conexión directa entre dos de los barrios objeto del desarrollo. El objetivo es facilitar las rutas peatonales, la cohesión social entre barrios y la creación de áreas verdes. Se crean rutas de movilidad activa entre las zonas colindantes y se propone la eliminación de desniveles de terrenos, que crean áreas vacías. La ordenación propone un entorno urbano alrededor de la Estación de Chamartín más accesible, orientado a integrar la estación en la ciudad y evitar su actual aislamiento.

CRITERIO





**Recuperación espacios degradados  
y creación de parques y rutas**



Imagen por Rogers, Stirk, Harbour + Partners



# Moverse de manera activa en el espacio público

En la planificación del espacio público debe integrarse la movilidad activa. Los recorridos peatonales y, en menor medida, los ciclistas tienen una importante dimensión de género. Además de asociarse a la movilidad femenina y a la movilidad vinculada a los cuidados, los desplazamientos a pie tienen un considerable impacto sobre la calidad y seguridad del espa-

cio público porque generan entornos más dinámicos y con mayor presencia de personas. Por este motivo es importante que la red de rutas alternativas a pie sea inclusiva para diferentes niveles de autonomía, accesible desde el entorno inmediato del hogar y conectada a lugares estratégicos como equipamientos de proximidad, zonas verdes o nodos de transporte público.

## ¿CÓMO SE DEFINE UNA RED DE RUTAS ACTIVAS EFICIENTE? ¿QUÉ CARACTERÍSTICAS TIENE QUE TENER PARA QUE SEA ACCESIBLE A TODOS/AS?

En Madrid Nuevo Norte la movilidad activa es una prioridad, pero también una herramienta de activación del espacio público. Desde cualquier vivienda es posible acceder a la red principal de rutas peatonales en menos de 5 minutos andando, incluso para personas con menor grado de autonomía. Las principales rutas peatonales transcurren y conectan entre sí los puntos de mayor interés como nodos de transporte público, equipamientos y zonas verdes. Como criterio general, los recorridos peatonales están convenientemente desagregados de los ciclistas, y estos a su vez lo están del tráfico rodado. Esta convivencia de los diferentes modos de movilidad urbana garantiza una mayor seguridad tanto para peatones como para ciclistas y genera por tanto entornos más amables para hacer uso del espacio público y apoyar un estilo de vida más saludable.

CRITERIO





- Principales rutas de movilidad peatonal
- Conexiones con otros modos
- Áreas con acceso a la red peatonal en menos de 5 minutos con movilidad reducida

*Movilidad reducida, < 6 años, tercera edad y sus cuidadores (mayoritariamente mujeres)*



# Espacio público seguro: Control visual. Diseño y materialidad

Las personas se sienten más seguras cuando tienen un cierto control visual sobre el espacio circundante. Poder prever qué está pasando a tu alrededor o quién podría estar acercándose nos hace sentir más seguros. La configuración del espacio público determina los campos de visión y, por tanto, influye en la percepción de seguridad. Cuando, por ejemplo, existen grandes paños ciegos en las plantas bajas, vallados opacos que cercan las parcelas, arbolado o vegetación que dificultan

las vistas entre el interior y el exterior de un parque, suele favorecerse la percepción de inseguridad. Es particularmente importante que en la planificación y el diseño urbano se favorezcan las vistas cruzadas entre las distintas categorías de espacio: entre espacio interior y exterior, entre espacio público y privado, etc. Evitar retranqueos y escondrijos en el diseño de las fachadas y de los accesos a parcelas, edificios y la red de transporte público es también positivo.

## ¿CÓMO PUEDE LA PLANIFICACIÓN URBANA FACILITAR LA RELACIÓN VISUAL ENTRE EDIFICIOS Y ESPACIO PÚBLICO?

Dentro del alcance que corresponde a los instrumentos de planeamiento que dan forma a Madrid Nuevo Norte existen diferentes mecanismos para configurar entornos urbanos donde el control visual y la relación entre edificios y espacio público sea directa. Desde la ordenación de las parcelas que prioriza la alineación de las plantas bajas a viario, y los usos compatibles que en ellas se establecen, hasta una regulación explícita sobre la materialidad de los vallados que envuelven las parcelas, Madrid Nuevo Norte sienta las bases de una configuración espacial para favorecer la seguridad en el espacio público. Estos criterios se dan tanto en las zonas de carácter residencial como en el área del Centro de Negocios.

CRITERIO



Imagen por Rogers, Stirk, Harbour + Partners

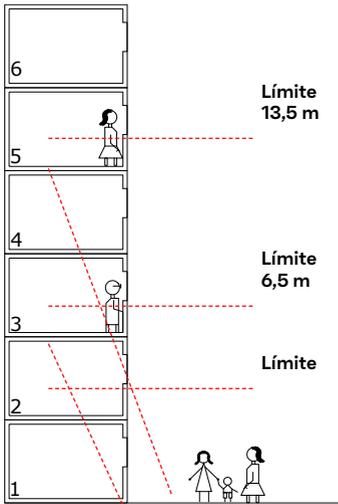
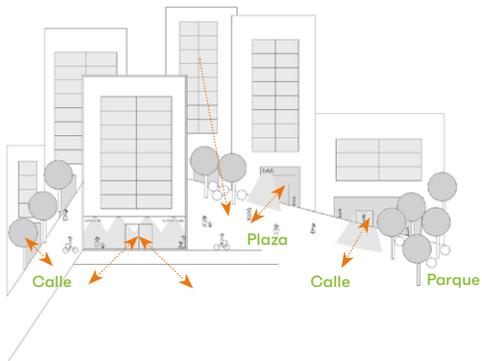
Imagen por Rogers, Stirk, Harbour + Partners



ACTIVIDAD URBANA

VISUAL VIVIENDA - ESPACIO PÚBLICO

TERCIARIO Y SERVICIOS



Fuente: Elaboración propia a partir de: Cities for People, by Jan Gehl.

# Marchas exploratorias de mujeres: Participación y conocimiento ciudadano

La manera en la que el espacio público es percibido y utilizado difiere mucho entre las personas. Sin embargo, tradicionalmente el urbanismo ha tendido a prestar menos atención a algunos segmentos de la población, generando calles, plazas, barrios y ciudades que no se adaptan de manera equitativa a la realidad de todas las personas. Conocer cómo viven su entorno cotidiano todo tipo de personas y qué necesidades tienen al respecto es necesario para que la planificación de las ciudades proponga espacios públicos más amigables y adaptados al día a día del mayor número de personas posible. Las auditorías de seguridad con mujeres es una metodología contrastada para

obtener información directamente de la ciudadanía sobre la calidad y seguridad de los barrios. Aunque generalmente se centran en la experiencia de las mujeres y en la percepción de seguridad, las auditorías permiten obtener información sobre el funcionamiento de equipamientos cotidianos y servicios urbanos dirigidos no sólo a ellas, sino al conjunto de la población. Las auditorías con mujeres son además una excelente herramienta para informar y empoderar sobre cuestiones urbanísticas a grupos de la población que difícilmente acceden a la toma de decisiones sobre procesos urbanos que les afectan directa o indirectamente.

## ¿CUÁLES SON LOS PROCESOS PARA CONOCER LAS NECESIDADES REALES DE LAS PERSONAS EN LA CIUDAD?

El desarrollo del proyecto Madrid Nuevo Norte ha ido acompañado de diferentes iniciativas de participación con la ciudadanía, particularmente en los barrios colindantes con la intervención. Uno de estos procesos ha estado dirigido íntegramente al trabajo con mujeres. Entre los objetivos de esta línea de trabajo está conocer de primera mano su experiencia y opinión sobre los servicios y equipamientos urbanos de la zona, cuáles son las carencias y qué piensan sobre la seguridad real y percibida del espacio público que emplean a diario. Pero, además, ha sido un mecanismo para informar sobre el propio proyecto: en qué consiste, cómo les puede afectar, cuáles son los plazos, cómo pueden intervenir en el proceso y dar su opinión, etc. A través de los talleres se han generado equipos de trabajo que siguen activos y, sobre todo, han servido para que las participantes adquieran conciencia sobre cómo el urbanismo puede mejorar sus condiciones de vida.

CRITERIO





**Ruta peatonal habitual**



**Ruta peatonal habitual**



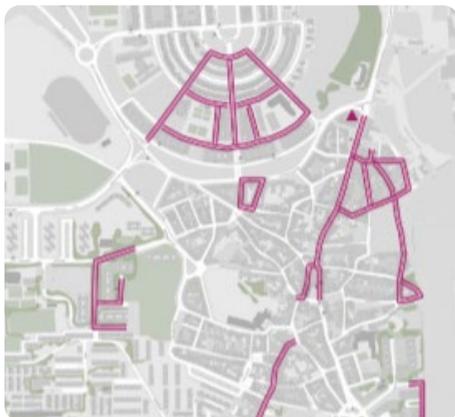
**“El espacio público está muerto en las zonas sin comercios pequeños, tiendas que den a la calle... Además, no hay espacios cómodos donde pasear”**



**“No se percibe que haya vigilancia en el barrio. La sensación es de soledad y abandono...”**



**“No hay zonas que favorezcan encuentros y actividades en la calle. No hay percepción de barrio ya que no se favorece el mutuo conocimiento y la comunidad vecinal”**



**Ruta peatonal habitual**

# Tamaño, localización, jerarquía y calidad de los espacios verdes

Las zonas verdes son equipamientos urbanos de gran importancia desde la perspectiva de género. Además de su función medioambiental, los parques y jardines sirven de apoyo diario a las necesidades de gran parte de la población. El ocio, cuidados y socialización de la infancia, la adolescencia y la tercera edad se dan en buena medida en las zonas verdes de nuestros barrios. Para estos grupos y para quienes les cuidan o acompañan son casi como prolongaciones del hogar; los necesitan y usan a diario. Ya desde la escala de ordenación estructural, el urbanismo debe prestar atención a dónde se ubican

las zonas verdes, qué dimensión tienen y cuál es la relación con otros elementos urbanos. Podemos hablar de una red o sistema de zonas verdes que debe planificarse en relación con otras variables urbanísticas. En este sentido, es importante que las zonas verdes estén muy bien conectadas con la red de recorridos peatonales y el sistema de transporte público. Como espacio de cuidados y cotidianidad, es conveniente que las zonas verdes sean variadas y flexibles en su uso, y que puedan funcionar como apoyo y complemento de los equipamientos de proximidad, especialmente aquellos destinados a los cuidados.

## ¿CÓMO DISEÑAR LAS ZONAS VERDES Y SU PROPORCIÓN Y JERARQUÍA PARA DEFINIR UN ESPACIO PÚBLICO DE CALIDAD?

Madrid Nuevo Norte presenta una red de zonas verdes que guarda una estrecha relación con la red de recorridos peatonales, el transporte público y los equipamientos. De esta forma, todas las zonas verdes están servidas por alguna ruta peatonal de primer orden, siendo completamente accesibles a pie y de forma segura. Además de las pequeñas zonas verdes que salpican toda la ordenación, se dispone de una zona verde de más de 2,5 hectáreas a menos de 200 metros desde cualquier parcela del ámbito. La jerarquía, dimensión y ubicación de las zonas verdes responde a criterios como la proximidad de equipamientos o la cercanía de nodos de transporte público.

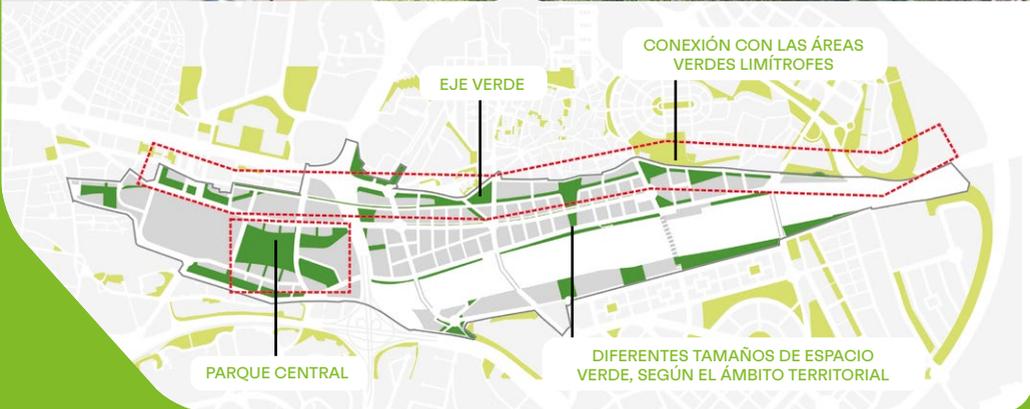
CRITERIO

Imagen por Rogers Stirk Harbour + Partners



Combinación de zonas verdes y equipamientos básicos

## DIFERENTES TAMAÑOS Y TIPOLOGÍAS





# Espacio público seguro: Iluminación

El espacio público debe contar con una buena iluminación para favorecer la percepción de seguridad. Si deseamos ciudades seguras e inclusivas, el urbanismo debe establecer una regulación sobre la iluminación del espacio público que alcance un equilibrio entre los criterios económicos y medioambientales y el criterio de seguridad (real y percibida). No se trata únicamente de iluminar más, sino de

iluminar mejor. La iluminación influye de distintas maneras sobre cómo percibimos la seguridad de un determinado espacio: la intensidad de la iluminación, su uniformidad, el color de la luz, el modelo de luminarias, la ubicación de los puntos de luz, etc. Es importante iluminar bien los recorridos peatonales, los puntos vulnerables como los accesos a edificios o a la red de transporte público.

