

I S L A

M A Y O R



AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

P G O M

Anexo 3: ESTUDIO DE PERSPECTIVA DE GÉNERO

Redacción: Alfredo Linares Agüera / ARQUITECTO

DOCUMENTO DE **FASE 3 / AVANCE** / MARZO 2026

0. PRESENTACIÓN.

0.1. INICIATIVA.

El *Plan General de Ordenación Municipal (PGOM)* de Isla Mayor, se redacta y formula por iniciativa pública del Excmo. Ayuntamiento de dicho municipio, con domicilio en Plaza García Lorca, 9-10, 41140 Isla Mayor.

Los trabajos de redacción del PGOM, se han realizado durante el mandato de *D. Juan Molero Gracia*, que como Alcalde ha impulsado y dirigido las actuaciones del Ayuntamiento para formular esta iniciativa municipal.

La coordinación urbanística con el equipo redactor y dirección técnica municipal ha sido realizada por *D^o. Aurora Botella Fernández*, *Arquitecta Técnica Municipal*.

Los criterios y objetivos de política urbanística municipal han sido establecidos por la Comisión de Seguimiento del PGOM, constituida al efecto

0.2. REDACCIÓN DEL PLAN GENERAL.

A) ADMINISTRACIÓN COLABORADORA EN LA REDACCIÓN DEL PLAN:

El PGOM cuenta con la financiación de la *Diputación de Sevilla* y asimismo con la colaboración de la *Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda*, a través de la Mesa de Trabajo conjunta constituida al efecto desde el inicio de la redacción del Plan.

B) EQUIPO REDACTOR:

-Coordinación:

Alfredo Linares Agüera, Arquitecto

-Equipo:

Miguel Ortega Naranjo, Geógrafo, Técnico Ord.T y M. Ambiente

José María Marín García, Licenciado en C. Ambientales

Paloma Cabañas Navarro, Arquitecta, Máster en medio ambiente

Claudia Delorenzi Christensen, Dra. Arquitecta

María Isabel Ortega Naranjo, Licenciada en Historia del Arte

Javier Merino Crespín, Ingeniero Agrónomo e Ingeniero Civil

Antonio Pablo Romero Gandullo, Ing. de Caminos e Ing. de Montes

Asunción Pañero Mateos, Licenciada en Derecho

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

0.3. IDENTIFICACIÓN.

El "PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL (PGOM) DE ISLA MAYOR, tiene por objeto la ordenación general del territorio municipal, para sustituir las NNSS vigentes desde 1984 (adaptadas a la LOUA en mayo de 2009), para dar respuesta a nuevas circunstancias legislativas, así como a nuevos objetivos y necesidades municipales, por inadecuación del modelo vigente. La superficie del ámbito objeto de ordenación es la totalidad del término municipal, con una superficie de 114,51 km²; situado al Sur de la provincia de Sevilla, en la comarca del "Ribera del Guadalquivir".

El documento de AVANCE del PGOM tiene un doble objeto:

-En términos urbanísticos, el previsto en el artículo 77 de la LISTA, en cuanto a describir y justificar el objeto, ámbito, principales afecciones, los criterios y propuestas de ordenación, así como las alternativas planteadas.

-En términos ambientales, servir como "Borrador del plan" para, junto con el Documento Inicial Estratégico (DIE), iniciar el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica ordinaria, según establece el artículo 38.1 de la LGICA.

0.4. DOCUMENTOS INTEGRANTES DE LA FASE 3:

El Avance del PGOM de Isla Mayor está compuesto por los siguientes documentos:

- Doc. de síntesis: **RESUMEN EJECUTIVO.**
 Documento I: **MEMORIA.**
 I-A. Memoria de información y diagnóstico.
 I-B. Memoria de participación.
 I-C. Memoria de ordenación.
 Documento II: **CARTOGRAFÍA.**
 II-A. Planos de información.
 II-B. Planos de ordenación.
- Anexos: **-DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO (DIE).**
-ESTUDIO DE INUNDABILIDAD.
-ESTUDIO DE PERSPECTIVA DE GÉNERO.

0.5. FORMACIÓN DEL PGOM. ESTADO Y PREVISIONES.

- 19-06-23: Inicio de trabajos de redacción
 24-10-24: Trámite de consulta pública previa.
 20-07-23: Fase 1: Programa de trabajo y Plan de participación ciudadana.
 20-10-23: Fase 2: Diagnóstico previo.
 10-03-26: Fase 3: Documento de Avance y DIE.
 __- __-26: Fase 4: Documento para aprobación inicial+ EsAE + EVIS.
 __- __-26: Fase 5: Información pública y resumen explicativo de modificaciones.
 __- __26: Fase 6: Versión final para solicitud de declaración ambiental estratégica e integración de su resultado.
 __- __27: Fase 7: Aprobación definitiva del PGOM.
 __- __27: Fase 8: Recepción del PGOM y publicación.

ESTUDIO DE PERSPECTIVA DE GÉNERO DEL PGOM

ÍNDICE

1. PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA ORDENACIÓN DEL AVANCE DEL PGOM DE ISLA MAYOR	2
1.1. INTRODUCCIÓN.....	2
1.2. OBJETO	3
2. LEGISLACIÓN Y GUIA DE REFERENCIA.....	4
2.1. LEGISLACIÓN DE APLICACIÓN	4
2.1.1. Normativa Estatal.....	4
2.1.2. Normativa Autonómica.....	5
2.2. GUIAS DE REFERENCIA.....	9
3. DIAGNÓSTICO Y OBJETIVOS	10
3.1. ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS	11
3.2. DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA	15
3.3. ACTIVIDADES TERCIARIAS	18
3.4. MOVILIDAD Y TRANSPORTE	20
3.5. INFRAESTRUCTURAS URBANAS. RED VIARIA. RED DE ALUMBRADO	24
3.6. SEGURIDAD	26
3.7. PARTICIPACIÓN CIUDADANA	28
4. DIRECTRICES.....	32
4.1. ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS	33
4.2. DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA	36
4.3. ACTIVIDADES TERCIARIAS	38
4.4. MOVILIDAD Y TRANSPORTE	39
4.5. INFRAESTRUCTURAS URBANAS. RED VIARIA. RED DE ALUMBRADO	43
4.6. SEGURIDAD	45
4.7. PARTICIPACIÓN CIUDADANA	47
5. INDICADORES DE GÉNERO.....	49
BIBLIOGRAFÍA.....	52



1. PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA ORDENACIÓN DEL AVANCE DEL PGOM DE ISLA MAYOR



Foto: Mujeres andando por paseo peatonal.

1.1. INTRODUCCIÓN.

La finalidad de la perspectiva de género en la planificación territorial y en el diseño urbano es lograr la igualdad de sus habitantes y facilitar un desarrollo social, económico y cultural de la población en entornos inclusivos.

La planificación y el diseño urbano dan forma al entorno que nos rodea, y ese entorno, a su vez, da forma a cómo vivimos, trabajamos, compartimos, utilizamos, nos movemos y descansamos. Estos factores son determinantes en la calidad de vida de las personas que habitan ciudades y pueblos.

Nuestras ciudades y pueblos han sido planificadas y diseñadas de modo que reflejan los roles de género tradicionales y la división por géneros del trabajo, especialmente a través de la zonificación moderna. Como tales, **al incidir en los comportamientos que definen**

nuestras sociedades, a menudo refuerzan las desigualdades existentes.

La segregación espacial y la infraestructura inadecuada crean cargas de tiempo desproporcionada para quienes se ocupan de los cuidados, que son mayormente mujeres, y a las que marginan en su desarrollo. A menudo, los espacios públicos son menos accesibles para mujeres y niñas/os, minorías sexuales y de género y especialmente para quienes tienen discapacidades.

En este sentido, existen aspectos claves del entorno urbano que incrementan las dificultades para las mujeres y colectivos desfavorecidos:

- Acceso
- Movilidad
- Seguridad y ausencia de violencia
- Salud e higiene
- Resiliencia climática
- Garantía de la tenencia

Cada una de estas seis dimensiones clave que se proponen en este plan tiene profundas consecuencias socioeconómicas para mujeres, de todas las edades y capacidades entre otros colectivos y personas marginadas. Como tales, cada una representa una oportunidad para realizar avances sustanciales hacia la igualdad de género en el diseño urbano.

La consecución de tales objetivos requiere un cambio fundamental en los encuadres, y en particular, un compromiso con procesos participativos, enfoques integrados y diseño universal, creando conocimiento y poder entre los grupos infrarrepresentados, así como

inversiones económicas. El trabajo contra los desequilibrios de género en los espacios urbanos construidos precisa la participación de mujeres en los procesos de toma de decisiones del proceso normativo.

1.2. OBJETO

El municipio de Isla Mayor, como la mayoría de las ciudades y pueblos, no está exenta de estos problemas y una planificación urbana que incluya la perspectiva de género es imprescindible para abordar y aportar soluciones a los mismos.

“Isla Mayor se encuadra en el extremo suroccidental de la provincia de Sevilla, a 37 km de la capital. Limita al norte, este y sur con el municipio de La Puebla del Río... y al oeste con el municipio de Aznalcázar... Su término presenta un tamaño medio-pequeño respecto a los del resto de la provincia... Existen dos entidades; el núcleo urbano de Isla Mayor (cabecera municipal con 5.391 Hab) y el... Poblado de Alfonso XIII (núcleo secundario con 391 Hab). Ambos surgen al amparo de los primeros procesos de transformación de la marisma en el primer tercio del S.XX; si bien, el Poblado de Alfonso XIII lo hace mediante una actuación programada inaugurada en 1927 por el propio Alfonso XIII” (Memoria Diagnóstico Previo, pto. 1.1).

El contexto que nos convoca este trabajo (en un entorno rural alejado de grandes ciudades y aislamiento respecto al resto de poblaciones del entorno -fundamentado en las escasas vías de comunicación existentes-, con natalidad decreciente, incremento de población mayor cada vez más longeva y con necesidades de cuidados específicos, dificultades para el arraigo de su juventud, ...) implica un desafío para mejorar diversos aspectos y evitar entrar en la España vaciada.

2. LEGISLACIÓN Y GUIA DE REFERENCIA



Foto: Canal en Alfonso XIII.

2.1. LEGISLACIÓN DE APLICACIÓN

Presentamos la legislación de ámbito estatal y autonómico en orden cronológico de vigencia referidas a la **obligatoriedad de elaborar este Informe**, como también las referidas a incluir la **perspectiva de género en las políticas públicas de ordenación urbana**.

2.1.1. Normativa Estatal

En **1978** se promulgó la **Constitución española** que manifiesta claramente en tres de sus artículos la prioridad de articular jurídicamente mecanismos para alcanzar la igualdad de la ciudadanía. Artículo 1.1 “... *propugna como valores superiores de su ordenamiento jurídico la libertad, la justicia, la igualdad y el pluralismo político.*” Artículo 9.2 “*Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones... reales y efectivas... (de)... libertad e igualdad...*” individual y colectiva, “... *remover los obstáculos... y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social.*” Artículo 14 “*Los españoles son iguales ante la ley, sin (...) discriminación alguna (por) condición o circunstancia personal o social.*”

Un principio jurídico universal, reconocido en diferentes textos internacionales sobre derechos humanos, es la igualdad entre hombres y mujeres. En nuestro país se regula específicamente en la **Ley Orgánica 3/2007** de 22 de marzo, para **Igualdad efectiva mujeres y hombres**. En el Artículo 31 dedica tres apartados a las *Políticas urbanas, de ordenación territorial y vivienda*: 1. Las **políticas y planes de las Administraciones públicas en materia de acceso a la vivienda** incluirán medidas destinadas a hacer efectivo el principio de igualdad entre mujeres y hombres. Del mismo modo, las políticas **urbanas y de ordenación del territorio** tomarán en consideración las necesidades de los distintos grupos sociales y de los diversos tipos de estructuras familiares, y favorecerán el acceso en condiciones de igualdad a los distintos **servicios e infraestructuras urbanas**. 2. El Gobierno, en el ámbito de sus competencias, fomentará el acceso a la vivienda de las mujeres en situación de necesidad o en riesgo de exclusión, y de las que hayan sido víctimas de la violencia de género, en especial cuando, en ambos casos, tengan hijos menores exclusivamente a su cargo. 3. Las Administraciones públicas tendrán en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del **planeamiento urbanístico, la perspectiva de género**, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que **fomenten y favorezcan la participación ciudadana** y la transparencia.

En cuanto al Régimen Jurídico del Sector Público la **Ley 40/2015**, de 1 de octubre, en su Disposición Final Tercera (que modifica la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno) determina en el Artículo 26.3 *Procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos* que se "... elaborará con carácter preceptivo una Memoria del Análisis de Impacto Normativo, que deberá contener... (entre otros) ... apartados: f) **Impacto por razón de género...**"

Abundando en el derecho de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, en particular la eliminación de la discriminación, en el marco de las políticas urbanas y territoriales desde la normativa estatal debemos mencionar **R.D.L. 7/2015**, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la **Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana** (TRLSRU) que en el Artículo 3 *Principio de desarrollo territorial y urbano sostenible* establece "... En virtud del principio de desarrollo sostenible, las políticas... públicas relativas a la regulación, ordenación, ocupación, transformación y uso del suelo tienen como fin común la utilización de este recurso conforme al interés general... deben propiciar el uso racional de los recursos naturales armonizando los requerimientos de (entre otros)... **la igualdad de trato** y de oportunidades...". En el Artículo 20 **Criterios básicos de utilización del suelo** apartado 1 agrega "... las Administraciones Públicas, y en particular las competentes en materia de **ordenación territorial y urbanística**, deberán: c) Atender, teniendo en cuenta **la perspectiva de género**, en la ordenación de los usos del suelo, a los principios de accesibilidad universal, de movilidad, de eficiencia energética, de garantía de suministro de agua, de prevención de riesgos naturales y de accidentes graves, de prevención y protección contra la contaminación y limitación de sus consecuencias para la salud o el medio ambiente.

2.1.2. Normativa Autonómica

Estatuto de Autonomía de Andalucía (Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía) Contiene tres artículos relacionados con la materia que nos ocupa:

Artículo 14 **Prohibición de discriminación** “... en el ejercicio de los derechos, el cumplimiento de los deberes y la prestación de los servicios... particularmente la ejercida por razón de sexo, orígenes étnicos o sociales, lengua, cultura, religión, ideología, características genéticas, nacimiento, patrimonio, discapacidad, edad, orientación sexual o cualquier otra condición o circunstancia personal o social. (que)... no impedirá acciones positivas en beneficio de sectores, grupos o personas desfavorecidas.”

Artículo 15 de **Igualdad de género** “Se garantiza la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres en todos los ámbitos.”

Finalmente, en el Artículo 114 establece que “en el procedimiento de elaboración de las leyes y disposiciones reglamentarias de la Comunidad Autónoma se tendrá en cuenta **el impacto por razón de género** del contenido de las mismas.”

Ley 18/2003, de 29 de diciembre, por la que se aprueban medidas fiscales y administrativas.

Ley pionera (casi simultánea a la estatal Ley 30/2003) en la que se establecen por primera vez medidas concretas “... en materia de género para avanzar en la igualdad real y efectiva... eliminar cualquier forma de discriminación y fomentar la participación...” en todos los ámbitos de la CCAA andaluza en el marco de la Constitución y el Estatuto de Autonomía. El Artículo 139 determina que “...en la Memoria de Análisis de Impacto Normativo se incluirá **el informe de evaluación del impacto por razón de género** y de evaluación de enfoque de los derechos de la infancia, la adolescencia y la familia...en la tramitación de todos los anteproyectos de ley y reglamentos que apruebe el Consejo de Gobierno...”

Ley 12/2007 de 26 de noviembre, de Medidas de prevención y protección integral contra la violencia de género. Actualizada en 2018 Ley 9/2018 para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

Ha sido redactada para hacer posible un principio jurídico universal reconocido en varios textos internacionales sobre derechos humanos, en la Constitución española y en el Estatuto de Autonomía para Andalucía (para) seguir avanzando hacia una sociedad más democrática, más justa y más solidaria... será de aplicación en todo el ámbito territorial de la (CCAA) ... en particular... las entidades que integran la Administración Local...

