

MOVILIDAD COTIDIANA CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Guía Metodológica para la Planificación y el Diseño
del Sistema de Movilidad y Transporte.

Título:**Movilidad Cotidiana con Perspectiva**

de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte.

Editor: CAF

Depósito Legal: DC2021000684

ISBN: 978-980-422-228-3

Autoras:**Col·lectiu Punt 6**

Sara Ortiz Escalante

Adriana Ciocoletto

Marta Fonseca

Roser Casanovas

Blanca Valdivia

Colaboradoras:

Luciana Pacheco

Julieta Bramuglia

Angie Palacios

Las ideas y planteamientos contenidos en la presente edición son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no comprometen la posición oficial de CAF.

Diseño gráfico:

Fiona Torchio

Ilustración:

Marta Fonseca, Col·lectiu Punt 6

Fotografía:

Eliza Enzenhofer

Impresión:

JR Comunicaciones S.R.L

La versión digital de este libro se encuentra en: scioteca.caf.com

© Corporación Andina de Fomento Todos los derechos reservados

Jefe de Gobierno
Horacio Rodríguez Larreta

Vicejefe de Gobierno
Diego Santilli

Jefe de Gabinete de Ministros
Felipe Miguel

Secretario de Transporte y Obras Públicas
Juan José Mendez

Subsecretaria de Planificación de la Movilidad
Lucila Capelli

PRÓLOGO

Lucila Capelli

Subsecretaria de Planificación de la Movilidad

Secretaría de Transporte y Obras Públicas
Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

La Ciudad es un espacio de transformaciones. Para construir una sociedad más igualitaria debemos generar espacios inclusivos en los que todos y todas podamos sentirnos libres, autónomos e independientes. Que nadie tenga que pensar qué ponerse para salir a la calle, hacer trayectos más largos para llegar a su destino o evitar ciertas zonas, gastar más dinero o decidir no moverse porque ya es de noche.

Para eso es esencial comprender las diferencias en la percepción, usos y necesidades de movilidad entre varones, mujeres y otras identidades de género, y el rol que juega en su vida cotidiana. Con la infraestructura de transporte y la movilidad podemos generar igualdad, acceso al trabajo y al desarrollo profesional, potenciar la autonomía física y económica.

Esta guía es un paso más hacia esa construcción y estamos orgullosos de impulsarla, luego del trabajo en conjunto con el Col Lectiu Punt 6 y el apoyo de CAF (Banco de Desarrollo de América Latina).

Como resultado de este valioso trabajo en equipo, adoptamos el desafío de que cada una de nuestras políticas de movilidad y las obras públicas en la Ciudad de Buenos Aires sean pensadas y puestas en marcha con perspectiva de género.

En 2019 presentamos el primer Plan de Género y Movilidad de la Ciudad, en el que abordamos las desigualdades de género en el ámbito del transporte y la movilidad, tanto en el plano de la planificación, la inclusión laboral, los datos de movilidad y la sensibilización sobre las problemáticas de género.

En 2020 implementamos por primera vez ciclovías en las avenidas Córdoba y Corrientes y, en menos de un mes, se triplicó la cantidad de mujeres ciclistas en ambos corredores. Con iluminación e infraestructura segura para dar contención, los resultados están a la vista. Estamos convencidos de que este es el camino, y queremos ir por más.

Queremos que las mujeres sigan apropiándose de las calles, sin tener que planificar sus movimientos en relación a ninguna barrera simbólica ni física. El futuro de la Ciudad tiene que ser con más oportunidades para todos y todas y estamos poniendo nuestro esfuerzo para que las brechas de género en la movilidad desaparezcan.

Juan José Mendez

Secretario de Transporte y Obras Públicas

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Cada vez que diseñamos e implementamos una política pública tenemos la oportunidad histórica de crear espacios de libertad e igualdad, sin trabas ni obstáculos para ninguna persona. Las mujeres están rompiendo cada vez más barreras y mandatos, en la Ciudad y en el mundo.

Tenemos la oportunidad maravillosa de seguir ampliando y acelerando esa transformación, generando una nueva conversación sensible y abierta a nuevos hábitos y a las necesidades cotidianas en la forma de moverse de miles de mujeres.

Con sus voces estamos transformando la mirada sobre las ciudades y así podemos reinventar los espacios en los que vivimos desde adentro.

Antonio Pinheiro Silveira
Vicepresidente de Infraestructura de CAF

CAF, en su compromiso con el desarrollo sostenible, ha generado y perfeccionado distintos mecanismos de apoyo y financiamiento que pone a disposición de la región, como respuesta a un permanente crecimiento urbano, en donde el transporte es un habilitador decisivo en las dinámicas de desarrollo de las ciudades y un impulsor de la sostenibilidad. CAF ha venido evolucionando su estrategia regional sobre la movilidad de acuerdo con los nuevos paradigmas

mundiales y regionales del sector. En este sentido, se centra cada vez más el interés hacia las personas usuarias, más allá del modo de transporte y/o la infraestructura. Bajo este enfoque, en la última década, la institución ha promovido diversos programas de movilidad urbana e infraestructura que contribuyen a mejorar la accesibilidad y conectividad en las ciudades latinoamericanas bajo un enfoque de inclusión y equidad social.

Los roles de género que tradicionalmente relegaban a la mujer al cuidado de los hijos y del hogar están cambiando en América Latina. Una muestra de ello, es que en los últimos 20 años más de 70 millones de mujeres se sumaron a la fuerza laboral de la región, un hecho que ayudó, entre otros, a reducir significativamente la pobreza y a impulsar el auge de la clase media. De todos modos las desigualdades de género siguen siendo persistentes: las mujeres ganan menos que los hombres por el mismo trabajo; su representación en las instituciones públicas también es menor; y ellas siguen sufriendo de manera desproporcionada de la violencia, la pobreza, la discriminación y la explotación. Es así como entendiendo la problemática

urbana de manera integral y multisectorial se hace evidente la necesidad de trabajar y promover la equidad de género. CAF ha realizado este trabajo a través de diversas investigaciones e iniciativas, y continúa en su objetivo de generar conocimiento de mejores prácticas, de alcance regional, en el tema para identificar instrumentos de política pública que promuevan la inclusión y equidad de género en el marco de políticas de transporte sostenibles.

El propósito de CAF al impulsar esta guía es promover la inclusión de la perspectiva de género en el sector de movilidad y transporte, mediante la aplicación de herramientas prácticas para la planificación, diseño y ejecución de intervenciones de movilidad urbana que considere las distintas necesidades de movilidad de mujeres, hombres, niñas y niños, con un foco en la movilidad cotidiana de las personas. Esta guía se basa en la evidencia del doble y triple rol que tienen las mujeres en la economía y la productividad de nuestras ciudades, siendo responsables de la mayoría de viajes relacionados con el cuidado. Este caso de estudio fundamentado en la experiencia de la Ciudad de Buenos Aires aportará de forma práctica a la definición de políticas públicas de transporte y movilidad urbana inclusiva.



¿CÓMO UTILIZAR ESTA GUÍA?

Esta guía metodológica tiene como objetivo proporcionar conceptos y herramientas de análisis, aplicación, evaluación y seguimiento para integrar la perspectiva de género en los sistemas de movilidad y transporte. Está estructurada de acuerdo a los diferentes pasos a seguir en la planificación de la movilidad con perspectiva de género.



(IN)FORMARSE SOBRE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Marco conceptual

El primer paso está orientado a informarse sobre los conceptos clave de la movilidad con perspectiva de género, donde se analiza los diferentes elementos que deben tenerse en cuenta cuando se estudia el impacto de género en la movilidad (estudio y análisis de la movilidad cotidiana de manera integral, abordaje de las violencias contra las mujeres e incorporación de la perspectiva de género en la seguridad, y equidad de género en la gestión y la participación). A continuación, este primer capítulo propone cinco cualidades que se deben considerar en la planificación de la movilidad y el transporte desde una perspectiva de género.



En esta guía se incluye un resumen de los conceptos clave pero es imprescindible que los equipos de trabajo encargados de aplicar las herramientas de esta guía reciban formación específica sobre movilidad con perspectiva de género.



ANALIZAR LA RED DE MOVILIDAD

Diagnóstico

Una vez asentados los conceptos transversales de trabajo, la segunda tarea consiste en hacer un diagnóstico del sistema y de las infraestructuras de movilidad desde la perspectiva de género interseccional. Este paso está estructurado de acuerdo a los diferentes elementos que conforman el diagnóstico e incluye herramientas tanto de recogida y análisis de datos cuantitativos como cualitativas que se pueden implementar a través de la participación comunitaria:



Elementos clave



Aproximación al contexto físico y social



Herramientas participativas de recolección



Informe de resultados



PROPONER TRANSFORMACIONES

Aplicación de criterios de género en la movilidad

Una vez elaborado el diagnóstico participativo, e identificadas las necesidades diversas de la movilidad, el tercer paso se centra en la aplicación propositiva de las cualidades de la movilidad con perspectiva de género. Para ello, se han definido criterios de género (físicos y transversales) a aplicar a diferentes escalas.

Para ayudar a la aplicación práctica, en esta sección de la guía se han desarrollado acciones generales de aplicación de los criterios de género en el sistema de movilidad y transporte en su conjunto, incluyendo las infraestructuras de movilidad, así como en el interior de la gestión de equipos y de la operación.



Para completar la ejemplificación de acciones, en el apartado de Anexos se presentan ejemplos de acciones a diferentes escalas de la movilidad (paradas, estación en superficie, centros de trasbordo, andenes, conectores, red de ciclovías, estaciones de bicis compartidas, etc.)



MONITOREAR Y EVALUAR

Seguimiento y evaluación

Con el objetivo de evaluar y dar seguimiento a la aplicación de la perspectiva de género, la fase cuatro consiste en la identificación y aplicación de indicadores de para ser aplicados en diferentes momentos del proyecto.



CASO DE ESTUDIO

Ejemplificar: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Para finalizar, esta guía incorpora un caso práctico donde se aplican las herramientas presentadas en esta guía en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. La aplicación del caso práctico se enmarca en el Plan de Género y Movilidad 2020-2023 y en especial en una de las metas del Eje 1 “Planificación, diseño y gestión con perspectiva de género”.

Como base, se ha utilizado el trabajo iniciado en la capacitación de movilidad con perspectiva de género que recibieron los equipos técnicos/funcionarios de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En particular, se ha aplicado en el Centro de Tránsito de Lacroze y el entorno donde se ubica.



.1

(IN)FORMARSE SOBRE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Marco conceptual

¿QUÉ ES LA MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO?

Esta guía propone avanzar hacia un cambio de paradigma de movilidad, hacia un modelo enfocado en la vida cotidiana de las personas, que valora y pone en el centro los patrones de movilidad sostenible de las mujeres y otras identidades de género, priorizando la movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público, no solo porque son modos más sostenibles y saludables, sino porque también son más equitativos.

La movilidad desde una perspectiva de género implica analizar cómo los roles de género influyen en el uso y disfrute de nuestras ciudades. Y cómo el género y su intersección con otras características, como la edad, el origen, el nivel de ingresos, las capacidades, el tipo de unidad de convivencia, barrio o población donde se vive, condiciona y determina las opciones de movilidad de las personas.

Incluir una perspectiva de género en la movilidad significa avanzar en tres ámbitos: primero, garantizar una visión completa e integral de la movilidad cotidiana; segundo, ampliar el concepto de la seguridad en la movilidad atendiendo a las violencias contra las mujeres y las percepciones de seguridad diferenciadas; y tercero, avanzar hacia la equidad de género y el incremento de mujeres en la planificación, diseño y gestión de la movilidad. Esto implica, necesariamente, pensar en términos de promover las tres autonomías de género propuestas por la CEPAL: autonomía física, autonomía económica, y autonomía en la toma de decisiones, que implica que las mujeres cuenten con la capacidad y las condiciones concretas para decidir libremente sobre cuestiones que afectan sus trayectorias de vida.

➤ Abordaje integral de la movilidad cotidiana

Hasta ahora, la planificación de la movilidad se ha hecho priorizando unos sistemas de movilidad que responden a un modelo de masculinidad hegemónica, priorizando los desplazamientos lineales por motivo laboral y el vehículo motorizado

privado. Estos sistemas de movilidad no han tenido en cuenta los vínculos entre las diferentes actividades de la vida cotidiana de las personas que crean redes complejas de desplazamientos, ni los vínculos con el entorno, contribuyendo a una crisis ambiental, energética y de cuidados a nivel global. Por lo tanto, a través de las políticas de movilidad se han reproducido prioridades, roles y desigualdades sociales y de género que, además, han contribuido a la degradación ambiental de nuestro territorio.

A través de la planificación de la movilidad y el transporte público también podemos cambiar el enfoque predominante y androcéntrico de las políticas de movilidad, que se ha centrado históricamente en la movilidad vinculada a los lugares de trabajo, y recentrar la mirada para responder a la movilidad cotidiana en su complejidad, es decir, analizar y planificar la movilidad entendiendo la complejidad y diversidad de actividades de la vida cotidiana de las personas, más allá de la movilidad laboral. Incluir una perspectiva de género interseccional en las políticas de movilidad implica cambiar de paradigma y dejar de analizar la movilidad como una decisión individual y los desplazamientos como unidireccionales, para analizar las prácticas y patrones de movilidad complejos de las actividades cotidianas tanto en la esfera productiva, reproductiva, comunitaria y propia, y que reflejen los componentes sociales y culturales. Esto implica un cambio de prioridades para poner la vida cotidiana de las personas y la sostenibilidad de la vida en el centro de las decisiones territoriales en términos de movilidad.

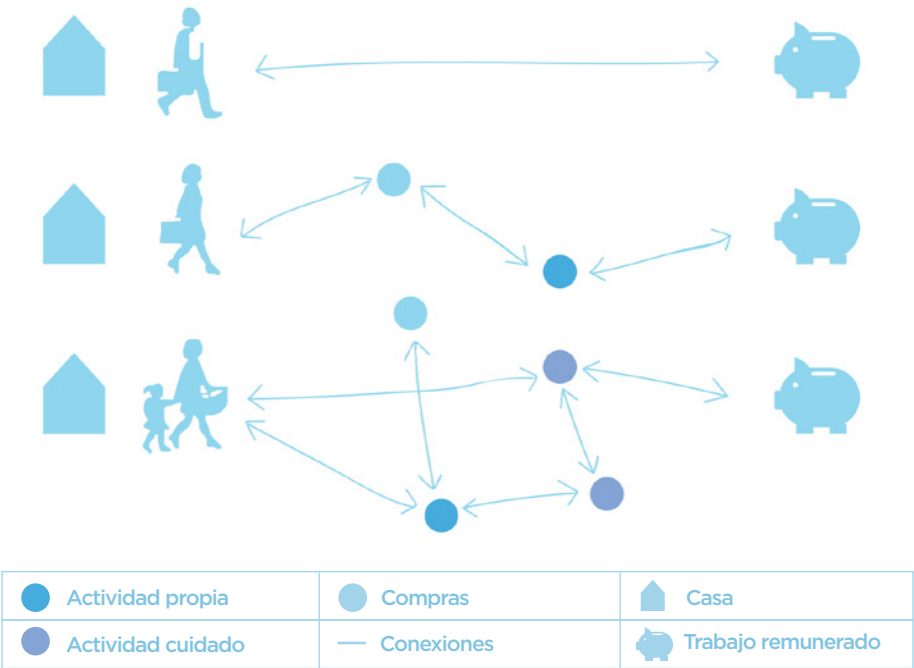


Son las mujeres las que continúan cargando de manera gratuita el trabajo de cuidados y doméstico, que incluye tareas de limpieza, cocina, compras y gestiones del hogar, tareas de cuidado de niños y niñas, acompañamiento a servicios de salud, cuidado de personas adultas mayores y otras personas dependientes. Continúan siendo las principales cuidadoras y dedicando el casi doble de tiempo al trabajo doméstico que los varones. En consecuencia, tienen una movilidad más compleja y diversa porque hacen más desplazamientos al día que los hombres debido a su doble y triple jornada de trabajo remunerado, trabajo doméstico y de gestión del hogar y las relaciones afectivas y comunitarias. Sus desplazamientos son poligonales y se producen por mayor número de motivos, encadenando diferentes actividades y trayectos. A su vez, las mujeres recorren menos distancia en cada viaje y optimizan el tiempo de sus recorridos,

haciendo viajes más cortos y más próximos. Pero al final del día, recorren más kilómetros por la cantidad de actividades que entrelazan debido a su doble y triple jornada, e invierten más tiempo en los viajes por la falta de mejores conexiones intermodales vinculadas a la movilidad activa sostenible.

Esquema de movilidad poligonal e interdependiente.

Fuente: Adriana Cioccoletto y Col·lectiu Punt 6 (2014)



Las mujeres tienen una movilidad más sostenible porque se mueven mayoritariamente a pie o en transporte público y en mayor proporción que los hombres. Esta tendencia es general para la región latinoamericana. En la mayoría de las ciudades latinoamericanas, las mujeres representan el mayor porcentaje de las personas que caminan y que van en transporte público¹.

¹ Angie Palacios, 2018.

Por ejemplo, en Buenos Aires, el 51,1% de los desplazamientos de las mujeres diarios son en transporte público y el 28,4% a pie. Sumándole la bicicleta, el 80% de las mujeres se mueven en modos sostenibles, frente al 67,5% de los hombres². Aunque la movilidad de las mujeres es más sostenible, las desigualdades de género que las mujeres continúan viviendo en la sociedad actual dificultan esta movilidad.