## ¿CUÁLES SON LAS DETERMINACIONES BÁSICAS PARA REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO?

Proporcionar espacios públicos seguros y de calidad es una de las prioridades del proyecto Madrid Nuevo Norte. Una de las innovaciones de Madrid Nuevo Norte es enfocar la sostenibilidad de una manera equilibrada para que las cuestiones ambientales no entren en conflicto con otras de corte más social, como el género, allá donde pudiera darse la situación. Por ejemplo, respecto a la protección del medio nocturno se establece la necesidad de complementar la mirada medioambiental con la perspectiva de género en las decisiones sobre alumbrado público. Se establecen indicadores ambientales para garantizar una iluminación mínima del espacio público que permita advertir la presencia de una persona e identificarla a una distancia de 25m y 4m respetivamente. También se incluyen criterios para el diseño de la iluminación pública que incorporan la perspectiva de género y las necesidades específicas de las mujeres respecto a la seguridad (real y percibida) en entornos urbanos, entre otras cuestiones.

CRITERIO





**Iluminación continua para no crear zonas de sombra.**

**Evitar espacios vacíos no iluminados cerca de los paseos peatonales.**

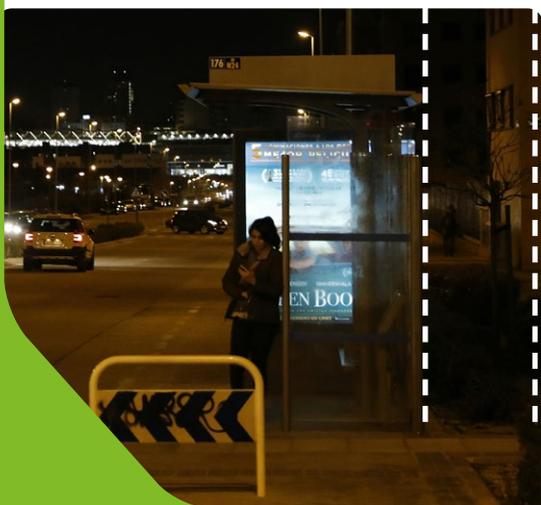
**Es necesario poder saber si alguien se acerca y tener un control visual del entorno.**



**Eliminar escondrijos que impiden la visión completa del espacio.**

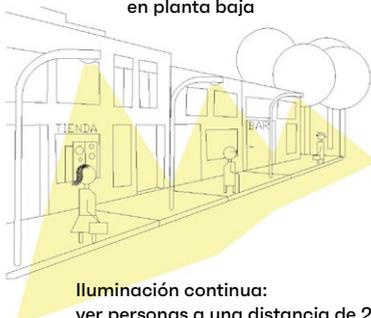
**Evitar paños ciegos que crean efecto túnel.**

**Usos alternativos en la planta baja de los edificios para evitar calles aisladas, y así favorecer la vigilancia informal.**



**Las zonas de espera del transporte público deben estar iluminadas en todo su entorno.**

Usos complementarios en planta baja



**Iluminación continua:**  
ver personas a una distancia de 25 m.



## Barrios para vivir: mezcla de usos y actividades cotidianas

Para gran parte de la población, la vida transcurre a diario en el ámbito cercano a su hogar. La escala de barrio debe dar soporte al mayor número de actividades y servicios urbanos posibles, pensando en la diversidad de personas y modos de vida. Los barrios con mezcla de usos reducen los desplazamientos necesarios para realizar todas las actividades cotidianas: estudiar, dormir, comprar, trabajar, cuidar, ir al médico, jugar, descansar, etc. Esto facilita la autonomía de las personas, reduce el tiempo y

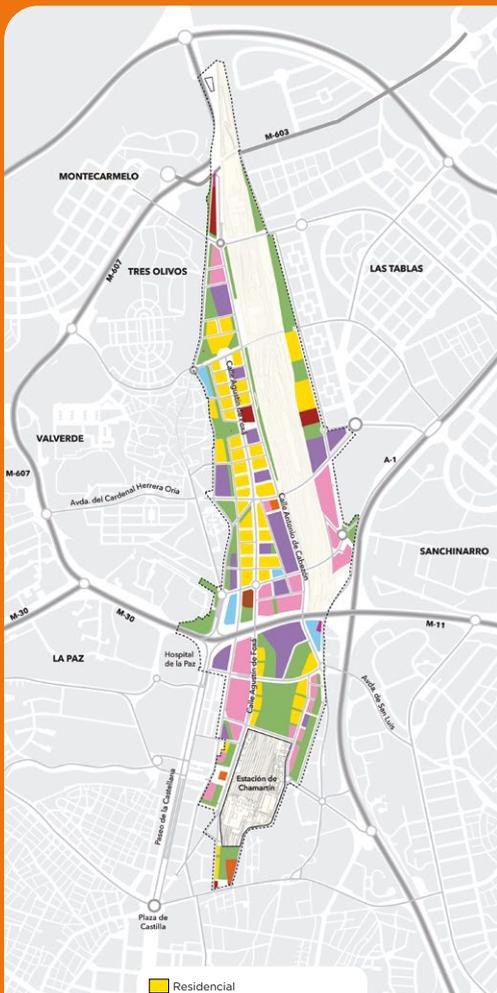
dedicación de los cuidados y apoya la conciliación entre la vida personal y laboral. El planeamiento urbano debe garantizar que las áreas residenciales son suficientemente densas para albergar con éxito suelo dotacional de proximidad, suelo terciario y zonas verdes, además del suelo residencial. A la densidad y mezcla de usos debe añadirse una buena red de transporte público, un espacio público de calidad y una red de rutas peatonales y ciclistas que se extiendan y conecten estratégicamente todo el barrio.

### ¿PUEDE EL DISEÑO URBANO FAVORECER EL DÍA A DÍA DE LAS PERSONAS?

Los barrios que propone Madrid Nuevo Norte son un ejemplo de desarrollo urbano sostenible caracterizado por la densidad, la mezcla de usos y una movilidad basada en el transporte público, la bicicleta y las rutas peatonales. Para favorecer el principio de proximidad, el proyecto emplea diferentes herramientas urbanísticas: desde la calificación del suelo hasta la ordenación pormenorizada de las parcelas, donde se sigue insistiendo en sentar las bases para favorecer la mezcla de usos y actividades urbanas. Por ejemplo, en las zonas residenciales la ordenación favorece la existencia de plantas bajas con usos compatibles, no sólo comerciales, sino también con capacidad de albergar pequeñas actividades dotacionales o terciarias. En este sentido, se desarrollan regulaciones para los usos compatibles, la alineación y morfología de los volúmenes, la edificabilidad y los espacios de transición entre interior y exterior de las parcelas o el límite entre suelo privado y público.

CRITERIO





- Residencial
- Terciario (oficinas, comercios, hostelería, ocio)
- Zonas verdes
- Equipamiento público deportivo
- Equipamiento público educativo, salud y cívico-social
- Otras dotaciones y Servicios Públicos
- Dotacional privado
- Servicio de transporte



Imagen por Rogers, Stirk, Harbour + Partners

## ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS EN PARCELAS RESIDENCIALES Y ACTIVIDAD URBANA



Imagen por Rogers, Stirk, Harbour + Partners



## TRANSICIÓN INTERIOR - EXTERIOR



# Favorecer la escala humana y la movilidad peatonal

El modo en que las personas vivimos, nos desplazamos y usamos a diario la ciudad depende en buena medida de cómo ésta se configura espacialmente. Por ejemplo, cuando la ciudad está dimensionada y diseñada a la escala del vehículo, las distancias se agrandan, el tiempo que se invierte en desplazamientos se multiplica y resulta mucho más difícil moverse a pie o en bicicleta para realizar las actividades diarias. Si no se dispone de vehículo propio o si se debe conciliar la actividad laboral con otras asociadas a los cuidados, el día a día se hace mucho

más complicado. Un exceso en el ancho de la sección de los viarios o en la longitud de las manzanas dificulta la movilidad peatonal porque se incrementan las distancias, los recorridos peatonales se convierten en más inseguros por tener que convivir con el tráfico rodado y, consecuentemente, muchas personas pierden autonomía, salud y calidad de vida. Además al desincentivar la movilidad activa, el espacio público se resiente porque también pierde actividad, presencia de personas y se incrementa la percepción de inseguridad.

## ¿CÓMO LA PLANIFICACIÓN URBANA PUEDE FAVORECER LA ESCALA HUMANA?

Los barrios que propone el proyecto Madrid Nuevo Norte están pensados desde la escala humana, favoreciendo el modelo urbano de las distancias cortas, la movilidad peatonal y ciclista y la calidad de vida para quienes frecuenten, residan o trabajen en esta nueva área de la ciudad. El entramado viario genera manzanas casi siempre por debajo de los 120 m de lado y, allá donde se supera esta dimensión, la ordenación pormenorizada establece la creación de pasos peatonales para interrumpir la parcela y favorecer la movilidad peatonal y ciclista. En general, los viarios de mayor sección que reciben también mayor carga de tráfico rodado se combinan con viarios de diferente dimensión y naturaleza en una trama jerarquizada de viarios que da prioridad a la movilidad sostenible, basada en el transporte público, la bicicleta y los desplazamientos a pie. Al limitar las secciones viarias y la longitud de las parcelas no sólo se favorece la movilidad activa, también se reduce el efecto túnel en el espacio público y, por tanto, se mitiga la percepción de inseguridad. Esta estrategia combinada con otras, como la mezcla de usos, busca generar barrios amables y acogedores para todo tipo de personas en los que vivir o trabajar.

CRITERIO



## EFEECTO TÚNEL

LONGITUD MANZANA  
MÁX. 120 M

FLUJOS DE  
CONEXIÓN



Imagen por Rogers, Stirk, Harbour + Partners





# Vivienda accesible para grupos con necesidades especiales

Desde la perspectiva de género, el acceso a la vivienda es uno de los temas más importantes. Las mujeres tienen mayor dificultad para acceder a una vivienda digna porque todavía hoy siguen teniendo menor capacidad económica que los hombres y constituyen la cabeza de la gran mayoría de los hogares con un solo adulto, ya sea con o sin hijos. Con mayor frecuencia que los hombres, las mujeres se ven obligadas a vivir en viviendas de peor calidad y en peores localizaciones, lo que conlleva

un peor acceso a los servicios y mayor dificultad para acceder al empleo. En el caso de las mujeres mayores, aunque en un porcentaje significativo son propietarias, su frecuente bajo nivel de ingresos dificulta la adaptación de la vivienda a la pérdida de capacidad física y aumenta el riesgo de la pobreza energética. En España, el riesgo de caer en la pobreza para las personas mayores es alrededor del 25%, y en el caso de las mujeres es 5 puntos porcentuales mayor que para los hombres.

## ¿CÓMO SE PUEDEN PROYECTAR LAS VIVIENDAS PROTEGIDAS PARA LOGRAR UNA DISTRIBUCIÓN SOCIAL Y ECONÓMICAMENTE HETEROGÉNEA?

En el proyecto Madrid Nuevo Norte se prevé la construcción de 10.500 nuevas viviendas, de las cuales un 20% tendrá protección pública. Además de doblar el porcentaje de vivienda protegida exigido por la ley, es importante destacar que estas viviendas se distribuirán en la actuación integradas con la libre, evitando su concentración en un solo lugar. Además, las viviendas protegidas se prevén en un área de la ciudad consolidada, relativamente céntrica, con una red intermodal de transporte público de buena calidad y con una buena accesibilidad a equipamientos y zonas verdes.