Artículo 5 **Transversalidad de género** Los poderes públicos potenciarán que la perspectiva de la igualdad de género esté presente en la elaboración, ejecución y seguimiento de las disposiciones normativas, de las políticas en todos los ámbitos de actuación, considerando sistemáticamente las prioridades y necesidades propias de las mujeres y de los hombres, teniendo en cuenta su incidencia en la situación específica de unas y otros, al objeto de adaptarlas para eliminar los efectos discriminatorios y fomentar la igualdad de género.

Artículo 6 **Evaluación de impacto de género** (ampliado por D.-ley 3/2024, de 6 de febrero) 3. Dicho informe de evaluación de impacto de género irá acompañado de indicadores pertinentes en género, mecanismos y medidas dirigidas a paliar y neutralizar los posibles impactos negativos que se detecten sobre las mujeres y los hombres, así como a reducir o eliminar las diferencias encontradas, promoviendo de esta forma la igualdad entre los sexos.

Artículo 7 **Plan Estratégico para la Igualdad de Mujeres y Hombres** (LEY 9/2018) 3. Las entidades locales de Andalucía aprobarán sus propios planes de igualdad, en

el marco definido por el Plan Estratégico para la Igualdad de Mujeres y Hombres de Andalucía, y adoptarán las medidas y el presupuesto necesario para garantizar su cumplimiento. Asimismo, se promoverá la existencia de un servicio especializado de igualdad de género en el ámbito municipal, considerando como tales los centros municipales de información a la mujer. 4. El Instituto Andaluz de la Mujer asesorará a las consejerías y a las **entidades locales** que así lo soliciten en el proceso de elaboración de los planes previstos en los apartados 2 y 3, en lo relativo a la adecuación de sus contenidos a las líneas y directrices previstas en el Plan Estratégico para la Igualdad de Mujeres y Hombres de Andalucía.

Artículo 9. Lenguaje no sexista e imagen pública. 1. Las Administraciones públicas de Andalucía garantizarán un uso no sexista del lenguaje y un tratamiento igualitario en los contenidos e imágenes que utilicen en el desarrollo de sus políticas...

Artículo 10 Estadísticas e investigaciones con perspectiva de género... Asimismo, realizarán análisis e investigaciones sobre la situación de desigualdad por razón de sexo y difundirán sus resultados...

Artículo 37. Organización de espacios, horarios y creación de servicios. 1. La Junta de Andalucía para **facilitar la conciliación de la vida laboral, familiar y personal**, en colaboración con las Entidades Locales, promoverá que: Las ciudades y los pueblos tengan un diseño y una organización que faciliten su uso. Los servicios como: colegios, centros de salud, centros deportivos, etc. estén cerca. 2. Se promoverá la coordinación entre los horarios laborales y el de los centros educativos. 3. Se impulsará la creación de centros y servicios que faciliten cumplir con las responsabilidades familiares y el cuidado y atención de menores y de personas en situación de dependencia. 4.

Las Administraciones públicas de Andalucía elaborarán estudios que investiguen:

- Los tiempos, los espacios y horarios de la actividad laboral, comercial y de ocio de las personas trabajadoras
- Los cuidados y la actividad no remunerada de mujeres y hombres"

Artículo 50. Planeamiento urbanístico, vivienda y transporte. 1. La Junta de Andalucía integrará la perspectiva de género en materia de vivienda. Para ello, desarrollará programas específicos para distintos grupos sociales y modelos de familia. 2. La Junta de Andalucía en colaboración con las entidades locales tendrán en cuenta la perspectiva de género en el diseño de las ciudades, en las políticas urbanas, y en la definición y ejecución de la planificación de las ciudades. 3. Facilitarán el acceso y garantizará el derecho preferente en la entrega de viviendas protegidas de las mujeres víctimas de violencia de género, mujeres que sufran discriminaciones múltiples, mujeres solas con cargas familiares y de aquellas que se encuentren en situación de riesgo de exclusión social.

4. Las políticas públicas de movilidad y transporte: a. Darán prioridad a reducir los tiempos de desplazamiento. b. Deberán facilitar servicios cercanos para la organización de la vida familiar. c. Darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas donde viven pocas personas. 5. La Junta de Andalucía promoverá la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte para que se favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres. Los resultados de la investigación se trasladarán al Consejo Andaluz de Participación de las Mujeres.

(LEY 9/2018) Asimismo, facilitarán el acceso y garantizarán el derecho preferente en la adjudicación de viviendas protegidas, en régimen de alquiler o propiedad, de las mujeres víctimas de violencia de género, mujeres que sufran discriminaciones 4. Las políticas públicas de movilidad y transporte: a. Darán prioridad a reducir los tiempos de desplazamiento. b. Deberán facilitar servicios cercanos para la organización de la vida familiar. c. Darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas donde viven pocas personas. 5. La Junta de Andalucía promoverá la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte para que se favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres. Los resultados de la investigación se trasladarán al Consejo Andaluz de Participación de las Mujeres.

(LEY 9/2018) Las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población.

Ley 9/2018, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

Artículo 10. Estadísticas e investigaciones con perspectiva de género. 1. Los poderes públicos de Andalucía, para garantizar de modo efectivo la integración de la perspectiva de género en su ámbito de actuación, deberán: a) Incluir sistemáticamente la variable sexo en las estadísticas, encuestas y recogida de datos que realicen. b) Incorporar indicadores de género en las operaciones estadísticas que posibiliten un mejor conocimiento de las diferencias en los valores, roles, situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres, y su manifestación e interacción en la realidad que se vaya a analizar. c) Analizar los resultados desde la dimensión de género. d) Analizar y cuantificar el valor de los cuidados. 2. Asimismo, realizarán análisis e investigaciones sobre la situación de desigualdad por razón de sexo y difundirán sus resultados. Especialmente, contemplarán la situación y necesidades de las **mujeres en el medio rural** y pesquero, y de aquellos colectivos de mujeres sobre los que influyen diversos factores de discriminación.

Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género.

Artículo 1 El objeto del Decreto es regular el informe de evaluación del impacto de género, en desarrollo de lo dispuesto en los artículos 6 y 31.3 de la Ley 12/2007, de 26

de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía. 2. El Decreto tiene como **finalidad incorporar de forma efectiva el objetivo de la igualdad por razón de género**. Informe del impacto de género, siendo en todo caso necesario revisar el lenguaje del proyecto para **evitar sesgos sexistas**.

Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA).

En su Artículo 3. Actividades y fines de la ordenación territorial y urbanística. 2. Son fines de la ordenación urbanística, establece en el punto e) **Integrar el principio de igualdad de género**, teniendo en cuenta las diferencias entre mujeres y hombres en cuanto al acceso y uso de los espacios, infraestructuras y equipamientos urbanos, y garantizando una adecuada gestión para atender a las necesidades de mujeres y hombres en las actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística. f) Integrar el principio de **igualdad de oportunidades**, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión, discapacidad o cualquier otra condición o circunstancia personal o social. g) Incorporar la **perspectiva de la familia**, asegurando su adecuado desenvolvimiento en el diseño de las ciudades. h) Atender a los principios de **accesibilidad universal**.

Reglamento General de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía. (Decreto 550/2022, de 29 de noviembre)

Artículo 79. **Criterios generales para la ordenación urbanística.** La ordenación urbanística tendrá en cuenta las estrategias de la Agenda 2030 y procurará la alineación de sus determinaciones con los **objetivos de desarrollo sostenible**. 5. Los instrumentos de ordenación urbanística, conforme al artículo 3.2 de la Ley, integrarán los principios

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

de igualdad de género, de igualdad de oportunidades y de accesibilidad universal, incorporando en los mismos el interés superior del menor, la perspectiva de la familia y las necesidades de la tercera edad. A estos efectos, conforme al alcance del instrumento de ordenación, incluirán: a) La identificación de los puntos del espacio público urbano con condiciones de accesibilidad deficientes o que representan un riesgo y las propuestas para su corrección. b) La identificación de las necesidades de la población con perspectiva de género y por franjas de edad, al objeto de establecer los usos de las dotaciones que ésta demande.

El Artículo 85. Contenido documental de los **Instrumentos de ordenación urbanística**, establece en el punto 1, apartado a), 2º. Memoria de participación apartado d) Incidencia de los **procesos participativos** en la propuesta final de ordenación. Los procesos participativos se diseñarán y analizarán teniendo en consideración los **principios de igualdad de género**, de igualdad de oportunidades, protección de la familia y de la tercera edad, y de accesibilidad universal al objeto de integrar en los instrumentos de ordenación los fines que se establecen en el artículo 3.2 de la Ley.

Entre las finalidades de los ODS y las Agendas Urbanas está la de mejorar esta situación de manera que todas las personas estén y se sientan incluidas en los lugares donde viven, superando desigualdades e interviniendo de manera activa en la eliminación de barreras físicas, sociales y económicos mejorando los entornos habitables. Esto implica un cambio fundamental en el enfoque normativo que está en marcha y en el pensamiento de actores intervinientes para el que es imprescindible la **Participación** ciudadana.

2.2. GUIAS DE REFERENCIA

- Urbanismo con Perspectiva de Género. Instituto de La Mujer. 2004. Junta de Andalucía.
- Manual para la Planificación y el Diseño urbano con perspectiva de Género. 2020. Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento / Banco Mundial.
- Agenda 2030



3. DIAGNÓSTICO Y OBJETIVOS

El cambio fundamental que propone la aplicación de la Perspectiva de Género en la construcción de las ciudades y los pueblos y en concreto en Isla Mayor es priorizar a las personas concretas y sus necesidades en todos los niveles de planeamiento, teniendo como objetivo principal hacer redes adecuadas para la vida cotidiana de todas las personas que conviven en un territorio.

Sea que los cuidados los ejerzan mujeres (que actualmente son mayoritarias) u hombres, las necesidades de un urbanismo amable y facilitador de las tareas son las mismas. Por tanto, desde aquí se aboga por mejorar las condiciones para toda la población de los dos núcleos urbanos: locales y migrantes, infancia y mayores, personas jóvenes y adultas, privilegiadas y desfavorecidas y toda la gama de definiciones en la que cada quien se sienta parte, de cualquier sexo o género sin importar edades o capacidades. La Perspectiva de Género reivindica acciones positivas para eliminar desigualdades sociales y económicas que alcancen a valorar adecuadamente los cuidados, que procura que los espacios habitados sean **inclusivos, seguros y sostenibles** para la generalidad de la ciudadanía.

En la Memoria de Diagnóstico Previo del PGOM punto 8.1. OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES. Se establece que los



Foto: Personas con la compra en parque urbano.

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

objetivos generales de la ordenación del PGOM y los criterios con los que alcanzarlos, se alinearán y serán plenamente coherentes con los fines de la ordenación urbanística establecidos por el artículo 3.2 de la LISTA y se mencionan, entre otros, los artículos citados en el apartado 2.1.2 de este informe.

En la implementación de todos estos objetivos el PGOM toma como referencia y orientación el esquema de la Agenda Urbana de Andalucía.

En la Memoria mencionada se explica la situación de Isla Mayor y las TEMÁTICAS PRIORITARIAS DE LA AGENDA DEL PGOM de las cuales se recogen los siguientes objetivos generales que inciden directamente en planteamientos de objetivos a llevar a cabo desde la Perspectiva de Género:

b) Distribución espacial de uso: Promover la complejidad funcional, favoreciendo la multifuncionalidad, la diversidad y la mezcla de usos urbanos, segregando exclusivamente los molestos en su incompatibilidad con el residencial.

g) Movilidad y accesibilidad: Reducir las necesidades de movilidad, fomentando estrategias de proximidad y otras formas de movilidad no motorizadas, así como el transporte público intermunicipal...

h) Espacio público: Establecer el espacio público, accesible y cualificado, como eje del desarrollo de la ciudad, adaptándolo a criterios bioclimáticos y de habitabilidad. Si bien el municipio está razonablemente dotado de suelo disponible para sistemas de espacios libres, debe de profundizarse en completar la adecuada urbanización y funcionalidad de dichos sistemas.

i) Equipamiento: Mejora del sistema de equipamiento como garantía de la calidad urbana y como componente básico de cohesión social. A tal efecto, los esfuerzos deben de dirigirse a la mejora asistencial a infancia y a personas mayores, ya que ello es lo más coherente con la evolución de la estructura poblacional.

jj) Patrimonio natural y cultural: Profundizar en la protección del escaso patrimonio rural y urbano...

k) Vivienda: Lograr un parque de viviendas digno, adecuado, asequible y suficiente para satisfacer las necesidades sociales del municipio y su coordinación con el Plan Municipal de Vivienda y Suelo. Dar prioridad a potenciar la vivienda protegida en huecos de suelo urbano existente. Garantizar la armonía social evitando la segregación y garantizando similares estándares dotacionales en las diferentes áreas homogéneas y la accesibilidad a los mismos.

l) Identidad: Propiciar un sentido de pertenencia a Isla Mayor reforzando la noción de identidad con la ciudad y sus barrios, así como con el muy relevante patrimonio natural y paisajístico del municipio.

En los siguientes apartados se recogen desde la Perspectiva de Género los objetivos urbanísticos planteados para el PGOM de Isla Mayor.

3.1. ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS

Desde la Perspectiva de Género la consideración de equipamiento utilizado en la práctica urbanística tradicional ha postergado las necesidades de la mujer en la organización de las ciudades.

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

Hablar de mujeres se relaciona inmediatamente al aspecto de cuidados hacia los demás miembros de la sociedad. Y es una realidad que la labor reproductiva de maternidad y lactancia son prerrogativas propias, que por lo general se extienden a la crianza y formación hasta más allá de la adolescencia de su prole. Y este período ocupa muchos años de las madres. Pero existen otras funciones o desarrollos personales que se deben facilitar y fomentar a lo largo de toda la vida de las mujeres. Y desde la Ordenación Urbana se puede colaborar en gran medida. Para ello es necesario proporcionar equipamientos de Cuidados que colaboren con las tareas que hasta ahora son tradicionalmente de la mujer (guarderías, centros de día y residencias de mayores) y equipamientos de socialización y de desarrollo del ciclo vital de las mujeres y por añadidura de toda la población.

La actividad laboral dedicado a los cuidados personales está altamente feminizado por lo que las consideraciones de perspectiva de género también son válidas para las personas que cuentan con empleos en este sector.

Por estas razones la personas cuidadoras, (mayoritariamente mujeres), necesitan que los servicios y equipamientos (sanitarios, educativos, deportivos, culturales de esparcimiento, ocio y relaciones sociales) sean próximos y accesibles.

En la Memoria de Diagnóstico previo del PGOM en el punto 1.7.8. LOS USOS URBANOS f) Equipamientos y Espacios Libres destaca la localización concreta de los grandes equipamientos al sur de sendos núcleos mientras que los espacios libres son más pequeños y distribuidos de manera más homogénea dentro de las tramas urbanas. Resalta "... la falta de espacios libres de borde que actúen como nexo de unión entre el espacio urbano y el medio rural... y la necesidad de articulación en todo el contorno

urbano... como... zona de transición..." y regeneradora de la degradación actual de los bordes urbanos.

Y como se recoge en 1.10.4. DIAGNÓSTICO PORMENORIZADO DE CADA DOTACIÓN de la Memoria de Diagnóstico previo del PGOM de Isla Mayor d) Sistema de espacios libres: que existen reservas de suelo de sistemas generales y locales sin urbanizar y con una "... distribución en general se estima bastante equilibrada en ambos núcleos lo que, unido a los estándares muy razonables, debería dirigir los esfuerzos de la nueva planificación a la reurbanización progresiva y dotación de arbolado." Y agrega más adelante "... en cuanto a la calidad del espacio urbano, en las olas de calor cada vez más frecuentes, debería profundizar en la calidad de la dotación de arbolado, no solo de los espacios libres (evitando las plazas "duras"), sino en el viario urbano de anchura suficiente, y tratar de generar recorridos viarios o peatonales a la "sombra" capaces de interconectar los recorridos peatonales más habituales entre residencia, trabajo, dotaciones y comercio básico."