Movilidad sustentable

80% ♀ 67.5% ♂

Desplazamientos diarios de mujeres

51% 🚊 28% 🚶 1% 🚲



Las deficiencias de intermodalidad entre diferentes transportes públicos a nivel horario, de señalización, visibilidad y seguridad impactan mayoritariamente en los desplazamientos de las mujeres, por la feminización de la pobreza, la falta de tiempo, de recursos económicos y las necesidades de conciliar tareas cotidianas.



La salud también condiciona la movilidad de las mujeres, ya que, aunque tienen una mayor esperanza de vida, tienen peor autopercepción de la salud, padecen más enfermedades relacionadas con el dolor y un mayor porcentaje de discapacidad o dependencia. Todos estos factores condicionan su autonomía para desplazarse y, por lo tanto, enfrentan más dificultades en su movilidad. Los contaminantes ambientales también tienen un mayor impacto en las mujeres, porque al ser las principales viandantes están expuestas durante más tiempo; a su vez, determinados contaminantes que se absorben a través del tejido adiposo tienen un mayor efecto negativo sobre el cuerpo de las mujeres, ya que las mujeres tienen un mayor porcentaje de tejido graso.³

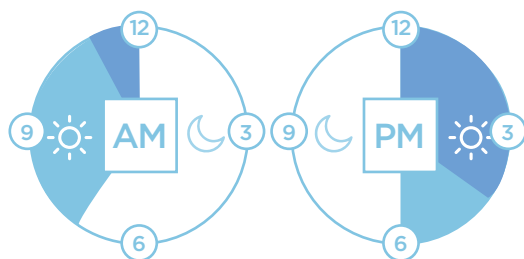
En cambio, los datos muestran que los varones hacen un uso más intensivo del vehículo privado motorizado, a pesar de que ellos tienen una carga mucho menor de tareas reproductivas y no se enfrentan a las barreras de intermodalidad, falta de tiempo y frecuencia, inseguridad y accesibilidad que se encuentran las mujeres cuando se mueven a pie, en bici o en transporte público.

² Julieta Bramuglia y Leda Pereyra, 2019

³ Carme Valls-Llobet, 2020

Sin embargo, no todas las mujeres se mueven de la misma forma. La movilidad con perspectiva de género también significa tener en cuenta cómo la diversidad de cuerpos condiciona las opciones de movilidad (personas con movilidad reducida, infancia, personas mayores, jóvenes, personas transgénero, personas de diferentes pesos y medidas). Por eso, hay que analizar cómo el género y su intersección con otras características, como la edad, el origen, el nivel de ingresos, las capacidades, el tipo de unidad de convivencia, barrio o población donde se vive, condiciona y determina las opciones de movilidad de las personas.

Finalmente, incluir la perspectiva de género en la movilidad implica analizar la movilidad en el ciclo de las 24 horas del día y los siete días de la semana, reconociendo las diferentes dinámicas temporales de movilidad, así como la movilidad nocturna cotidiana de las personas y como se ve condicionada por el género, la percepción de miedo, la menor frecuencia de transporte público o una conexión intermodal deficiente. Por eso, será imprescindible recoger datos cuantitativos y cualitativos que recogen información sobre movilidad nocturna y en fin de semana y festivos, ya que estas movilizaciones no son recogidas en muchas de las encuestas que se realizan. Por ejemplo, en Buenos Aires las mujeres concentran sus viajes entre las 7 y las 18 horas⁵, siendo las franjas entre 11 y 16 horas donde sus desplazamientos son más elevados.



Por el contrario, las mujeres reducen sustancialmente su movilidad en horas nocturnas en contraste con los varones⁶.

 Concentración de viajes por mujeres.



Hay que priorizar programas de inversión que den respuesta a una movilidad cotidiana, reduciendo el tiempo de desplazamiento y que permitan a las personas, en su diversidad, desarrollar sus actividades cotidianas de manera autónoma, segura y accesible universalmente, más allá del radio de movilidad cotidiana a pie de veinte minutos⁷, centrándose en el beneficio social y no solamente en la rentabilidad económica.

> Ampliar el concepto de seguridad de la movilidad desde la perspectiva de género

Integrar una perspectiva de género implica abordar las violencias contra las mujeres y otros delitos de odio e incorporar las percepciones de seguridad de las personas. Es preciso entender que las personas tienen percepciones de seguridad distintas dependiendo de su identidad y orientación sexual, y que mujeres, varones y otras identidades de género tienen diferentes patrones y conductas en la movilidad que impactan en quién está implicado en la accidentalidad. Más allá de si una persona ha vivido una agresión o delito, son las percepciones de seguridad las que condicionan los movimientos y la accesibilidad de las personas.

Aplicar una perspectiva de género interseccional implica ir más allá del actual concepto de seguridad en la movilidad y analizar cómo las violencias contra las mujeres y otras agresiones racistas, contra personas del colectivo LGTBIQ+ o contra personas con diversidad funcional, condicionan las percepciones de seguridad de las personas dependiendo de su identidad de género y limitan el derecho de las mujeres y personas con identidad no binaria a una movilidad libre y autónoma.

A las mujeres se las sigue socializando a tener miedo al espacio público, a las personas desconocidas y sobre todo a moverse solas por la noche, aunque el mayor número de agresiones siguen pasando en el ámbito del hogar y por personas conocidas. El miedo al espacio público también se ve alimentado por las experiencias de acoso verbal y sexual que viven las mujeres cotidianamente. La percepción de seguridad de las personas depende de factores sociales, políticos, económicos y culturales, pero la configuración física y social del espacio puede contribuir a mejorarla.



No es lo mismo caminar por un intercambiador de subte en un pasillo largo subterráneo sin servicios ni actividad, que, al aire libre en un entorno iluminado, señalizado, con servicios y diversidad de personas en el entorno.

⁵ Plan de Género y Movilidad de la Ciudad de Buenos Aires. Secretaría de Transporte, 2019.

⁶ Carme Valls-Llobet, 2020.

⁷ Ciocchetto, Adriana y Col·lectiu Punt 6. 2015.

Más del 60% de las mujeres en Quito, Guadalajara, Lima, y Bogotá han vivido algún tipo de acoso o agresión sexual en el transporte público. En Buenos Aires el 72% de las mujeres que residen en el Área Metropolitana de Buenos Aires se sienten inseguras al viajar en transporte público, en comparación al 58% de hombres⁸.

Además del análisis de las violencias contra las mujeres en el transporte público, mejoras en el diseño de sistemas e infraestructuras de movilidad pueden reducir la percepción de inseguridad de las mujeres y con identidad no binaria.

Cuando se piensa en infraestructuras de movilidad y transporte, es necesario que se cumpla lo que se conoce como los 6 principios de seguridad de las mujeres, que deben ser espacios:

1  Vitales Diversidad de actividades y personas	2  Vigilados y cuidados De manera formal e informal Acceso a ayuda y apoyo	3  Equipados Mantenimiento y planificación
4  Señalizados Saber dónde estás y dónde vas	5  Visibles Ver y ser vista	6  Comunitarios Desarrollados con la participación activa de las mujeres⁹

Pero también una movilidad segura y libre debe garantizar la seguridad vial y la autonomía de la infancia y las personas mayores y la accesibilidad universal, porque también la percepción de seguridad cambia dependiendo de la edad o de la condición de la persona.

➤ Planificación, diseño y gestión con perspectiva de género

Finalmente, es esencial revisar la equidad de género en el interior de la gestión del sistema de movilidad y transporte. **Históricamente, el ámbito del transporte y la movilidad han sido un sector altamente masculinizado y dominado por personas técnicas. Este hecho también ha sido un condicionante importante por la falta de una perspectiva de género en las políticas de movilidad.**

Por un lado, hay que incrementar el número de mujeres en su diversidad en los órganos de participación y los consejos de movilidad, así como en los procesos participativos que se realicen en el marco de desarrollo de nuevas infraestructuras. En particular, es importante que la experiencia de las mujeres mayores, familias monomarentales, mujeres cuidadoras, trabajadoras del hogar y mujeres con diversidad funcional se incluya de manera explícita en todas las convocatorias. Por otro lado, es imprescindible incorporar una perspectiva de género interseccional en la dinamización de los órganos consultivos y de los procesos participativos, con tal de adaptar horarios, espacios, dinámicas y temas a la diversidad de personas, incluir los valores de la movilidad cotidiana y de cuidados, visibilizar el valor añadido de la experiencia de movilidad cotidiana de las mujeres y garantizar que no se silencien ciertas voces ni se desarrollen dinámicas de “mansplaining”¹⁰ o de liderazgos hegemónicos.

En el ámbito laboral de la movilidad, a nivel internacional, hace años que se trabaja para avanzar en la equidad de género en el sector. Iniciativas como la Women in Transport impulsada por la Comisión Europea, o bien el proyecto DIAMOND - como uno de los proyectos Horizon 2020 - promueven la equidad de género en el ámbito del transporte, tanto de personas pasajeras como de mercancías y en toda la cadena, desde la gestión, la operación a la construcción de infraestructuras. El BID (Banco Internacional del Desarrollo) ha financiado proyectos de contratación de mujeres en trabajos relacionados con el mantenimiento y la construcción de infraestructuras de movilidad en Haití, Bolivia y Nicaragua.

⁸ Heather Allen et al, 2018.

⁹ Col·lectiu Punt 6, 2017.

¹⁰ La palabra mansplaining es un neologismo anglófono basado en la composición de las palabras man (hombre) y explaining (explicar), que se define como explicar algo a alguien, en concreto un hombre a una mujer, de una manera considerada como condescendiente o paternalista. En español, se puede usar el término “condescendencia machista”



En América Latina las mujeres representan el 21% de las trabajadoras del sector transporte. En Chile y Colombia, las mujeres representan el 17% de personas trabajadoras, mientras que en Perú y Argentina son el 7,5% y el 8% respectivamente¹¹.

Además de los porcentajes de trabajadoras, habría que analizar en qué nivel de la escala trabajan, ya que también en el interior de las organizaciones se reproduce la división sexual del trabajo, segregación vertical y horizontal. Los varones acostumbra a ocupar posiciones de construcción, mantenimiento, conducción, seguridad o dirección, mientras que las mujeres trabajan en la atención al cliente, como personal administrativo o en la limpieza. Es, por lo tanto, imprescindible en todas las escalas de la movilidad, tanto a nivel de órganos de decisión, ya que acostumbran a ser espacios masculinizados, como las operadoras, como los consejos y órganos consultivos y decisorios de movilidad, como en la construcción de infraestructuras, o los órganos de participación ciudadana.

Entonces, además de criterios de género que estén vinculados con la parte física de la infraestructura, es necesario que se implementen criterios de género que fomenten la contratación y la promoción de mujeres en el ámbito del transporte, a través de diferentes mecanismos, como pueden ser cláusulas de género en las licitaciones de nuevas infraestructuras y en los subcontratos de servicios (seguridad, limpieza), formación transversal para las distintas instituciones y organizaciones involucradas en el sistema de movilidad, etc.

¹¹ Julieta Bramuglia y Leda Pereyra, 2019

CUALIDADES DE LA MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Con el objetivo de integrar una perspectiva de género en los sistemas de movilidad y transporte, en esta guía se propone trabajar en la aplicación de 5 cualidades a las que debería responder la movilidad:



Movilidad cotidiana y cuidadora

Esta cualidad se refiere al diseño del sistema de movilidad, que a través de recorridos funcionalmente útiles, multimodales, multiescalares debe apoyar las tareas de cuidado, tanto las no remuneradas como personas trabajadoras del hogar. Esto significa que el sistema de movilidad debe incluir:

- **Sistema de movilidad cotidiana integral**, que no responda ni privilegie solamente a la movilidad laboral, sino que responda también a la movilidad de cuidados, a la movilidad por motivos personales y de ocio y a la movilidad vinculada a

la esfera comunitaria y vecinal, conectando con equipamientos, servicios a las personas (escuelas, hospitales, centros de salud, culturales, sociales, deportivos) y comercios de proximidad.

- **Infraestructuras cotidianas y de cuidado**, que incluyan bancos para el descanso, el cuidado y la socialización a lo largo de la cadena de desplazamientos y que respondan a la diversidad de personas y cuerpos (personas mayores, infancia, madres lactantes, espacio para acompañar personas con silla de ruedas, etc.); baños públicos, gratuitos, mantenidos y seguros; cambiadores para bebés y espacios de lactancia, fuentes de agua y espacios de espera y apoyo a los cuidados.
- **Conexiones intermodales centradas en la movilidad cotidiana**, con información horaria clara, visible, que disponga de sistemas de arribo predictivo en tiempo real; con señalización continua en los intercambiadores modales y centros de trasbordo que permita orientarse fácilmente y realizar las conexiones de manera rápida, sencilla, accesible y segura; con horarios coordinados entre las distintas operadoras de transporte, fomentando el incremento de la frecuencia de paso para reducir tiempos de espera de acuerdo a la diversidad de actividades cotidianas (no solo laborales).



Movilidad accesible y diversa

Esta cualidad tiene como objetivo lograr que el sistema de movilidad y transporte responda a la diversidad de necesidades, ritmos, cuerpos, estados de salud y niveles económicos. Para ello es necesario responder a:

- **Accesibilidad universal en la cadena de desplazamiento**: garantizándola para todas las personas que se mueven, en su diversidad, prestando especial atención a la accesibilidad de las personas con movilidad reducida y con diversidad funcional, sensorial y cognitiva, personas con cochecitos, cargando las compras o productos de venta. Pero también atendiendo a la accesibilidad y el bienestar en la movilidad de las personas con diversos estados de salud física y mental.
- **Diversidad de cuerpos**: pensando las infraestructuras y los diferentes elemen-

tos del sistema de movilidad para que pueda acoger a los diferentes cuerpos tanto de la infancia, personas mayores, jóvenes, personas con identidad trans o identidades disidentes, con diferentes pesos y medidas. Por ello, es necesario pensar, por ejemplo, cómo se colocan las barandas dentro de los vehículos, velar porque tengan doble altura en escaleras y rampas, la altura de los asientos en el transporte, la ubicación de los botones de apertura de puertas y de alarma, etc.

- **Equipado:** adaptando la anchura de aceras a la movilidad peatonal y garantizando el mantenimiento de esas vías y otros caminos peatonales, así como de las conexiones con el transporte público; equipando toda la cadena de desplazamientos con bancos, barandillas, iluminación continua, estacionamientos para bicicletas, etc.
- **Señalización peatonal y bicicleta,** revisando los iconos, la señalética y el lenguaje para que sea no sexista e incorpore la diversidad de personas y cuerpos. Habilitando y manteniendo recorridos baldosas táctiles, señalización visual, gráfica y sonora, ascensores, validadoras accesibles.
- **Asequibilidad,** analizando y revisando la red SUBE y el sistema tarifario social, para asegurarse que responde a cuestiones de género, a la movilidad del cuidado y que no penalice los desplazamientos por motivos de cuidados o de acompañamiento a personas dependientes o a personas con diversidad funcional, sensorial o cognitiva.



Movilidad segura y libre

Esta cualidad tiene como objetivo ampliar el concepto de seguridad en el transporte, incorporando el abordaje de las violencias contra las mujeres, el acoso sexual y otros delitos de odio (racismo, lgtbofobia, capacitismo), y a su vez como condiciona la percepción de miedo y seguridad a la movilidad de las personas, y en particular de mujeres y niñas. A su vez, ampliar el concepto de seguridad vial, promocionando la autonomía de la infancia, personas adultas mayores y personas con diversidad funcional, sensorial y cognitiva. Para ello es necesario trabajar para desarrollar Infraestructuras de movilidad que integran los 6 principios de seguridad de las mujeres: señalizado, visible, vital, vigilado, equipado y comunitario:

- **Protocolos de abordaje de las agresiones sexuales en el sistema de movilidad:** desarrollando campañas de prevención y sensibilización, habilitando líneas de atención para casos de acoso y agresiones sexuales, desarrollando y fortaleciendo los circuitos de atención y denuncia, y las sanciones. Pero también a través de la sistematización y el análisis de datos para responder adecuadamente a la problemática y de la capacitación a personal en el abordaje de agresiones sexuales.
- **Seguridad vial para la diversidad de personas,** por ejemplo, a través del diseño participativo de senderos escolares seguros; fomentando la prioridad peatonal y bicicleta a través de la eliminación de barreras como puentes elevados, pasos subterráneos, tiempos semafóricos, cebras, la pacificación del tránsito rodado y la ampliación aceras.



Movilidad nocturna y festiva

Esta cualidad tiene como objetivo analizar y atender a la movilidad en el ciclo 24/7, apoyando a través del sistema de movilidad y transporte al desarrollo de actividades productivas, reproductivas, de cuidado y de ocio en la noche y los fines de semana o días festivos. Para ello es necesario incluir:

- **Análisis de la movilidad 24/7,** que responda a las actividades nocturnas y en días festivos por motivos laborales, de cuidados y de ocio.
- **Infraestructuras de movilidad y transporte seguras,** como paradas de colectivo, estaciones de metrobus, subte y premetro que respondan a los criterios de seguridad de las mujeres en horarios nocturnos y festivos cuando hay menos visibilidad y menos presencia de personas.
- **Programas de transporte nocturno colectivo,** que estén vinculados a zonas de trabajo, ocio o cuidados (hospitales) donde no llegue la red de transporte público o colectivo.
- **Programas de parada a demanda,** que permitan reducir los trayectos a pie entre paradas de transporte y destino final, sobretodo vinculado al transporte en colectivo.
- **Arribo predictivo en todo el sistema,** que permita tomar decisiones sobre la

espera y el modo de movilidad a escoger y que se complemente con herramientas y aplicaciones tecnológicas accesibles de planificación del viaje.