**CRITERIO**

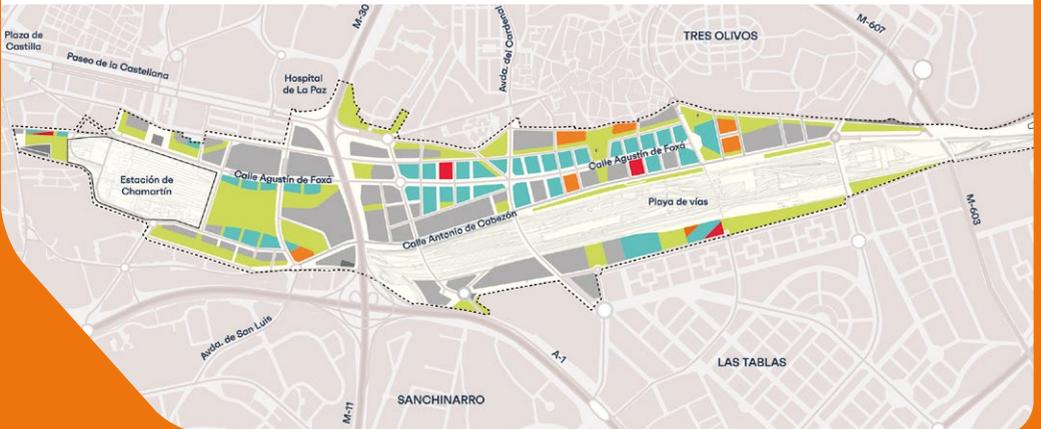


 **Vivienda Protegida (VPPB)**

 **Vivienda Protegida (VPPL)**

 **Vivienda Libre**

## VIVIENDA CON ALGÚN GRADO DE PROTECCIÓN INTEGRADA EN EL TEJIDO URBANO CONSOLIDADO





# Tipología y tamaño de las viviendas

Gran parte del parque inmobiliario existente tiene una rigidez tipológica que dificulta su adaptación a nuevas realidades sociales. Los hogares son el espacio donde las familias desarrollan la mayoría de las actividades del cuidado. Como cualquier actividad, los cuidados necesitan su espacio, a veces específico, como sería el caso de la cocina o la lavandería. Las necesidades espaciales de las familias en el hogar son heterogéneas porque existen diferentes configuraciones de la unidad familiar. Son también cambiantes porque responden a los diferentes ciclos de la vida. Además, cada vez son más las personas que traba-

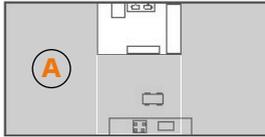
jan desde casa, sumando al hogar una actividad productiva que también debe preverse en los nuevos modelos residenciales. Por tanto, es necesario proponer tipologías de vivienda flexible y con espacios menos jerarquizados, que permitan a las familias usar su hogar según sus necesidades específicas. La distribución debe también facilitar los cuidados, estudiando las relaciones entre espacios y garantizando un buen volumen de almacenaje. Las soluciones pueden limitarse a la unidad de vivienda, o bien formar parte del conjunto del edificio, afectando a las zonas comunes y al diseño de los espacios exteriores.

## ¿CÓMO SE PUEDE RESPONDER A LAS NECESIDADES DE VIVIENDA DE LA POBLACIÓN ACTUAL?

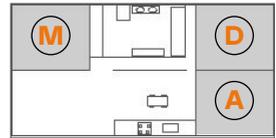
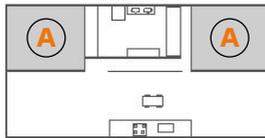
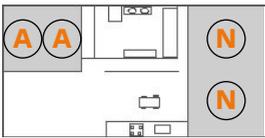
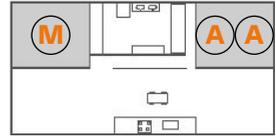
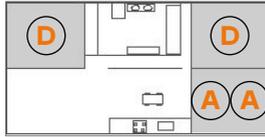
Madrid Nuevo Norte proyecta un parque de viviendas de elevada calidad y diseño, con la máxima eficiencia energética y diferentes tipologías para responder a las necesidades de sus futuros habitantes. Aunque el diseño de las viviendas se define a un nivel más pormenorizado con respecto a la escala de MNN, se establece una ordenanza particular en cada APE que incluye para los proyectos de edificación residencial la obligatoriedad de realizar un estudio que valore de qué manera el proyecto cubre las necesidades cotidianas de todas las fases de la vida y las consideraciones de género. Estos estudios deberán evaluar y justificar cuestiones de seguridad en las zonas libres de la parcela y en las zonas comunes del edificio tales como la visibilidad y la iluminación, y también el equipamiento del edificio para apoyar los cuidados, especialmente para la primera infancia y mayores de 75 años. En la ordenanza se incluye también la obligatoriedad de reservar espacios para reservar bicicletas, carritos de bebé, sillas de ruedas o cualquier otro instrumento de apoyo a la movilidad del cuidado de la infancia, la tercera edad y personas con necesidades especiales.

CRITERIO





### VIVIENDAS VERSÁTILES DE DIFERENTES TAMAÑOS Y TIPOLOGÍAS



**(A) : Adulto (B) : Bebé (M) : Persona mayor (D) : Adolescente (N) : Niño**



## Proyectos piloto para áreas residenciales

Los proyectos piloto son un mecanismo habitual para comenzar a introducir en el planeamiento urbanístico cuestiones innovadoras, especialmente cuando se llevan a cabo sobre áreas o edificios residenciales. A través de los proyectos piloto se pueden abordar diferentes cuestiones que resultan de interés desde la perspectiva de género. Por ejemplo, permiten iniciar procesos de participación con agentes muy diversos en los que se quiera reforzar la presencia de mujeres o dar mayor importancia a cuestiones que tengan que ver con sus necesidades específicas. Pero, sobre todo, permiten inves-

tigar y testar propuestas teóricas que sólo a través de este tipo de experiencias piloto pueden abrirse paso en la dinámica habitual del planeamiento. Viena, por ejemplo, se ha apoyado regularmente en este tipo de iniciativas para consolidar estrategias y demostrar que la perspectiva de género es una herramienta de innovación para crear ciudades y barrios más habitables y sostenibles. Los proyectos piloto son un mecanismo particularmente útil para difundir y dar a conocer a un público muy diverso las buenas prácticas y los objetivos generales de un proyecto o plan urbanístico.

### ¿CUÁLES SON LOS PROCESOS A SEGUIR PARA REALIZAR PROYECTOS PILOTO? ¿CÓMO SE PUEDE INVOLUCRAR A LA CIUDADANÍA EN ESTE TIPO DE EXPERIENCIAS?

Desde una fase muy inicial del proyecto, el Área de Compromiso Social de Crea Madrid Nuevo Norte ha lanzado iniciativas para promover la reflexión sobre distintas cuestiones que son centrales en Madrid Nuevo Norte. Entre otras cuestiones, se ha pedido a diferentes agentes de interés que reflexionen sobre cómo se pueden mejorar las conexiones peatonales entre los barrios a ambos lados de la vías, cómo se puede conseguir un espacio público más inclusivo y sostenible en los barrios existentes y también en los que se van a proyectar, o qué cuestiones urbanísticas deben ser prioritarias para garantizar la seguridad real y percibida en los barrios por parte de las mujeres y otros colectivos vulnerables en este sentido. En estos proyectos han participado profesionales, académicos y estudiantes, así como vecinos y vecinas de perfiles y edades distintos.

CRITERIO





# Conservación de elementos históricos creadores de identidad

Los grandes proyectos de regeneración urbana deben atender a múltiples cuestiones, una de ellas es la integración con aquellos barrios existentes a los que afecta de manera directa. Desde la perspectiva de género, se reivindica que dicha integración tenga en cuenta la realidad de las mujeres, su historia, su criterio y sus necesidades específicas. Los mecanismos de integración son múltiples y deben adaptarse al contexto y circunstancias de cada intervención. La perspectiva de género debe estar presente en el modo en que se planifican los

procesos participativos con la ciudadanía, cómo se conectan y complementan la ciudad existente con los nuevos desarrollos urbanos en cuanto a equipamientos, espacio público, transporte público y movilidad activa, incluso qué elementos funcionan como hitos en el paisaje o elementos identitarios de la población con el territorio. La integración de lo nuevo con lo existente es fundamental para evitar la segregación y la generación de vacíos o brechas en el tejido urbano que son habitualmente focos de inseguridad y degradación urbana.

## ¿CÓMO VALORIZAR ELEMENTOS RELEVANTES PARA LA IDENTIDAD DE VECINAS Y VECINOS?

Madrid Nuevo Norte ha empleado diversas estrategias para fomentar la integración de los barrios colindantes con la nueva ordenación. Una de ellas, es recuperar y poner en valor elementos singulares e históricos existentes. El ejemplo más significativo son las ermitas de San Roque y Nuestra Señora de Lourdes, en el barrio de Fuencarral, esta última en estado de deterioro. En la propuesta de Madrid Nuevo Norte las ermitas serán clave en la constitución del gran eje verde que articula el proyecto de norte a sur, pero también en la unión de lo existente y lo nuevo, pues se proponen como elementos centrales alrededor de los cuales se genera un pequeño núcleo de centralidad local y recorridos peatonales de primer orden. Debido al tejido social de Fuencarral, con una amplia presencia de mujeres mayores, la puesta en valor de las ermitas y su entorno tiene una importante dimensión de género. Para las mujeres de cierta edad, estos edificios son parte de su memoria personal, familiar y comunitaria. Son elementos de referencia de la vida cotidiana de su infancia y juventud y, por tanto, recuperarlos e integrarlos en la nueva ordenación supone poner en valor la identidad del barrio para la población más mayor. Actualmente, las mujeres apenas hacen uso de las ermitas por su estado de abandono y por estar localizadas en una zona poco accesible que se percibe insegura.

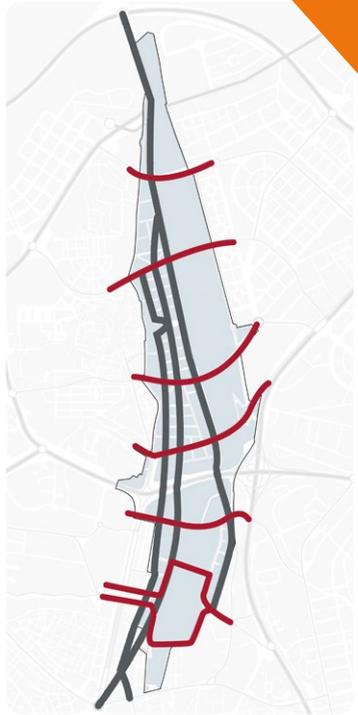
CRITERIO



## CONTINUIDAD ÁREAS VERDES



## CONTINUIDAD VIARIA



## INTEGRACIÓN DE ELEMENTOS SINGULARES GENERADORES DE IDENTIDAD

Imagen por Regus, Stirk, Harbour + Partners





## Percepción de seguridad y edificios residenciales

El diseño de los edificios residenciales puede también contribuir a la percepción de seguridad. Desde esta escala es importante garantizar una buena relación visual entre el interior y el exterior de los edificios. La permeabilidad de los materiales y el diseño que se determinen para los accesos y portales, así como la iluminación de las zonas comunes son algunas de las características que deben reunir los edificios residenciales para que resulten acogedores y seguros. Las viviendas con doble fachada, una al viario y otra hacia el interior de manzana, por ejemplo, cumplen también una función de vigilancia informal al poner en re-

lación las viviendas con el exterior en dos niveles de privacidad: la calle y los espacios comunes. Al igual que sucede a escala de barrio, aquellos edificios flexibles que contemplan la mezcla de actividades en su interior son también percibidos como más seguros, porque facilitan una mayor presencia de personas en momentos diferentes del día. El diseño de los edificios residenciales debe favorecer y facilitar la existencia de actividades complementarias en las plantas bajas como comercios o pequeños equipamientos, así como espacios de uso flexible de uso comunitario (coworking, reuniones, cuidado informal, etc.)

### ¿CUÁLES SON LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS RESIDENCIALES QUE PUEDEN FAVORECER LA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS?

El proyecto Madrid Nuevo Norte define parcialmente las condiciones de los edificios residenciales a través, por ejemplo, de las ordenanzas para los proyectos de edificación. Además de no permitirse el uso residencial en planta baja, la ordenación favorece la implantación de usos compatibles con el residencial en las dos primeras alturas del edificio. Se regula también la permeabilidad de los vallados de las parcelas y se establecen exigencias en cuanto a la materialidad e iluminación de diferentes elementos comunes de los edificios para favorecer la visibilidad entre el interior y el exterior. El resultado son espacios de uso cotidiano que resultan más acogedores y seguros para toda la comunidad que reside en ellos.