"-Sistema de espacios libres: Tanto para escala local como general hay reservas calificadas suficientes. El problema es que los espacios efectivamente urbanizados solo alcanzan en torno al 20%. Por lo tanto, hay un gran trabajo de gestión de la urbanización pendiente para que los mismos cumplan su función de esparcimiento y bienestar de la población." Y más adelante agrega "... que se han detectado numerosas reservas de equipamiento no edificadas que actualmente están destinadas a espacios libres o aparcamientos..."

En los próximos diez años la evolución previsible es de aumento de población de más de 65 años y disminución de población más joven. "En base a estos datos está claro que, a nivel de dotaciones, no serán necesarias nuevas

reservas para equipamientos escolares o deportivos, puesto que son equipamientos cuyo uso está pensado para tramos de edad joven; pero sí habrá que tener en cuenta una mayor disponibilidad de dotaciones para colectivos mayores (centros de día, residencias. Servicios médicos específicos...) y la adaptación del viarios y espacios libres a estos colectivos." (En Memoria de Diagnóstico previo del PGOM en el punto 1.6.2. PROYECCIONES DE POBLACIÓN)

En cuanto a dotaciones deportivas "... Los estándares son claramente superiores a los mínimos recomendados... y ... se estima equilibrada la distribución en los dos núcleos urbanos, si bien en Isla Mayor tal vez sería conveniente una mayor diversificación locacional, recomendándose que las futuras reservas de sistemas locales logren una distribución más equilibrada en cuanto a instalaciones de mayor cercanía a sus ámbitos de servicio." (Memoria de Diagnóstico previo del PGOM de Isla Mayor 1.10.4. DIAGNÓSTICO PORMENORIZADO DE CADA DOTACIÓN c) Dotación deportiva)

En la Memoria de Diagnóstico previo del PGOM en el punto 1.7.8. LOS USOS URBANOS f) Equipamientos y Espacios Libres subraya, en relación a los bordes urbanos "... que actualmente se está gestionando desde el Ayuntamiento, de recuperar para actividades deportivas, turísticas y de ocio, todo el entorno del Canal de la Madre Vieja del Brazo de los Jerónimos y del antiguo cauce del Guadalquivir, deben cobrar un especial impulso y relevancia... y... la falta de ejecución de muchas de las zonas verdes ordenadas en los distintos ámbitos que se han desarrollado con las NN.SS vigentes. "

Los servicios esenciales deben estar bien diseñados y ubicados porque si están mal diseñados o no existen, se produce inaccesibilidad e inseguridad que recae mayormente en mujeres, niñas/os y personas con

discapacidades y otros grupos vulnerables. Al no ser el espacio público neutral, por tanto, su diseño puede favorecer o impedir el uso, apropiación y la seguridad para toda la ciudadanía.

Los Objetivos que se plantean para los **Espacios Libres** desde la **Perspectiva de Género** para el Avance del PGOM son los siguientes:

1. El Diseño adecuado para los espacios públicos, en el PGOM como en los Planes de Ordenación Urbanística Detallada y demás instrumentos de desarrollo, que incluyen el nuevo recinto ferial, parques, plazas y jardines, pero también espacios como calles y aceras, son ingredientes esenciales para un entorno urbano exitoso y una ciudad saludable, conectada y próspera, al fomentar oportunidades para el esparcimiento, el juego, ocio, deporte, intercambio social y cultural, y la participación ciudadana. Los espacios públicos han de promover la igualdad y convivencia de personas de todos los géneros y edades, capacidades, ingresos, clases, etnias, y otros grupos sociales. Sin embargo, los espacios pueden también convertirse en lugares donde se compartan usos diversos, y donde se han de negociar tales diferentes intereses

2. Adaptar los espacios públicos de manera que sean más amigables al día a día del mayor número de personas posible. La manera en la que el espacio público es percibido y utilizado difiere mucho entre las personas. Conocer cómo viven su entorno cotidiano todo tipo de personas y qué aspiraciones tienen al respecto, es fundamental para que la planificación de las ciudades proponga espacios públicos amigables y adaptados a las necesidades de la población.



Foto: Lugar de descanso con escalones, obstáculos y suelo en pendiente

3. La ordenación de una red o sistema de zonas verdes que debe planificarse en relación con otras variables urbanísticas tales como equipamientos y vivienda. 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.

4. La configuración de una red peatonal y ciclista que comunique las zonas verdes, dotaciones, viviendas y áreas centralizadas de equipamientos (administrativo, sanitario, centro de día, terciario, etc.) o multifunción y equipamientos deportivos, así como con las principales paradas de transporte. Esta red debe incrementar las conexiones, mediante puentes a través de los canales, a manera de ejes secundarios de comunicación entre distintas zonas urbanas y entre otros aspectos faciliten el

paseo, ejercicio básico de las personas de edad avanzada.

5. La carretera A-8053, travesía y acceso principal de Isla Mayor es el elemento vertebrador, debe formar parte de una red peatonal y de vía ciclista y seguirá siendo muy importante para la comunicación de los diferentes espacios de la ciudad, incluso cuando se construya la circunvalación para tráfico pesado en el núcleo principal, será más "amable" para la población en general. Para ello, en su modificación, debe conectar las zonas verdes que se ubican en Isla Mayor.

Como **Objetivos Generales** respecto a los **Equipamientos** desde la **Perspectiva de Género** (Adaptación del diseño y localización del uso dotacional a las necesidades específicas).

6. Prever equipamientos socio-culturales en el Poblado de Alfonso XIII. "...Si bien es comprensible y lógico que la mayor parte de sistemas generales se ubiquen en Isla Mayor, sería muy conveniente que en Alfonso XIII hubiera, aparte del consultorio médico, un equipamiento municipal de referencia en cuanto a equipamiento socio-cultural, o habilitar-ampliar que la pequeña reserva administrativa pudiera realizar esta función...".

7. Ampliación de oferta para personas mayores en equipamientos deportivos y accesos peatonales cómodos y protegidos: habida cuenta que la dotación deportiva difícilmente pueda ampliarse los centros existentes deberían fomentar actividades para personas mayores, y adaptar sus instalaciones facilitando accesos.

8. Ampliación del Centro de Salud o nuevo desarrollo tal y como indica el PGOM "...con un incremento de un 48,50 % de la población mayor de 65 años en un horizonte

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

de 10 años, es suficientemente representativa de la necesidad de reforzar los servicios de asistencia a dicho sector..." Por lo tanto, sería recomendable que, en la ordenación del entorno del centro de salud actual, se ... reservasen espacio para posible ampliación..."

9. La rehabilitación o construcción de vivienda pública con servicios comunes para personas mayores, discapacitados, compartidas con jóvenes, y familias monoparentales, entre otros colectivos. Los espacios y usos compartidos facilitan la convivencia y los cuidados de diferentes grupos de la población menos favorecida.

10. Se recomienda evaluar la conveniencia de reserva específica para residencia de mayores, a la vista de la evolución de la estructura poblacional.



Foto: Centro de adultos sin acceso directo a la plaza.

11. Se recomienda evaluar la conveniencia de reserva específica de dotaciones de guarderías infantiles para facilitar los cuidados y el trabajo remunerado de las madres y padres. Proponemos que dada la configuración

de la ciudad deberían ubicarse, en espacios donde exista una demanda, cerca de las viviendas de familias que requieran dichos servicios, aprovechando dotaciones existentes o construyendo nuevas en terrenos sin uso.

12. Ampliación de oferta de Formación profesional, que facilite y ayude a los jóvenes de Isla Mayor a no abandonar el municipio por falta de ofertas educacionales y laborales y a tener un mayor arraigo.

13. Potenciar los equipamientos de educación, promoción empresarial y convivencia social, con objetivos de alfabetización de personas mayores (mayoritariamente mujeres), acceso a nuevas tecnologías especialmente para jóvenes, y promoción empresarial para la mujer. Espacios sin uso o el futuro recinto ferial podrían ser idóneos para todo este tipo de actividades que pueden compatibilizar con oferta de productos artesanos y de transformación de productos agrícolas entre otros, y facilitando zonas de cuidado, entretenimiento (para población infantil y de mayores) servicios de comida, lavado y secado de ropa, etc., y además aparcamiento de bicicletas, patinetes o vehículos para quienes vivan en puntos alejados.

3.2. DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA

Para algunas mujeres, y cada vez más hombres, la vivienda es también un lugar de trabajo remunerado. Actualmente el teletrabajo ha cambiado la forma de vivir y usar la vivienda, y en el futuro esta tendencia irá en aumento facilitando además la posibilidad de residir fuera del municipio o ciudad donde se ubica la empresa. Este hecho tampoco es reconocido por la actual legislación urbanística ni por las formas de promoción de vivienda.

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

El incremento de la actividad económica realizada en la vivienda exige una investigación tanto en el plano tipológico, para dar soluciones espaciales y arquitectónicas adecuadas, como en el plano normativo.

En nuestro caso además se une a la necesidad de una vivienda adaptada a personas mayores y en muchos casos dependientes, ya que el municipio tiene una población envejecida y que previsiblemente aumentará en los próximos años.

El documento *Urbanismo con Perspectiva de Género, del Instituto de la Mujer de la Junta de Andalucía*, expresa "... en lo que se refiere a las tipologías residenciales, existe un gran desfase entre las formas contemporánea de la vida familiar e individual, la evolución de los ciclos vitales de las personas, y de las distribuciones interiores de las viviendas. Las normativas urbanísticas y las formas de hacer de la industria inmobiliaria generan unas tipologías convencionales que se repiten continuamente sin considerar las aspiraciones y necesidades de las familias y de las personas. La inmensa mayoría de las viviendas que se construyen están pensadas para familias convencionales de pareja con descendencia, mientras solo alrededor de la mitad de los actuales hogares españoles corresponden a ese modelo y la tendencia es a una reducción aún mayor. No existe una oferta adecuada para las personas que viven solas, que son mayoritariamente mujeres y que son el grupo familiar que crece con mayor rapidez, tanto entre jóvenes como personas mayores. Ambos grupos tienen necesidades específicas y diferenciales que plantean un gran campo para la experimentación y la innovación en materia de vivienda..."

En la Memoria de Diagnóstico previo del PGOM en el punto 1.7.8. LOS USOS URBANOS se destaca el importante

número de parcelas libres y solares en suelo urbano de uso residencial (parte ya urbanizado y otra parte con planeamiento aprobado y no urbanizados) que podrían dar lugar a 365 viviendas distribuidas entre ambos núcleos. También existen parcelas sin ocupar para uso industrial en situaciones similares y en suelos urbanizables no sectorizados.

En la Memoria de Diagnóstico previo del PGOM, apartado 6.2.2. ORDENACIÓN DE LA CIUDAD Y SUELO URBANO EXISTENTE. c) Capacidad del modelo existente y evolución previsible de las necesidades "... Aparte de esta capacidad efectiva actual, del Plano de información i.20, se deduce que aún quedaría sin desarrollo alguno (ni siquiera planeamiento), una superficie de 6,5 has en Isla Mayor y de 1,18 has en Alfonso XIII." Y luego agrega que "... La evolución poblacional al horizonte de 10 años de vigencia del Plan (2033), sería ligeramente decreciente... No obstante, aunque la población disminuya ligeramente, lo que condiciona las necesidades de vivienda son otros factores derivados de la estructura poblacional actual, que hará que un determinado grupo de edad alcance en dicho periodo la franja de entre 18 y 35 años, en la que previsiblemente deberán independizarse y formar nuevos hogares, a la que habrá que añadir la posible demanda actual no satisfecha que se deduzca del Registro de demandantes. De acuerdo con el avance de Estudio de Vivienda realizado en el apartado 1.9 de esta Memoria, se deduce la siguiente demanda mínima de vivienda al horizonte 2033: -Demanda de vivienda protegida: 160 viv. -Demanda de vivienda libre: 75 viv. -Total demanda mínima: 235 viv."

En cuanto al desarrollo urbano "...en el municipio se detectan dos asentamientos irregulares: -Príncipe de Gales: Situado en el extremo Sur de la trama urbana, entre las instalaciones de Arrozá y el cauce madre Vieja del

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

brazo de los Jerónimos... con ...una gran diversidad de usos en las edificaciones existentes: Almacenes, naves de aperos, cuadras, huertos, viviendas, salones de celebraciones, naves industriales. -Carretera del Toruño: Se sitúa a menos de 1 km de la salida de Isla Mayor por el Camino del Toruño... cuyos usos ...son mayoritariamente agropecuarios (almacenes de maquinaria y aperos), cuadras, picaderos, invernaderos e incluso alguna vivienda." (Memoria 6.1.2. SISTEMA DE ASENTAMIENTOS)

Desde la Perspectiva de Género se plantean los siguientes Objetivos para desarrollo urbano y vivienda (en gran medida comentados o incorporados en la memoria de diagnóstico previo del PGOM):

1. Ordenar adecuadamente las zonas residenciales y las viviendas atendiendo a las necesidades actuales y heterogéneas de las familias.

2. Rehabilitación de Viviendas para la mejora de su calidad, priorizando la rehabilitación de la edificación existente frente a la nueva edificación, atendiendo a la rehabilitación energética.

3. Sustitución de viviendas inadecuadas actuales. "Del trabajo de campo realizado, se ha constatado la presencia de 30 viviendas prefabricadas ubicadas en ambos núcleos urbanos, cuyo estado de conservación y nivel de dotaciones es inadecuado, por lo que se propone su eliminación y sustitución por viviendas que reúnan las condiciones adecuadas de habitabilidad." (Memoria 1.9 ESTUDIO DE VIVIENDA).

4. Evitar que en los asentamientos irregulares se asienten viviendas. En todo el municipio se deberá vigilar para impedir que se construyan infraviviendas sin servicios adecuados para la habitabilidad.

5. Habilitar entreplantas o plantas bajas protegidas (por riesgo de inundación) **para ser habitadas por personas mayores y personas discapacitadas o con movilidad reducida.** Considerando a las necesidades de ergonomía y accesibilidad para las personas se facilita la permanencia en sus hogares durante el mayor tiempo posible, habida cuenta que vivir a pie de calle facilita la autonomía y favorece la socialización.

6. Promover la dinamización de los barrios. Entre las medidas que se pudieran adoptar para dinamizar los distintos barrios es habilitar las plantas bajas de viviendas para otros usos. Algunos podrían adaptarse a actividades de pequeña escala tales como comercios de cercanía, talleres de reparaciones diversas, puntos de encuentro para actividades culturales y lúdicas, espacios de teletrabajo, entre otras.



Foto: Viviendas en caracolas en Poblado de Alfonso XIII.

7. Promover la construcción de viviendas en tipología plurifamiliar, que alberguen a personas mayores en entreplanta o baja protegida (por riesgo de inundación) y a jóvenes o familias en las plantas altas, creando espacios de convivencia. Este tipo de soluciones se pueden dar en solares sin edificar dentro de la trama urbana. En dichos casos sería necesario construir o habilitar áreas de aparcamientos.

8. Los servicios comunes en las viviendas plurifamiliares deberán tener espacios para guardar bicicletas, carritos de niños, cuartos de reciclaje de residuos, y plantearse la posibilidad servicios comunes a la comunidad como lavado y secado de ropa que facilitarían tareas a personas mayores que contarían con estos servicios en su propio bloque. De igual manera las zonas de descanso por planta deben tener dimensiones suficientes para poder albergar espacios para sillas de discapacitados, carritos de bebés, entre otros.

9. Aumentar la percepción de seguridad los espacios comunes, deberán diseñarse de manera que permitan visuales interiores–exteriores. Y si hubiera lugares de estancia deberán considerarse como espacios de convivencia y de apoyo a los cuidados de personas dependientes. También es importante la visibilidad de los espacios de juegos de la infancia desde las viviendas para el control de niñas/os.