Movilidad equitativa y participativa

Esta cualidad es imprescindible para promover la equidad de género en los equipos de trabajo de todos los niveles del sistema de movilidad y transporte. Y a su vez, tiene como objetivo promover la participación activa de las mujeres en políticas de movilidad. Para ellos es necesario implementar:

- **Mecanismos legales y normativos de promoción de las mujeres en el sistema de movilidad**, a través de planes de igualdad en las empresas operadoras de transporte, acciones positivas en la contratación, condiciones laborales y salariales en igualdad de condiciones, permisos de maternidad y paternidad y de cuidados a otras personas dependientes. Pero también implica adaptar las infraestructuras y los equipamientos de trabajo para que responda a las necesidades de las mujeres (vestuarios, vehículos, uniformes). A su vez, se debe asegurar la prevención del acoso en el ámbito laboral, a través de la elaboración e implementación de protocolos de abordaje del acoso sexual y por razón de género en el trabajo.
- **Incremento de mujeres en posiciones de poder y decisión en los organismos de movilidad y transporte**, garantizando la paridad a través de acciones positivas, de la revisión de horarios y revisando las dinámicas de reuniones para que incorporen una perspectiva de género y eviten dinámicas de mansplaining o condescendencia machista.
- **Incremento de la participación activa de las mujeres usuarias y organizaciones de mujeres en órganos consultivos**, garantizando la paridad y la diversidad, revisando los horarios y espacios de reunión que se acomoden a sus necesidades, dinamización con perspectiva de género que visibilice y valore el conocimiento de las mujeres.

Para poder integrar estas cualidades de movilidad desde una perspectiva de género, a continuación, la guía presenta las formas en las que se pueden incorporar en las diferentes fases de la planificación: diagnóstico, aplicación de criterios de género, evaluación y seguimiento.



PASO 2

ANALIZAR LA RED DE MOVILIDAD

Diagnóstico con perspectiva de género

El Diagnóstico es una herramienta de análisis y evaluación que permite comprobar la aplicación transversal de la perspectiva de género, tanto en el sistema de movilidad y transporte como en su gestión. A partir del análisis integral de los aspectos sociales, físicos y funcionales de un sistema de movilidad y del conjunto de cualidades identificadas se elaboran unos criterios determinados para una movilidad con perspectiva de género.

Este diagnóstico es necesario para poder evaluar si el sistema de movilidad en barrios vulnerables, distritos y ciudades responde a las necesidades de las personas sin provocar discriminaciones de ningún tipo. Aporta un trabajo transversal entre las diferentes áreas, escalas y temas de la movilidad basado en la vida cotidiana, en los cuidados a las personas y en la diversidad de las necesidades desde la interseccionalidad, que tiene en cuenta las desigualdades en función del género, la edad, el origen, la diversidad funcional, entre otros.

Con el objetivo de que las políticas de movilidad incorporen criterios de género, es fundamental que la perspectiva de género se integre tanto en la conformación del equipo técnico y en la integración de la participación comunitaria en el diagnóstico, así como en las herramientas de recogida de datos y su análisis.

ELEMENTOS CLAVE

El diagnóstico consiste en hacer un trabajo transversal entre diferentes áreas involucradas en la movilidad y su equipo técnico, sumando la participación activa de las personas usuarias, en especial mujeres usuarias y gestoras con perfiles diversos, con las que se trabaja su experiencia de vida cotidiana desde una perspectiva de género.

Este diagnóstico se debe contextualizar y adaptar a la escala de análisis que se utiliza, si se hace sobre un medio de movilidad, - por ejemplo, el transporte en subte - si se hace de un centro de trasbordo, o si se quiere hacer para toda la red de transporte público de una ciudad.

Equipo técnico

El equipo técnico debe contar con personas con distintos conocimientos urbanos y de movilidad, sin jerarquías y con equidad de género. Se recomienda:

1. **Asegurar la equidad de género en la conformación del equipo** en cuanto a número de mujeres, hombres y personas con identidad no binaria, en cuanto a la distribución de responsabilidades y la representatividad de mujeres en las diferentes áreas del trabajo
2. **Integrar el equipo con personas de diferentes áreas y disciplinas que intervienen en las temáticas de la movilidad** (áreas de movilidad, de urbanismo y áreas sociales como desarrollo humano y salud, entre otras como jóvenes, personas adultas mayores, etc.).
3. **Garantizar que el equipo esté formado en la temática de la movilidad desde una perspectiva de género** ya sea por experiencia previa o a través de capacitación específica en el tema.

Deberá trabajar conjuntamente en:

- Recopilar y analizar la información, documentación y datos disponibles (datos secundarios de aproximación al contexto físico y social).
- Coordinar, organizar y dar seguimiento al proceso participativo de recolección y análisis de datos primarios.
- Realizar visitas y recorridos por el territorio a transformar, participar en la presentación de resultados del proceso participativo, traspasar al equipo redactor e incorporar el análisis a las propuestas de transformación, presentar las propuestas a la población para su evaluación y hacer seguimiento y evaluación participada de las diferentes fases de trabajo.
- Hacer público y difundir el informe de resultados de todo el proceso.

Procesos participativos

Cualquier intervención en una comunidad, barrio o territorio tiene que ser hecha a través de la participación comunitaria, porque son las personas usuarias del espacio a transformar quienes tienen un mayor conocimiento del área por su experiencia cotidiana. Además, la participación incrementa el sentimiento de pertenencia y el nivel de satisfacción y es una oportunidad para dar poder de decisión a personas y grupos que han sido normalmente excluidos, en particular las mujeres.

Participación con perspectiva de género

La participación de las personas usuarias y el conocimiento previo y cotidiano del contexto territorial desde una perspectiva de género se debe hacer durante las diferentes etapas de la elaboración de los planes y proyectos derivados. Esto permitirá buscar soluciones adaptables a las particularidades sociales, territoriales, económicas y urbanas del contexto en la intervención, a través de la interacción del equipo técnico con entidades y personas usuarias del territorio. La participación se integrará tanto en el diagnóstico, la propuesta de acciones y recomendaciones como el seguimiento y la evaluación después de las intervenciones.

Se recomienda que el desarrollo del proceso participativo se realice a través de personas expertas y organizaciones especializadas en este ámbito y que sean externas a las instituciones gubernamentales, para contribuir a un proceso transparente y que incorpore la diversidad de experiencias y recomendaciones.

La participación comunitaria debe integrar una perspectiva de género interseccional. Esto significa que debe:

1. Centrarse en responder a las necesidades de la vida cotidiana de las personas usuarias, y en particular, de las mujeres en su diversidad, poniendo la vida y los cuidados en el centro del análisis y en integrar el impacto de las violencias de género en su movilidad, ya que las mujeres tienen un conocimiento más complejo de la movilidad debido a sus patrones de movilidad sostenible y a su doble y triple jornada que siguen desarrollando en nuestra sociedad actual.
2. Reconocer el impacto de los roles de género en las dinámicas de participación de las personas, erradicando actitudes machistas que menosprecien las aportaciones de las mujeres y de otros grupos que han sido históricamente excluidos de procesos participativos y comunitarios. Para ello, es esencial que el equipo dinamizador acredite experiencia en la integración de la perspectiva de género y utilice herramientas de recogida y análisis de datos para adaptarse y acomodarse a las experiencias y necesidades de participación de cada grupo.
3. Utilizar dinámicas que sean accesibles para todo tipo de personas con diferentes niveles de formación, condición socioeconómica, origen o edad, evitando lenguajes muy formales o técnicos que puedan resultar excluyentes y para asegurar que se incorporen todas las voces. La estructura de la actividad y las metodologías deben favorecer la participación de todas las personas y ser flexibles y creativas, pero no por ello perder profundidad y el análisis integral de las diferentes escalas espaciales desde la movilidad cotidiana (barrio, municipio, territorio).
4. Garantizar espacios y horarios adecuados y compatibles con las tareas de cuidado. Las actividades participativas deben incluir la diversidad de realidades en diferentes aspectos como la localización, temporalidad, horario, accesibilidad, compatibilidad con otras tareas, los canales de difusión de la actividad.

Creación de grupo de seguimiento

Para contribuir a una mayor transparencia se recomienda crear desde el inicio del proceso, un grupo de seguimiento mixto de todo el proceso participativo con representación de personas usuarias y con representación del equipo técnico. Este grupo de seguimiento debe ser paritario en cuanto al género, o bien, con mayoría de mujeres y personas con identidad no binaria. El grupo participará en la revisión del proceso participativo, en difundir las actividades, revisar el análisis de resultados y las propuestas, así como dar monitoreo y seguimiento a todas las fases posteriores al diagnóstico.

APROXIMACIÓN AL CONTEXTO SOCIAL Y FÍSICO

El diagnóstico de movilidad con perspectiva de género contará con análisis de datos primarios y secundarios. Para una primera aproximación al contexto social y físico del área de intervención a trabajar se analizarán datos secundarios. Para ello, es necesario revisar y analizar la información disponible del contexto social y físico, es decir, datos del contexto social y económico, de los usos del territorio, del sistema de movilidad existente, de la seguridad y de la salud.

Contexto social y económico

Los datos estadísticos extraídos deben tener en cuenta la diferenciación por géneros, edad, país de origen, etc. A continuación se presenta un listado de datos que se pueden utilizar para analizar el contexto socioeconómico siempre que esté disponible:

- Población por género y edad
- Porcentaje de población ocupada por género y edad
- Distribución de la población por sectores de ocupación y por género
- Siempre que sea posible acotar la información a la escala estudiada: barrio, distrito, etc.

Si está disponible es importante incorporar también:

- Índice de envejecimiento segregado por género
- Tasa de dependencia
- Tasa de inmigración segregada por género
- Tasa de desempleo segregada por género

Los datos cualitativos obtenidos por métodos de participación ciudadana deben tener en cuenta los resultados de talleres o de consultas realizadas a mujeres usuarias del sector territorial afectado.

Usos

- La distribución de los usos del suelo
- La delimitación por barrios del municipio
- La ubicación, tipo de programa y análisis de la distribución de los equipamientos comunitarios y de servicios según los barrios y municipio
- La ubicación, superficie y análisis de la distribución de los espacios públicos según los barrios y municipio
- La situación de las parcelas de reserva de uso residencial
- La ubicación de las reservas de espacios verdes y libres y equipamientos
- La situación de las parcelas de reserva de otras actividades (económicas, infraestructuras)

Movilidad

- Estudio de la movilidad cotidiana de la población (tipo de movilidad por sexo, destinación, motivos e itinerarios a pie realizados con cartografía que incluya desplazamientos por motivos laborales, estudios, responsabilidades de cuidados y domésticas, motivos personales).
- Red de transporte público
- Red de calles para peatones o de prioridad peatonal
- Red de calles para bicicletas
- Red de calles accesibles
- Red vial y de infraestructuras

- Ubicación de estacionamientos para bicicletas y otros artilugios de movilidad sostenible
- Ubicación de estacionamientos para autos
- Elementos que dan apoyo a la movilidad como: ubicación de bancos, paradas de transporte público, baños públicos, etc.

Seguridad

- Datos sobre seguridad vial y de seguridad personal desagregados por género, edad y origen
- Auditorías de seguridad con perspectiva de género en los diferentes medios de transporte y en las conexiones a pie con transporte. Las auditorías de seguridad son una herramienta de análisis integral de los aspectos sociales, físicos y funcionales que condicionan la percepción de seguridad en el espacio desde una perspectiva de género interseccional. Implican un trabajo conjunto entre el personal técnico, las organizaciones de mujeres, otras organizaciones de la sociedad civil y otras personas que trabajan en el territorio y tengan un conocimiento de la realidad del contexto, en colaboración con el equipo facilitador y redactor de la Auditoría. Se desarrollan aplicando un repertorio de herramientas y métodos participativos y feministas para obtener información sobre los diversos aspectos del contexto físico y social y sobre cómo impacta la seguridad en la vida cotidiana de las personas.¹³

Salud

- Datos sobre morbilidad y mortalidad de la población desagregados por género
- Principales causas de enfermedad de la población desagregados por género
- Existencia de factores relevantes de contaminación ambiental de la población (agua, aire, suelo, térmica, acústica, lumínica, radioactiva).
- Datos sobre la actividad deportiva de la población desagregados por género y edad y el lugar donde desarrollan esta actividad (espacio polideportivo o al aire libre).

¹³ Col·lectiu Punt 6. 2017. Entornos Habitables. Auditoria de Seguridad Urbana con Perspectiva de Género en la vivienda y el entorno.

HERRAMIENTAS DE RECOLECCIÓN A TRAVÉS DE LA PARTICIPACIÓN¹⁴

Después de hacer una aproximación al contexto social y físico del entorno estudiado, es imprescindible recoger y analizar datos primarios a través de diferentes herramientas que permitan estudiar la movilidad de manera multiescalar. Por ello, las herramientas propuestas tienen como pilar central la participación comunitaria y la perspectiva de género interseccional, para realizar un diagnóstico que recoja la experiencia cotidiana de las personas usuarias, expertas de sus territorios. Entre las herramientas posibles encontramos:

- 1. Encuestas de movilidad**
- 2. Cuestionario de movilidad con perspectiva de género**
- 3. Observación participante**
- 4. Entrevistas con personas clave**
- 5. Grupos de discusión**
- 6. Recorridos de reconocimiento: a pie, en bici, en transporte público**
- 7. Caminatas exploratorias**
- 8. Red de movilidad cotidiana**
- 9. Mapas comunitarios de movilidad**

¹⁴ Estas herramientas se inspiran y se han adaptado de guías metodológicas previas elaboradas por Collectiu Punt 6: Mujeres Trabajando 2014, Espacios para la Vida Cotidiana, Entornos Habitables, Nocturnas. <http://www.punt6.org/guias-propias/>



¿Qué son?

En la mayoría de territorios ya existen encuestas de movilidad que recogen datos sobre los patrones y hábitos de desplazamiento de la población de un territorio. También existen encuestas que se diseñan y desarrollan para contextos determinados, ya sea para valorar la calidad de servicio de un medio de transporte, para evaluar las necesidades de movilidad en torno a un nuevo centro intermodal o para recoger datos específicos vinculados a la seguridad, por ejemplo. Independientemente de la encuesta, es esencial incorporar tanto en el diseño del cuestionario como en el análisis de datos una perspectiva de género interseccional. Para ello es imprescindible revisar qué preguntas hacen las encuestas, asegurando que se incluyen preguntas sobre movilidad del cuidado y percepción de seguridad diferenciada. Es ideal contar con la colaboración técnica del área de estadística y censos de la ciudad.

¿Con quién?

Personas usuarias y no usuarias del sistema de movilidad y transporte

Tiempo total: 5-20'

Tiempo de respuesta del cuestionario: Entre 5 y 20 minutos*

Recursos adicionales:



“Patrones de movilidad con perspectiva de género en la ciudad de México”.

Encuestas de movilidad ciclista con perspectiva de género.

(Ejemplos de encuesta)

También dependiendo del objetivo de la encuesta, pueden ser longitudinales (que se repiten con una temporalidad específica: anual, bi-nual, quinquenal) o bien que se realicen de manera puntual en momentos específicos de un proyecto de infraestructuras: encuestas antes o después de la transformación.

¿Cómo?

A continuación, se apuntan algunos de las preguntas que son esenciales para diseñar el cuestionario incorporando la perspectiva de género interseccional.



* dependerá del tipo de cuestionario que se diseñe, la cantidad de preguntas y el formato en que se implemente (encuesta telefónica, encuesta a domicilio, encuesta en la calle o el transporte).

Características sociodemográficas

Preguntas vinculadas a características de la población que permitan hacer un análisis de datos cruzados con perspectiva de género interseccional:

- Identidad de género (varón, mujer, trans, persona con identidad no binaria)
- Grupo de edad
- Pertenencia a colectivos específicos (LGTBIQ+, personas racializadas, migradas, refugiadas, pueblos originarios o personas con diversidad funcional).
- Con personas dependientes a cargo (infancia, gente mayor, con diversidad funcional)
- Nivel económico
- Barrio y distrito
- Tipo de unidad de convivencia
- Tipo de desplazamientos y frecuencia: trabajo remunerado, estudio, cuidados, tareas domésticas, ocio, voluntariado/activismo

Preguntas que integran la perspectiva de género

- Sobre la temporalidad de los desplazamientos en diferentes horas del día, la noche y la semana
- Sobre las diferentes actividades de la vida cotidiana, que visibilice la movilidad más allá de la movilidad por trabajo y estudios, y en especial, que visibilice la movilidad de los cuidados.
- Sobre la accesibilidad universal en el sistema de movilidad que recojan información de personas con movilidad reducida, con discapacidad física, sensorial y cognitiva o sobre otros estados de salud física y mental.
- Sobre la asequibilidad económica del transporte y el impacto del coste económico en el acceso a oportunidades laborales, de estudio, culturales y sociales.
- Sobre la percepción de seguridad, recogiendo datos tanto de agresiones sexuales y contra las mujeres y otras agresiones racistas, contra el colectivo LGTBIQ+ o contra personas con diversidad funcional, así como datos sobre qué elementos favorecen la percepción de seguridad y cuáles incrementan el miedo.
- Sobre la intermodalidad, que permita analizar la movilidad interdependiente, poligonal y el entrelazamiento de actividades y viajes por tipos de unidad de convivencia, sexo, edad, etc.