CRITERIO





Imagen por Rogers, Stirk, Harbour + Partners



## VIGILANCIA INFORMAL MATERIALIDAD QUE FAVORECE LA RELACIÓN EXTERIOR-INTERIOR



Imagen por Rogers, Stirk, Harbour + Partners

## MARCHA DE MUJERES BARRIO DE CHAMARTÍN





## Diseño de parques

Para gran parte de la población las zonas verdes constituyen un equipamiento urbano de uso cotidiano donde hacer ejercicio, proporcionar y recibir cuidados, sociabilizar, descansar o incluso desplazarse. Más allá de su componente ornamental y medioambiental, los parques y jardines desempeñan un papel como equipamiento público de proximidad y es necesario prestar atención a esta condición en su planificación y diseño. En las áreas residenciales, las zonas verdes deben

dar respuesta a las necesidades de una población variada, particularmente de quienes más dependen de estos espacios en su día a día. Cuestiones como la accesibilidad, la seguridad, la ergonomía, el correcto equipamiento y mobiliario, la materialidad y el mantenimiento son fundamentales para garantizar que cumplen su función de apoyo a la vida cotidiana y los cuidados para todo tipo de personas.

### ¿CÓMO EL DISEÑO DE LOS PARQUES Y LAS ÁREAS VERDES PUEDE APOYAR LA CONCILIACIÓN FAMILIAR Y LAS ACTIVIDADES DE CUIDADO?

El proyecto Madrid Nuevo Norte determina entre sus exigencias la obligatoriedad de incluir en los proyectos de urbanización un estudio que analice y justifique de qué modo dicho proyecto cubre y da respuesta a las necesidades particulares de las diferentes etapas de la vida y a las actividades de cuidado. Se exige que estos anexos incluyan referencias a cuestiones como la iluminación, la seguridad, la movilidad peatonal y la provisión de mobiliario y otros elementos urbanos de apoyos a los cuidados, entre otras. De manera particular, también se establecen algunas condiciones específicas para las zonas verdes; por ejemplo, se exige que estos espacios dispongan de fuentes de agua potable a una distancia máxima de 500 m desde cualquier punto.

CRITERIO





**ENTENDER LAS NECESIDADES DE USUARIAS Y  
USUARIOS DE PARQUES Y ZONAS VERDES**

Imagen por Rogers, Stirk, Harbour + Partners





# Centro de negocios (CBD) y género: Favorecer los usos mixtos

Sin una buena planificación, las zonas urbanas altamente especializadas, como un centro de negocios, tienden a convertirse en áreas de la ciudad con una única actividad principal. Las viviendas y equipamientos públicos acaban por desaparecer y actividades como el comercio y el ocio quedan subordinadas a dicha actividad principal, que impone sus horarios, condiciona el transporte y deja fuera de la planificación urbana a gran número de personas. Evitar la zonificación rígida en la calificación del suelo y, por el contrario, favorecer la mezcla e interacción de usos urba-

nos es una condición fundamental para que áreas como los centros de negocios resulten útiles y atractivas a una mayor variedad de personas. Desde la perspectiva de género, cabe destacar que la planificación de las grandes zonas de actividad económica partiendo de premisas como la mezcla de usos, supone un apoyo a la empleabilidad de las mujeres, a la conciliación y al uso libre del espacio público y los servicios urbanos, puesto que las zonas con múltiples actividades son más seguras y acogedoras que las monofuncionales.

## ¿CÓMO EL PLANEAMIENTO URBANO PUEDE IMPULSAR LA ECONOMÍA Y AL MISMO TIEMPO FAVORECER LA CONCILIACIÓN DE LA VIDA FAMILIAR Y PROFESIONAL?

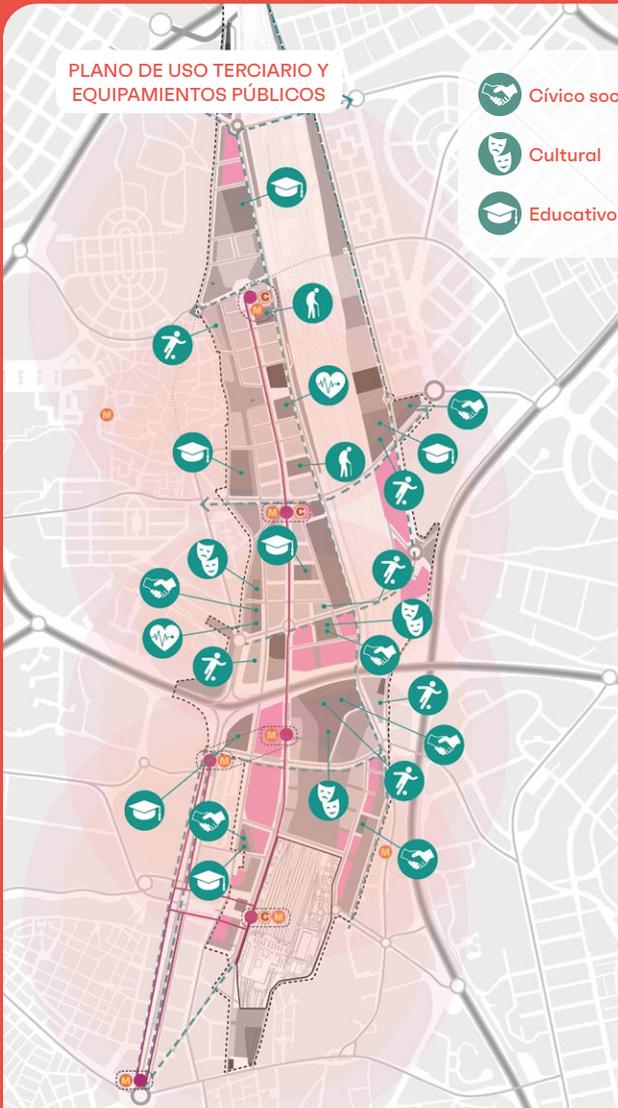
El Centro de Negocios de Madrid Nuevo Norte es la principal área de actividad económica que se incluye en el proyecto Madrid Nuevo Norte. El modelo de CBD, (Central Business District, en inglés), que se plantea es muy urbano y con una clara apuesta por la mezcla de actividades que apoyen y complementen la actividad asociada al uso terciario. Pese a tratarse de una zona especializada, con una importante concentración de suelo terciario, la ordenación estructural del Centro de Negocios de Madrid Nuevo Norte muestra una calificación del suelo mixta, con presencia de viviendas, reserva de suelo para equipamientos públicos variados y diferentes tipos de zonas verdes. El propósito es que se convierta en una zona de la ciudad activa más allá del horario de oficina donde diferentes perfiles de personas puedan encontrar razones para su uso.

**CRITERIO**



**PLANO DE USO TERCIARIO Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS**

-  **Cívico social**
-  **Deportivo**
-  **Cultural**
-  **Salud**
-  **Educativo**
-  **Residencia 3ª Edad**



**Distancia recorrida en 10' según grado de movilidad**

**D** Personas adultas (900 m)

**E** Adolescentes (1080 m)





# Centro de negocio (CBD) y género: Más allá del rascacielos

Los distritos de actividad terciaria situados en el centro de las ciudades suelen responder a una morfología urbana singular, generalmente conformada por edificios altos que albergan en su interior únicamente oficinas y centros de trabajo. Desde la perspectiva de género, hay dos cuestiones principales a las que atender cuando se planifican y diseñan estos edificios en altura: su relación con la calle y la incorporación de otras actividades complementarias. En

este sentido es muy importante prestar especial atención al diseño de las primeras alturas y al espacio público inmediato en aspectos tales como cuál es su materialidad o qué sección viaria se genera. Al mismo tiempo tanto el diseño como la regulación normativa de las primeras alturas debe facilitar la implantación de actividades complementarias; en particular, el comercio de proximidad y los equipamientos y servicios de uso cotidiano.

## ¿CÓMO PUEDE EL PLANEAMIENTO FAVORECER EL ACCESO AL EMPLEO Y A LOS SERVICIOS?

Madrid Nuevo Norte propone un modelo de distrito financiero diferente, con vocación de generar ciudad y mantener la escala humana. La ordenación de las manzanas que ocuparán los futuros edificios en altura, así como la regulación de los usos compatibles en un mismo edificio buscan generar calles y espacios públicos que tengan actividad continua y variada. Para ello, se han tomado decisiones urbanísticas específicas como las alineaciones de las primeras plantas, el juego de distintas alturas permitidas dentro de una misma parcela o las propias exigencias en la calidad de la urbanización de todo el ámbito. El Centro de Negocios de Madrid Nuevo Norte tiene como objetivo constituir una zona de la ciudad donde trabajar, realizar gestiones diarias, cuidar y cuidarse o simplemente descansar y disfrutar del ocio. La densidad y mezcla de actividades, junto con otras variables urbanas, supone un apoyo a la conciliación de las personas que trabajan en la zona y una mejora en la calidad y seguridad del espacio público.

CRITERIO





## ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS Y ESPACIO PÚBLICO DE CALIDAD





# Centro de negocio (CBD) y género: Accesibilidad e inclusión a gran escala

Los centros de negocios son áreas de la ciudad que albergan una alta concentración y variedad de puestos de trabajo de todos los niveles asociados al sector servicios, un ámbito profesional particularmente importante para las mujeres. En estas zonas se congregan a diario gran cantidad de personas procedentes de muy diferentes puntos de la ciudad y su área metropolitana, incluso de otras regiones del país o procedentes del extranjero. Es, por tanto, fundamental que los centros de negocios vayan asociados a grandes infraestructuras intermodales del transporte, puesto que deben situarse en puntos donde la accesibilidad sea máxima para

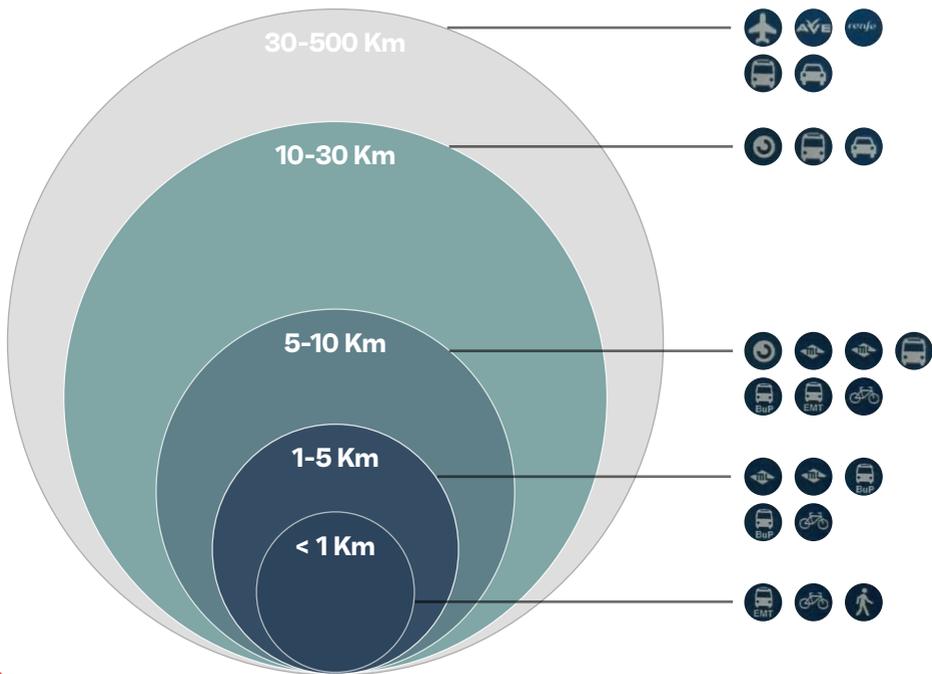
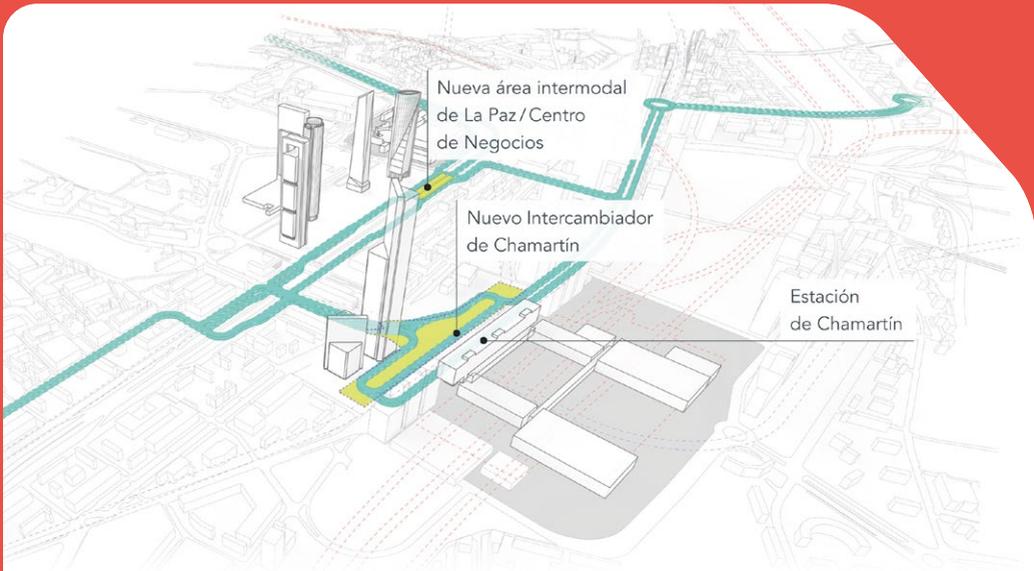
necesidades y patrones de movilidad muy diferentes entre sí. Desde el punto de vista de género, es fundamental que los centros de trabajo prioricen el transporte público en su estrategia de movilidad, particularmente el transporte urbano y metropolitano a través de intercambiadores que permitan combinar diferentes modos de transporte de manera fácil y segura. El objetivo es garantizar que el territorio queda suficientemente cubierto por la red de transporte público, de modo que los centros de trabajo sean fácilmente accesibles para todo tipo de personas, especialmente aquellas que dependen del transporte colectivo para su empleabilidad.