10. Incrementar el patrimonio público de viviendas protegidas en régimen de alquiler e impulsar el acceso a las mismas de colectivos que tienen dificultades de acceso a la vivienda, especialmente por los jóvenes, familias monoparentales, personas que viven solas y en general por los estratos de población de bajos ingresos. Para evitar segregación de la población con menos recursos y en el marco de la cohesión social, dichas viviendas deberían

ubicarse en áreas de viviendas nuevas o existentes de renta libre.

11. Es necesario y recomendable profundizar en medidas normativas de fomento de estos planteamientos, a tener en cuenta en ordenanzas para facilitar su implementación tanto la rehabilitación como en nuevas viviendas.

3.3. ACTIVIDADES TERCIARIAS

Del análisis sobre la estructura comercial, el cual sirve de base para desarrollar una estrategia de implantación de las actividades terciarias, debe materializarse en la planificación urbanística general, la mezcla razonable de usos para llevarse a cabo tanto dentro de las zonas de uso predominantemente residencial como en las zonas de donde dominan los usos de actividad económica, en particular la terciaria.

En la Memoria de Diagnóstico previo del PGOM, apartado 1.7.8. LOS USOS URBANOS. “b) Terciario: Respecto al patrón de distribución es claro; las áreas donde se ubican los distintos servicios y actividades terciarias (comercial, hostelería, oficinas...) coinciden con las vías principales y más céntricas del núcleo urbano (entorno del Ayuntamiento y travesía). Por el contrario, resulta evidente la mayor ausencia de establecimientos de cualquier tipo en los barrios y desarrollos residenciales más modernos; aun así, en determinados desarrollos como el PP-7 o las barriadas de pisos de Coto San Juan y INV, se ordenaron espacios específicos para alojar usos terciarios. En el caso del Poblado de Alfonso XIII, la presencia del terciario es testimonial, con una única parcela de uso exclusivo y algunas otras actividades que comparte espacios con el

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

residencial. Claramente, el uso terciario se concentra en el núcleo principal. En cuanto a su cuantificación, decir, que el número total de parcelas cuyo uso es exclusivamente terciario asciende a 58, lo que supone el 2,3 % del total de parcelas urbanas. Este porcentaje se antoja bajo, aunque hay que decir que el uso terciario está bien representado, sólo que habitualmente suele compartir parcela con el uso residencial, ocupando preferentemente la planta baja (locales). La verdadera dimensión que ocupan los usos terciarios en el municipio, sería objeto de un análisis más detallado, que no es asumible por un PGOM."

Desde la **Perspectiva de Género** se plantean **los siguientes Objetivos:**

1. Analizar el sector terciario por parte de la población, incluidas mujeres de diversas situaciones económicas, formas de vida, trabajo, familia, etc. de los servicios y comercios existentes: si son suficientes a la realidad actual, sus carencias, demandas, potencialidades y proyecciones a medio plazo.

2. Promover especialmente la participación de mujeres en dentro del asociacionismo local que favorezca la dinamización del sector terciario y compartan análisis y gestión de propuestas factibles.

3. Promover, apoyar y reforzar iniciativas de mujeres incrementando la comunicación entre quienes brindan diferentes servicios de asesoramiento, ayudas y formación empresarial.

4. Reforzar del comercio de proximidad, especialmente en las barriadas periféricas y en las zonas o núcleos más vulnerables y aislados, generando empleo local además de sinergias con los productores locales,

creando tejido social, para reducir las distancias entre productor y consumidor final.

5. Atender al entorno urbano de comercios, oficinas y en general de los servicios garantizando la accesibilidad universal.



Foto: Comercio de cercanía en el Poblado de Alfonso XIII.

6. Valorar la implantación de actividades terciarias en la trama urbana: además de cubrir necesidades básicas, otorgan vitalidad y seguridad de las calles y favorecen encuentros sociales.

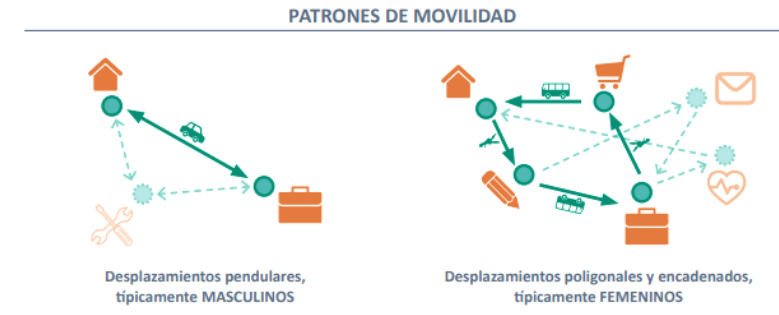
7. Permitir la ubicación de pequeños equipamientos de cuidado en las parcelas destinadas a uso terciario, favoreciendo así su proximidad al lugar de trabajo.

3.4. MOVILIDAD Y TRANSPORTE

La importancia del género en el estudio de los patrones de movilidad de las personas, de conocer los motivos que dan lugar a los diferentes comportamientos de hombres y mujeres frente a sus desplazamientos y, sobre todo, en la necesidad de tenerlo en cuenta a la hora de diseñar políticas de implementación y gestión de planes de movilidad sostenible, nos lleva al planteamiento que centra su mirada en las diferencias entre hombres y mujeres, en una conducta diaria.

Como recoge el documento de Perspectiva de Género del Instituto de la Mujer. Junta de Andalucía, *“los datos estadísticos sobre motivo de desplazamiento muestran que las mujeres viajan por un mayor número de motivos que los hombres. A los desplazamientos laborales se suman la mayor parte de los desplazamientos relacionados con la compra cotidiana de alimentos, el acompañamiento de personas dependientes, gestiones administrativas y otras tareas domésticas de cuidado...conformando una ... cadena de viajes, uno detrás del otro, que generan pautas espaciales de desplazamientos poligonales entre los lugares donde se realiza cada una de estas tareas... En contraste, las pautas de desplazamiento de los hombres*

tienden a ser de tipo pendular, es decir de ida y vuelta, entre el empleo y la vivienda...” Por otra parte, generalizando, las mujeres suelen ir andando, en diferentes horarios, dentro del barrio y puntos cercanos de su vivienda, o en transporte público al trabajo. En cambio, los hombres suelen desplazarse en coche privado y en horas punta.



Fuente: elaboración propia. Ilustración: Inés Novella Abril

En el casco urbano los desplazamientos son mayoritariamente peatonales. Existen áreas con aceras donde la circulación de personas discapacitadas o con carritos de bebés es dificultosa y se hace más evidente su necesidad de dimensionado y condiciones de su pavimentación

La ausencia de desniveles naturales y la ortogonalidad de la trama urbana pueden suponer que caminar por cualquier acera (de ambos núcleos) es fácil y atractivo. Lamentablemente no se cumple en todos los casos. Es habitual ver a las personas caminando por las calzadas de vehículos, habida cuenta de la imposibilidad de realizarlo por las aceras. En determinadas zonas, la ejecución del acerado es altamente ineficiente: escasa anchura, pendientes laterales y la presencia de obstáculos,

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

condiciones inadecuadas e incómodas para peatones, incluso inseguras especialmente para personas ancianas, discapacitados, etc.

En la Memoria de Diagnóstico previo, apartado 5. ANÁLISIS PREVIO DEL ESTADO DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DEL MUNICIPIO, en Isla Mayor "... la travesía es el verdadero eje organizador. Además, a esta ausencia de ejes secundarios que completarían la articulación y funcionalidad de la trama, se une el efecto barrera que suponen los canales existentes; por ejemplo, el Canal de Casa Riera, sólo cuenta con otro puente además del situado en la travesía (entre las calles Colombia y Paseo del Lucio Real); o el Colector de Morriones donde sólo se cuenta con el paso sobre de la travesía; e igualmente ocurre con el único paso hacia el sur sobre el Canal de Isla Mínima. Nos encontramos con una trama urbana seccionada en varias porciones por la existencia de los canales y en ningún caso se han implementado pasos que conecten esas porciones evitando pasar por el eje de la travesía..."

"En el caso del Poblado de Alfonso XIII... la trama ortogonal estructurada en base a una calle principal (C/ concejal Julián Jiménez y Pz. de España) ... el mismo efecto barrera fijado por la existencia del Canal de Alfonso XIII, hasta el punto de no existir un acceso rodado (únicamente un paso peatonal) entre los dos sectores del poblado, obligando a utilizar la carretera para conectar entre los dos ámbitos..."

El modelo de movilidad de Isla Mayor con respecto al exterior depende totalmente de la comunicación por carretera, siendo la A-8053 la única vía de comunicación con el resto de la comarca y la capital provincial... (5.1.2. MODELO DE MOVILIDAD ACTUAL DEL MUNICIPIO)

Además, la disposición de Isla Mayor, condicionada por los canales, con residencias en el centro y las industrias al sur y norte, hace que la travesía de carretera y viario urbano, sea el eje de conexión entre estos y dificultan en gran medida la convivencia diaria, especialmente la peatonal, pero también en coche por una movilidad cautiva del automóvil. A su vez los desarrollos más recientes están desconectados entre sí, por los canales, creando sensación de aislamiento entre ellos.

Desde la **Perspectiva de Género** se plantean los **siguientes Objetivos para la Movilidad** (en gran medida comentados o incorporados en las Memorias del PGOM)

1. Reforzar la conectividad no motorizada entre ambos núcleos mediante una vía peatonal y cicloturística accesible paralela a la A-8053, aprovechando su inserción en la red metropolitana que discurre por La Puebla del Río. (sombra, espacios de descanso, iluminación solar).



Foto: Senda paralela a la carretera.

2. Es conveniente ampliar el estudio de movilidad para detectar las calles más utilizadas y priorizar sus mejoras.

3. Ordenar sentidos de circulación y aparcamiento de coches en todo el núcleo urbano de manera que no impidan la accesibilidad y movilidad a peatones y ciclistas. En zonas de acerado menores de 150cm se debe establecer un carril peatonal señalizado y separado del carril de vehículo y en caso de tener que compartirlo solo se admitirá circulación de residentes.

4. Conseguir una progresiva peatonalización con materiales adecuados para personas con movilidad reducida (sin resaltes y sin desniveles), impidiendo aparcamientos indebidos y control de la circulación de vehículos.

5. Promover la movilidad no motorizada delimitando calles peatonales o de prioridad peatonal a los diferentes espacios libres y equipamientos, permitiendo que personas con discapacidad, con carritos de bebe, ancianas/os, se sientan seguros. Estos espacios verdes deben estar bien conectados con la red de recorridos peatonales y el sistema de transporte público.

6. Facilitar el desplazamiento autónomo y seguro de la infancia a instituciones formativas como los colegios y los centros deportivos y de esparcimiento mediante carriles bicis, itinerarios peatonales seguros como "camino escolares", espacios de encuentros amables y controlados. De esta forma se reducirán los desplazamientos vehiculares y la obligatoriedad de ser acompañados por personas adultas a todas las actividades diarias o puntuales

7. Adecuar las aceras preferentemente plataforma al mismo nivel de viario, que sean accesibles, con anchura

necesaria, señalización inclusiva e iluminación adecuada. Donde sea posible que tengan sombra, mobiliario ergonómico para el descanso y fuentes de agua.

8. Planificar y ejecutar de una red ciclista protegida del tráfico rodado con aparcamientos de bicicletas que conecte con los centros deportivos el área central de comercio y equipamientos, los centros docentes y centros de actividades económicas, procurando la conexión con la red peatonal y de transporte público.



Foto: Personas andando por la calzada debido a las condiciones del acerado.



Foto: Ordenar el aparcamiento dejando más espacio para el tránsito peatonal seguro.

9. Definir reservas para bolsas de aparcamiento de coches, en aquellas zonas donde sea posible y en los nuevos desarrollos.

TRANSPORTE

En cuanto a la conexiones con la capital "...la única posibilidad que le quedaría a Isla Mayor sería mejorar su propia conexión de transporte con Coria del Río y a partir de ahí transbordar con dicho sistema metropolitano." en lo que se refiere a previsiones ... se observa que, el municipio de Isla Mayor, a pesar de estar incluido en la Aglomeración Urbana de Sevilla a efectos de planificación territorial

(POTAUS), no se prevé determinación alguna para el mismo, insistiendo en la situación actual de notable desligamiento del sistema de transporte de la comarca."

"...el transporte público en bus, del cual existe una línea que da servicio con expediciones diarias de ida y vuelta a la capital (línea identificada como M-143 Isla Mayor - Sevilla). Este servicio es gestionado por el Consorcio de Transportes Metropolitano del Área de Sevilla, dependiente de la Junta de Andalucía. El núcleo de Isla Mayor dispone de cuatro paradas de bus dispuesta regularmente a lo largo de la travesía, mientras que el Poblado de Alfonso XIII dispone de una. Los tiempos de desplazamiento de la línea M-143 desde Isla Mayor a Sevilla capital y viceversa en un día laborable, se sitúan en torno a 1h y 10 minutos, conectando con los núcleos de Alfonso XIII, La Puebla, Coria, Gelves, San Juan de Aznalfarache y Sevilla (Paseo de las Delicias). En vehículo privado ese trayecto se suele reducir a unos 50 minutos."

"La situación alejada del poblado de Alfonso XIII y su dependencia del núcleo principal en relación a determinados servicios y equipamientos públicos, o el acceso a actividades comerciales, profesionales, etc.; condiciona que sea obligatorio el desplazamiento en vehículo; si bien esta situación se puede ver paliada por la conexión de bus interurbano existente entre los dos núcleos; nos referimos a la línea M-143 Isla Mayor-Sevilla. No obstante, la frecuencia de paso de esta línea no ofrece la adecuada fluidez de tránsito entre los dos núcleos"

Para un mejor desarrollo económico de Isla Mayor (posibilidades de incremento de oferta turística) es necesario integrar un sistema de transporte inclusivo, cómodo, seguro, activo, accesible, asequible, adaptado a las rutas usadas y de característica multimodal en el plan para mejorar el acceso, las oportunidades económicas, la

inclusión social, y la combinación de cuidados y actividad económica para mujeres, niñas/os, especialmente para aquellas con discapacidades o sin vehículos. Estos sistemas de transporte deben evitar la segregación de barrios con ingresos bajos y promover la conectividad.

Desde la **Perspectiva de Género** se plantean los **siguientes Objetivos para el Transporte:**

10. Acelerar la construcción de la ronda de circunvalación para desviar el trasiego de camiones y liberar la travesía, lo que mejorará la situación general del tráfico urbano y disminuirá de peligrosidad para peatones y ciclistas.

11. La localización de las paradas de transporte público debe dar respuesta preferentemente a las necesidades de movilidad de las personas con menor autonomía y mayor dependencia de los servicios y equipamientos públicos. Deberán ubicarse en lugares seguros y accesibles, vinculados a las rutas peatonales. En rutas de autobús en horario nocturno es recomendable introducir el servicio de parada a demanda en aquellas zonas que se consideren de mayor riesgo o peligro, para las mujeres y niñas/os. Siendo además necesario que todas las paradas del autobús estén convenientemente iluminadas, señalizada, y protegidas con marquesinas.



Foto: Paradas de autobuses en Poblado de Alfonso XIII.

12. Establecer “paradas entre paradas” para las personas con dificultades de movilidad o vulnerables.

13. Incrementar la frecuencia del servicio de autobuses. Además de dar servicio a la población residente y trabajadora del lugar, podría ser un atractor turístico para Isla Mayor.