- Sobre las diferentes escalas de movilidad, visibilizando la multiescalaridad de los desplazamientos y de la red de movilidad cotidiana de las personas.
- Sobre la inmovilidad y la movilidad forzada, que recoja y visibilice qué personas se mueven menos y por qué razones, ya que las mujeres en diferentes etapas del ciclo vital ven restringida su movilidad (miedo a la violencia, condiciones de salud) o bien se sienten forzadas a mover para acceder a servicios básicos (agua, alimentos) u oportunidades económicas (trabajo nocturno).

Además de revisar los cuestionarios e incorporar este tipo de preguntas a las encuestas, es esencial hacer un análisis de los resultados desde una perspectiva de género interseccional. Eso representa, por un lado, hacer análisis cruzados de los diferentes aspectos de movilidad (tipo y motivos de desplazamiento, medios de transporte, intermodalidad, tiempos de la movilidad, percepciones de seguridad, etc.) con las características sociodemográficas de las personas encuestadas, para visibilizar cómo el género, la interseccionalidad, la unidad de convivencia, las responsabilidades de cuidados o el nivel económico condicionan en su conjunto la movilidad. Esto es crucial porque a menudo las encuestas solo presentan cuántas mujeres y varones han respondido la encuesta, pero no hace un análisis cruzado de toda la información de movilidad desagregada por género y otras variables interseccionales.

Por otro lado, significa analizar los resultados estadísticos visibilizando las diferencias y las desigualdades de género. A menudo, análisis desde una perspectiva androcéntrica, enfatizan la movilidad por razones de trabajo y estudio, los desplazamientos individuales y unidireccionales y el transporte privado motorizado. En cambio, un análisis con perspectiva de género interseccional cambia las prioridades, visibilizando la complejidad de la movilidad cotidiana, en especial de las mujeres, la movilidad del cuidado interdependiente y cómo la violencia condiciona la movilidad. Pero además analizando y cuestionando las causas de las desigualdades de género e interseccionales con el objetivo de buscar respuestas transformadoras hacia un sistema de movilidad más equitativo y justo.

2 CUESTIONARIO DE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO



¿Qué es?

Es una herramienta cualitativa de recogida de información que sirve para describir y analizar la red de movilidad cotidiana que estamos estudiando. Permite reflexionar sobre las cualidades que la movilidad debe incluir con el fin de integrar una perspectiva de género y responder a la diversidad de necesidades de las personas que habitan en un territorio. Este cuestionario es en sí una herramienta cualitativa de análisis que se puede utilizar de manera independiente o como material en la implementación de otras herramientas como entrevistas a personas clave, guión de un recorrido de reconocimiento o de una marcha exploratoria o en el taller de red de movilidad cotidiana. A diferencia de la encuesta, permite hacer un análisis cualitativo de diferentes aspectos de la movilidad y que se pueden utilizar también para elaborar indicadores de seguimiento y evaluación cualitativos.

¿Con quién?

Personas usuarias y no usuarias del sistema de movilidad y transporte.

Tiempo total: 30'

Tiempo de respuesta del cuestionario: 30 minutos*.

Recursos adicionales:

Cuestionario de Movilidad con Perspectiva de Género (*Anexo 1*)

¿Cómo?

Las preguntas del cuestionario están divididas en las 5 cualidades de movilidad cotidiana con perspectiva de género: cotidiana y cuidadora, accesible y diversa, segura y libre, nocturna y festiva, y equitativa y participativa. Cuando se integra dentro de otra herramienta participativa se puede responder individualmente y compartir las respuestas y reflexiones de forma grupal con las otras personas participantes, para contrastar necesidades y percepciones.

3 OBSERVACIÓN PARTICIPANTE



¿Qué es?

La observación participante es el análisis de un espacio concreto para recoger información sobre el uso social con el espacio físico, a fin de determinar quiénes, dónde, cómo y con quién se utiliza, la relación entre la configuración física del espacio y el uso social que se hace, así como identificar elementos que pueden condicionar su uso desde una perspectiva de género interseccional.

¿Con quién?

Personas usuarias y no usuarias del sistema de movilidad y transporte.

Recursos adicionales:

Guion de observación (*Anexo 1*)

Tiempo total: 1 h c/u

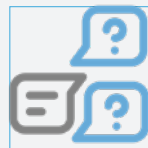
Observaciones de mínimo una hora cada una, que se repiten en diferentes franjas horarias (mañana, mediodía, tarde, noche) y en diferentes días de la semana (laborales, fin de semana, festivos).

¿Cómo?

Prevía a la observación, se elabora un guión de recogida de información que sirve para recoger los diferentes aspectos vinculados a la movilidad, tanto física como de lenguaje, como social. Las observaciones participantes se pueden hacer en diferentes momentos para poder estudiar las dinámicas de funcionamiento y uso de un lugar, saber qué sucede en él, quién lo utiliza y estudiar las relaciones sociales y espaciales. En las observaciones se anota información de los diferentes perfiles de personas que se mueven, el tipo de usos que hacen, los elementos que favorecen o dificultan la movilidad y si existen situaciones de conflictos de uso o convivencia.

La información observada se puede anotar sobre planos o mapas de la infraestructura y/o sobre el guión de observación. También se recomienda tomar fotos de las diferentes observaciones para poder ejemplificar los resultados del análisis.

Una vez finalizadas las observaciones se sistematiza toda la información en función de qué personas lo utilizan o no (género, edad, origen, si están solas, acompañadas, en grupo, etc.), aclarando que es la identificación subjetiva de la persona que hace la observación, y qué actividades realizan en los espacios observados.



¿Qué es?

Las entrevistas se realizan con el objetivo de extraer información cualitativa detallada sobre cuestiones concretas del sistema de movilidad. Es una herramienta ideal para realizar con personas técnicas que trabajan en el territorio o personas involucradas en la comunidad que conozcan el contexto en detalle. Las entrevistas también ayudan a ampliar contactos que puedan entrevistar o invitar a participar en otras actividades del proceso.

¿Con quién?

Personas integrantes de equipos técnicos o políticas y personas claves informante de la comunidad.

Tiempo total: 1h / 1h 30'

Recursos adicionales:

Guión de entrevista (*Anexo 1*)

¿Cómo?

Las entrevistas pueden ser abiertas o semi-estructuradas. Las entrevistas semi-estructuradas tienen un guión de preguntas con el objetivo de hablar de aquellos elementos importantes para el análisis de la integración de la perspectiva de género en el sistema de movilidad y transporte. Se recomienda desarrollar la entrevista en forma de diálogo y no en forma de cuestionario unidireccional, atendiendo a crear un clima de confianza y respeto mutuo.

En el momento de escoger el número de entrevistas y las personas entrevistadas es esencial recoger diversidad de experiencias en función de la identidad de género y otras variables interseccionales. Se recomienda grabar las entrevistas con grabadoras de voz, siempre con previo consentimiento de la persona entrevistada, aclarando que el uso de la grabación es para recoger los detalles de la conversación, su vaciado y el posterior análisis, garantizando la confidencialidad. El consentimiento de la persona entrevistada se puede grabar o recoger a través de la firma de una declaración de consentimiento.

5 GRUPOS DE DISCUSIÓN



¿Qué es?

El grupo de discusión es una conversación moderada por una persona externa que sirve para recoger información sobre cómo diferentes personas desarrollan su movilidad cotidiana a la vez que se crean reflexiones grupales a partir de las ideas individuales compartidas por las diferentes personas. El grupo de discusión permite recoger información cualitativa de un grupo de personas de manera rápida.

¿Con quién?

Se pueden hacer grupos de discusión con varios grupos, por ejemplo: con mujeres mayores, con diversidad funcional, con mujeres cuidadoras, con jóvenes, con personal de conducción de transporte público, con personal revisor, etc.”

Tiempo total: 1h 30’

Recursos adicionales:

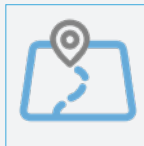
Guion grupo de discusión. Para preparar preguntas específicas: “Cuestionario de Movilidad con perspectiva de Género” y “Guion de Observación”. (*Anexo 1*)

¿Cómo?

Se recomienda realizar esta actividad con grupos de entre 6 y 12 personas, para que todas las personas participantes puedan intervenir en el debate, aportar su opinión del tema y ser escuchadas por igual. Las preguntas a discutir se dividen en bloques temáticos y se asigna un tiempo a cada bloque temático para asegurar que todas las personas pueden participar y compartir experiencias sobre cada tema. El grupo de discusión es facilitado por una persona moderadora que tiene conocimiento del tema, que asegurará que todas las personas hablen y que nadie monopolice la discusión. También debe enfocarse en que las personas se sientan en un espacio seguro y de confianza para compartir sus opiniones sin miedo a que sean cuestionadas. Por eso, la persona moderadora tiene que ser cuidadosa con las opiniones que comparte con el grupo, para no provocar que ciertas posturas queden silenciadas. Es importante grabar la discusión y tomar notas para poder vaciar la información posteriormente. Por ello se deberá pedir consentimiento oral o escrito a las personas para poder grabar la discusión, clarificando que su participación es confidencial y que la grabación se utilizará solamente para analizar los resultados. También se pedirá a las personas participantes respetar la confidencialidad de lo que pasa en el grupo de discusión, sin revelar fuera de ese grupo lo que se ha dicho o quién lo ha dicho.*

* Se puede dedicar una parte inicial del grupo para explicar el funcionamiento del grupo y definir grupalmente los principios de participación que permitan crear este espacio seguro y de confianza.

6 RECORRIDOS DE RECONOCIMIENTO (A PIE, EN BICI O EN TRANSPORTE PÚBLICO)



¿Qué es?

Los recorridos de reconocimiento sirven para identificar los aspectos físicos, sociales y funcionales que influyen en la movilidad cotidiana desde la experiencia de las personas usuarias y vecinas. En estos recorridos se analizarán las diferentes cualidades de la movilidad cotidiana con perspectiva de género y se puede utilizar el cuestionario para acompañar la reflexión a lo largo del recorrido.

¿Con quién?

Grupos mixtos de entre 5 y 15 personas usuarias; también se pueden hacer con equipos técnicos. Pero se recomienda no mezclar las personas usuarias con los equipos técnicos para proporcionar un espacio de confianza y libre de juicios de valor a las personas usuarias. Se deberá garantizar que sea un grupo diverso en cuanto género, edad y otras variables identitarias.*

Tiempo total: 2h



Recursos adicionales:



Se pueden utilizar el “Cuestionario de Movilidad con perspectiva de Género” (*Anexo 1*)

¿Cómo?

Los recorridos de reconocimiento analizan el sistema de movilidad poniendo en el centro la vida cotidiana de las personas como eje de análisis. Estos recorridos pueden hacerse a diferentes escalas de la movilidad, ya sea para analizar un centro de trasbordo, una estación o parada de colectivo, una calle o bien la conexión intermodal a nivel barrial, ciudad o metropolitano. Previo al recorrido se acuerda la ruta que se seguirá, a poder ser con la participación de las personas usuarias. Durante el recorrido se establecen paradas de acuerdo a los puntos de interés o características diferenciales para remarcar algunos puntos, reflexionar sobre aspectos específicos de cada cualidad o apuntar elementos favorables y desfavorables de ese entorno. La persona dinamizadora del recorrido planteará preguntas y observaciones en cada parada del recorrido para que las personas usuarias puedan aportar su experiencia respecto a ese espacio o los elementos que destacan de ese entorno. La persona dinamizadora también trabajará para promover la participación y las aportaciones de las mujeres, visibilizándolas y valorándolas. Se recomienda grabar el recorrido con una grabadora de voz, con previo permiso de las personas participantes, para asegurar que recogemos toda la información, así como tomar fotos de los diferentes aspectos que se vayan analizando.

*Se pueden utilizar múltiples canales para reclutar a las personas usuarias: a través de la organizaciones vecinales o comunitarias, de carteles informativos en el transporte, de la aplicación móvil del sistema de movilidad, de las redes sociales.



¿Qué es?

Las caminatas exploratorias son una metodología desarrollada para la teoría y la práctica feminista que se centra en identificar aspectos relacionados con la percepción de seguridad en el espacio público y el sistema de movilidad desde una perspectiva de género interseccional. Es una metodología que se ha venido nombrando con el nombre de recorridos exploratorios y empezaron a hacerse en Canadá, en las ciudades de Montreal y Toronto a principios de los años 90 y luego se extendieron a otros lugares, primero en ciudades latinoamericanas y posteriormente en otras regiones. En ciudades latinoamericanas es donde se adoptó el nombre de caminatas exploratorias.

A diferencia de los recorridos de reconocimiento, las caminatas exploratorias son una herramienta de diagnóstico que se realiza con grupos solamente conformados por mujeres, para obtener información de cómo abordar las violencias contra las mujeres desde el sector de la movilidad. Es también una herramienta de empoderamiento de las mujeres, ya que permite visibilizar el conocimiento que tienen las mujeres vecinas del entorno donde viven y por donde se mueven, a la vez que valora su participación en el diseño y la transformación de sus entornos urbanos.

¿Con quién?

Grupos de entre 5 y 15 mujeres o en grupos separados que comparten realidades (Con diversidad funcional, lesbianas, trans, adolescentes y jóvenes, mayores, etc.). Se recomienda no mezclar las mujeres con los equipos técnicos para proporcionar un espacio de confianza, seguro y libre de juicios de valor. *

Tiempo total: 2h



Recursos adicionales:



Se pueden utilizar el “Cuestionario de Movilidad con perspectiva de Género” (*Anexo 1*)

¿Cómo?

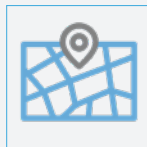
Las caminatas exploratorias consisten en recorrer un entorno, red de movilidad, infraestructura de transporte con mujeres en su diversidad con el objetivo de detectar y analizar qué elementos físicos y sociales condiciona la percepción de seguridad de las mujeres que viven y utilizan ese determinado entorno o transporte. Es recomendable realizarlas cuando oscurece, a poder ser empezando en el atardecer y acabar cuando ya es de noche para poder analizar el espacio de acuerdo a la luz del día.



Previo a la caminata se acuerda la ruta que se seguirá, a poder ser con la participación de las mujeres participantes. Durante la caminata se establecen paradas de acuerdo a los puntos de interés o características diferenciales para remarcar algunos puntos, reflexionar sobre aspectos específicos o apuntar elementos que contribuyen a la percepción de miedo y seguridad de las mujeres.

Es importante entender que, al tratarse de temas de violencia contra las mujeres, es necesario que el grupo permita que las personas que lo integran se puedan sentir cómodas compartiendo sus vivencias y percepciones. Por lo tanto, es recomendable que no sean grupos mixtos, sino que se hagan con mujeres o grupos que comparten realidades u opresiones.

Se recomienda grabar el recorrido con una grabadora de voz, con previo permiso de las personas participantes, para asegurar que recogemos toda la información, así como tomar fotos de los diferentes aspectos que se vayan analizando.



¿Qué es?

Es un taller analítico-propositivo que analiza la movilidad cotidiana de un entorno. El taller parte de una reflexión individual donde las personas participantes describen y analizan cómo es su red de movilidad cotidiana. Cómo se desplazan, con quién, en qué tiempos, para qué actividades a lo largo de su día a día. Las personas participantes valoran esta red personal y después se comparte con el grupo los elementos favorables y desfavorables de la red cotidiana. El objetivo es recoger una reflexión colectiva de la movilidad de un entorno donde se identifiquen los principales problemas, retos y oportunidades de la red de movilidad.

¿Con quién?

Grupos de entre 5 y 20 personas usuarias del sistema de movilidad y transporte, o bien con equipos técnicos.

Tiempo total: 2h



Recursos adicionales:



Se pueden utilizar el “Cuestionario de Movilidad con perspectiva de Género” (*Anexo 1*)

¿Cómo?

El ejercicio se divide en dos partes. En la primera parte se invita a las personas participantes a que de manera individual hagan un recorrido mental que siga su red cotidiana de movilidad de un día de la semana o de un día tipo y que, a través de un esquema, dibujo o texto, expliquen:

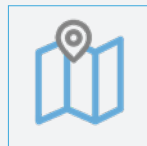
- ¿Cómo se mueven (*a pie, en bici, en auto, en transporte público*); *realizan recorridos intermodales?*
- ¿Con quién se mueven (*solas o acompañadas? con hijos/as?, con otras personas dependientes?*).
- ¿Qué actividades y espacios se entrelazan en esa red de movilidad (*casa, equipamientos y espacios públicos como plazas y parques, escuelas, centro de salud, espacios deportivos, espacios sociales o culturales...*), servicios (*comercio, mercado, cafés, oficina bancaria, etc.*), identificando los diferentes medios de movilidad, las paradas de transporte, ciclovías, estacionamientos (*bici, auto, etc.*), infraestructuras de cuidados y de apoyo a la movilidad, etc.
- ¿Qué tiempo se invierte en esos desplazamientos?