## ¿CÓMO EL PLANEAMIENTO PUEDE FACILITAR LA INCLUSIÓN A GRAN ESCALA?

El Centro de Negocios de Madrid Nuevo Norte será el lugar de trabajo de miles de personas procedentes de toda la región de Madrid, resto de España y otros países. Su ubicación en un lugar céntrico de la ciudad y junto a la estación de Chamartín es estratégica para garantizar un máximo nivel de accesibilidad en transporte público mediante diferentes modalidades de transporte. Madrid Nuevo Norte va acompañado de una estrategia de movilidad que aborda la escala urbana, metropolitana, nacional e internacional, ampliando las redes de transporte público y generando nuevos intercambiadores para combinar diferentes medios y escalas de transporte de forma sencilla. Se pretende que todos los perfiles profesionales puedan acceder a su puesto de trabajo desde diferentes puntos del territorio y de una forma segura, rápida y sostenible.

**CRITERIO**





● Madrid Nuevo Norte

● Madrid y otros municipios de la Comunidad de Madrid

● Resto de la península



# Accesibilidad de las áreas de actividad terciaria

La accesibilidad es una condición básica para el buen funcionamiento de las zonas de actividad económica. Las condiciones para acceder al puesto de trabajo desde y hasta la vivienda, y desde y hasta otros equipamientos de uso cotidiano, condiciona la empleabilidad de las personas, sobre todo de aquellas personas que tienen responsabilidades de cuidado y/o no disponen de vehículo privado. Estadísticamente, sabemos que las mujeres responden en mayor medida a este perfil que los varones; por este moti-

vo, desde la perspectiva de género es fundamental garantizar que las zonas donde se prevé una cierta concentración de empleos sean accesibles a pie y en transporte público. Respecto a la movilidad peatonal debe vigilarse aspectos como la seguridad, y respecto al transporte colectivo debe garantizarse un servicio intermodal y una amplitud horaria de los servicios que cubra las necesidades de diferentes tipos de empleo: oficina, hostelería, mantenimiento y limpieza, logística, cuidados profesionales, entre otros.

### ¿CÓMO EL PLANEAMIENTO URBANO PUEDE FACILITAR EL ACCESO AL EMPLEO DE LAS PERSONAS?

La estrategia de movilidad de Madrid Nuevo Norte se basa principalmente en el transporte público. De manera particular, se establece como objetivo que aproximadamente el 80% de los desplazamientos asociados al empleo puedan realizarse en modos de transporte sostenibles. Para que este modelo de movilidad sostenible sea real ha sido necesario planificar conjuntamente la red de transporte público y la ubicación de las zonas con mayor concentración de suelo de uso terciario. El resultado es que todas las áreas que aglutinarán puestos de trabajo están a menos de 10 minutos andando de algún núcleo intermodal de transporte público en el que confluyan al menos tres modalidades de transporte. Además, esos trayectos a pie se podrán realizar a través de rutas peatonales alternativas y seguras que conectan no sólo con las áreas de actividad económica, sino también con equipamientos, zonas verdes y áreas residenciales.

CRITERIO



Plano de uso terciario



Área accesible en 10 minutos a pie para los principales grupos de usuarios de las zonas de actividad económica.



D E

D Personas adultas (900 m)

E Adolescentes (1080 m)

Imagen por Rogers, Stirk, Harbour + Partners





## Reserva de espacio para uso público en las áreas privadas de uso terciario

En ocasiones, las ciudades contemporáneas han perdido la escala humana. Esto suele acentuarse en las zonas de la ciudad donde se concentran manzanas, parcelas o edificios de gran tamaño en los que no se resuelve adecuadamente la interfaz entre la pequeña escala del peatón y la gran escala de lo construido. Cuando los edificios de grandes dimensiones no están bien implantados en el lugar suelen favorecerse los entornos de baja calidad urbana, con actividad poco variada y limitada a ciertos horarios que se convierten en espacios

inseguros por la noche o en días no laborables. Establecer regulaciones en la delimitación de este tipo de parcelas, trabajar la transición entre lo público y lo privado a través de espacios intermedios que permitan incorporar actividades complementarias al uso terciario o limitar la longitud de los frentes de fachada para favorecer la movilidad peatonal son algunos de los mecanismos que desde el planeamiento se pueden proponer para recuperar la escala humana de los grandes centros de trabajo.

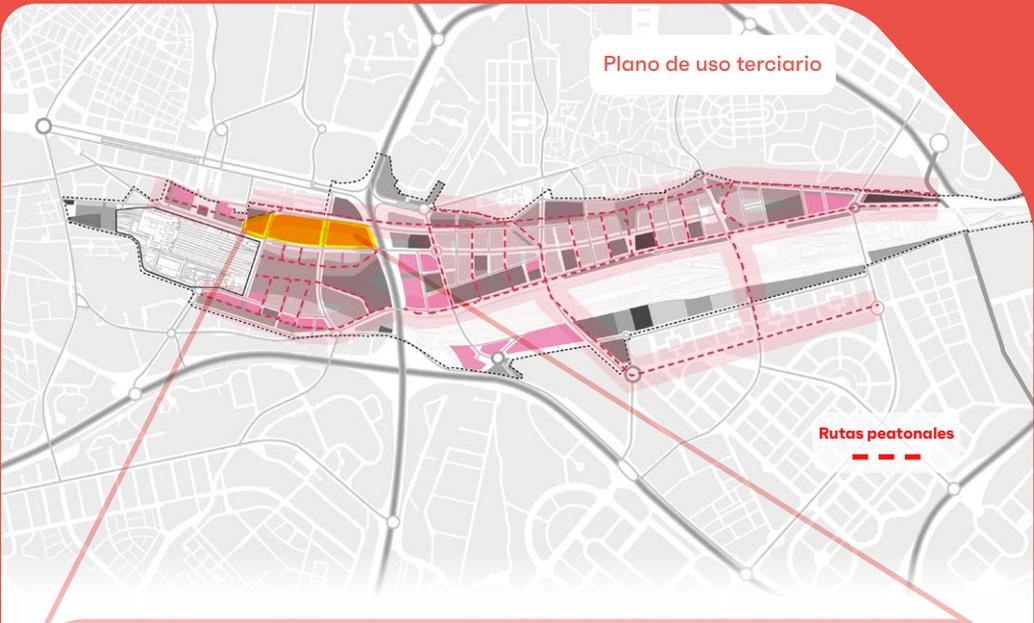
### ¿CUÁLES SON LOS MÉTODOS, DESDE EL PLANEAMIENTO URBANO, QUE FAVORECEN LA ESCALA HUMANA DE LOS GRANDES CENTROS DE EMPLEO?

El nuevo Centro de Negocios es una apuesta por un modelo de distrito de negocios internacional integrado en la ciudad, combinando a través de un espacio público de calidad la actividad económica y el empleo con viviendas, comercios, espacios verdes y equipamientos. Las grandes parcelas que albergarán las agrupaciones de edificios altos se han planificado para apoyar ese modelo de centro de negocios previendo la apertura de pasos de uso público por su interior y regulando la materialidad de su perímetro, entre otras decisiones urbanísticas. La existencia de estos pasos peatonales abre el interior de las parcelas a la ciudad difuminando la línea entre lo público y lo privado, favoreciendo la mezcla de actividades y la presencia de personas más allá del horario de oficinas. Los pasos peatonales, sean o no de acceso completamente libre, acortan las longitudes de fachada, favoreciendo la movilidad peatonal y la percepción de seguridad al ampliar la visibilidad entre interior y exterior de parcela, así como una mayor afluencia de personas en la zona.

CRITERIO



Plano de uso terciario



Espacio público interior parcelas CBD



Imagen por Rogers, Stirk, Harbour + Partners



# Suelo terciario, movilidad y género.

## Una mirada diferente a la movilidad del empleo

Los desplazamientos por motivos de trabajo presentan una demanda basada en un patrón pendular de horas pico y horas valle. Al incorporar la perspectiva de género en la planificación de la movilidad, los patrones se amplían, descubriendo horarios más variados y distribuidos a lo largo del día y por parte de las mujeres aparece una mayor dependencia del transporte público. Junto con la mirada de género, las exigencias de desarrollo sostenible a favor de la restricción

del uso del vehículo privado, obligan a una planificación eficaz y bien dimensionada del transporte asociado a los centros de trabajo que dé respuesta a la variedad de demandas de servicio que existen. Desde el planeamiento se hace imprescindible proyectar en paralelo los usos del suelo y las redes de movilidad, especialmente cuando existen zonas de actividad económica y se prevé una demanda intensa de servicios.

### ¿CÓMO EL PLANEAMIENTO PUEDE MEJORAR LA MOVILIDAD VINCULADA AL CUIDADO Y AL EMPLEO?

Madrid Nuevo Norte tiene por objetivo basar la movilidad asociada al empleo en el transporte público, la bicicleta y los desplazamientos a pie. Este objetivo de sostenibilidad urbana sólo puede alcanzarse si las redes de transporte público se planifican y dimensionan conjuntamente con el planeamiento del suelo, teniendo en cuenta las diferentes actividades y su impacto relativo en la movilidad. Los nodos intermodales están jerarquizados y su planificación va relacionada con la previsión de viajes y actividades previstos en su área de influencia. En la previsión de viajes se ha tenido en cuenta los desplazamientos con destino y originados en todas las escalas territoriales, desde la escala urbana y metropolitana hasta la internacional. De este modo, se pretende facilitar que diferentes perfiles de usuarios y usuarias accedan a una buena red de transporte público y tengan la posibilidad de desplazarse diariamente por motivos de trabajo de una manera sostenible.

CRITERIO



Imagen por Rogers, Stirk, Harbour + Partners

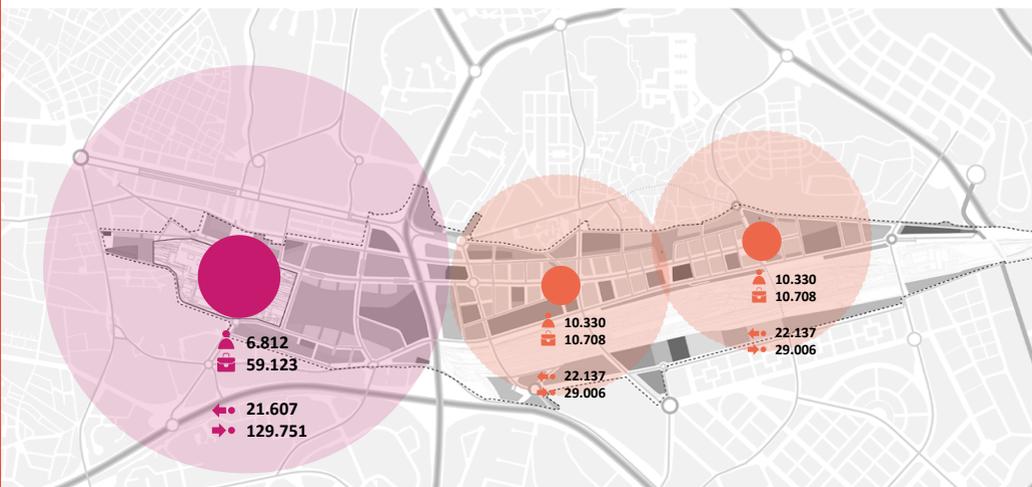


Imagen por Rogers, Stirk, Harbour + Partners



### INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE RELACIONADA CON LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

### CREACIÓN DE NÚCLEOS DE CENTRALIDAD



previsión de habitantes  
 previsión puestos de trabajo

viajes generados  
 viajes atraídos



INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE ESCALA NACIONAL/INTERNACIONAL, EN ZONA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA DE ESCALA NACIONAL/INTERNACIONAL



INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE ESCALA URBANA-METROPOLITANA-REGIONAL, EN ZONA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA DE ESCALA URBANA-METROPOLITANA-REGIONAL



## Otras áreas urbanas especializadas: los grandes equipamientos y centros de ocio

Algunos equipamientos de gran escala, como los centros hospitalarios, los campus universitarios o los grandes equipamientos deportivos, son elementos urbanos que deben planificarse de manera estratégica porque generan gran cantidad de desplazamientos. Constituyen en sí mismos lugares de trabajo para muchas y muy variadas personas y su área de influencia puede ir desde la escala urbana a la internacional. Se trata, además, de grandes áreas especializadas

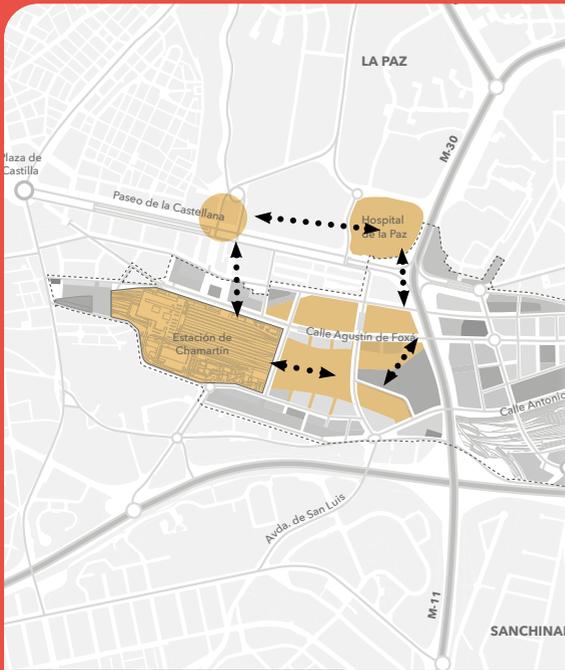
de la ciudad, a menudo valladas o con paso libre limitado, con actividad poco variada y sujeta a ciertos horarios o días de la semana. Para que estos equipamientos no se conviertan en áreas segregadas de la ciudad, vacías e inseguras, es necesario planificar la interacción con su entorno, equilibrar las actividades urbanas y asegurar la calidad del espacio público. También es necesario garantizar la accesibilidad en transporte colectivo.

### ¿CÓMO SE PUEDEN INTEGRAR LOS GRANDES EQUIPAMIENTOS EN LA CIUDAD Y EN LA ACTIVIDAD URBANA?

La propuesta de Madrid Nuevo Norte supone la consolidación de terrenos ubicados en una zona estratégica de la ciudad que, sin embargo, presenta en la actualidad diferentes problemas urbanos fundamentalmente derivados de la segregación y la discontinuidad del tejido urbano. La remodelación y ampliación de la estación de Chamartín, el nuevo Parque Central con su gran equipamiento singular y los nuevos intercambiadores crearán un nuevo núcleo de centralidad en el norte de la ciudad de Madrid, capaz de ordenar e integrar mejor elementos urbanos preexistentes como el distrito financiero de las 4 Torres de la Castellana. Madrid Nuevo Norte supone también la reorganización del transporte urbano y metropolitano, la re-densificación del tejido urbano, la diversificación de actividades y la mejora del espacio público de toda la zona, con un impacto positivo en equipamientos de primer orden ya existentes como el Hospital La Paz.

CRITERIO





**RELACIÓN ENTRE  
GRANDES ÁREAS  
ESPECIALIZADAS Y  
LA CIUDAD**





## Difusión de actividad económica

### Más allá del CBD

Las actividades económicas pueden resultar una herramienta útil en la integración de los nuevos desarrollos respecto a la ciudad existente. Tener en cuenta los centros de trabajo y de actividad económica que existen en

las proximidades del ámbito de actuación e incorporar esta información en la toma de decisiones durante la fase de planificación supone una manera más eficiente e inclusiva de construir la ciudad.

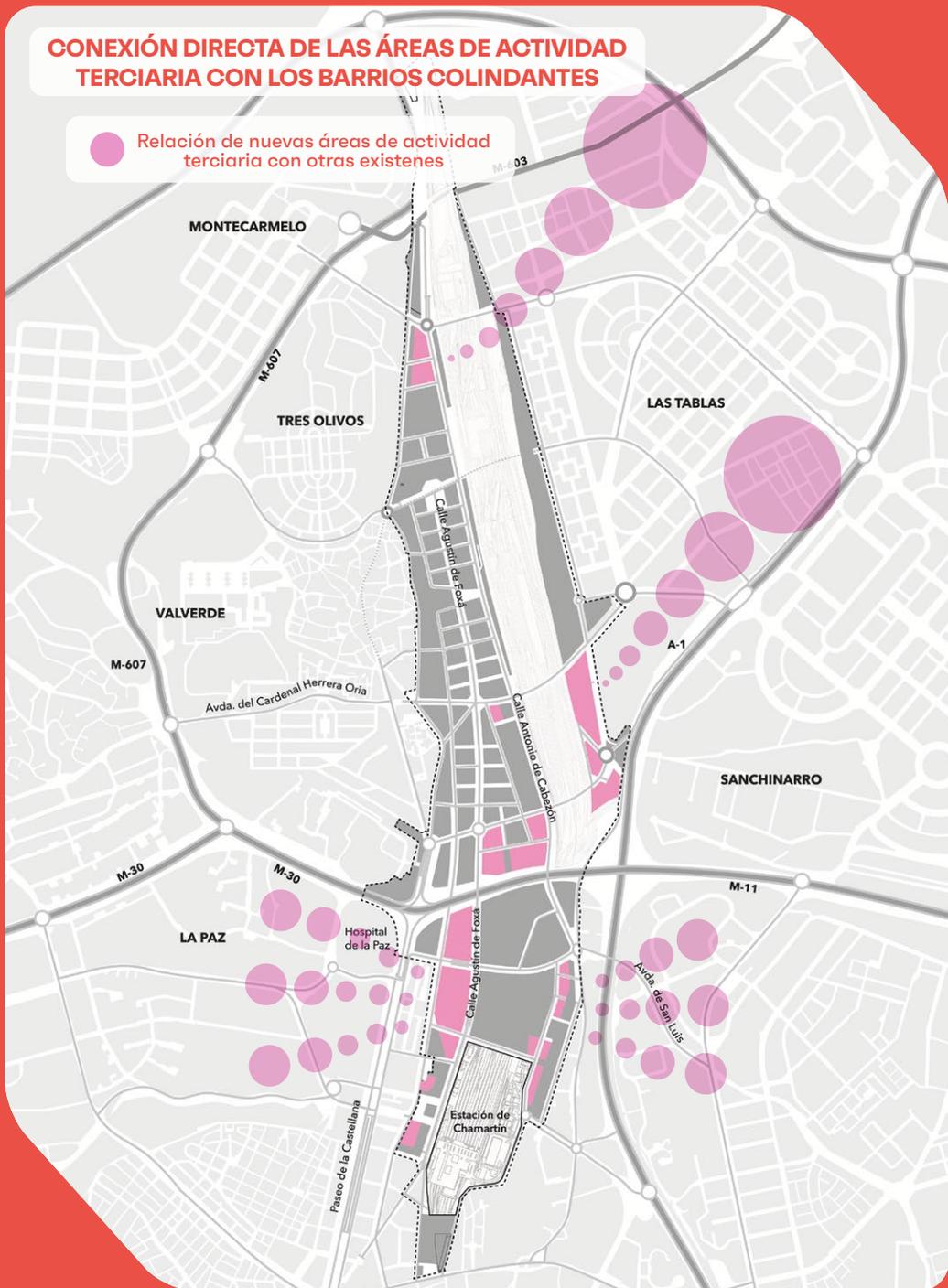
#### ¿CÓMO FAVORECER LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA DE LOS BARRIOS COLINDANTES CON LAS GRANDES ACTUACIONES URBANAS?

Más allá del Centro de Negocios, el proyecto Madrid Nuevo Norte distribuye la actividad terciaria de menor escala por todo el ámbito. El suelo destinado a actividades económicas está situado estratégicamente para optimizar su efecto dinamizador en las áreas residenciales y también como nexo con los barrios colindantes. Respecto a esta segunda cuestión, el proyecto sitúa pequeñas áreas con mayor concentración de suelo terciario en los límites del ámbito de actuación que coinciden con zonas ya existentes de similar actividad y que actualmente tienen una baja calidad urbana, por ser áreas monofuncionales, aisladas y apenas accesibles en transporte público o a pie. Un ejemplo es la zona terciaria que se propone al norte de la actuación dando respuesta al parque tecnológico existente al otro lado de las vías.

**CRITERIO**

## CONEXIÓN DIRECTA DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD TERCIARIA CON LOS BARRIOS COLINDANTES

● Relación de nuevas áreas de actividad terciaria con otras existentes





# Diseño de nodos de transporte

## Estaciones e intercambiadores

Desde la perspectiva de género, las infraestructuras y nodos vinculados a la movilidad y el transporte son elementos urbanos con un importante potencial para apoyar las distintas necesidades de la vida cotidiana. Cuando la dimensión, volumen de tránsito y ubicación lo permiten, es conveniente que las grandes infraestructuras del transporte alberguen usos y actividades complementarias como pequeños comercios, pequeños equipamientos de uso cotidiano (particularmente aquellos que puedan asociarse a los cuidados), servicios personales, etc. Entender las

grandes estaciones e intercambiadores como nodos multifuncionales supondría un importante apoyo para la vida cotidiana de toda la población y, de manera particular, para quienes necesitan conciliar vida laboral y responsabilidades del cuidado. Por añadidura, la mezcla de actividades contribuye a una mayor afluencia de personas y a la presencia de actividad en una franja horaria mayor. La variedad y concurrencia de actividades y personas tiene un efecto positivo en la percepción de seguridad de estas grandes infraestructuras y su entorno urbano más próximo.

**¿CÓMO PUEDEN LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE DAR RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE CONCILIACIÓN Y CUIDADOS? ¿CÓMO SE PUEDE ABORDAR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN ESTOS EDIFICIOS Y SU ENTORNO?**

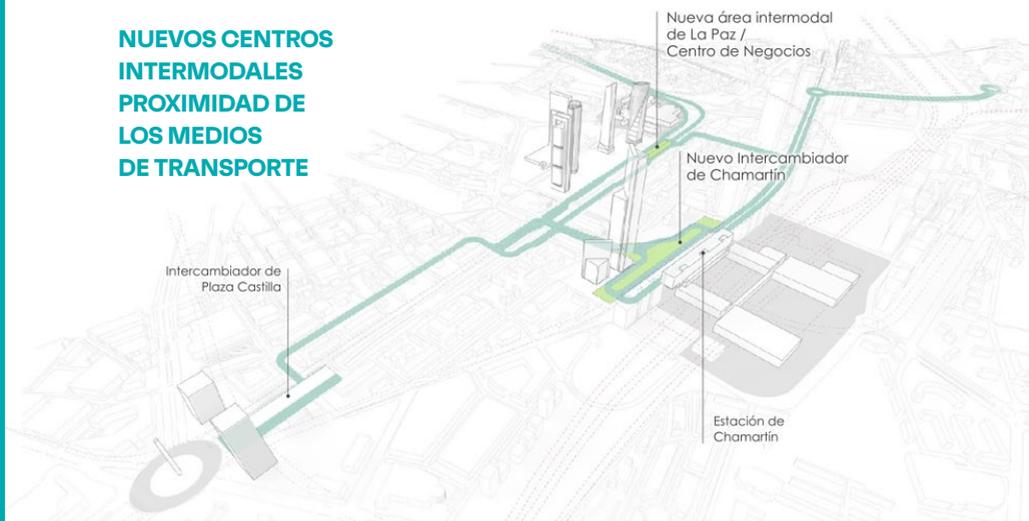
En Madrid Nuevo Norte las infraestructuras de transporte son elementos de gran relevancia. Garantizar la movilidad sostenible e inclusiva está en el origen y motivación de esta gran intervención. De modo que los nodos de comunicación son componentes de primer orden en la configuración del modelo de ciudad que se propone y en su estructura urbana. En la planificación de las estructuras de transporte se han tenido en cuenta aspectos como la intermodalidad, la proximidad y mezcla de todo tipo de actividades, especialmente aquellas asociadas a las necesidades de la vida cotidiana de una población diversa. De igual modo, se han considerado la relación con las zonas verdes y las rutas peatonales, así como la accesibilidad, la calidad y la seguridad del espacio público.