14. Consulta pública sobre si es necesario la ampliación de la red de transporte público y en su caso cuáles son los recorridos más necesarios sería recomendable

3.5. INFRAESTRUCTURAS URBANAS. RED VIARIA. RED DE ALUMBRADO

En el análisis de la información sobre movilidad el PGOM recoge que, en Isla Mayor, la morfología regular de sus núcleos, constituida por calles y trama ortogonal, facilita la realización de desplazamientos peatonales y ciclistas. De una parte, existen amplios paseos con bancos y sombras adecuados, pero también la escasa sección de muchas aceras, con obstáculos y pendientes laterales irregulares, imposibilita deambular con seguridad por las mismas. Los problemas se agravan en las rampas en las esquinas donde conviven las tapas de las instalaciones y las bocas de pluviales en el mismo punto, lo que las hace impracticables a personas con dificultades físicas, o llevando carritos, sillas de rueda, o usando bastones, si se porta algún peso. También ocurre en las áreas de expansión más modernas.

Como se ha comentado anteriormente esto supone un problema para las personas mayores, las mujeres (con

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

largos recorridos a pie muchas veces cargando la compra o ayudando a una persona mayor) con carritos de niño/as, discapacitados, etc.

Otro grave problema detectado es la falta de ordenación de los bordes urbanos donde han proliferado huertos espontáneos dan una imagen altamente mejorable. También en las inmediaciones del canal en el Poblado de Alfonso XIII, donde el agua estancada es utilizada para riego de los alimentos vegetales allí producidos.

Los Objetivos que se plantean desde la Perspectiva de Género para las Infraestructuras urbanas son los siguientes:

1. Favorecer el tránsito peatonal teniendo en cuenta anchuras mínimas de paso, pavimentación antideslizante y sin resaltes ni pendientes laterales, eliminación de bordillos y de cualquier obstáculo que dificulte el paso.

2. Acondicionar y mejorar una red peatonal accesible, segura, protegida y conectada para acceder a la mayoría de las zonas, en particular a los principales puntos de equipamientos, como aseos, parques de juegos, pistas deportivas y con el sistema de espacios públicos de la ciudad. Para ello su diseño debe tenerse en cuenta el uso de materiales sólidos para el suelo que puedan ser transitados fácilmente, rampas para sortear desniveles; mobiliario urbano (farolas, papeleras) que no impida el tránsito, y caminos accesibles y que en las esquinas no coincidan rampa de acceso con instalaciones, como las tapas de cajas de registro, rejillas de sumideros y postes de electricidad o señales.

3. Procurar una distribución adecuada de la iluminación de forma que favorezca la sensación de seguridad, especialmente en las zonas más alejadas y menos transitadas.



Foto: Eliminar obstáculos que dificultan el uso de las aceras.



Foto: Las dimensiones del acerado impiden el uso con carritos.

4. Mantener la poda adecuada para que los árboles no obstaculicen la iluminación de las farolas.

5. La carretera A-8053, travesía y acceso principal de Isla Mayor es el elemento vertebrador, debe formar parte de una red peatonal y de vía ciclista y seguirá siendo muy importante para la comunicación de los diferentes espacios de la ciudad. Esta red deberá ser dimensionada y convenientemente protegida de forma que permita la accesibilidad a personas con discapacidades, niñas y niños, personas mayores y mujeres/hombres con carritos de bebés entre otros y sea atractiva a toda la población.

6. Ordenar y adecuar los huertos en los bordes urbanos y junto a canales.



Foto: Adecuar los huertos y bordes urbanos.

3.6. SEGURIDAD

Uno de los aspectos que recoge la *Carta Europea de la Mujer en la Ciudad*, dentro del *Programa para la Igualdad de Oportunidades de las Mujeres de la Unión Europea*, es incorporar a la planificación de los espacios urbanos la experiencia y necesidades de las mujeres en relación con la seguridad. En dicha Carta se señala que la inseguridad es un obstáculo para que las mujeres sean ciudadanas totalmente activas, ya que no pueden participar de la vida pública cuando el lugar y la hora no son las "convenientes".

En el documento "*Urbanismo con perspectiva de género*" de la Junta de Andalucía, se han propuesto seis principios en los que basarse para hacer de las ciudades espacios seguros, especialmente para las mujeres. Estos son:

- 1- *Señalización clara, precisa y colocada estratégicamente* para que sea útil, sin destrozar el paisaje, pero tampoco camuflada por éste.
- 2- *Visibilidad*, es decir ver y ser vista. Para lo que es necesaria la buena iluminación, prevenir escondrijos, amplio campo de visión; evitar desplazamientos previsibles como puentes y pasarelas.
- 3- *Afluencia para oír y ser oída* a través de la mezcla de usos para asegurar la concurrencia de personas en la mayor franja horaria posible.
- 4- *Posibilidad de escape* y obtener socorro mediante una vigilancia formal o indirecta, como comercios y servicios públicos abiertos.
- 5- *Entornos acogedores y limpios* con prevención de vandalismo.

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

6- *Participación de la comunidad* mediante marchas y movilizaciones de entidades, promoviendo la apropiación de los lugares públicos.

Estos principios son básicos y generales pero insuficientes para dar seguridad, por lo que proponemos los siguientes **Objetivos** que se enmarcan desde la **Perspectiva de Género**:

1. Necesidad de espacios seguros, con una **Señalización** clara, **Visibilidad**, es decir ver y ser vista. Para lo que es necesaria la buena **iluminación**, entornos acogedores y limpios con prevención de vandalismo.



Foto: Necesidad de espacios seguros, acogedores y limpios.

2. Generar un proceso de participación ciudadana, especialmente de mujeres, personas mayores y colectivos vulnerables como base importante para recogida de datos sobre estos problemas.

3. Contar con partida presupuestaria necesaria y suficiente para implementar programas de mejoras concretas en materia de seguridad de los itinerarios y eliminación de puntos negros detectados en el proceso de participación ciudadana. (Ejemplos de análisis realizados en el País Vasco: *Mapa de la Ciudad Prohibida para las*

Mujeres. Una experiencia de participación con las mujeres jóvenes. Basauri, mayo de 2002; Mapa de la Ciudad Prohibida- Mapa de la Ciudad Amable, Pamplona 2013).

4. Identificación de las zonas, itinerarios y puntos conflictivos para las mujeres y elaboración de programas para la mejora de la percepción y apropiación del espacio público por las mujeres.

5. Las propuestas económicas de programas para la mejora de los itinerarios y eliminación de puntos negros se deben de incorporar en los instrumentos de Ordenación Urbanística Detallada etc. Igualmente, se abordarán actuaciones de transformación para los lugares en situación de degradación urbana.

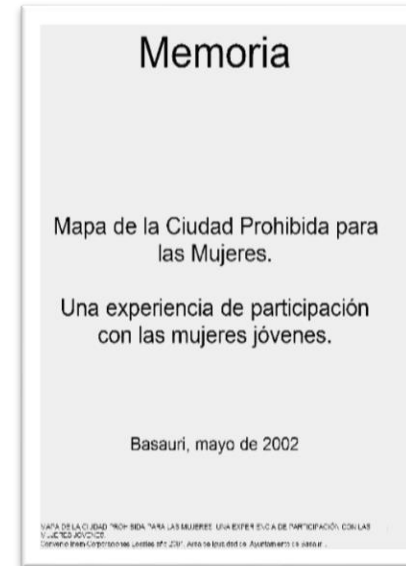


Foto: Portada del Documento de Participación, Basauri 2002.

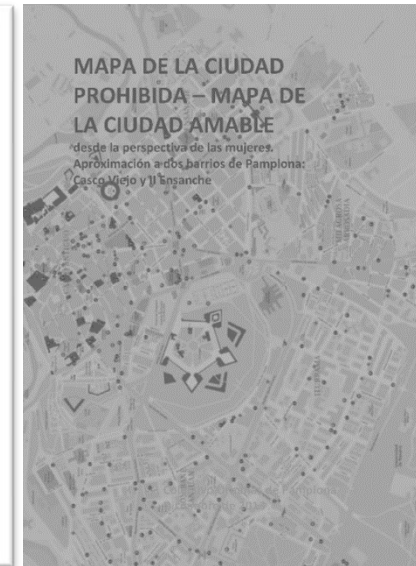


Foto: Taller de Participación en Pamplona 2013.

3.7. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Como se reseña en la guía de la Junta de Andalucía "Urbanismo con perspectiva de género" sobre la importancia de los procesos de consulta pública y participación ciudadana para el desarrollo de un urbanismo de calidad que tenga en cuenta las necesidades de la ciudadanía, "*Un urbanismo que persiga la calidad de vida para todo el mundo y el acceso equitativo a los bienes y recursos urbanos, tiene que incluir las voces de las personas con menor representación en los procesos de toma de decisiones... cuyas necesidades pueden quedar fácilmente relegadas, precisamente por su escaso acceso a donde se toman las decisiones*".

En la participación de la ciudadanía en el desarrollo de su entorno y población, que pudiéramos llamar "planificación colaborativa", es necesario pretender y diseñar un correcto marco participativo que permita identificar las necesidades diversas de una población diversa, con especial atención a la menos favorecida. Un proceso así ha de cuidar las siguientes características:

Representación proporcional, consideración de la diversidad y género, recogida de datos participativos.

Para ello los **Objetivos** que se enmarcan desde la **Perspectiva de Género** son los siguientes:

1. Promover e incentivar la Participación de mujeres en las distintas fases del PGOM con el fin de mejorar la inclusión y participación en la vida pública de mujeres, personas con discapacidad, y migrantes se deben promover iniciativas continuadas en el tiempo que den lugar a mejoras de la vida cotidiana. Y **asegurar la Incorporación de la Perspectiva de Género en las fases de participación pública** de aprobación del documento completo del Plan y sus instrumentos de desarrollo.

2. Promover unas jornadas de trabajo o en su caso encuesta con mujeres y personas discapacitadas y otros colectivos con menos representación sobre sus necesidades en el ámbito de Isla Mayor, y sobre cuáles son los puntos donde se sienten inseguras o la peligrosidad es mayor. Estos procesos deben realizarse con personas experimentadas en la participación e información.

3. Es necesario implicar a quienes gobiernan el Municipio y a la población de Isla Mayor en aportar diversos enfoques sobre estas cuestiones, así como en las de género, ya que es posible implementar soluciones reales, por modestas que sean que tienen una gran capacidad transformadora.

4. Recogida de datos participativa. Poner en marcha un estudio de diseño y un proceso de recogida de datos que sean participativos, para conseguir los datos cuantitativos y cualitativos **desagregados por género** que pueden ayudar a la consecución de un proceso de estudio más profundo y estratégico. En este diseño el establecer unas jornadas con mujeres de todas las edades es muy interesante y su objetivo: aprender sobre diferentes zonas de Isla Mayor a través de las experiencias diarias el conocimiento de su entorno y sus necesidades.

5. Representación proporcional. Asegurar que la composición de género del grupo participante sea proporcionalmente representativa de la población más amplia. Analizar los datos de población desagregados por género para determinar la muestra y las proporciones demográficas adecuadas para la proporción de participantes en la muestra, intentando obtener como mínimo una representación 50/50 de hombres y mujeres. Asegurar que los participantes también representan diferentes edades, capacidades y grupos étnicos, en la medida que sea posible.

6. Los numerosos estudios de Perspectiva de Género en el urbanismo se centran en grandes ciudades y áreas metropolitanas. Se llevan a cabo algunos estudios generalistas como el **Diagnóstico de la Igualdad de Género en el Medio Rural** (2021) en base a estadísticas del INE y de encuestas telefónicas en todo el país. Pero para pequeños municipios la bibliografía es insuficiente. **Isla Mayor podría ser de los primeros en contar con un análisis profundo de la situación rompiendo barreras del conocimiento y que la España rural cuente con estudios específicos de la realidad.**



Foto: Iniciativas de participación de mujeres rurales.
https://www.lacerca.com/imagenes/article_thumb/ef88fb9d795aec9cff8ce1dd403d740f.jpg

A modo de ejemplo se incorpora un documento de posibles datos a recoger.

HERRAMIENTA DE RECOGIDA DE DATOS

OBJETIVO: Entender si un espacio público está bien diseñado y si considera aspectos de género. Esta lista de control se puede usar para evaluar espacios públicos existentes o para nuevos diseños para espacios públicos.

He aquí lagunas listas de cuestiones:

- Qué aspectos de la zona le hicieron sentir
 - 1) miedo o inseguridad
 - 2) comodidad y seguridad
- Siente seguridad al caminar solo/a durante el día
- Siente seguridad al caminar solo/a durante la noche
- Cuál es su experiencia usando la zona
- Cuál podría ser la experiencia de una persona con discapacidad usando esta zona
- Cuál podría ser la experiencia de un chico o chica joven usando esta zona
- Qué cambiaría para que la zona fuera más segura
- Qué aspectos positivos ha detectado
- Qué actividades le gustaría hacer a usted y a otra gente en la zona, pero que no pueden hacer debido a una falta de espacio o a otro problema
- Qué cree que pueden hacer las mujeres en la zona para crear un espacio más seguro para mujeres y niñas
- Qué cree que pueden hacer los hombres
- Hay alguna actividad que le gustaría hacer, pero que no puede hacer ¿Por qué?
- Usa de forma regular (transporte, espacios públicos, instalaciones culturales, etc.) o no.
Si la respuesta es no, ¿por qué no?

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

- Qué le llevaría a usarlo más (Considerar temas relacionados con precio, seguridad, acceso, etc.)
- Es este el camino más directo Si no lo es, ¿por qué toma este camino o ruta?
- Hay alguna actividad o ruta alternativa que realizaría si se dieran ciertas circunstancias
- Qué condiciones o situaciones llevarían a que cambiara de ruta
- Me puede mostrar dónde siente más seguridad o comodidad durante su día
- Me puede mostrar dónde siente más inseguridad o incomodidad durante su día

Sobre INFRAESTRUCTURA Y COMODIDAD:

- Hay aseos públicos adecuados y bien mantenidos, para hombres y para mujeres
 - Hay papeleras por todo el espacio público
 - Hay lugares para sentarse y descansar
 - Hay sombra suficiente
 - Hay puntos de venta o quioscos

Sobre CONECTIVIDAD:

- Se accede con facilidad al espacio público desde los alrededores del barrio
- Puede ir alguien llevando un carrito de bebé o de discapacidad
- Hay aceras alrededor del espacio público
- Los senderos del parque llevan a donde la gente quiere ir, o las personas toman caminos alternativos a los senderos que les resultan más cómodos.
- Hay paradas de transporte público cercanas para mejorar la conectividad
- Hay señales y carteles que marquen adecuadamente las direcciones

Sobre SEGURIDAD PÚBLICA:

- Hay un campo visual claro en el espacio público
- Es el interior del espacio visible desde la calle o las entradas
- Hay vegetación demasiado frondosa o poco mantenida que impide la visibilidad
- Hay vallas o muros que bloqueen caminos hacia las salidas
- Hay fuerzas policiales visibles? En caso afirmativo, ¿cuándo están de servicio?
- Hay personas o grupos en el parque que hagan que las mujeres se sientan inseguras
- Hay presencia de consumo de alcohol o de venta de drogas

Sobre OCUPACIÓN:

- Hay personas usando el espacio público ¿A qué horas?
- Qué tipo de actividades está haciendo la gente. Hay una mezcla opciones para actividades físicas activas y actividades de ocio más sedentarias
- Hay personas usando el espacio para descansar, o simplemente pasan
- Qué áreas son las que usa más la gente
- Hay una mezcla de hombres, mujeres, niñas y niños usando el espacio público ¿De qué edades?
- Es accesible el espacio para personas con discapacidades o con necesidades especiales

Sobre ILUMINACIÓN:

- Funciona bien la iluminación que hay
- Están las luces distribuidas de forma equitativa en todas las partes del espacio público y por tanto todas las zonas están bien iluminadas

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

- Están todos los pasos de peatones bien iluminados

Sobre COMUNICACIONES Y DIGITALIZACIÓN:

- Funciona bien la atención al cliente de las empresas suministradoras de servicios
- Se siente bien atendida en las oficinas del Ayuntamiento
- Es suficiente la información que le brindan en su banco
- Es fácil conseguir cita en el centro de salud
- Es suficiente la información que recibe de actividades culturales/educativas/ocio de su interés
- Se siente cómoda cuando tiene que hacer alguna gestión a través de ordenador o su teléfono móvil.