Una vez que hayan hecho la descripción de su red cotidiana de movilidad, cada persona hace un análisis desde la perspectiva de género de su red a partir de las cualidades de movilidad con perspectiva de género (accesible y diversa, cotidiana y cuidadora, segura y libre, nocturna y festiva, participativa y equitativa) identificando y describiendo qué elementos favorables de esa red y del entorno urbano por donde se mueven contribuyen a realizar sus actividades cotidianas y cubrir necesidades, y cuáles son los elementos desfavorables que dificultan la movilidad en su entorno cotidiano.

Una vez se hace este ejercicio individual se pide a las personas participantes que comparten su red en grupo para comparar movilidades cotidianas y revisar elementos favorables y desfavorables comunes y divergentes.

Este taller nos permite recoger datos cualitativos a diferentes escalas de movilidad que complementen otros datos cuantitativos y recogidos en la observación participante o recorridos. El taller además recoge propuestas para mejorar la movilidad cotidiana, de manera que sea equitativa, segura, accesible etc. El taller también nos permitirá desarrollar mapas de la red cotidiana de movilidad del entorno o territorio en el que se está trabajando. Se recomienda grabar el debate grupal cuando se pongan en común las diferentes redes de movilidad y tomar fotos de las redes individuales para poder analizarlas posteriormente.



¿Qué es?

Los mapas participativos sirven para visibilizar los elementos físicos o sociales que limitan o favorecen el uso de espacios y la movilidad, plasmar las redes de movilidad cotidiana, percepciones de seguridad o para identificar las cualidades que hacen que los podamos utilizar y disfrutar con autonomía y seguridad.

¿Con quién?

Grupos de entre 5 y 20 personas usuarias del sistema de movilidad y transporte, o bien con equipos técnicos.

Tiempo total: 2h



Recursos adicionales:

Se puede utilizar el Cuestionario de movilidad con perspectiva de género para definir los temas que se quieren trabajar en el mapa.

¿Cómo?

El mapa es una herramienta que se puede trabajar en diferentes formatos, a nivel individual, a nivel grupal. En pequeño formato o en gran formato.

Mapa de movilidad en pequeño formato

En pequeño formato se puede trabajar de forma individual y en pequeños grupos para trazar la red cotidiana de movilidad de un barrio o comunidad. Cuando se trabaje en pequeño formato primero se pedirá a las personas participantes que en un mapa individual señalen, marquen y escriban en el mapa qué actividades realizan en su vida cotidiana, en qué espacios, servicios y equipamientos utilizan, cómo se mueven, con quién, en qué modo de movilidad y en qué tiempos. Una vez plasmada la red de movilidad se pide a las personas participantes que identifiquen y señalen los elementos que ayudan a moverse en esta red y los elementos desfavorables que dificultan su movilidad. Una vez realizado el ejercicio individual, se invita a las personas participantes a compartir en grupo su análisis y qué elementos favorables y desfavorables han detectado. Conjuntamente y con las aportaciones de cada persona, se plasma en un mapa conjunto los diferentes elementos que van apareciendo. Se recomienda tomar fotos de las redes de movilidad individual y grabar la conversación grupal. Los resultados de este taller se pueden plasmar en un mapa colectivo de movilidad.



También este mapa de resultados puede incorporar el análisis y los resultados obtenidos de las otras herramientas participativas que se hayan realizado.

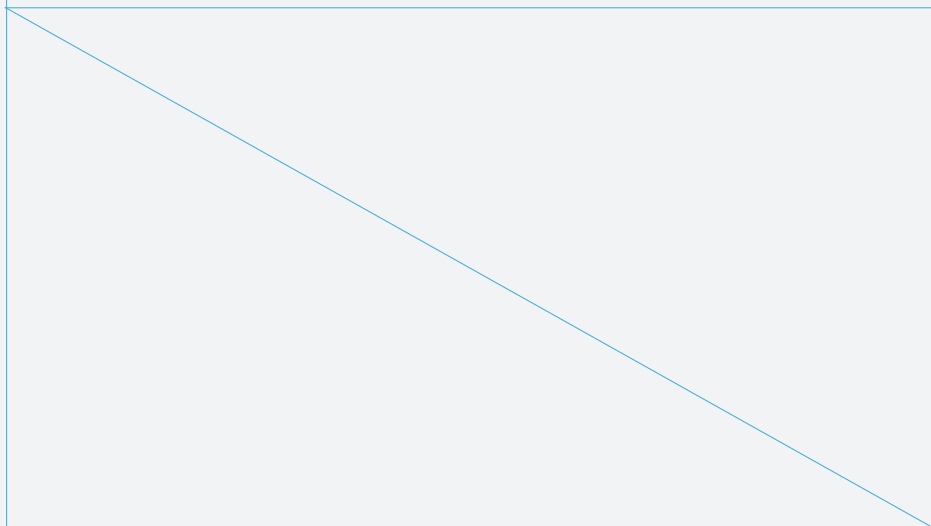
Mapa de movilidad en gran formato

Se puede trabajar con un mapa de gran formato (A0 o más) con un grupo grande de gente. Esto permite que diferentes personas trabajen sobre el mismo mapa, o que se pueda generar una discusión grupal en torno al mapa sobre los diferentes aspectos favorables y desfavorables que condicionan la movilidad de una comunidad. Este formato permite que las personas se puedan sentar alrededor del mapa, puedan pisarlo, marcar, señalar y dibujar encima del mapa.

En este tipo de mapas se recomienda tomar fotos del resultado final y si el espacio donde se realiza la actividad lo permite, grabar la conversación grupal. Esto no es posible cuando se realiza al aire libre. Sin embargo, realizar esta actividad al aire libre no solo permite participar a las personas que se hayan apuntado a la convocatoria, sino que también puede atraer la participación de otras personas de la comunidad que se acerquen en el momento de la actividad.

En ambos formatos del mapa se puede utilizar el cuestionario de movilidad para definir los aspectos que se quieren abordar en este ejercicio de mapeo.

La realización de estos mapas comunitarios, tanto en pequeño o gran formato, permite no solo incluir elementos de diagnóstico, sino también apuntar propuestas que vayan surgiendo del análisis.



INFORME DE RESULTADOS

Una vez recogida toda la información (datos secundarios del contexto social y físico, datos estadísticos provenientes de encuestas de movilidad y datos cualitativos recogidos a través de herramientas participativas) se deberá analizar toda la información desde una perspectiva de género interseccional para poder hacer un informe diagnóstico.

> Ejes de análisis de los resultados

Para realizar el análisis de resultados se puede utilizar diferentes marcos de análisis y cada equipo técnico deberá valorar el marco que se adecue al contexto en el que se esté trabajando. En esta guía proponemos adaptar el siguiente marco de análisis¹⁵ en relación a las cualidades de movilidad con perspectiva de género. Este marco de análisis servirá para clasificar los resultados en relación a 6 ejes que intervienen en la planificación del sistema de movilidad.

Utilizar este marco de análisis nos permitirá clasificar los resultados del diagnóstico cruzando las cualidades de movilidad con perspectiva de género en 6 ejes de análisis de la planificación de la movilidad y el transporte.

Cualidades Ejes Análisis	COTIDIANA Y CUIDADORA	ACCESIBLE Y DIVERSA	SEGURA Y LIBRE	NOCTURNA Y FESTIVA	EQUITATIVA Y PARTICIPATIVA
Estudio y Planificación de la movilidad					
Infraestructura					
Normativa y legislación					
Educación y Formación					
Gobernanza					
Comunicación					

¹⁵ Marco de análisis que adapta la “Política integral de la bicicleta” elaborado por Esther Anaya Boig y Ángel Cebollada Frontera, 2017.

Estudio y planificación de la movilidad:

Este eje recoge la información relacionada en cómo se estudia y analiza la movilidad, qué datos existen, como se puede mejorar la recogida de datos cuantitativos y cualitativos para realizar una planificación de la movilidad con una perspectiva de género.

Infraestructura:

Este eje hace referencia a las infraestructuras físicas del sistema de movilidad y transporte público, en sus diferentes escalas.

Normativa y legislación:

Este eje tiene que ver con los diferentes elementos legales, ordenanzas municipales, normativas y leyes regionales y nacionales que intervienen en la regulación de la movilidad y transporte.

Educación y formación:

Este eje aborda los elementos vinculados a la educación de la ciudadanía y la formación de equipos técnicos y profesionales.

Gobernanza:

Este eje revisa los mecanismos de gobernanza y de participación en los diferentes niveles de la toma de decisiones y del diseño de la política pública.

Comunicación: este eje analiza el lenguaje y los diferentes materiales de comunicación que se producen y difunden en el sistema de movilidad y transporte público.

Además de analizar los resultados en relación a estos ejes de análisis, el informe diagnóstico debe:

- Incorporar el marco normativo y contextual referente a equidad de género del territorio donde se realizar.
- Utilizar lenguaje no sexista en la redacción de todos los documentos, en todas sus formas (escrito y gráfico).
- Evaluar el proceso participativo e incluir datos de la participación, a través de indicadores cualitativos y cuantitativos.

- Visibilizar las cualidades de la movilidad con perspectiva de género en la redacción del Diagnóstico.

El informe diagnóstico servirá para identificar necesidades, líneas prioritarias y acciones a implementar para la mejora del sistema de movilidad. Se recomienda revisar los resultados del diagnóstico con los diferentes agentes involucrados (equipo técnico, grupo de seguimiento) y realizar una presentación a las personas participantes y usuarias para acabar de revisar el análisis y validarlo.



PROPONER TRANSFORMACIONES

Aplicación de la perspectiva de género en la movilidad

Una vez elaborado el diagnóstico, donde se habrán identificados las necesidades de la movilidad cotidiana de un territorio en particular, se pueden aplicar criterios de género tanto en la planificación, diseño y gestión del sistema de movilidad, como en el diseño y transformación de las infraestructuras de movilidad. A continuación se presentan los criterios de género que se han elaborado partiendo de las cualidades de movilidad con perspectiva de género del marco conceptual.

CRITERIOS DE GÉNERO PARA EL SISTEMA DE MOVILIDAD

Es imprescindible ser conscientes que el diseño de ciertas infraestructuras vinculadas al transporte público sin criterios de género, como el de estacionamientos, túneles y pasarelas, ciclovías, conectores y pasillos con ángulos muertos o andenes con obstáculos visuales, han tenido un impacto negativo sobre las mujeres, ya que son espacios donde se han vivido agresiones sexuales y acoso y, por lo tanto, han limitado la movilidad de las mujeres y su derecho íntegro a la ciudad. Además, muchos de estos obstáculos generan espacios inaccesibles y dificultan los recorridos cotidianos, afectando principalmente a las mujeres como principales cuidadoras de la infancia y otras personas dependientes.

Con el fin de avanzar hacia una movilidad centrada en el conjunto de la vida cotidiana y mejorar la percepción de seguridad y de accesibilidad de las infraestructuras, es necesario incluir “Criterios de género” en todas las acciones de movilidad y transporte público, donde se incluyan criterios físicos, pero también sociales, vinculados con la recogida de datos, los protocolos de atención o las campañas de comunicación.

Los criterios de género se han clasificado por elementos que deben tener los espacios y las infraestructuras con el fin de incorporar la perspectiva de género interseccional y respondan a la diversidad de experiencias, percepciones y a las necesidades vinculadas al cuidado de las personas en toda la red de movilidad. La red de movilidad incluye toda la cadena de desplazamiento, desde el interior del transporte público, los conectores, centros de trasbordo, vestíbulos de estaciones, como su entorno, la red de movilidad activa (a pie y en bici) y el espacio público que lo conforma.

Los criterios de género en las infraestructuras incorporan elementos que se deben tener en cuenta para responder a las cualidades de la movilidad cotidiana

con perspectiva de género: accesible y diversa, cotidiana y cuidadora, segura y libre, nocturna y festiva, equitativa y participativa. Los criterios se dividen en 6 de tipo físicos aplicados a los espacios: señalizado, visible, vital, vigilado, equipado y accesible y están atravesados por cuatro criterios más de tipo social y transversales para la movilidad con perspectiva de género: participativa y equitativa, cotidiana y cuidadora, segura y libre, y nocturna y festiva.

Estos criterios combinan conocimientos y saberes que se han desarrollado a lo largo de las últimas cuatro décadas en el ámbito de la movilidad y el urbanismo feminista y con perspectiva de género.¹⁶

Criterios físicos



Criterios transversales



¹⁶ Anne Michaud, 2002, Col·lectiu Punt 6, 2017, Secretaría distrital de la Mujer de Bogotá, 2019.

En esta guía se proponen actuaciones generales que aplican los criterios de género en el sistema de movilidad en general y a la escala de entorno: calles y otros espacios públicos y de la red cotidiana a 10 minutos a pie del centro de trasbordo (punto 3.2). En el Anexo 2 se han incluido actuaciones para las otras escalas del sistema de movilidad y transporte:

A2	ACCIONES ESPECÍFICAS POR ESCALA DE MOVILIDAD	
	Parada / de metrobus, colectivo, premetro, etc.	P 151
	Estación en superficie / de metrobus, de tren y de subte	P 153
	Centros de Trasbordo / estación que conecta varias movilidades y transportes	P 156
	Conectores / pasillos, escaleras, ascensores y otros elementos de conexión	P 158
	Andenes / de tren, subte, metrobus	P 159
	Interior de vehículos / de colectivo, de tren, de subte y taxi	P 161
	Red de ciclovías	P 163
	Estaciones bicis compartidas	P 165

APLICACIÓN PROPOSITIVA DE LOS CRITERIOS DE GÉNERO EN EL SISTEMA DE MOVILIDAD

A continuación, se presentan una serie de acciones según los criterios de género en las infraestructuras de movilidad y transporte de un territorio. Estas propuestas se han realizado contrastando la literatura y los estudios de movilidad, seguridad y urbanismo con perspectiva de género con las experiencias de aplicación práctica en proyectos de movilidad a diferentes escalas y de diferentes tipos: movilidad a pie, en bicicleta, en transporte público a escala de barrio, distrito, ciudad y área metropolitana.¹⁷

En una primera sección de la aplicación se recogen las acciones generales por cada uno de los criterios de género (físicos y transversales) que se pueden ajustar a todo el sistema de movilidad y a la escala del entorno. Cada propuesta contiene una descripción detallada de la actuación. Después de las actuaciones, se proponen indicadores por cada criterio de género que permitirán el monitoreo y la evaluación de las actuaciones implementadas. Para saber más sobre la elaboración de indicadores, en la Fase 4 Monitoreo y Seguimiento se explica como elaborar indicadores. Estos indicadores son cuantitativos y cualitativos, responden a diferentes escalas y pueden recogerse a través de diferentes fuentes, ya sea por encuestas de movilidad anuales o bien en evaluación previas y posteriores a la implementación de las actuaciones.

¹⁷ Anne Michaud, 2002, Col·lectiu Punt 6, 2017, Secretaría distrital de la Mujer de Bogotá, 2019.

Tabla Resumen

Propuestas generales para el sistema de movilidad



G.1 **Señalizado**

- 1.1** Mapas de la red de movilidad en las diferentes escalas de la cadena de desplazamientos.
- 1.2** Información y señalética fácilmente legible y accesible para todo tipo de personas.
- 1.3** Señalización vertical con mapas del entorno.
- 1.4** Señalización de las conexiones intermodales.
- 1.5** Visibilización de los ejes peatonales.
- 1.6** Señalización de los usos temporales.
- 1.7** Señalética e iconografía no sexista y diversa.



G.2 **Visible**

- 2.1** Conexión visual interior-exterior entre los espacios de la red de movilidad y transporte público.
- 2.2** Eliminación o adecuación de espacios con rincones, muros ciegos o áreas escondidas sin visibilidad o abandonadas.
- 2.3** Iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones.
- 2.4** Eliminación de túneles y pasos elevados vinculados a la red de transporte.
- 2.5** Vallas transparentes en procesos de obras y de adecuación instalaciones.
- 2.6** Instalación de espejos para mejorar la visibilidad.



G.3 **Vital**

- 3.1** Creación de espacios de encuentro en calles y esquinas.
- 3.2** Promoción de actividades eventuales que dinamicen los espacios de relación y las calles del entorno.
- 3.3** Promoción de actividades y servicios en las estaciones que acompañen la vida cotidiana.
- 3.4** Creación de redes de pequeño comercio y comercio local en el transporte público.
- 3.5** Incremento de la presencia de personas en estaciones, centros de trasbordo y paradas de transporte en horarios nocturnos.



G.4 **Vigilado**

- 4.1** Ubicación de elementos que provean vigilancia informal y ojos entre espacios.
- 4.2** Diseño de espacios comunes de la red cotidiana de movilidad con usos diversos.
- 4.3** Identificación y visibilización de espacios con baja actividad y uso.
- 4.4** Instalación de botones de información y ayuda en toda la cadena de desplazamiento.
- 4.5** Botones de alerta en las aplicaciones móvil de las operadoras de transporte.
- 4.6** Difusión de la conexión Wifi en la red de transporte.



G.5 **Equipado**

- 5.1** Dotación de los espacios de la red de movilidad de infraestructuras cotidianas.
- 5.2** Cuidado, limpieza y mantenimiento de los espacios y el paisaje urbano de la red de movilidad.
- 5.3** Acceso a baños públicos en la red de movilidad.
- 5.4** Cambiadores para bebés tanto en baños de mujeres como de varones.
- 5.5** Señalización en el espacio público de los baños del entorno de la red de movilidad.
- 5.6** Información en las aplicaciones móviles de movilidad los servicios disponibles en los diferentes modos de transporte.
- 5.7** Espacios de guardado para favorecer el uso de la red de movilidad.
- 5.8** Semáforos que indiquen el tiempo y con duración suficiente que permita cruzar en un único intento a personas con diferentes tipos de movilidad.
- 5.9** Cruces universales semafóricos para peatones en el entorno próximo de las estaciones y paradas de transporte.
- 5.10** Incremento del número de estacionamientos de bicicleta en el entorno del transporte público.