**CRITERIO**





## NUEVOS CENTROS INTERMODALES PROXIMIDAD DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE



## ILUMINACIÓN ADECUADA Y VISTA DEL INTERIOR AL EXTERIOR

## PRESENCIA CONTINUA DE PERSONAS



## AMPLIA VISUAL DE LA ZONA DE ACCESO A LOS TRENES

## MEZCLA DE USOS + CONCILIACIÓN

# Núcleos de centralidad vinculados a los nodos de transporte

La proximidad de servicios y equipamientos urbanos es una de las premisas más importantes del urbanismo con perspectiva de género. Los nodos de transporte son hitos urbanos que ofrecen la posibilidad de articular a su alrededor núcleos de centralidad bien conectados y jerarquizados que permitan la generación de un modelo de ciudad policéntrico. Los núcleos de centralidad

son zonas de actividad variada e interrumpida, que suelen atraer la presencia continuada de personas en el espacio público. Cuando los nodos de transporte constituyen pequeños núcleos de centralidad, se apoya no sólo el uso del transporte colectivo frente al privado, sino que se facilita el encadenamiento de las tareas cotidianas y la generación de entornos urbanos seguros e inclusivos.

## ¿DE QUÉ MANERA SE CREAN NÚCLEOS DE CENTRALIDAD LOCAL? ¿CÓMO SE ACTIVA EL ESPACIO PÚBLICO?

Madrid Nuevo Norte plantea un sistema de núcleos locales de centralidad que constituyen uno de los elementos estructurantes del conjunto de la propuesta urbanística. Estos núcleos de centralidad se conforman fundamentalmente por la presencia conjunta de un nodo intermodal de transporte público y uso terciario, residencial y dotacional, con una ordenación pensada tanto a escala estructural como pormenorizada. La escala y conexiones de los nodos de transporte se establecen en función del volumen y flujo de viajes que se prevén y que viene condicionado tanto por el uso residencial como por el resto de actividades urbanas cotidianas. En las proximidades de los nodos de transporte, la ordenación favorece una mayor concentración de suelo dotacional, comercial y terciario.

CRITERIO



## NÚCLEOS DE CENTRALIDAD



### NODOS DE TRANSPORTE

### VIVIENDAS



Imagen por Fogores, Sntik, Harbour + Partners

TERCIARIO Y SERVICIOS

ACTIVIDAD URBANA

MOVILIDAD ACTIVA

# La seguridad en el sistema de transporte público

La seguridad y la percepción de inseguridad de las personas en el transporte público son aspectos fundamentales que evidencian las diferencias de género en la ciudad. Diversos estudios demuestran cómo las mujeres limitan su movilidad y el uso del transporte público en aquellos recorridos u horas del día poco transitadas en que las percepción de inseguridad es mayor. La autolimitación que se imponen las mujeres a sí mismas para

prevenir riesgos a su integridad física y personal, reduce sus posibilidades de desarrollo personal y profesional. Se convierte así en un obstáculo al pleno desarrollo de la persona y a su derecho al uso de los bienes y servicios que la ciudad ofrece. Por este motivo, es necesario que la planificación del transporte incorpore información procedente de encuestas, datos estadísticos y procesos participativos con perspectiva de género.

## ¿CÓMO ANALIZAR LA SEGURIDAD EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO? ¿CÓMO CONOCER LAS DIFERENCIAS DE GÉNERO RESPECTO A LA SEGURIDAD EN LA MOVILIDAD URBANA?

Dentro de la estrategia de participación ciudadana que ha acompañado el desarrollo del proyecto Madrid Nuevo Norte se han realizado talleres y marchas exploratorias de seguridad con vecinas de los barrios colindantes al ámbito de intervención. La inseguridad real y percibida respecto del sistema de transporte público se confirmó como uno de los temas más relevantes durante estas actividades. Durante las sesiones se pudieron identificar los puntos más vulnerables, así como las carencias más relevantes según las mujeres que residen o trabajan en esta zona de la ciudad y que, además, constituyen uno de los grupos que mayor uso hace del transporte público. Estas actividades participativas fueron la base de un posterior trabajo técnico a través del cual se ha realizado un diagnóstico y se han establecido una serie de criterios y recomendaciones para su incorporación en futuras fases de desarrollo del proyecto, particularmente dirigidas a la planificación y diseño de las infraestructuras de transporte y su entorno.

**CRITERIO**

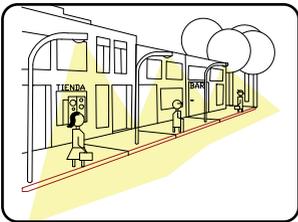




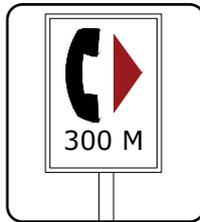
### Estación de Chamartín

“No hay suficiente iluminación en los alrededores de la estación...Hay muchas callejuelas y escondrijos que no son un problemas durante el día, pero durante la noche se vuelven inseguras”

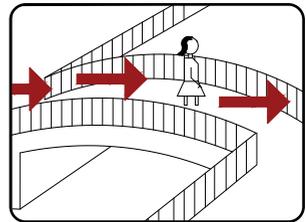
- Vecina del barrio de Chamartín



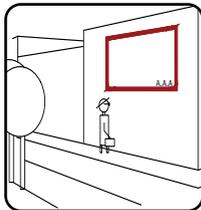
**ILUMINACIÓN UNIFORME**



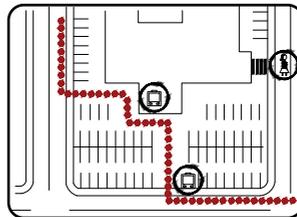
**VIGILANCIA Y ASISTENCIA**



**EVITAR RECORRIDOS PREDECIBLES**



**EVITAR EFECTO TÚNEL**



**PARADA DE AUTOBÚS CERCA DE LA ENTRADA**

# Planificación de rutas peatonales y ciclistas

La movilidad peatonal y, aunque con diferencias, también la movilidad ciclista tiene un importante componente de género. En el día a día, las mujeres se desplazan a pie mucho más que los varones; y lo hacen tanto de manera individual como en su rol como principales cuidadoras de grupos como la infancia, la tercera edad o las personas con necesidades especiales. La movilidad activa es fundamental para garantizar la autonomía de gran parte

de la población y, por tanto, debe planificarse con la misma prioridad que habitualmente se planifica la movilidad a motor. Es necesario proyectar una tupida red de rutas peatonales accesibles, seguras y que conecten los diferentes usos urbanos, prestando especial atención a la conexión de las zonas residenciales con los nodos de transporte público y los equipamientos y servicios de proximidad.

## ¿CÓMO PLANIFICAR LOS RECORRIDOS PEATONALES Y CICLISTAS? ¿CÓMO PROYECTAR LA MOVILIDAD ACTIVA PARA QUE SEA SEGURA E INCLUSIVA?

La sostenibilidad económica, social y ambiental de la movilidad ha sido una de las directrices de Madrid Nuevo Norte. La ordenación urbanística y la planificación del transporte y la movilidad han ido de la mano desde el inicio del proyecto, especialmente en lo referente al transporte público y a la movilidad activa, que son prioritarios. Madrid Nuevo Norte cuenta con una tupida red de rutas peatonales y ciclistas que conectan las zonas residenciales con los núcleos de centralidad, los equipamientos y servicios urbanos y la red de transporte público intermodal. Esta red es alternativa a la red de transporte a motor, por lo que resulta más segura y accesible y también más eficiente para desplazamientos a pie y en bicicleta. La calidad de la red de movilidad activa ha sido una apuesta no sólo por cuestiones ambientales, sino como mecanismo de apoyo a las actividades del cuidado y su característica movilidad (“movilidad del cuidado”), el encadenamiento de tareas, las distancias cortas y la activación del espacio público y la vida comunitaria.

CRITERIO



## CONEXIÓN DE RUTAS PEATONALES Y CICLISTAS CON OTROS NODOS

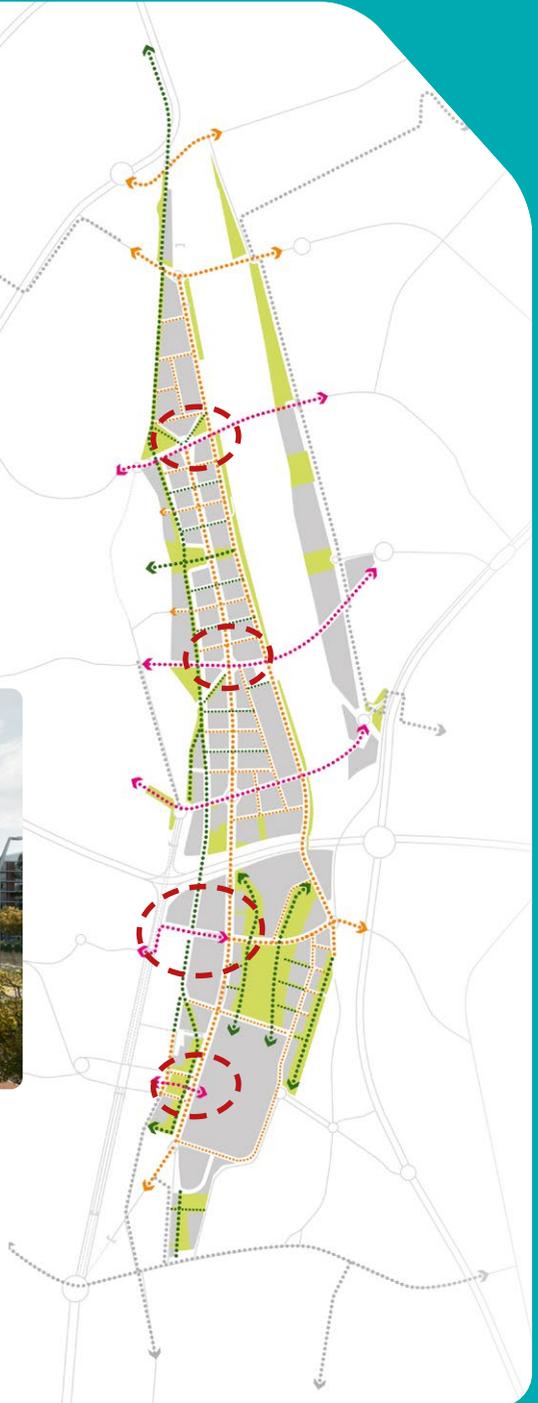
Imagen por Rogers, Stirk, Harbour + Partners



### RED ITINERARIOS PEATONALES

- Recorrido Peatonal Existente
- Recorrido Exclusivamente peatonal
- Recorrido Peatonal en viarios con tráfico
- Recorrido Peatonal en área intermodal
- Espacio Libre de uso Público

0 100 250 500



# Sistema de transporte inclusivo: Accesibilidad, ergonomía y señalización

A diario, gran parte de la población depende del transporte público para sus desplazamientos cotidianos. De su adecuada planificación, diseño y gestión depende la autonomía y desarrollo personal de grupos como los niños y niñas, las personas adolescentes, las personas mayores o aquellas con necesidades especiales. Pero también de las personas cuidadoras, que son mayoritariamente mujeres. Cuestiones como la accesibilidad, la ergonomía y la percepción de inseguridad en toda la red

de transporte público deben ser abordadas por el urbanismo para garantizar que la movilidad urbana da apoyo al principio de igualdad de oportunidades. La falta de atención a estas cuestiones puede comprometer la sostenibilidad y eficiencia del conjunto de la movilidad urbana, afectando especialmente a quienes más dependen del transporte público o tienen necesidad de conciliar diariamente la vida profesional y los cuidados.

## ¿CÓMO HACER MÁS INCLUSIVO EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO? ¿CÓMO CONOCER LAS DISTINTAS NECESIDADES DE LA POBLACIÓN RESPECTO A LA MOVILIDAD?

El desarrollo del proyecto ha incluido diferentes mecanismos de participación ciudadana centrados específicamente en grupos de especial relevancia para la planificación del transporte público. En diferentes talleres y marchas exploratorias con mujeres de los barrios colindantes participaron vecinas con diferentes tipos de diversidad funcional y sus asistentes personales. Todas ellas destacaron cómo la falta de ergonomía, accesibilidad o señalización adaptada a sus necesidades en la red de transporte público supone una importante limitación diaria y una pérdida de autonomía.