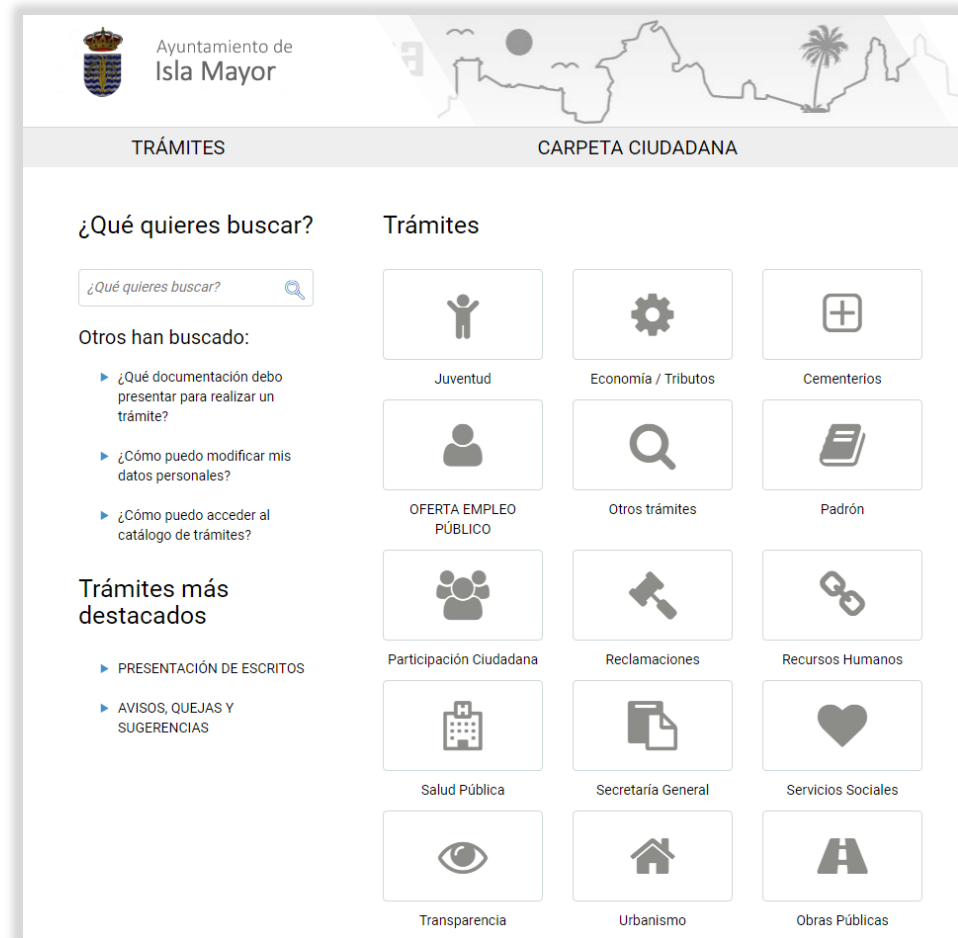


Foto: Página web Ayuntamiento de ISLA MAYOR.

4. DIRECTRICES PARA IMPLEMENTAR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL PGOM



Foto: Peatones comparten calzada con motocicletas y coches.

La integración de la perspectiva de género y cohesión social en el modelo urbanístico de Isla Mayor y el poblado de Alfonso XIII se concretan en las siguientes Directrices que deben desarrollarse en la ordenación, desarrollo y ejecución del PGOM.

Dentro de las disposiciones normativas del plan se establecerán las siguientes pautas:

1. Adaptación del diseño y localización del uso dotacional a las necesidades específicas del suelo urbano, promoviendo la cercanía y accesibilidad a los servicios diarios.

2. Se recomienda fomentar la mezcla de usos y que al menos el 5% del espacio edificable en áreas residenciales se destine a servicios de proximidad y cuidado, como lavado y secado de ropa, pequeños comercios de alimentación y comida preparada, centros de actividades de apoyo etc.

3. En el caso de Planes de Ordenación Urbanística Detallada se determinará que se destine a usos diferentes al residencial una parte de la edificabilidad de la planta baja.

4. En el contexto de los Planes de Ordenación Urbanística Detallada, se reservarán zonas para equipamientos públicos locales, priorizando su ubicación en áreas centrales y teniendo en cuenta la proximidad a equipamientos cercanos.

5. Las áreas reservadas para instalaciones dotacionales del sistema local, requeridas por los Planes de Ordenación Urbanística Detallada **serán accesibles desde senderos peatonales, carril bici**; se ubicarán en lo posible cercanos a la red de transporte público y a parques, zonas verdes, etc.

6. En la rehabilitación o renovación de edificios de uso comunitario, así como en los nuevos desarrollos, y en el transporte, es fundamental **asegurar que estos espacios sean inclusivos** y faciliten las actividades de cuidado. Con este propósito, se aplicarán los siguientes principios de diseño:

- Se priorizará la ubicación de los servicios de cuidado en las plantas accesibles (plantas bajas protegidas o entreplantas con accesibilidad a discapacitados o personas con movilidad reducida) de las instalaciones, garantizando su fácil acceso desde el exterior.
- Se crearán áreas equipadas con cambiadores, baños adaptados para niños y lugares para amamantar.
- Se dispondrán baños accesibles para personas con necesidades especiales.
- Se habilitarán pequeñas áreas de juego, vinculadas a salas de espera o donde se prevea que se requerirá pasar cierto tiempo.

4.1. ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS

Para la vida cotidiana son necesarios equipamientos de cercanía, que faciliten las tareas de cuidado que realizan principalmente las mujeres a las personas dependientes de la familia (infancia y tercera edad fundamentalmente), que condiciona la conciliación de la vida laboral, familiar y personal, por lo que demandan una respuesta a la planificación urbanística.

En cuanto al tamaño, localización, jerarquía y calidad se debe destacar que los espacios verdes (que incluyen las plazas del casco urbano) son equipamientos urbanos de gran importancia desde la perspectiva de género. Además de su función medioambiental y cultural, los parques y jardines sirven de apoyo diario a las necesidades de la población.

Ya desde la escala de estructura general, el urbanismo debe prestar atención donde 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, que en Isla Mayor debe darse con un borde urbano, cuidado, peatonal y de bicicleta que comunique Isla Mayor con el Poblado de Alfonso XIII, así como con la carretera A-8053 y la carretera de Villamanrique.

A menudo estos espacios suponen un problema para mujeres y niñas/os y personas vulnerables y con discapacidad por su falta de accesibilidad, seguridad (falta de iluminación), de vegetación de sombra (árboles) y de mobiliario (bancos y fuentes..., aseos públicos, señalización entre otros). Es por lo que en la normativa se debe recoger la accesibilidad universal, a los diferentes espacios libres y equipamientos, de personas con

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

discapacidad, mujeres/hombres con carritos de bebe, ancianas/os, que sean seguros con señalización inclusiva e iluminación adecuada al peatón.

En relación a los **Espacios libres, el PGOM, así como los Planes de Ordenación Urbanística Detallada deberán atender las siguientes Directrices:**

1. La red de espacios libres de Isla Mayor se debe potenciar (como recoge el PGOM) posibilitando **su conexión con la Dehesa de Abajo (Parque Metropolitano del POTAUS)** a través de la vía pecuaria Cañada Real de Medellín a Isla Mayor y Cañada Real del Camino de Villamanrique; así como otro itinerario por el camino de borde del Guadalquivir desde Coria del Río hasta Isla Mínima. Uniendo con Alfonso XIII, Isla Mayor, e Isla Mínima, así como su continuidad en paralelo a la carretera A-8053, así como con la carreta local a Villamanrique para la accesibilidad al citado Parque Metropolitano de la Dehesa de Abajo.

2. Considerar las zonas verdes como espacios saludables que deben dotarse de servicios básicos: aseos adaptados y con cambiadores de pañales (en su caso y cuando sea indicado por su tamaño y afluencia de personas), papeleras, fuentes de agua, señalización e iluminación adecuadas que incrementen la percepción de seguridad, mobiliario ergonómico y accesibilidad universal.

3. Los espacios libres de uso cotidiano deben ser variados y flexibles en su uso y que puedan funcionar como apoyo y complemento de los equipamientos de proximidad, especialmente aquellos destinados a los cuidados.

4. Priorizar la planificación de una red de espacios públicos accesibles a 250 metros a pie de las viviendas.

Estos espacios pueden incluir plazas y parques dentro del suelo urbano, así como en las áreas de crecimiento y paseos o zonas verdes del ámbito general de Isla Mayor y el poblado de Alfonso XIII.

5. Conformar una red o sistema de zonas bien conectadas con recorridos peatonales, carriles bici y en lo posible con el transporte público. Estos recorridos deberán ser accesibles y contar con lugares de sombra, bancos, papeleras, fuentes de agua e iluminación adecuada. Esta red debe de estar conectada con el municipio vecino de La Puebla del Río se está proyectando una amplia red de itinerarios cicloturísticos en **coordinación con la red metropolitana.**

6. Dotar los espacios libres con aparcamientos para bicicletas, monopatinés o vehículos para quienes vivan en puntos más alejados.

7. Promover actividades lúdicas y de ocio a través del diseño de parques y jardines: proporcionar espacios de sombra, combinar juegos infantiles con los dirigidos a personas mayores.

8. Estas directrices aplican también a la consolidación de los bordes urbanos recogidos por el PGOM, de manera que pertenezcan a la **Red de Espacios libres como paseos sombreados, adaptados y con equipamientos para el cuidado** (bancos, bebederos, asientos ergonómicos, etc.).

9. En los bordes urbanos se evitará que sean ocupados por casetas de aperos o chabolas, mobiliario de desecho (somieres para cierres, etc.), o huertos que no estén diseñados para su explotación por el Ayuntamiento u otra entidad pública.



Foto: Casetas, chabolas y huertos comunitarios.



Foto: Espacio público sin consolidar, aparcamiento informal.

10. En los bordes urbanos se podrán establecer huertos comunitarios colindantes a los senderos, que estén cuidados y conforme a la normativa que establezca el Ayuntamiento

11. Los espacios libres existentes sin urbanizar como espacios verdes o plazas se recuperarán y para tal fin y se tendrá especial cuidado para evitar que dichos espacios sean ocupados como aparcamiento informal.

En relación a **Equipamientos** se deberán atender a las **siguientes Directrices**

12. Complementar los equipamientos dotacionales existentes con otros servicios en el mismo edificio o cercanos al mismo (guarderías, centro de mayores, atención primaria, biblioteca, puntos de atención de la administración pública, entidades bancarias, entre otros).

13. Impulsar el uso de edificios infrautilizados como equipamientos sociales y culturales que alberguen actividades de interés durante todo el año y especialmente actividades que implementen posibilidades de desarrollo turístico ligado a su cercanía con Doñana y los espacios de Dehesa de Abajo etc. así como a las artesanías y gastronomía locales (Tipos de arroces, y sus diferentes platos gastronómicos etc.).

14. Incrementar el equipamiento del Centro de Día. De acuerdo a las necesidades de la población.

15. Ampliación del Centro de Salud

16. Los espacios de actividades deportivas Para facilitar la comunicación peatonal y ciclista se deberá formalizar la construcción de carril bici que conecten entre

ellos y con otros puntos, y las aceras deberán ser confortables y seguras para toda la población.



Foto: Zona deportiva.

4.2. DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA

Es una realidad contrastada que las mujeres tienen más dificultades que los hombres en cuanto a accesibilidad y forma de tenencia de su vivienda debido a la calidad de sus empleos, con salarios inferiores por igual trabajo y pensiones bajas. Esta menor capacidad económica se agudiza en hogares monoparentales encabezados por

mujeres y también para las que prefieren vivir solas. Como consecuencia tienen escasas posibilidades de elegir donde viven tanto por la calidad de las viviendas como por la situación dentro de la trama urbana.

Como se ha mencionado en el Diagnóstico del PGOM la tipología imperante de viviendas es unifamiliar tradicional con poca flexibilidad y riesgo de inundación pues la mayoría se distribuyen en planta baja, que no atiende a las necesidades actuales de familias heterogéneas o personas que viven solas, y tampoco albergan espacios para el teletrabajo, modalidad en aumento. A la vez coexisten dos dinámicas paralelas: despoblación y demanda de vivienda pública por parte de la población con menor poder adquisitivo.

“La casi desaparición de las políticas de vivienda en España y la inoperancia práctica de la normativa de la vivienda de protección pública perjudican desproporcionadamente a las personas con menores ingresos y a las más jóvenes, primeras adquirientes de vivienda. En estos dos grupos las mujeres están sobrerrepresentadas y son especialmente perjudicadas... La débil posición económica de las mujeres y su precariedad laboral limitan también sus formas de tenencia. El problema del acceso femenino a la vivienda, como feminización de la pobreza y la pobreza infantil... son ya evidentes y notables en nuestro país... un problema de gran envergadura a medida que los comportamientos sociales en relación a la pareja, como confirman las tasas de divorcio -y de maltrato-. Las dificultades de acceso a la vivienda de las mujeres sin pareja es uno de los factores que está contribuyendo al incremento de la pobreza femenina en todo el mundo occidental.” (Urbanismo con Perspectiva de Género, del Instituto de la Mujer de la Junta de Andalucía).

En relación a VIVIENDA y desde la Perspectiva de Género se deberán atender las siguientes Directrices:

1. Incorporar en el PGOM los instrumentos que permitan diversas tipologías de viviendas, con configuraciones flexibles que se adapten a las necesidades heterogéneas de la población, así como a las diferentes etapas de las familias.

2. Fomentar la rehabilitación y adaptación de las viviendas vacías o en ruina existentes en el casco urbano, en diversidad de categorías (unifamiliares/colectivas) y régimen de tenencia (alquiler público/privado, compra).

3. Incentivar políticas que promuevan la rehabilitación y uso de viviendas del casco urbano en convenios público-privados con el fin de aprovechar el patrimonio edificado infrutilizado o en desuso. Evitar vacíos urbanos por edificios en ruina.

4. Rehabilitación de Viviendas para la mejora de su calidad, que permita un uso saludable y mitigue enfermedades derivadas de la falta de condiciones de habitabilidad (humedades, falta de calefacción, ventilación, u otras deficiencias).

5. Incrementar el patrimonio público de viviendas protegidas en régimen de alquiler e impulsar el acceso a las mismas de colectivos que tienen dificultades de acceso a la vivienda.

6. Ya sea como rehabilitación o construcción de nuevas viviendas el parque de ellas debe **incorporar en el porcentaje de viviendas protegidas un número elevado en régimen de alquiler.** Esto facilitará el acceso a la vivienda de jóvenes y de mujeres y en particular mujeres que han sufrido violencia de género, familias monoparentales, etc.



Foto: Evitar vacíos urbanos.

7. Promover la rehabilitación o construcción de viviendas colectivas y/o plurifamiliares que alberguen a personas mayores en plantas accesibles (entreplantas etc por riesgo a las inundaciones) a personas con dificultad de movilidad y a jóvenes o familias en las plantas altas.

8. En las viviendas plurifamiliares además se debe considerar espacios de servicios comunes y almacenaje para guardar bicicletas, carritos de bebés, cuartos de reciclaje de residuos, y plantearse la posibilidad servicios comunes a la comunidad como lavado y secado de ropa que facilitarían tareas a personas mayores que contarían con estos servicios en su propio bloque.

9. De igual manera en las viviendas plurifamiliares las zonas de descanso por planta deben poder albergar espacios para sillas de discapacitados, carritos de bebés, etc. Es necesario y recomendable profundizar en medidas

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

normativas de fomento de estas ideas, a tener en cuenta en ordenanzas para facilitar su implementación tanto la rehabilitación como en nuevas viviendas.

10. Es importante desde las viviendas tener visibilidad de los espacios de juegos de la infancia. Este aspecto también es aplicable a áreas de esparcimiento de personas ancianas.