G.6 **Accesible**

- 6.1** Accesibilidad universal en toda la cadena de desplazamientos (entorno, parada, estación, andén, vehículo).
- 6.2** Priorización de la accesibilidad universal en las calles de la red cotidiana cuando no se pueda garantizar a todo el entorno.
- 6.3** Aceras amplias y accesibles.
- 6.4** Señalización con baldosas táctiles que conecte toda la red de movilidad cotidiana.
- 6.5** Acceso a la información de planificación previa de los desplazamientos.
- 6.6** Revisión de pictogramas y señalética de las diferentes operadoras de la red de movilidad y transporte público.
- 6.7** Asequibilidad económica en la red de movilidad.



G.7 **Cotidiana y cuidadora**

- 7.1** Procurar una red de bancos y espacios de cuidado y de atención a las personas
- 7.2** Disponer de servicios que permitan entrelazar tareas cotidianas
- 7.3** Servicios de transporte a demanda en territorios con menos densidad poblacional
- 7.4** Campaña de visibilización de la movilidad de cuidados
- 7.5** Espacio suficiente y reservado para la espera de personas con cochecito o con silla de ruedas, u otras dependencias o diversidades funcionales



G.8 **Segura y libre**

- 8.1** Ejecución de políticas y programas de abordaje de la violencia contra mujeres.
- 8.2** Elaboración de protocolo unitario de abordaje de las agresiones sexuales y otras agresiones de odio.
- 8.3** Sistema de recogida de denuncias integrado.
- 8.4** Teléfonos de atención a víctimas y puntos de ayuda en los diferentes espacios.
- 8.5** Incremento de mujeres en el personal de atención de las operadoras.
- 8.6** Auditorías de seguridad con perspectiva de género de las infraestructuras de movilidad.
- 8.7** Informes periódicos de la violencia contra las mujeres y otros delitos de odio en la red de movilidad.
- 8.8** Encuestas de movilidad que recojan información sobre violencias contra mujeres.
- 8.9** Campañas formativas sobre violencia machista y las agresiones sexuales, racistas, homófobas.
- 8.10** Campañas de prevención del acoso y las agresiones sexuales, dirigidas específicamente a los agresores y testigos.
- 8.11** Programas de formación continua en las operadoras y empresas subcontratadas sobre violencia contra mujeres.



G.9 **Nocturna y festiva**

- 9.1** Revisión de horarios del transporte público garantizando que responda a la corresponsabilidad de las distintas esferas de la vida
- 9.2** Iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones, garantizando el buen mantenimiento y su funcionamiento en todo el horario nocturno
- 9.3** Servicio de información y atención a agresiones 24/7
- 9.4** Servicios de transporte a demanda vinculados a actividades que se desarrollan de noche o en días festivos
- 9.5** Servicio de parada a demanda de todas las líneas nocturnas de colectivo



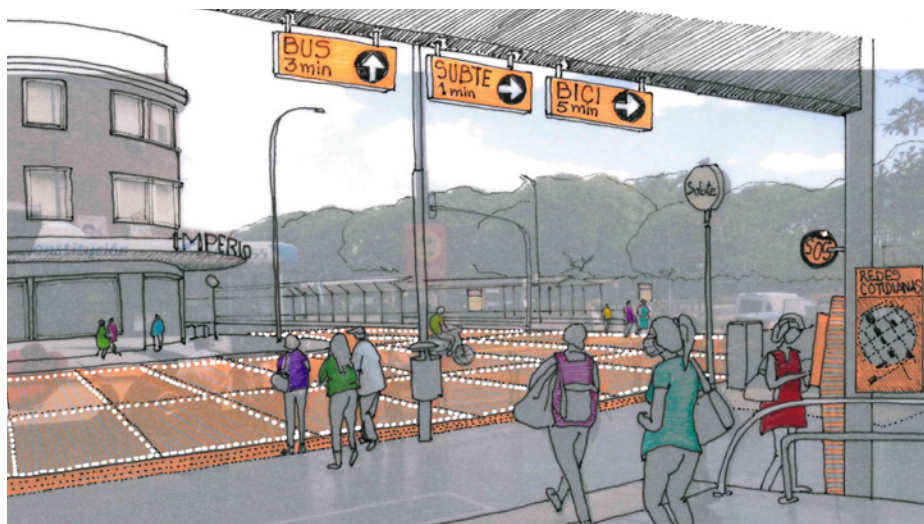
G.10 **Participativa y equitativa**

- 10.1** Formación de un equipo multidisciplinar y con paridad de género para promover y facilitar la participación.
- 10.2** Incorporación de la perspectiva de género en los órganos de decisión y consejos de movilidad.
- 10.3** Fomento de la participación de las mujeres usuarias y potencialmente usuarias en el diseño de las infraestructuras .
- 10.4** Adecuación de las actividades participativas a la realidad diversa de las mujeres
- 10.5** Visibilidad de las mujeres y su historia dentro de la red de movilidad y su entorno.
- 10.6** Regulación de imágenes y textos en la red de movilidad para evitar contenidos sexistas y discriminatorios.
- 10.7** Instalación de arte urbano en espacios en desuso.
- 10.8** Programas de apoyo comunitario vinculados a la red de movilidad del entorno del transporte público.
- 10.9** Incrementar el número de mujeres en el sector a través de la contratación
- 10.10** Líneas de subvención y convenios de colaboración públicos-privados para que las mujeres obtengan la licencia de conducir para colectivos.
- 10.11** Protocolos de promoción interna.
- 10.12** Objetivos de contratación de mujeres en los ámbitos de la movilidad.
- 10.13** Flexibilización de los horarios de trabajo que permitan adaptar la jornada laboral a horarios de cuidado.
- 10.14** Adecuación de los equipamientos y equipación a las necesidades y cuerpos de las mujeres.
- 10.15** Acceso equitativo a cursos de formación en el trabajo.
- 10.16** Obligatoriedad de contar con especialistas que trabajen desde la perspectiva de género en pliegos contratación de obras públicas.
- 10.17** Obligatoriedad de incluir criterios de género en bases de licitaciones y concursos públicos.



G.1 Señalizado

Saber dónde se está y a dónde se va en toda la red de movilidad, favoreciendo la orientación, la legibilidad del espacio y la información con lenguaje no sexista. Es imprescindible tener toda la información para poder planificar viajes y rutas, potenciar la autonomía de las personas y reducir el tiempo invertido en los desplazamientos. La señalización (visual, acústica y táctil) nos ayuda a entender la red de movilidad y su estructura, y a orientarnos más fácilmente aumentando la percepción de seguridad. Una señalética realizada con iconografía no sexista y diversa (edades, cuerpos) incluye las diferentes personas que forman parte de esta sociedad y nos hace sentir parte de ella de igual a igual. Además de la señalética, la existencia de mapas a escala de barrio, a lo largo de los recorridos, o la ubicación de elementos característicos o simbólicos en la red cotidiana que ayuden a orientarse y ubicarse en donde se está.



Las ilustraciones son solamente un boceto que tiene por objetivo enseñar algunas de las posibilidades de los criterios recomendados.

Ilustración: Marta Fonseca Salinas, Col·lectiu Punt 6.
Fotografía: CABA, 2020.



1.1 \

Mapas de la red de movilidad en las diferentes escalas de la cadena de desplazamientos

Incluyendo en los mapas la red de transporte público (paradas, líneas, conexiones, horarios, tiempo de los recorridos, etc.), la infraestructura ciclista (estacionamientos, ciclovías, red bicicleta pública, etc.) y las calles accesibles que incluyan la red cotidiana del entorno (equipamientos cotidianos y servicios públicos, espacios públicos, zonas comerciales, recorridos peatonales accesibles con el tiempo de cada recorrido, los puntos de descanso, los baños y los espacios de apoyo en casos de violencia machista).

1.2 \

Información y señalética fácilmente legible y accesible para todo tipo de personas

Situada en un lugar visible, iluminado, en buen estado de mantenimiento. Deben ubicarse elementos significativos en la cadena de desplazamiento (como un quiosco o cajeros automáticos) que permitan orientarse a las personas, en particular, con diversidad sensorial y cognitiva. Adecuando el tamaño o la iluminación de la señalética en relación con las dimensiones espaciales para no perder legibilidad.

1.3 \

Señalización vertical con mapas del entorno

Indicando las rutas accesibles, el tiempo de cada recorrido (de peatones o en transporte público), grados de dificultad, puntos de descanso y acceso a baños públicos gratuitos. Ubicar en los mapas del entorno la red de equipamientos cotidianos y espacios públicos las rutas accesibles, marcando los puntos de descanso, los cruces de peatones,

los cambios de nivel y discontinuidad en los recorridos.

1.4 \

Señalización de las conexiones intermodales

Indicando a través de señalización vertical y horizontal, gráfica y analógica la conexión con otros transportes públicos, calles peatonales, infraestructuras de bicicletas.

1.5 \

Visibilización de los ejes peatonales

Utilizando diferentes materiales, colores, vegetación, cambio de sección de las aceras, mobiliario, arte urbano, etc. para ayudar a su reconocimiento.

1.6 \

Señalización de los usos temporales

Indicando las actividades y usos que son puntuales o recurrentes, por ejemplo, un mercado semanal o una actividad puntual en la calle, las obras o cortes de tráfico y dejando claro los recorridos alternativos.

1.7 \

Señalética e iconografía no sexista y diversa

Utilizando iconografía que incluya diferentes géneros, evitando estereotipos de género y que no sean solo iconos masculinos: representando la diversidad de edades y cuerpos, huyendo de los patrones estéticos normativos que representan la falsa “neutralidad” en un icono masculino y utilizando un lenguaje no sexista en los carteles y otras señalizaciones.



G.2 Visible

Tener la capacidad de ver o percibir y ser vista o percibida en el espacio. La visibilidad y la percepción del entorno y las personas cercanas a través de la configuración física del espacio, permite que las personas puedan visibilizar y percibir todos los elementos y personas que hay en el entorno y localizar posibles salidas en una situación de riesgo. Esto incluye que un espacio esté bien iluminado, con iluminación continua, mantenida y sin obstrucciones. Pero también que se promueve la visibilidad a través de la eliminación de rincones, muros o elementos que obstaculicen las líneas de visión o se dote el espacio de elementos que reduzcan la percepción de inseguridad, como por ejemplo, la ubicación de espejos en rincones de difícil solución. Además, incorporar la visibilidad de las mujeres a nivel simbólico, visibilizándolas como constructoras de ciudad, permitirá reconocer los distintos papeles que desarrollan en la sociedad sin caer en estereotipos de tratarlas como objetos o víctimas.



Las ilustraciones son solamente un boceto que tiene por objetivo enseñar algunas de las posibilidades de los criterios recomendados.

Ilustración: Marta Fonseca Salinas, Col·lectiu Punt 6.
Fotografía: CALI, 2015.



2.1 \

Conexión visual interior-externo entre los espacios de la red de movilidad y transporte público

Utilizando siempre que se pueda materiales transparentes que permitan la conexión visual (aparcamiento-estación; entorno-centro de trasbordo; conector-andén), en los diferentes elementos: ascensores, barandillas, entradas, vestíbulos, etc. sin publicidad que obstruya.

2.2 \

Eliminación o adecuación de espacios con rincones, muros ciegos o áreas escondidas sin visibilidad o abandonadas.

Diseñando líneas de visión amplias, ángulos de 90°, sin barreras visuales como publicidad, muros, vegetación y otros elementos de más de 1,20 metros. Cuidando la ubicación de mobiliario urbano, de vegetación, de zonas de estacionamientos y contenedores. Evitando, cambiando o adaptando mobiliario urbano, vegetación, ornamentación y elementos de publicidad o señalización que obstaculicen la visión de las personas que van andando o para que las vean desde un vehículo.

2.3 \

Iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones.

Poner iluminación en las aceras, las intersecciones, los puntos de acceso y las áreas de señalización que iluminen los recorridos peatonales, tanto en los espacios públicos como en el acceso a las viviendas. Evitando elementos que obstruyan la luz de las farolas (vegetación, publicidad, ornamentación), así como contrastes entre zonas muy iluminadas y poco iluminadas. Evitando poner las farolas en lugares que obstruyan el tránsito de per-

sonas y la accesibilidad de personas en silla de ruedas o cochecitos.

2.4 \

Eliminación de túneles y pasos elevados vinculados a la red de transporte

Evitando su construcción en la red de transporte público y que se utilicen para superar infraestructuras de transporte motorizado privado (autopistas, grandes avenidas) sustituyéndolos por pasos a nivel con semáforos. Cuando no se pueda evitar, garantizar la visibilidad a través de los materiales, la iluminación, el tipo de barandilla o vegetación.

2.5 \

Vallas transparentes en procesos de obras y de adecuación instalaciones

Revisando qué tipo de vallas se ponen cuando se hacen obras en las instalaciones para evitar que creen rincones y resten visibilidad.

2.6 \

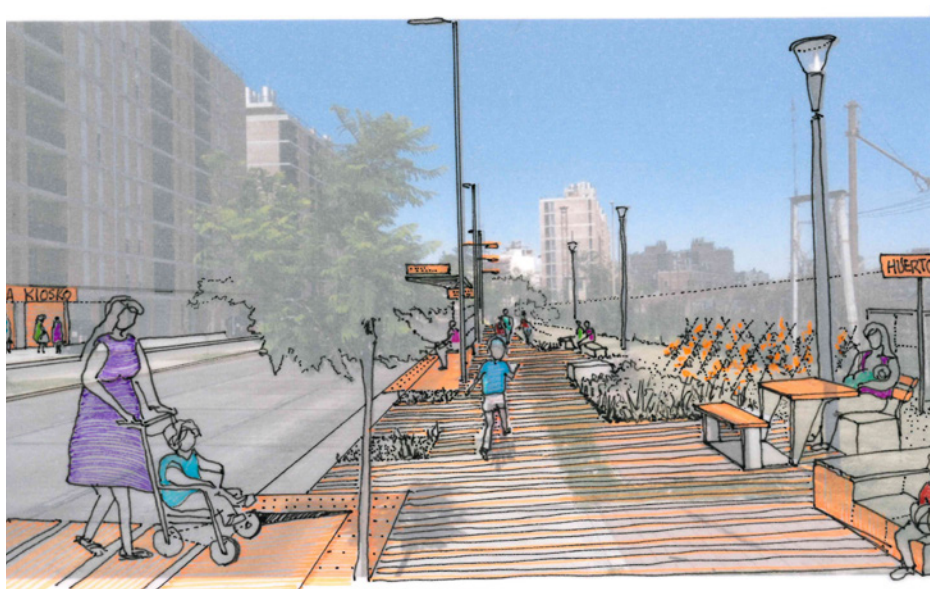
Instalación de espejos para mejorar la visibilidad

Generando contactos visuales en esos espacios donde no se puedan solucionar los rincones.



G.3 Vital

Tener la capacidad de oír/percibir y ser oída/percibida gracias a la concurrencia de personas diversas de manera continua y simultánea, derivada de la mezcla de usos y de actividades en los espacios de la red de movilidad. La vitalidad favorece la presencia de personas, la reunión, la relación y la ayuda mutua. Un entorno vital garantiza mediante el diseño y la configuración física, que diferentes personas se puedan mover y desarrollar diferentes actividades en un espacio de manera simultánea.



Las ilustraciones son solamente un boceto que tiene por objetivo enseñar algunas de las posibilidades de los criterios recomendados.

Ilustración: Marta Fonseca Salinas, Col·lectiu Punt 6.
Fotografía: CABA, 2020.



**3.1 **

Creación de espacios de encuentro en calles y esquinas

Diseñando la estructura urbana del entorno al transporte público con calles y esquinas con espacio de encuentro casual y socialización, evitando o transformando calles con grandes superficies continuas, sin uso o con poco uso, como polígonos industriales, edificios de grandes dimensiones, solares abandonados, que fracturan la continuidad de los recorridos y provocan la segregación espacial. Por ejemplo, ubicando bancos para el descanso, la espera o la socialización, árboles, juegos y otros elementos que promueven el encuentro en las esquinas.

**3.2 **

Promoción de actividades eventuales que dinamicen los espacios de relación y las calles del entorno

Instalando mobiliario suficiente y variado que permita realizar diferentes actividades a diversidad de personas al mismo tiempo (estadía, reunión, cuidado, actividad física y juego para distintas edades) y evitando así la monopolización del uso del espacio por parte de algunos individuos o grupos.

**3.3 **

Promoción de actividades y servicios en las estaciones que acompañen la vida cotidiana

Dando un uso a espacios construidos, incentivando la cesión temporal o indefinida para usos comunitarios (ej. modelo de reparación de bicis, entidad social, pequeño mercado de proximidad semanal, etc.). Ubicando equipamientos y servicios comunitarios (como pequeña biblioteca, salas de usos múltiples) en las diferentes escalas de la cadena de desplazamientos.