CRITERIO





**Estación de Chamartín**



**Diseño de las estructuras para la accesibilidad de personas con movilidad reducida y mobiliario ergonómico**

“Las aceras son demasiado estrechas, esto complica la accesibilidad para personas con problemas de movilidad y quienes van con carritos de bebé. Faltan puntos de encuentro para jóvenes que no sean bares o discotecas, por la noche los parques no suelen ser percibidos como seguros.”  
(Vecina del barrio de Chamartín)



**Pasarela de conexión entre la estación y la calle Hiedra**



**SEÑALÉTICA COGNITIVAMENTE ACCESIBLE**



**ASISTENCIA CONTINUADA**



**ILUMINACIÓN ADECUADA**

# Movilidad activa y salud

La movilidad activa tiene un importante impacto en la salud de la población y de manera particular sobre la salud y la calidad de vida de las mujeres. Los desplazamientos a pie constituyen la principal opción de movilidad para la población femenina y caminar es también la principal actividad física de las mujeres, especialmente de las más mayores. Las ciudades que apoyan la movilidad peatonal están no sólo respondiendo a los patrones de

movilidad típicamente femeninos, sino que también favorecen el bienestar, la autonomía y la salud física y mental de la población. Desde la perspectiva de género es importante destacar que una mayor autonomía de las personas supone menor dependencia y, por tanto, menor necesidad de cuidados y acompañamiento por parte de otra persona que, estadísticamente, suele ser una mujer.

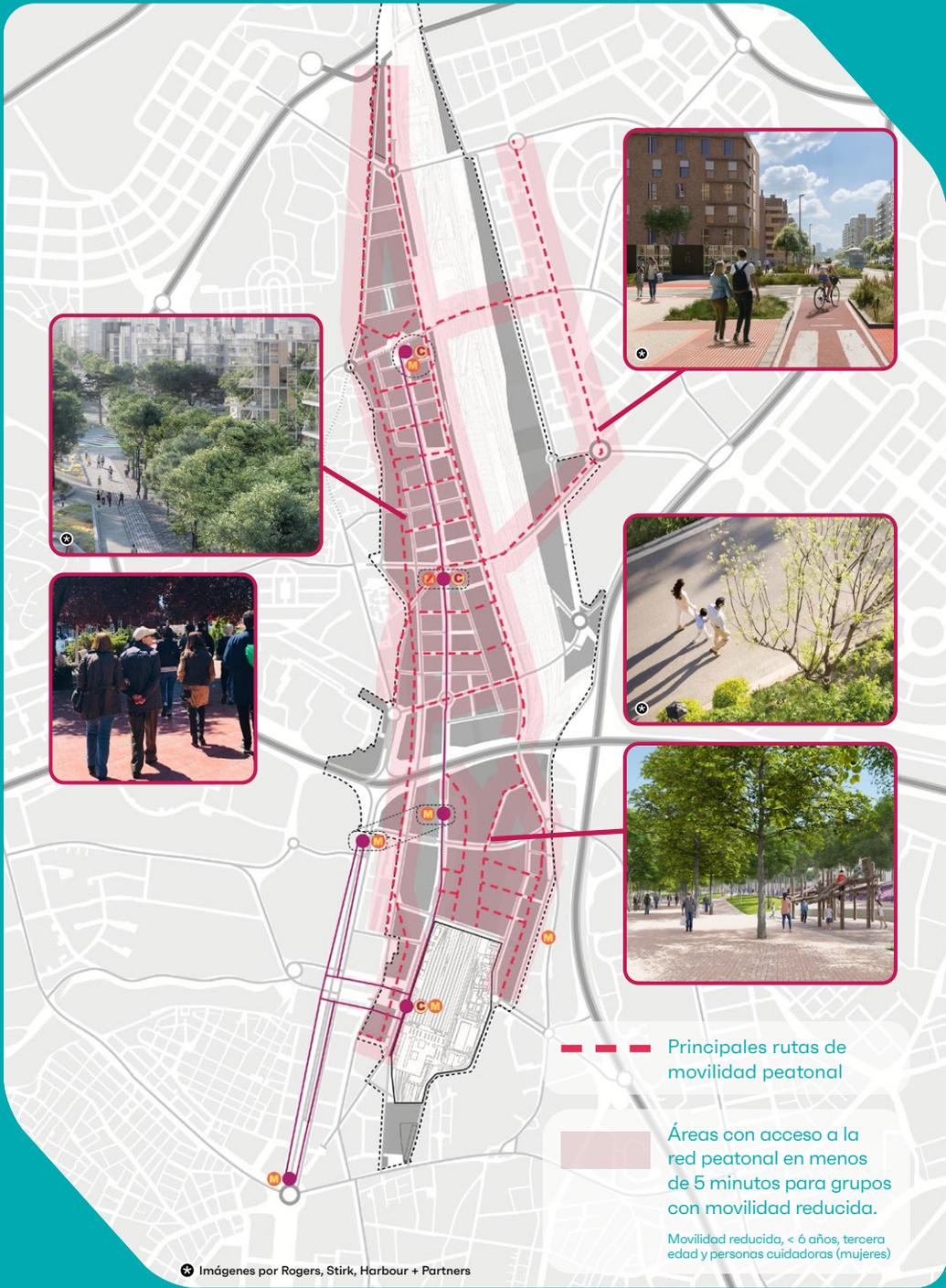
## ¿CÓMO PUEDE EL URBANISMO FOMENTAR LA MOVILIDAD ACTIVA?

### ¿CÓMO PLANIFICAR RUTAS PEATONALES Y CICLISTAS MÁS INCLUSIVAS?

La ordenación urbana de Madrid Nuevo Norte garantiza que casi todas las parcelas, con independencia de su uso, quedan a menos de 200 metros de distancia de una ruta peatonal estructurante. Esto supone que incluso las personas con menor autonomía pueden acceder a la red de movilidad peatonal en menos de 5 minutos a pie. Además de su buena accesibilidad, la red de rutas peatonales de Madrid Nuevo Norte está planificada de manera jerárquica para establecer diferentes recorridos, teniendo en cuenta diferentes necesidades de movilidad, reforzando la intermodalidad, la conexión con los equipamientos, las zonas verdes y los núcleos de centralidad local. Se trata de una red tupida, bien articulada, segura y accesible para favorecer la autonomía de todo tipo de población y un uso más inclusivo de la ciudad y su espacio público.

CRITERIO





--- Principales rutas de movilidad peatonal

Áreas con acceso a la red peatonal en menos de 5 minutos para grupos con movilidad reducida.

Movilidad reducida, < 6 años, tercera edad y personas cuidadoras (mujeres)

# El transporte público como prioridad

Una de las directrices del desarrollo urbano sostenible es la apuesta por una movilidad basada prioritariamente en el transporte público y la movilidad activa. Además de las implicaciones ambientales, la reducción del uso de vehículos privados en las ciudades tiene dimensiones de corte socioeconómico, entre las cuales destaca el género. Estadísticamente las mujeres, junto con la infancia, la adolescencia, la tercera edad y las personas con necesidades especiales tienen menor acceso al transporte privado o dependen de que otras personas las lleven. Pese a la prioridad que tradicionalmente se ha

dado al transporte privado, la mayoría de la población no hace uso de vehículos privados para sus desplazamientos cotidianos, sino que depende del transporte público para su desarrollo personal (acceso a equipamientos, empleo, servicios, ocio, cuidados, etc.). Dar prioridad al transporte público frente al privado supone no sólo disminuir la contaminación en las ciudades, sino mejorar la autonomía y calidad de vida de gran parte de la población. Además, la reducción de vehículos mejora la calidad y seguridad del espacio público, contribuyendo a un modelo de ciudad más amable e inclusiva.

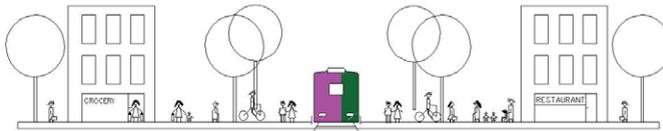
## ¿QUÉ MEDIDAS SE PUEDEN PREVER PARA FOMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO?

Una de las premisas de la propuesta urbanística de Madrid Nuevo Norte es quitar protagonismo a los coches y crear una ciudad accesible mediante el transporte público o distintos tipos de movilidad alternativa. La estrategia de movilidad se basa en una red tupida de transporte público intermodal, con máxima proximidad a las zonas residenciales, los equipamientos y las zonas terciarias. Todas las manzanas están situadas a menos de 200 m de alguna parada o estación de transporte público. En el entorno de centro de negocios, se establece, además una limitación a solo 0,5 plazas de aparcamiento por cada 100 m<sup>2</sup> edificables. Como consecuencia de esta medida se espera una reducción significativa de la presencia de vehículos en superficie ya sea rodando o aparcados, mejorando la calidad y seguridad del espacio público, así como las rutas peatonales.

CRITERIO



## Uso del espacio transporte público y transporte privado, HOMBRES Y MUJERES



■ Mujeres      ■ Hombres  
Fuentes: Ultp y encuesta de movilidad 2014



## MODELO TRANSPORTE MADRID NUEVO NORTE

### MOVILIDAD SIGLO XX



50%  
transporte  
sostenible

50%  
coche  
particular

### MADRID NUEVO NORTE



80%  
transporte  
sostenible

20%  
coche  
particular



## Espacio de transición entre modos de transporte

A veces, las infraestructuras de transporte son difíciles de integrar en la ciudad porque pueden generar interrupciones o vacíos en el tejido urbano. Los entornos y accesos de las estaciones, las vías de ferrocarril, los puentes, pasarelas o túneles son percibidos frecuentemente como zonas particularmente inseguras. Dada la diferencia de género respecto a la percepción de

inseguridad en el entorno urbano y a la importancia que el transporte público tiene para la movilidad cotidiana de las mujeres y de otros grupos de población particularmente vulnerables, es necesario prestar atención al diseño, planificación y mantenimiento de estos elementos de transición que forman parte de las infraestructuras del sistema de transporte.

### ¿CUÁLES SON LAS INTERVENCIONES QUE APORTAN CALIDAD AL ESPACIO PÚBLICO Y REGENERAN EL ESPACIO DE TRANSICIÓN ENTRE MODOS DE TRANSPORTE?

Madrid Nuevo Norte es en sí mismo un proyecto de consolidación y reutilización de áreas que han estado afectadas por la actividad ferroviaria y que, en buena medida, se hallan en desuso, han quedado obsoletas o se encuentran en la actualidad en distintas fases del proceso de degradación urbana. Una pieza principal de actuación es la intervención en el entorno y el edificio de la estación de Chamartín. Actuaciones como el cubrimiento de vías, la eliminación de lo que actualmente se conoce como el “Scalextric” y la remodelación de la propia estación por parte de Adif para integrarla mejor con la ciudad y el espacio público son algunos ejemplos de cómo hacer el sistema de transporte público y sus infraestructuras más accesibles y seguras. En general, Madrid Nuevo Norte plantea una reorganización del sistema de transporte público intermodal, prestando especial atención a los elementos de transición como pasarelas, intercambiadores o los diferentes accesos a la red de transporte público.

CRITERIO





“Andar a la estación da miedo de día, y más por la noche. Nunca he visto vigilancia alrededor. Los coches aparcados debajo del scalextric suelen sufrir robos y roturas en los cristales”

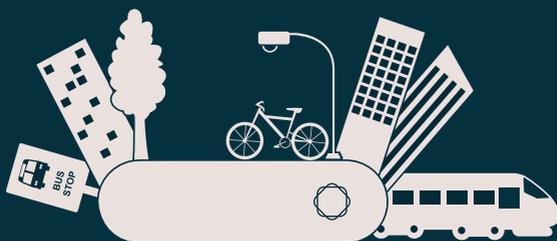


“Falta iluminación, hay zonas con poca visibilidad que producen efecto túnel. Hay escondrijos y recovecos en algunas zonas, sobre todo en los parques”



## Activación y mejora del espacio de transición entre modos, mediante:

- Cubrimiento de vías del tren
- Eliminación de áreas vacías y abandonadas
- Iluminación
- Mezcla de usos
- Vigilancia informal
- Amplio visual del espacio
- Recorridos alternativos



# Género en grandes iniciativas urbanísticas

Esta guía básica tiene la finalidad de dar a conocer los criterios básicos de un urbanismo con perspectiva de género aplicado al caso concreto de grandes actuaciones de regeneración urbana.

Con un formato inspirado en los palos de una baraja, se exponen cuestiones relevantes a la dimensión de género en relación a cuatro temas urbanísticos que resultan centrales en este tipo de proyectos:



ÁREAS  
RESIDENCIALES



ESPACIO  
PÚBLICO



ÁREAS  
TERCIARIAS



TRANSPORTE

Cada carta incluye un criterio de la dimensión de género en la regeneración urbana y un ejemplo ilustrado de cómo Madrid Nuevo Norte lo ha incorporado en su propuesta urbanística.



unesco

Chair on Gender Equality Policies in Science, Technology and Innovation



POLITÉCNICA

UNIVERSIDAD  
POLITÉCNICA  
DE MADRID



Madrid  
Nuevo  
Norte