11. En los casos de rehabilitación de viviendas existentes en el casco urbano, habilitar entreplantas (por riesgo a inundaciones) cuando sea posible para hogares de personas ancianas y personas discapacitadas, atendiendo a las necesidades de ergonomía y accesibilidad universal para personas con capacidades reducidas, habida cuenta del alto porcentaje de personas de edad.

12. Las viviendas protegidas destinadas a personas vulnerables se localizarán preferentemente cercanas a equipamientos de cuidados (personas mayores, infancia y dependientes en general) y a paradas de transporte público; tendrán fácil acceso, preferiblemente peatonales, a espacios de convivencia, (plazas, parques y jardines).

4.3. ACTIVIDADES TERCIARIAS

En lo relativo a las actividades terciarias Es importante Incentivar asociaciones de mujeres que, en colaboración con asociaciones de empresarios y comerciantes locales, participen y fomenten la venta de productos agrarios transformados o productos novedosos ligados a la

artesanía y la gastronomía, así como a iniciativas turísticas que fomenten el turismo rural y donde en las que puedan encontrar salidas laborales.

Las **DIRECTRICES** referidas al **SECTOR TERCIARIO** desde la **Perspectiva de Género** son las siguientes:

1. La ordenación detallada del suelo urbano debe favorecer la mezcla de usos, reforzando la proximidad de los equipamientos de uso cotidiano y su accesibilidad, compatibilizando también con comercios y servicios.



Foto: Mejorar la accesibilidad al comercio de proximidad.

2. El planeamiento deberá fomentar establecer un mínimo del 5% de edificabilidad de uso global terciario/industrial para otros usos compatibles con equipamientos que favorezcan la conciliación personal, familiar y laboral con los cuidados (asistenciales para infantes y mayores, deportivos, entre otros).



Foto: Comercio de cercanía.

3. Incorporar la necesaria dotación de servicios a las diferentes zonas residenciales que facilitan la vida diaria de las mujeres y la población en general, habilitando las plantas bajas de viviendas para otros usos: actividades de pequeña escala tales como comercios de cercanía, talleres de reparaciones diversas, puntos de encuentro para actividades culturales y lúdicas.

4. Se deberá analizar, por parte de la población y especialmente de mujeres, el sector terciario principalmente en el Poblado de Alfonso XIII: demandas, carencias, potencialidades, servicios y comercios existentes suficientes a la realidad actual y proyecciones a medio plazo.

5. Promover asociacionismo que favorezca la comunicación entre quienes brindan diferentes servicios y compartan gestión, análisis y propuestas factibles.

6. Promover, apoyar y reforzar iniciativas de mujeres referidas al sector terciario y de economía social oficinas públicas de compartidas, pequeños gimnasios, salones o cafés, gestionados por comunidades de vecinos, huertos urbanos, etc.

7. Mejorar el entorno urbano de comercios, y en general de los servicios: renovar Acerados que permitan la accesibilidad universal, generar espacios de aparcamiento por tiempo limitado para coches, bicicletas, patinetes.

4.4. MOVILIDAD Y TRANSPORTE

La accesibilidad a los equipamientos, espacios libres, lugares de trabajo, centros educativos y culturales, comercios, servicios e incluso dar un paseo, está condicionada por las soluciones dadas a la movilidad. Los trayectos se producen en el espacio público y dependiendo de las características del mismo los recorridos son más o menos cómodos, agradables y seguros. Tampoco es indiferente que la persona vaya sola o acompañada, cual sea su edad, aptitud física, su sexo y género, el horario, origen y destino del viaje, si va a pie o en algún medio de transporte... aspectos que también condicionan los itinerarios.

Estos condicionantes se incrementan cuando además se realizan actividades de cuidado en las que se acompaña a una persona dependiente (menor, mayor,

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

discapacitada) a alguna actividad, a un centro sanitario, a hacer alguna gestión... O si se carga con el peso de una compra.



Fuente. Gender Maestring, Viena 2013. Ilustración Inés Novella.

Con esta introducción queremos concienciar que ningún aspecto es neutral. Que se comprenda la importancia de la perspectiva de género y lo que implica la transversalidad en la planificación territorial y urbana.

Analizando la movilidad global del municipio, teniendo en cuenta las características de su sistema de infraestructuras y servicios de transporte, e identificando los problemas existentes, el Planeamiento debería incorporar los objetivos de Movilidad Sostenible, resaltando los siguientes:

- Optimizar los desplazamientos
- Promover el uso racional del vehículo privado
- Priorizar y mejorar los modos no motorizados
- Priorizar y mejorar el transporte público
- Disminuir el consumo energético
- Disminuir el impacto ambiental

Como se recoge en el PGOM y en los objetivos "... El modelo de movilidad de Isla Mayor con respecto al exterior y al poblado de Alfonso XIII, depende totalmente de la comunicación por carretera, siendo la A-8053 la única vía de comunicación con el resto de la comarca y la capital provincial...". Además, la disposición de Isla Mayor con áreas residenciales en el centro y las industrias al sur y norte, hace que la travesía de carretera y viario urbano, sea el eje de conexión entre estos y dificultan en gran medida la convivencia diaria, especialmente la peatonal, pero también en coche por una movilidad cautiva del automóvil y en épocas de recolección con una gran afluencia de camiones tractores etc. La ausencia de áreas colindantes a la carretera para peatones y bicicletas hace que vía sea además altamente

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

peligrosa. A su vez los desarrollos más recientes están desconectados entre sí, por los canales, creando sensación de aislamiento entre ellos.

Las **Directrices** desde la **Perspectiva de Género** para la **Movilidad** son las siguientes:

1. Proporcionar en el PGOM y Planes de Ordenación Urbanística Detallada **que además de infraestructuras, los servicios básicos y equipamientos estén cercanos a los hogares, para facilitar el acceso** a la totalidad de residentes. Dependiendo del contexto, se ha de determinar y acordar con las/los residentes un rango de proximidad (por ejemplo, entre 250 y 500 metros a pie) para asegurar que los servicios están correctamente ubicados, tales como colegios, guarderías, centro de salud, casa de cultura, etc.

2. **Ampliar el estudio de movilidad peatonal, ciclista y motorizada**, con la finalidad de detectar los trayectos más usado entre los distintos servicios, dotaciones, lugares de trabajo y viviendas y conectarlo con las vías propuesta en el PGOM **carretera A- 80 53 y carretera a Villamanrique**.

3. **Ampliar la frecuencia y horarios del transporte público que comunica con el resto de la comarca y los dos núcleos urbanos**,

4. **Mejorar la movilidad en la trama urbana con espacios accesibles destinados a peatones y bicicletas. En zonas de acerado menores de 150cm** se establecerá una senda peatonal señalizada y separada de carril de vehículo motorizado; en caso de tener que compartirlo solo se admitirán circulación de residentes. Y en caso de aparcamiento de residentes solo se realizará en una banda (alternado cada 15 días).

En todo el desarrollo **de viarios peatonales deberá tener una anchura libre no inferior a 1,8 metros (excepcionalmente en zonas urbanas consolidadas 1,5 metros)**. Puesto que, en muchas áreas del núcleo urbano, se dan dimensiones menores, sería conveniente que cualquier reurbanización vaya corrigiendo esta cuestión y se utilice preferentemente plataforma al mismo nivel, diferenciando por materiales o bolardos la calzada de zona peatonal.



Foto: Postes de tendido eléctrico en medio del acerado angosto.

5. **Las aceras deben ser mejoradas en muchos puntos que se encuentran con cambios de rasante (rampas) de acceso a las viviendas** (muchas veces con alternancias

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

mínimas) que hacen muy incómodo la circulación del peatón ya que los resaltes dificultan andar con carritos, bastones, sillas de ruedas etc. Además, hay elementos urbanos con **postes de luz** (fundamentalmente ubicados en esquinas de encuentro con dos acerados de diferentes calles) **u otros que impiden el paso del peatón, y más si necesita silla de ruedas, obligándole a salir a la calzada.** Deberán por tanto acometerse las obras necesarias para la movilidad peatonal cómoda y segura.

6. Favorecer el desplazamiento autónomo y seguro de la infancia a instituciones formativas como colegios y zonas deportivas. Como Directriz es importante que en la Ordenación se establezca **la creación de una red de itinerarios peatonales segura y protegida del tráfico rodado**, que unan los diferentes espacios libres y dotaciones, con aparcamientos en los principales puntos de acceso a los núcleos de Isla Mayor y Alfonso XIII.

7. Creación de una red ciclista, segura y protegida del tráfico rodado, así como la implantación de infraestructuras seguras para aparcamiento de bicicletas, con la finalidad de establecer una alternativa para el movimiento de ciudadanos dentro Isla Mayor y el Poblado de Alfonso XIII, así como la comunicación entre ellos.

8. Ambas, red de itinerarios peatonales y sendas para bicicletas, unirán los equipamientos, los diferentes espacios verdes, los parques y las instalaciones deportivas, apoyando la movilidad activa de todos los colectivos y la actividad en el espacio público en diferentes franjas horarias. Serán de diseño adaptado y contarán con fuentes para beber, aseos públicos, zonas de juegos infantiles-mayores, y mobiliario ergonómico para favorecer el uso de toda la población, sin excluir a personas. Estas redes deberán conectar con los bordes urbanos.

9. Es imprescindible crear un carril peatonal y de bicicletas colindante a la Carretera.... Y protegido de los vehículos. Que permita desplazarse a los habitantes de estos núcleos y que evite accidentes y elimine el riesgo actual.

10. Deberán contar con señalización inclusiva (discapacitadas, mujeres/hombres con carritos de bebe, ancianas/os) e iluminación adecuada a peatones y ciclistas.

11. Es imprescindible definir reservas para bolsas de aparcamiento de coches, en aquellas zonas del casco de sea posible o en los nuevos desarrollos colindantes con el casco urbano.



Foto: Pendientes laterales en numerosas aceras dificultan el tránsito peatonal, con carritos, bastones, sillas de ruedas.

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

Las **Directrices** desde la **Perspectiva de Género** para el **Transporte** son las siguientes:

12. En relación a las **conexiones de transporte público con Sevilla y comarca) es necesaria su incremento tanto en horarios diarios como en días festivos.** Implantar horarios especiales y mayor frecuencia del servicio. Para ello es conveniente realizar una consulta pública sobre si es necesario la ampliación de la red de transporte público y en su caso cuáles son los horarios más demandados y los recorridos más necesarios.

13. Se debe programar paradas del transporte público (autobuses) a horas determinadas en aquellas zonas que se consideren de mayor riesgo o peligro para las mujeres y niñas/os. Siendo además necesario que todas las paradas del transporte estén convenientemente iluminadas, señalizada, y protegidas con marquesinas (no solamente aquellas que son de bajada ya que, en muchas de las ocasiones, se produce una espera para la recogida de niñas/os o de las personas que utilizan dicho transporte)



Foto: Parada de autobús junto a la carretera.

14. Las Paradas deberán ubicarse en lugares seguros y accesibles, vinculados a las rutas peatonales de las zonas de carretera o acceso a los casos urbanos de Isla Mayor y Alfonso XIII. En rutas de autobús en horario nocturno es recomendable introducir el servicio de parada a demanda. Además, deben ser localizadas lo más cerca posible de los equipamientos de cotidianidad y adoptar criterios de seguridad, ergonomía y accesibilidad y contar con una buena iluminación, un diseño que permitan el control visual desde y sobre el entorno, elementos que permiten resguardar a las personas de las inclemencias del tiempo.

4.5. INFRAESTRUCTURAS URBANAS. RED VIARIA. RED DE ALUMBRADO

A menudo los espacios suponen un problema para mujeres, niñas/os, personas con discapacidad o vulnerables: por la falta de accesibilidad, seguridad (iluminación deficiente), de vegetación de sombra (árboles), de mobiliario (bancos, fuentes, aseos públicos) y señalización, entre otros aspectos.

Es por lo que la normativa debe recoger la accesibilidad universal a los diferentes espacios libres y equipamientos de personas con discapacidad, mujeres/hombres con carritos de bebé, ancianas/os... que sean seguros, con señalización inclusiva e iluminación adecuada al viandante.

Las Directrices para el diseño de las Infraestructuras urbanas en el PGOM, en los Planes de Ordenación Urbanística Detallada y en los Proyectos de Urbanización, desde la **Perspectiva de Género** son los siguientes:

1. En las actuaciones de nueva urbanización **las aceras o zonas de viario para peatones se diseñarán para facilitar la movilidad peatonal:** ancho de 180cm y paso libre de al menos 150cm poniendo especial cuidado en donde se instala el mobiliario y equipamiento urbano (farolas, señales, arbolado, etc.) para que no entorpezca la circulación ni disminuyan el ancho libre de paso de al menos 1,50m, así como la eliminación de bordillos.

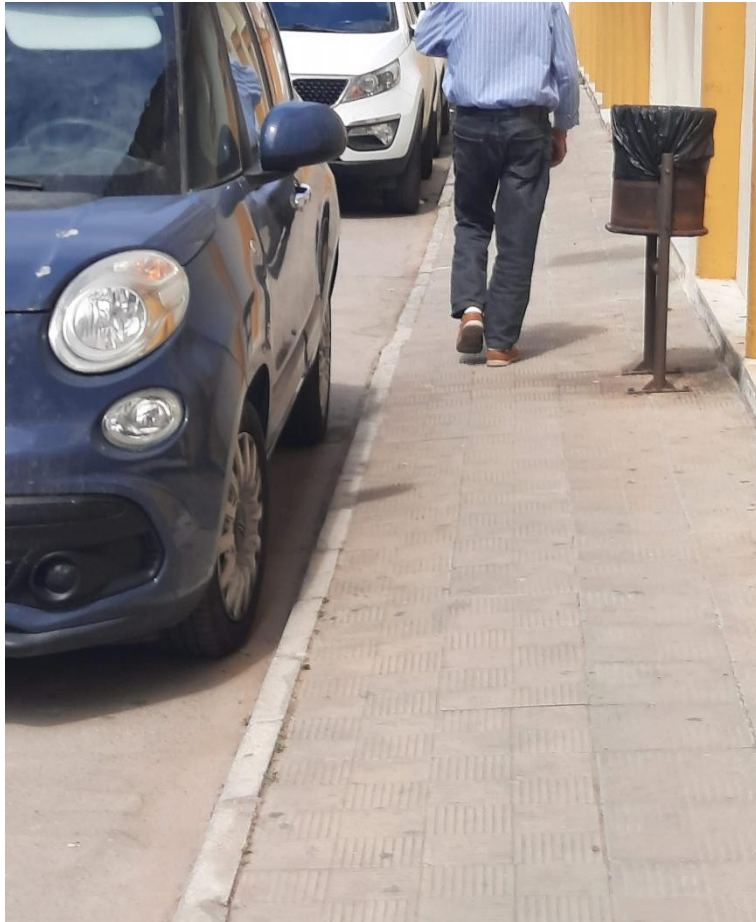


Foto: Acera con pendiente lateral y papelera disminuye el ancho libre del acerado.

2. En las áreas del **núcleo urbano, que se dan dimensiones menores a las mencionadas en el punto anterior, en las reurbanizaciones se deberá corregir esta situación utilizando preferentemente plataforma al mismo nivel,** diferenciando por materiales o bolardos la calzada de tráfico rodado de la zona peatonal.

3. **Los alcorques en áreas peatonales deberán contar rejillas enrasadas** al igual que las tapas de instalaciones sin resaltes que dificulten itinerarios accesibles.

4. **La red peatonal y ciclista deberá contar con diferenciación de materiales y/o colores.** La pavimentación se realizará con materiales antideslizantes sin resaltes y se eliminarán obstáculos para facilitar el tránsito seguro.

5. **Donde haya dificultades para construir plataforma al mismo nivel deberán incorporarse rampas** para salvar las alturas, al menos una en cada esquina y en los accesos a los pasos peatonales de la calzada.

6. **El alumbrado público deberá tener una distribución uniforme, intensidad suficiente** y adecuada que favorezca la visibilidad de las personas a pie y la percepción de seguridad, especialmente en zonas más alejadas del centro y menos transitadas.