**3.4 **

Creación de redes de pequeño comercio y comercio local en el transporte público

Fomentando el comercio u otras actividades económicas de proximidad mediante la dotación de incentivos económicos, la cesión de espacios para el desarrollo de la actividad o criterios técnicos que favorezcan el comercio local y de proximidad o actividades comunitarias, favoreciendo esas actividades lideradas por mujeres.

**3.5 **

Incremento de la presencia de personas en estaciones, centros de trasbordo y paradas de transporte en horarios nocturnos

Ampliando el personal de estaciones, ampliando horarios de comercios ubicados en el subte y el tren (cafeterías, quioscos).



G.4 Vigilado

Acceso a la ayuda y poder escapar de una situación insegura porque hay personas cerca que generan confianza y que tienen capacidad y voluntad de dar auxilio. La presencia de actividades en los espacios permite una vigilancia informal que mejora la percepción de seguridad de las personas en sentirse cuidadas entre sí. La configuración física de los espacios permite que haya una conexión visual. Los programas sociales y la gestión urbana aseguran que haya población heterogénea en la red de movilidad.



Las ilustraciones son solamente un boceto que tiene por objetivo enseñar algunas de las posibilidades de los criterios recomendados.

Ilustración: Marta Fonseca Salinas, Col·lectiu Punt 6.
Fotografía: CALI, 2015.



**4.1 **

Ubicación de elementos que provean vigilancia informal y ojos entre espacios

Colocando elementos que sirvan de ojos entre espacios, es decir, ya sea a través de elementos físicos y mediante el diseño, como el uso de materiales transparentes y permeables, como la ubicación de actividades que fomenten la presencia y circulación de personas, por ejemplo, fomentando actividades comerciales y comunitarias en las plantas bajas. Construyendo plantas bajas con materiales transparentes o permeables que permitan ver de dentro hacia fuera y de fuera hacia dentro. También eliminando muros ciegos en los recorridos de las calles de la red cotidiana, evitando muros continuos que no permitan ver las actividades que hay detrás, o abriendo los muros existentes.

**4.2 **

Diseño de espacios comunes de la red cotidiana de movilidad con usos diversos

Facilitando el uso por parte de diferentes tipos de personas según la edad, el género y la diversidad funcional con espacios accesibles y elementos que permitan la estadía y la conciliación entre diferentes usos, promoviendo la confianza mutua.

**4.3 **

Identificación y visibilización de espacios con baja actividad y uso

Identificando aquellos espacios como, por ejemplo, paradas de autobuses aisladas que están en medio de una carretera, baños públicos, estacionamientos en zonas de equipamiento que están aisladas, que no tienen un uso continuo en relación con otros

usos o actividades, para poder hacer transformaciones que contribuyan a la vigilancia informal de este entorno y a su revitalización.

**4.4 **

Instalación de botones de información y ayuda en toda la cadena de desplazamiento

Garantizando una señalización clara de la ubicación e información sobre el funcionamiento, que proporcionen servicio tanto auditivo como visual. Deben ser botones grandes que permitan a personas con diversidad funcional poder activarlos en torres que tengan contraste cromático y que siempre estén en el mismo lugar, para una fácil orientación y accesibilidad para las personas con diversidad sensorial y cognitiva.

**4.5 **

Botones de alerta en las aplicaciones móvil de las operadoras de transporte

Incluyendo en las Apps de las operadoras de transporte una opción que permita reportar cualquier incidente de manera fácil y rápida, incluyendo todas las diversidades (visual, auditiva, etc.) añadiendo la opción de SMS o vídeo

**4.6 **

Difusión de la conexión Wifi en la red de transporte

Garantizando e informando la conexión Wifi en todos los espacios de la red de movilidad, especialmente en el interior de las estaciones, los conectores y los andenes.



G.5 Equipado

Planificar y mantener los espacio limpios y dotados de todo lo necesario para poder moverse en las diferentes escalas y en diferentes modos de movilidad, tanto movilidad activa como de transporte público. Un entorno equipado garantiza que haya personas diversas utilizando la red de movilidad y espacios públicos y comunitarios porque están dotados de todo tipo de elementos urbanos vegetación e infraestructuras (accesibles, limpias y bien mantenidas) que acompañan las diferentes movilidades cotidianas. Es esencial equipar la red de movilidad con infraestructuras cotidianas y de cuidado como bancos, baños, señalética, pero también que estos elementos estén bien mantenidos y conservados a lo largo del tiempo.



Las ilustraciones son solamente un boceto que tiene por objetivo enseñar algunas de las posibilidades de los criterios recomendados.

Ilustración: Marta Fonseca Salinas, Col·lectiu Punt 6.
Fotografía: CABA, 2020.



5.1 \

Dotación de todos los espacios de la red de movilidad de infraestructuras cotidianas

Instalando todos los elementos necesarios para su uso: bancos y asientos con respaldo y apoyabrazos y apoyos isquiáticos para poder hacer paradas en los recorridos, vegetación, sombras, papeleras, fuentes de agua, baños públicos gratuitos.

5.2 \

Cuidado, limpieza y mantenimiento de los espacios y el paisaje urbano de la red de movilidad

Evitando que se generen zonas de acumulación de residuos, deterioro de los elementos de los espacios de relación y abandono de mantenimiento de aceras o calles. En las estaciones, utilización de pavimentos que sean opacos y no reflectantes.

5.3 \

Acceso a baños públicos en la red de movilidad

Garantizando que sean gratuitos, accesibles, equipados con cambiadores para bebé, limpios y seguros. Siempre que sea posible, baños para mujeres, hombres y personas con identidad no binaria, dotando de más espacio a los baños de las mujeres, separando el lavabo para personas con discapacidad para asegurar sus necesidades. Cuando sólo sea posible instalar un lavabo, asegurar una señalización no binaria e inclusiva y que las puertas sean correderas o con apertura hacia fuera por motivos de accesibilidad. Ubicando los baños en un lugar visible e iluminado o facilitando y señalizando el acceso a los baños existentes en equipamientos del entorno e instalados en las plantas bajas de los edificios cercanos a las estaciones y principales centros de trasbordo de transporte.

5.4 \

Señalización en el espacio público de los baños del entorno de la red de movilidad

Ubicando señalización vertical o mapas con información de donde se encuentran los baños públicos del entorno, ya sea que estén situados en el transporte público, en un centro o servicio del entorno o baños que se hayan construido en el exterior.

5.5 \

Información en las aplicaciones móviles de movilidad los servicios disponibles en los diferentes modos de transporte

Incorporando en las aplicaciones los servicios de los que dispone la parada o estación de transporte: baños, espacios para el descanso, comercios y servicios, accesibilidad, ubicación de las entradas con ascensor, etc.

5.6 \

Espacios de guardado para favorecer el uso de la red de movilidad

Ubicando espacios complementarios para guardar bicicletas, carritos de las compras, cochecitos de bebés, etc. Estos espacios deben estar bien iluminados y ser transparentes de fuera a adentro y viceversa.

5.7 \

Semáforos que indiquen el tiempo y con duración suficiente que permita cruzar en un único intento a personas con diferentes tipos de movilidad

Diseñando cruces con pasos de cebra a nivel de las aceras e iluminación enfocada hacia las aceras. Además, que sean accesibles y sin elementos urbanos que dificulten la conectividad a pie, evitando carreteras difíciles de cruzar, vías de ferrocarril o accidentes topográficos.

5.8 \

Cruces universales semafóricos para peatones en el entorno próximo de las estaciones y paradas de transporte

Diseñándolos con criterios de accesibilidad universal y que incorporen murales o elementos representativos o artísticos del entorno que ayuden a reconocer la prioridad de paso de peatones en diagonales.

5.9 \

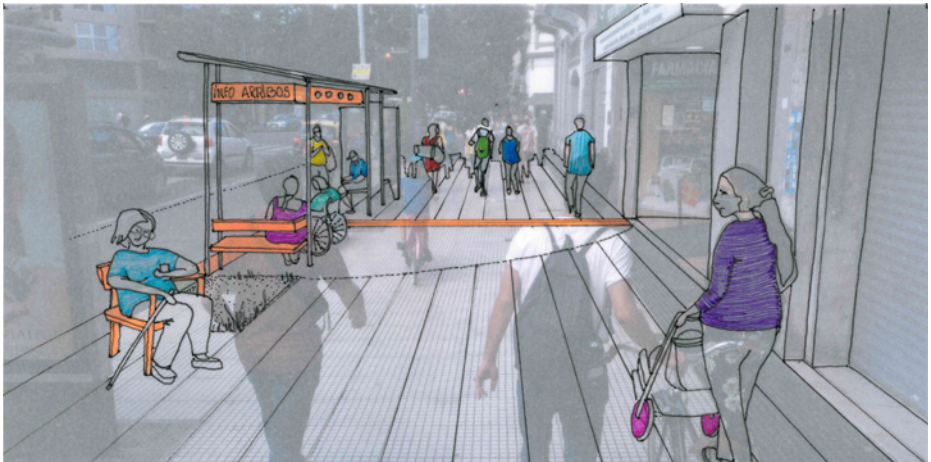
Incremento del número de estacionamientos de bicicleta en el entorno del transporte público

Combinando la ubicación de estacionamientos seguros y vigilados en estaciones intermodales y aumentando los puntos de anclaje en el entorno del resto de paradas y estaciones, estableciendo medidas para evitar que los estacionamientos de bicicletas se privaticen y estén ocupados por vehículos de empresas de alquiler.



G.6 Accesible

La accesibilidad universal en toda la cadena de desplazamiento es esencial tanto para personas con discapacidad física, sensorial y cognitiva, como para personas con movilidad reducida y personas que desarrollan actividades de cuidado y que se mueven con otras personas o con elementos que requieren unos entornos accesibles (cochecito, carrito para hacer las compras, etc.). Así mismo, la red de movilidad también debe garantizar la accesibilidad económica de la diversidad de personas usuarias, incluyendo una perspectiva de género interseccional en la tarificación social, entendiendo que las mujeres tienen una movilidad intermodal y, a su vez, sufren desigualdades económicas y de género. Por ejemplo, familias monomarentales, mujeres mayores solas, entre otros. La Red SUBE y el sistema tarifario social (para empleadas domésticas, para mujeres con asignación universal por hijo, etc.), no deben penalizar económicamente los desplazamientos puntuales o no diarios, sin tener en cuenta que muchos de estos desplazamientos pueden ser por motivos de cuidados, como visitas a centro hospitalario.



Las ilustraciones son solamente un boceto que tiene por objetivo enseñar algunas de las posibilidades de los criterios recomendados.

Ilustración: Marta Fonseca Salinas, Col·lectiu Punt 6.
Fotografía: CABA, 2020.



6.1 \

Accesibilidad universal en toda la cadena de desplazamientos (entorno, parada, estación, andén, vehículo)

Facilitando el acceso para personas con movilidad reducida y para acoger las movilidades de cuidados de personas que, con cochecito, carrito de compras, niñas y niños, con cruces accesibles, con la rampa en la esquina y manzanas seguras de espera para cruzar. Accesibilidad física mediante ascensor y rampas en todo el recorrido; entradas a nivel, eliminando el espacio entre el vehículo y el andén, y los escalones para entrar al colectivo o a los vagones. Vehículos (colectivo, tren) accesibles.

6.2 \

Priorización de la accesibilidad universal en las calles de la red cotidiana cuando no se pueda garantizar a todo el entorno

Señalizando las calles y recorridos que son accesibles a través de señalización vertical o en mapas del entorno. Garantizando la accesibilidad universal en el recorrido del entorno de la red de movilidad y transporte, facilitando el acceso de las personas con diversidades funcionales, que van con cochecito u otros rodados y señalizando el recorrido y entrada accesible al servicio de transporte.

6.3 \

Aceras amplias y accesibles

Diseñando un ancho de calle que permita el paso de personas, cochecitos y sillas de ruedas en el entorno de paradas y estaciones de transporte, sin elementos del mobiliario urbano y arbolado que representen obstáculos.

6.4 \

Uso de señalización con baldosas táctiles que conecte toda la red de movilidad cotidiana

Asegurándose que la red de señalización con baldosas táctiles es completa y conectada en toda la cadena de desplazamientos.

6.5 \

Acceso a la información de planificación previa de los desplazamientos

Favoreciendo la movilidad de las personas con diversidad funcional, sensorial y cognitiva, facilitando el acceso a información actualizada y fiable de los diferentes servicios de transporte público. Esta planificación no solo se debe poder gestionar a través de Apps o información en formato digital, sino también en la forma física de la red de movilidad, ya que la mayoría de las personas con discapacidad se aprenden el viaje y necesitan poder ubicar elementos significativos que ayuden a orientarse.

6.6 \

Revisión de pictogramas y señalética de las diferentes operadoras de la red de movilidad y transporte público

Diversificando los cuerpos e imágenes que se utilizan, y reconociendo el androcentrismo de la utilización del modelo de señal que utiliza el cuerpo masculino como modelo neutro. Facilitando la accesibilidad y orientación de las personas y evitando el exceso de publicidad en la cadena de desplazamientos, sobre todo en aquellos espacios donde haya un centro de trasbordo o conector con otra línea o transporte público, para que no interfiera en la orientación, en especial de

personas con diversidad sensorial y cognitiva. Señalizar, a través de pictogramas, señalética y encaminamientos, las salidas de emergencia.

**6.7 **

Asequibilidad económica en la red de movilidad

Diseñando y revisando la tarificación promoviendo tarifas flexibles y asequibles que también valoren la movilidad fuera de las horas punta, favoreciendo la intermodalidad y las cadenas de desplazamientos poligonales. Revisando la tarificación de la movilidad puntual en transporte público, con tarifas que no penalicen los desplazamientos eventuales por motivos de cuidado. Asegurando la tarifa social y tarificación integrada en todo el sistema de movilidad incluyendo el sistema público de bicicletas.



G.7 Cotidiana y cuidadora

Fomentar que la red de movilidad y transporte público proporcione el apoyo físico, funcional y temporal necesario para realizar la diversidad de actividades de la vida cotidiana y en especial las actividades de cuidados. Poniendo en valor la movilidad vinculada al cuidado de las personas y las tareas domésticas, visibilizándola, y promoviendo su corresponsabilidad social, pública y comunitaria, sin que sigan cayendo exclusivamente en las mujeres.



Las ilustraciones son solamente un boceto que tiene por objetivo enseñar algunas de las posibilidades de los criterios recomendados.

Ilustración: Marta Fonseca Salinas, Col·lectiu Punt 6.
Fotografía: CABA, 2020.



7.1 \

Procurar una red de bancos y espacios de cuidado y de atención a las personas

A través de la ubicación y diseño de espacios de descanso y espera donde poder atender a la infancia y otras personas dependientes, vinculados a servicios como los baños, fuentes de agua o pequeñas mesas, bancos, asientos o apoyos isquiáticos a lo largo de toda la cadena de desplazamientos para poder descansar, esperar o dar apoyo a actividades de cuidado.

7.2 \

Disponer de servicios que permitan entrelazar tareas cotidianas

Permitiendo una mejor gestión de los tiempos, por ejemplo, espacio de guardado para dejar un cochecito o el carrito de las compras, mesas para poder sentarse y comer o cuidar a otras personas, espacios de juego infantil, etc.

7.3 \

Servicios de transporte a demanda en territorios con menos densidad poblacional

Dando servicio de transporte público y colectivo a diferentes perfiles de personas, garantizando la plena accesibilidad a la cadena del servicio (incluyendo la aplicación o dispositivos que se tengan que usar para hacer la demanda) y promoviendo este servicio a través de campañas de difusión, como servicio sostenible y asequible.

7.4 \

Campaña de visibilización de la movilidad de cuidados

Realizando campañas para fomentar la corresponsabilidad en el desarrollo de las tareas reproductivas y de cuidado, como una responsabilidad colectiva y social y no individual ni única de las mujeres.

7.5 \

Espacio suficiente y reservado para la espera de personas con cochecito o con silla de ruedas, u otras dependencias o diversidades funcionales

Acompañando a personas dependientes y en su diversidad, garantizando que los espacios de descanso puedan aumentar su autonomía en todo el sistema de movilidad y transporte.



G.8 Segura y libre

Abordar las diferentes violencias contra las mujeres y otras agresiones racistas, contra el colectivo LGTBI y contra personas con diversidad funcional, que viven las mujeres y personas no normativas en sus itinerarios cotidianos en el transporte público y que condicionan sus desplazamientos, su percepción de seguridad y su derecho a la ciudad y el territorio.



Las ilustraciones son solamente un boceto que tiene por objetivo enseñar algunas de las posibilidades de los criterios recomendados.

Ilustración: Marta Fonseca Salinas, Col·lectiu Punt 6.
Fotografía: CABA, 2020.



8.1 \

Ejecución de políticas y programas de abordaje de la violencia contra las mujeres

Garantizando que las operadoras de transporte tengan, difundan y ejecuten políticas de seguridad con perspectiva de género y de respuesta al acoso sexual. Coordinación con gobiernos locales y organizaciones de la sociedad civil.

8.2 \

Elaboración de protocolo unitario de abordaje de las agresiones sexuales y otras agresiones de odio

Abordando estas violencias de manera coordinada entre las diferentes operadoras de transporte e instituciones involucradas en las políticas de movilidad, mejorando la coordinación entre los diferentes cuerpos de seguridad.

8.3 \

Sistema de recogida de denuncias integrado

Unificando bases de datos coordinada que recoja incidencias, casos de acoso y agresiones sexuales reportados a través de aplicativos de todas las operadoras, puntos de información y otras fuentes de recogida de datos por cada operadora de transporte.