7. **Se deberá eliminar de la red viaria peatonal aquellos elementos urbanos que disminuyan el espacio útil e impidan la normal circulación** del peatón, los carritos de niños, personas con discapacidad etc. Como ocurre en diferentes puntos con los postes de luz. Se deberá **acondicionar estos viarios (con problemas) de manera que sean su circulación segura, cómoda y accesible para todas las personas.** Entre las medidas más inmediatas:

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

eliminar obstáculos, resaltes y los dobles bordillos, cubrir alcorques con rejillas enrasadas y adecuar la señalización.

8. Las farolas estarán ubicadas en puntos que eviten zonas de sombra o contrastes que puedan confundir al transeúnte. Se tendrá especial cuidado en las paradas de transporte público o cualquier otro equipamiento que pueda servir de cobijo o pueda ser susceptible de inseguridad.



Foto: Las rampas deben ser cómodas, sin resaltes y no deben coincidir con las rejillas.

9. Se prestará atención al mantenimiento y poda de vegetación para que no obstaculice la iluminación ni invada senderos o accesos.

10. Se regulará el aparcamiento ordenando y racionalizando los espacios disponibles de calzada de manera que no se obstaculice el tránsito vehicular como tampoco el peatonal y ciclista.

4.6. SEGURIDAD

El espacio público no es neutral y, por tanto, su diseño puede favorecer o impedir el uso, apropiación y la seguridad. Cuando los servicios esenciales están mal diseñados o no existen, se produce inaccesibilidad e inseguridad que recae mayormente en mujeres y personas vulnerables de la sociedad.

La percepción de seguridad es un factor decisivo en la movilidad de las mujeres, está documentado que la percepción y las variables de inseguridad son diferentes entre hombres y mujeres, lo cual tiene que ver con el riesgo y gravedad de integridad física y emocional de la persona, y que tiene que ver con delitos de naturaleza sexual.

La participación ciudadana, son una base importante para recogidas de datos sobre estos problemas, para elaborar mapas en el PGOM donde se especifiquen puntos de inseguridad y las normas y medidas a establecer.

En relación a la **Seguridad** desde la **Perspectiva de Género se dan las siguientes Directrices:**

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

1. Contar con **partida presupuestaria suficiente para realizar un proceso de participación ciudadana** y en concreto en jornadas con mujeres y otras personas afectadas, que incluyan paseos diurnos y nocturnos, como base importante para recogida de datos sobre los **problemas de seguridad real y percibida**. Y con ellos elaborar mapas donde se especifiquen puntos conflictivos y de inseguridad.

2. **Corregir las zonas, itinerarios y puntos conflictivos para las mujeres** y elaboración de programas para la mejora de la percepción y apropiación del espacio público por las mujeres.

3. **En las edificaciones que no estén alineadas al vial no tendrán escondrijos o lugares de oscuros** y estarán iluminados.

4. **Evitar discontinuidades y vacíos urbanos** que puedan aumentar la inseguridad o la percepción de la misma.



Foto: Discontinuidades y vacíos urbanos aumentan la percepción de inseguridad.

5. En nuevas **urbanizaciones y rehabilitación o reforma de las existentes no permitir muros o vayas sin visibilidad** que se transformen en barreras infranqueables y disuasorias de tránsito peatonal.

6. **Regeneración de las zonas de infravivienda conectada con naves industriales** como por ejemplo príncipe de Gales..., **mejorando su uso, habitabilidad y accesibilidad** que suponga una mejora para las personas que los habitan, así como las que trabajan en estas áreas. La lejanía o desconexión, la inseguridad en los recorridos, generando segregación laboral y la limitación de este campo para las mujeres.

7. Acondicionamiento de las **paradas de transporte público con iluminación adecuada**, diseñadas para resguardarse de la lluvia y el sol, **que permitan el control visual del entorno**.



Foto: Las naves e infraviviendas en príncipe de Gales con malas condiciones de accesibilidad.

4.7. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La participación ciudadana es importante para recoger datos sobre diferentes aspectos que definen la Calidad de Vida de la población, y que han de servir como base de las medidas a establecer para introducir las mejoras necesarias a las deficiencias detectadas por los habitantes de Isla Mayor y del Poblado de Alfonso XIII.

Mejorar la calidad de vida no es una cuestión solo de grandes ciudades sino también de pequeños municipios cuyos habitantes también se preocupan de estas cuestiones. Es muy importante dirigirse a todas las mujeres, preferentemente a la mujer rural.

La participación deberá ser presencial, directa, en espacios confortables, con garantías de respeto y privacidad de las opiniones expuestas, en concreto: generar confianza. Para ello debe existir un compromiso efectivo para llevar a cabo las medidas necesarias para mejorar los aspectos detectados como más importantes y que deberán ser consensuadas entre las participantes y las autoridades.

Desde la **Perspectiva de Género** se plantean las siguientes **Directrices para la Participación**:

1. Poner en marcha procesos participativos el PGOM de Isla Mayor y en especial durante su información pública del Avance, se aborden encuestas generales y jornadas participativas con mujeres, sobre las necesidades de infraestructuras para la vida cotidiana como equipamientos, espacios libres, transporte, accesibilidad, movilidad, seguridad. Y tomar nota de aspectos que puedan estar poco representados en el planeamiento.

2. En la participación de la ciudadanía en el desarrollo de su entorno y población, que pudiéramos llamar “**planificación colaborativa**”, es necesario pretender y **diseñar un correcto marco participativo que permita identificar las necesidades diversas de una población diversa**, con especial atención a la menos favorecida. Un proceso así ha de cuidar las siguientes características: *Representación proporcional, consideración de la diversidad y género, recogida de datos participativos.*

3. Asegurar una representación proporcional y que la composición de género del grupo participante sea proporcionalmente representativa de la población más amplia. Analizar los datos de población desagregados por género para determinar la muestra y las proporciones demográficas adecuadas para la proporción de participantes en la muestra, intentando obtener como mínimo una representación 50/50 de hombres y mujeres. Asegurar que los participantes también representan diferentes edades, capacidades y grupos étnicos, en la medida que sea posible.

4. Es conveniente utilizar un enfoque multifactorial para comprometer a las poblaciones más difíciles de incluir en la planificación y el diseño, como personas con movilidad limitada, responsables de cuidados, o personas con horas de trabajo no tradicionales.

5. Recogida de datos desagregada por sexo-género. Poner en marcha un estudio de diseño y un proceso de recogida de datos que sean participativos, para conseguir los datos cuantitativos y cualitativos desagregados por género de la mayor calidad posible, que pueden ayudar a la consecución de un proceso de estudio más profundo y estratégico.

6. Propiciar la participación de las personas que habitan los barrios, especialmente las personas mayores dando cuenta de las transformaciones del entorno para detectar los aciertos y deficiencias que facilitan o dificultan los cuidados y la socialización, entre otros aspectos cotidianos. Por ejemplo, hacer reuniones en distintos lugares (plazas, calles, parques, centros sociales y culturales, espacios deportivos y educativos, etc.) para que aporten los aspectos más relevantes para sus vidas diarias e incorporar las mejoras sugeridas siempre que sea posible. (Un ejemplo realizado por este equipo: Taller de Participación de Mujeres de la Zona sur de Jerez, 2010)



Foto: Panel de aportaciones en Taller de Participación de Mujeres de la Zona sur de Jerez, 2010.

5. INDICADORES DE GENERO



Foto: Pasos peatonales con bordillos y poste de tendido eléctrico en rampas de acceso a la acera.

Desde la perspectiva de género, además de las directrices mencionadas en el PGOM los puntos siguientes son recomendables a tomar en cuenta consideración como lista de comprobación de seguimiento de la ejecución y grado de satisfacción de las medidas del Plan.

“El Mainstreaming de género o Enfoque Integrado de Género se constituye como el instrumento de consecución de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres en las sociedades actuales...y...supone un cambio estratégico en el modo que las Administraciones Públicas tienen que actuar en aras de eliminar las brechas de género...” Para ello precisa *“...del acceso y uso de estadísticas desagregadas por sexo sobre temas de especial relevancia para las mujeres y los hombres. Nace así la necesidad de contar con unos indicadores o señales que sirvan para identificar la situación de hombres y mujeres en la economía y en la sociedad...”* diferentes a *“...los indicadores tradicionales “...que no garantizan que se muestre la realidad compleja que sitúa a hombres y mujeres en posiciones desiguales...y...que perpetúan la situación de desigualdad entre los sexos...y...tampoco permiten conocer el impacto que la intervención pública tiene sobre hombres y mujeres a través de programas y proyectos...”*

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

Los indicadores que se muestran a continuación “...pretende ofrecer un instrumento que visibilice la situación real de las mujeres en relación a los hombres al tiempo que sirve de análisis, seguimiento y evaluación de políticas públicas en evolución de la igualdad de oportunidades entes sexos.” Son propuestos en el documento *Indicadores de Género del Instituto de la Mujer, Junta de Andalucía*, es recomendable su aplicación en el PGOM de Isla Mayor.

Ejemplo de indicadores utilizados en encuestas y agrupados en los distintos dominios son:

DOMINIO DE ACCESO:

- Número de personas con acceso mejorado a servicios básicos en barrios desfavorecidos (número de mujeres- nº M).
- Porcentaje de personas usuarias satisfechas con la calidad de la infraestructura básica construida en el marco del proyecto (nº M).
- Porcentaje de personas beneficiarias encuestadas que consideran que los servicios municipales son satisfactorios o mejores (nº M).
- Aumento del número de visitantes a espacios públicos mejorados (nº M).
- Aumento del número de vendedores/as en espacios públicos mejorados (nº M).
- Porcentaje de personas usuarias satisfechas con espacios públicos nuevos o mejorados (nº M).
- Porcentaje de personas usuarias satisfechas con los servicios proporcionados de cuidado de niños y niñas (nº M).
- Porcentaje de personas usuarias satisfechas con los servicios proporcionados de cuidado de personas mayores, ancianas y con alguna discapacidad (nº M).

DOMINIO DE MOVILIDAD

- Porcentaje de satisfacción de personas usuarias del viario peatonal (vías peatonales y compartidas con tráfico rodado, nuevos o mejorados en el marco del plan (nº M).
- Número de personas con acceso a caminos durante todo el año en un radio de 500 metros (nº M).

DOMINIO DE SEGURIDAD Y AUSENCIA DE VIOLENCIA

- Porcentaje de residentes mostrando menor tolerancia a la violencia de género.
- Porcentaje de organismos locales urbanos participantes que estén activos en comités para la prevención del acoso sexual.
- Porcentaje de mujeres que dicen sentirse seguras en espacios públicos en emplazamientos seleccionados del barrio.
- Porcentaje de mujeres que se sienten inseguras en el barrio.

DOMINIO DE SALUD E HIGIENE

Para asentamientos irregulares que se hayan adherido a procesos de regularización de su situación.

- Número de viviendas con acceso a la red de suministros de agua.
- Número de viviendas con acceso a la red saneamiento.
- Número de viviendas personas con acceso a recogida regular de residuos sólidos.
- Número de personas a las que se les ha facilitado una vivienda mejorada (nº Mujeres / nº de familias monoparentales).
- Número de hogares con mujeres cabeza de familia con condiciones de vida mejoradas en asentamientos urbanos precarios.

AYUNTAMIENTO DE ISLA MAYOR

DOMINIO DE RESILIENCIA CLIMÁTICA

- Porcentaje de hogares con energía eléctrica sostenible que han solicitado ayuda y la han obtenido.
- Relación metros cuadrados de zonas verdes / número de habitantes por barrios.
- Usuarios de transporte pública / número de ciudadanos, por género y barrio.

GARANTÍA DE LA TENENCIA DE VIVIENDA

- Número de viviendas de protección oficial en régimen de propiedad y régimen de alquiler.
- Porcentaje de acceso de familias monoparentales (mujeres /hombres).
- Porcentaje de mujeres que han sufrido violencia de genero
- Porcentaje de personas con discapacidad
- Porcentaje de personas mayores

DOMINIO DE REPRESENTACIÓN E INCLUSIÓN EN DECISIONES DE PROYECTOS

- Número de participantes en actividades de consulta durante la ejecución del proyecto (nº M)
- Medios utilizados para la participación en actividades de consulta durante la ejecución del proyecto (nº M)

DOMINIO DE INCLUSIÓN ECONÓMICA

- Número de días de trabajo/empleos generados (nº M)

DOMINIO DE INCLUSIÓN SOCIAL

- Porcentaje de hombres y mujeres jóvenes que afirman estar activamente comprometidos/as en actividades comunitarias.
- Iniciativas lideradas por la comunidad apoyadas por un proyecto (nº de iniciativas lideradas por mujeres).

- Diferencia media porcentual de la cantidad de tiempo dedicada por las mujeres locales, en comparación a los hombres, en el cuidado de niños/as de 3 -72 meses de edad

Sevilla, 27 de mayo de 2024

REDACCIÓN DEL INFORME DE PERSPECTIVA DE GÉNERO



Firmado
Soledad Paloma
Cabañas Navarro
ARQUITECTA



Firmado
María Claudia
Delorenzi Christensen
ARQUITECTA

REDACCIÓN DEL PGOM

Firmado
Alfredo Linares Agüera
ARQUITECTO

BIBLIOGRAFÍA

- *Muerte y Vida de las grandes ciudades*. Jacob, Jane. Ed. 62. Barcelona, 1967.
- *La Carta Europea de la Mujer en la Ciudad*, Bruselas (Bélgica), 1995.
- *La mujer y la ciudad*. Grupo Suburbana. Jornadas y talleres organizados en la Universidad Pablo de Olvide de Sevilla, monográfico del boletín de FIDAS, 2001.
- *Urbanismo con perspectiva de género*. Instituto de la mujer. Junta de Andalucía, 2004.
- *Indicadores de Género*. Instituto de la Mujer. Junta de Andalucía. 2004.
- *Gender and Planning: A Reader*. Fainstein, Susan y Servon, Lisa (ed); Journal of the American Planning Association, 2007.
- *Guía de urbanismo con perspectiva de género*. Marta Román e Isabela Velázquez. Instituto de la mujer, región de Murcia, 2008.
- *Manual práctico para una señalización urbana igualitaria. Sexismo en la señalización*. FEMP, Federación Española de Municipios y Provincias. Ministerio de Igualdad, 2009.
- *Equidad de género: compartiendo la ciudad y sus barrios*. Editado por M. Saborido, A. Rodríguez y O. Segovia. - Santiago de Chile Ed. SUR / Red Mujer y Hábitat de América Latina, 2009.
- *Tiempo y desigualdades de género: distribución social y políticas del tiempo*. Instituto Andaluz de la Mujer, 2010.
- *Urbanismo y género: del informe de impacto de género al principio de igualdad de trato como inspirador de la nueva concepción del desarrollo urbano*. Rondo Burgos,

- Ester*. Revista de Estudios de la Administración Local y Autonómica, 2019.
- *Manual para la planificación y diseño urbano con perspectiva de género*. Banco Mundial, 2020.
- *Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte*. Collectiu Punt 6 S Ortiz Escalante, A Ciocoletto, M Fonseca, R Casanovas, B Valdivia. Editor: CAF, 2021.
- *Diagnóstico de la Igualdad de Género en el Medio Rural*. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 2021.
- *Guía de Género en grandes iniciativas urbanística*. Inés Sánchez de Madariaga, Inés Novella Abril. Edita: Distrito Castellana Norte, Madrid, 2021.
- *El Género en la planificación urbana y territorial: herramientas y criterios*. Inés Sánchez de Madariaga. Univ. Politécnica de Madrid.
- *Proyectando con perspectiva de género. Guía para planificar ciudades y pueblos inteligentes y sostenibles*. Junta de Extremadura Autoras Inés Sánchez de Madariaga Inés Novella Abril, 2021.
- *La movilidad sostenible desde la perspectiva de género en Andalucía: estado de la cuestión, disponibilidad de datos y principales tendencias*. Llopis Orrego, María del Mar y otros. Fundación IEHPA Andalucía, 2022.