8.4 \

Teléfonos de atención a víctimas y puntos de ayuda en los diferentes espacios.

Poniendo a la disposición de las personas usuarias en toda la cadena de desplazamiento de la red de movilidad y transporte. Creando una red de servicios que den información y ayuda a las mujeres en relación con la prevención, sensibilización, respuesta e im-

plificación comunitaria en casos de violencia machista. Esta red debería incluir puntos de ayuda e información, la ubicación de interfonos conectados a una red de vigilancia que complementen la vigilancia informal.

8.5 \

Incremento de mujeres en el personal de atención de las operadoras

Aumentando la contratación de mujeres en los diferentes niveles de atención a las personas usuarias (personal información, vigilancia, venta de boletos, etc.) y la creación de una unidad de género en cada una de las operadoras que permita coordinar y mejorar el abordaje de las violencias contra las mujeres.

8.6 \

Auditorías de seguridad con perspectiva de género de las infraestructuras de movilidad

Garantizando la participación activa de las mujeres usuarias y trabajadoras en las auditorías e incluyendo metodologías participativas que recojan sus experiencias cotidianas en la red de movilidad y transporte público.

8.7 \

Informes periódicos de la violencia contra las mujeres y otros delitos de odio en la red de movilidad

Elaborados a través de datos cuantitativos y cualitativos que recojan la evolución de los casos y agresiones, a través de la información recopilada por las diferentes entidades instituciones y operadoras implicadas en la atención de este tipo de violencia (policía, operadores de transporte, centros comunitarios, puntos de atención a las mujeres, etc.).

8.8 \

Encuestas de movilidad que recojan información sobre violencias contra las mujeres

Incluyendo dentro de las encuestas que evalúen el servicio y la red de transporte, preguntas específicas sobre las percepciones de seguridad y las violencias contra las mujeres, racistas, homófobas y capacitistas, analizando estos datos segregados por sexo, edad, origen y desde una perspectiva de género interseccional, por personas expertas en la materia.

8.9 \

Campañas formativas sobre violencia machista y las agresiones sexuales, racistas, homófobas

Diseñadas desde un abordaje no revictimizador y que difundan los recursos disponibles. Reconocimiento del derecho a moverse en un entorno libre de violencias y procurando llegar a todos los sectores de la comunidad a través de los medios de comunicación y las redes sociales, poniendo especial atención a los y las jóvenes.

8.10 \

Campañas de prevención del acoso y las agresiones sexuales, dirigidas específicamente a los agresores y testigos

Visibilizando los diferentes tipos y grados de violencia, con el objetivo de modificar actitudes.

8.11 \

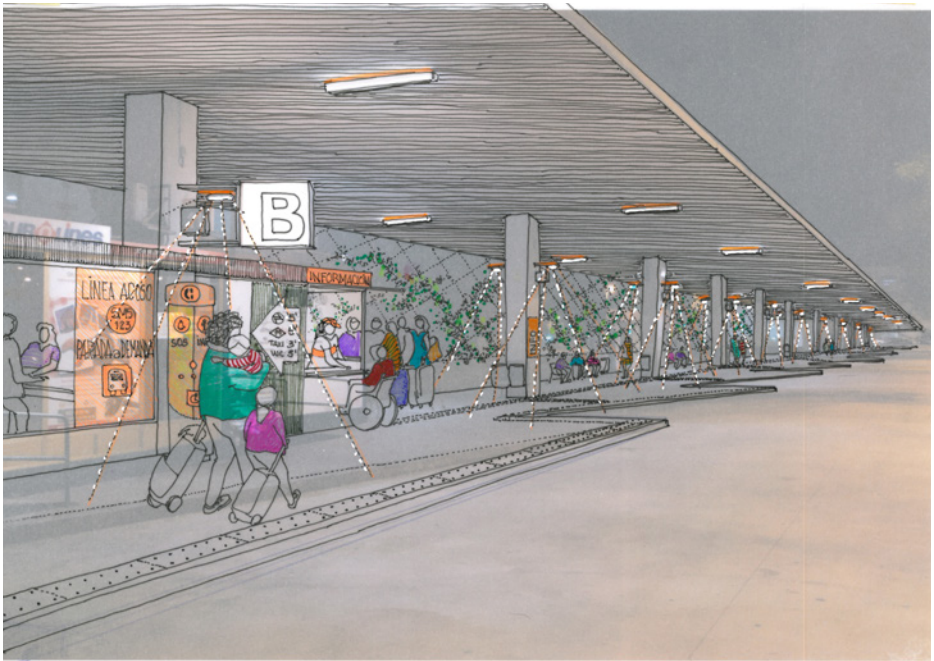
Programas de formación continua en las operadoras y empresas subcontratadas sobre violencia contra las mujeres

Incluyendo la formación para todo el personal (seguridad, limpieza, construcción, operación, conducción, información, billetería). Abordando los prejuicios y haciendo énfasis en la necesidad de erradicarla y prevenirla; que esta formación se repita en el tiempo para el personal que entra a trabajar o como reciclaje profesional (se puede incluir en formación de riesgos laborales).



G.9 Nocturna y festiva

Garantizar que la red de movilidad y transporte responda a las actividades cotidianas vinculadas a la movilidad en la noche y el fin de semana, a través de revisión de horarios, mejora de las conexiones intermodales, del servicio y la frecuencia y que mejore la percepción de seguridad nocturna y festiva.



Las ilustraciones son solamente un boceto que tiene por objetivo enseñar algunas de las posibilidades de los criterios recomendados.

Ilustración: Marta Fonseca Salinas, Col·lectiu Punt 6.
Fotografía: Barcelona, 2020.



9.1 \

Revisión de horarios del transporte público garantizando que responda a la corresponsabilidad de las distintas esferas de la vida

Aumentando la frecuencia y disminuyendo el tiempo de desplazamiento en diferentes franjas del día, y no sólo las consideradas horas punta y en fin de semana. Conectando no solo con centros de trabajo “masculinizados” sino respondiendo a la movilidad laboral de mujeres y hombres y también a la movilidad vinculada a los cuidados: guarderías, escuelas, centros de salud y de cuidados cotidianos.

9.2 \

Iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones, garantizando el buen mantenimiento y su funcionamiento en todo el horario nocturno

Iluminando los recorridos peatonales y ciclistas, tanto en los espacios públicos como en el acceso al transporte público, a las viviendas, a centros comunitarios y servicios. Evitando elementos que obstruyan la luz de las farolas (vegetación, publicidad, ornamentación), así como contrastes entre zonas muy iluminadas y poco iluminadas. Adaptando los horarios de la iluminación a las diferencias entre horas de sol. Cuidando y mejorando las indicaciones con señales luminosas a la noche, para extremar las medidas de seguridad, por ejemplo, en un paso de peatones, en los escalones o siguiendo las barandillas de acceso.

9.3 \

Servicio de información y atención a agresiones 24/7

Proporcionando atención las 24 horas todos los días en todo el recorrido y la cadena de desplazamientos.

9.4 \

Servicios de transporte a demanda vinculados a actividades que se desarrollan de noche o en días festivos

Implementado estos servicios de transporte, por ejemplo, en relación a zonas de ocio, deportivas, universitarias, polígonos industriales, centros de salud y hospitalarios, entre otros.

9.5 \

Servicio de parada a demanda de todas las líneas nocturnas de colectivos

Permitiendo que el colectivo realice paradas según las demandas de las personas en horas de poca luz, con inclemencias del tiempo, en caso de personas con necesidades físicas o de accesibilidad, etc.



G.10 **Participativa y equitativa**

Fomentar la participación y actuar colectivamente en la construcción de una red de movilidad cotidiana, garantizando la participación de las personas en su diversidad en el análisis, diseño y la toma de decisiones y, en particular, la participación de las mujeres, ya que han estado excluidas históricamente en la construcción y la toma de decisiones en el ámbito de la movilidad y el transporte. Así mismo, reconocer, valorar y dar visibilidad real y simbólica al conocimiento de toda la comunidad de manera que se valore la memoria, el patrimonio social y cultural con equidad en la mejora de la red de movilidad, a través de la iconografía, el lenguaje escrito, las campañas de comunicación y las representaciones de arte urbano que se puedan dar en la red de movilidad y transporte público (murales, exposiciones, etc.).

La aplicación de los criterios de género en las infraestructuras no es posible sino se trabaja también por la equidad de género en la conformación de los equipos humanos y las personas trabajadoras en todos los niveles de gestión, operación y construcción de las infraestructuras de movilidad. Es imprescindible aplicar criterios de género que permitan:



10.1 \ Formación de un equipo multidisciplinar y con paridad de género para promover y facilitar la participación

Creando una mesa de trabajo transversal entre las diferentes áreas de la administración que intervienen en el territorio de manera que las personas técnicas tengan conocimiento interdisciplinario sobre la realidad física y social, con personas con formación específica en perspectiva de género. Esta mesa deberá de estar formada también por representantes de las personas usuarias asegurando la equidad y la diversidad de edades, orígenes, género, diversidad funcional, etc.

10.2 \ Incorporación de la perspectiva de género en los órganos de decisión y consejos de movilidad

Garantizando la paridad de género en estos órganos, poniendo en valor la diversidad en los espacios de participación y que se valoren y visibilicen las aportaciones de las mujeres, evitando dinámicas hegemónicas y mansplaining.

10.3 \ Fomento de la participación de las mujeres usuarias y potencialmente usuarias en el diseño de las infraestructuras

Realizando procesos de diseño participativo para ajustar los diseños de las infraestructuras tanto los proyectos nuevos como los de transformación, a través de auditorías de género que permitan incorporar el conocimiento de la vida cotidiana, del trabajo de cuidados o de las percepciones de seguridad. Garantizando institucionalmente estos procesos y una articulación entre administraciones territoriales para asegurar la coherencia de las respuestas a las necesidades.

10.4 \ Adecuación de las actividades participativas a la realidad diversa de las mujeres

Planificando las actividades y reuniones en horarios posibles para compatibilizar con las

otras actividades. Facilitando un servicio de acogida para el cuidado de niños y niñas en las sesiones de participación comunitaria. Fomentando y normalizando que las mujeres con diversidad funcional y las personas cuidadoras asistan a reuniones y sesiones participativas. Localizando las sesiones informativas o participativas en emplazamientos que estén conectados y que sean accesibles.

10.5 \ Visibilidad de las mujeres y su historia dentro de la red de movilidad y su entorno

Reconociendo y resaltando el papel de las mujeres y sus aportaciones a la sociedad y la vida cotidiana de la comunidad, a través de murales, arte urbano, nomenclátor de estaciones u otros elementos ornamentales, así como a través de exposiciones y otras actividades que sirvan para recordar y visibilizar la vida de las mujeres en la comunidad.

10.6 \ Regulación de imágenes y textos en la red de movilidad para evitar contenidos sexistas y discriminatorios

Desarrollando una normativa que regule el uso de imágenes y textos en el espacio público prohibiendo aquellos que difundan mensajes sexistas que objetivan o revictimizan las mujeres o sean discriminatorios por edad, origen, etnia, clase o identidad sexual de las personas.

10.7 \ Instalación de arte urbano en espacios en desuso

Aprovechando, por ejemplo, fachadas de edificios en desuso y las superficies de los muros para arte urbano como grafitis o murales con el fin de favorecer la percepción de seguridad, siempre teniendo en cuenta los criterios no sexistas y de diversidad e incluyendo diversidad de mujeres artistas.

10.8 \ Programas de apoyo comunitario vinculados a la red de movilidad del entorno del transporte público

Incentivando programas similares a los modelos de caminos escolares, donde se involucren comercios, entidades, equipamientos de barrio y del entorno, fomentando la autonomía y el apoyo mutuo.

10.9 \ Incrementar el número de mujeres en el sector a través de la contratación

Adaptando anuncios de trabajo y utilizando un lenguaje inclusivo que apele a las mujeres a optar a estos puestos de trabajo, impulsando acciones positivas, cuotas de género e indicadores de seguimiento.

10.10 \ Líneas de subvención y convenios de colaboración públicos-privados para que las mujeres obtengan la licencia de conducir colectivos

Impulsando programas de colaboración con servicios de ocupación y empleos y programas regionales.

10.11 \ Protocolos de promoción interna

Velando por la equidad de género y la promoción de mujeres en lugares tradicionalmente masculinizados.

10.12 \ Objetivos de contratación de mujeres en los ámbitos de la movilidad

Promoviendo esta contratación sobre todo en áreas masculinizadas con menos presencia de mujeres: construcción, ingeniería, ámbito ferroviario, seguridad, conductores de colectivos y de trenes, etc.

10.13 \ Flexibilización de los horarios de trabajo que permitan adaptar la jornada laboral a horarios de cuidado.

Mejorando las medidas de conciliación en las empresas, en cuanto a permisos de maternidad y paternidad, lactancia y cuidado de personas dependientes; ampliación del apoyo a la corresponsabilidad de los cuidados, proveyendo servicios dentro de las empresas

operadoras y vinculadas al transporte: servicio propio de guardería o asistencia a trabajadoras con personas dependientes a cargo, etc.

10.14 \ Adecuación de los equipamientos y equipación a las necesidades y cuerpos de las mujeres

Diseñando espacios destinados a vestuarios, baños y lugares de descanso para que puedan acoger las necesidades de mujeres y hombres, en cuanto a espacio y servicios. Aplicando criterios de equidad y adecuando el diseño con la participación activa de las personas trabajadoras. Adaptando la equipación y uniformes pero también de los lugares de trabajo a la ergonomía de las mujeres y diversidad de personas.

10.15 \ Acceso equitativo a cursos de formación en el trabajo

Garantizando el acceso a las mujeres en diferentes áreas como personal de información, conductoras, maquinistas, jefas de estación, revisoras, y operación y mantenimiento de trenes.

10.16 \ Obligatoriedad de contar con especialistas que trabajen desde la perspectiva de género en pliegos contratación de obras públicas

Asegurando que todo el diseño del proyecto y criterios puntúen a equipos de trabajo paritarios o con porcentaje más alto de mujeres.

10.17 \ Obligatoriedad de incluir criterios de género en bases de licitaciones y concursos públicos

Garantizando que se integren estos criterios en el desarrollo del trabajo de infraestructuras y de evaluar el impacto de género ex-ante y ex-post. En la recepción de obra, incluir la evaluación de medidas de accesibilidad y de género con potenciales usuarias y trabajadoras.



PASO 4

MONITOREAR Y EVALUAR

Seguimiento y Evaluación

Una vez aplicados los criterios de género al sistema de movilidad y transporte, es esencial poder monitorear y evaluar su puesta en práctica. Para realizar el monitoreo y la evaluación es necesario definir e implementar indicadores

Un indicador es un dato o un conjunto de datos que pretende reflejar el estado de una situación, en este caso el sistema de movilidad y transporte, en un momento y un espacio determinados. El indicador tiene que sintetizar y simplificar la información que se extrae de la situación estudiada para que pueda ser entendido de forma clara y sencilla.

INDICADORES

Los indicadores pueden ser cuantitativos (como la reducción del tiempo de desplazamiento) y cualitativos (como la percepción de seguridad en un centro de transporte). Aunque los indicadores cuantitativos parecen ser más fáciles de recoger, es imprescindible desarrollar y recoger indicadores cualitativos que nos proporcionan información más detallada, y nos permiten triangular y validar la implementación de la perspectiva de género.

Un indicador se recoge dentro de un periodo de tiempo determinado, para poder comparar los diferentes periodos. La comparación de medidas permite ver la evolución en el tiempo y estudiar tendencias sobre la situación analizada, adquiriendo así un gran valor como herramienta en el proceso de evaluación y de toma de decisiones¹⁸.

Para el monitoreo y la evaluación del sistema de movilidad y transporte son necesarios indicadores de género. Los indicadores de género son instrumentos que permiten medir y comprender las relaciones de género y de poder y los cambios de género en una sociedad durante el tiempo, proveen evidencias directas del estatus de las mujeres, hombres y personas no binarias, permiten el conocimiento de los factores de desigualdad, la toma de conciencia y la actuación sobre estos factores para poder modificarlos¹⁹.

Para la elaboración de los indicadores es necesario tener en cuenta algunas consideraciones metodológicas²⁰. En la siguiente fichas se apuntan qué aspectos se pueden tener en cuenta para desarrollarlos.

¹⁸ Valdivia 2020.

¹⁹ Feder 2002, Rotondo y Vela (2004), Carrasco 2007, Valdivia 2020.

²⁰ Estas consideraciones metodológicas están basadas en el trabajo de Pacione (2003) y Valdivia (2020).

Elegir tipo de indicador	Cuantitativo, Cualitativo
Aplicación del indicador	Diagnóstico, seguimiento, evaluación
Escala de análisis	Sistema de movilidad en general, entorno, parada, estación en superficie, centros de trasbordo, conectores, andenes, interior de vehículos, red de ciclovías, estaciones bicis compartidas
Criterios de género de la movilidad	Señalizado, Visible, Vital, Vigilado, Equipado, Accesible, Cotidiana y cuidadora, Segura y libre, Nocturna y festiva, Participativa y equitativa
Medida/medición del problema	Tasa, porcentaje, nivel de satisfacción, percepción, etc.
Temporalidad	Pre-post transformación, mensual, anual, diaria, nocturna

Como la ficha indica, los indicadores de monitoreo y evaluación se pueden elaborar de acuerdo a la clasificación de los 10 criterios de género y por escala de análisis para el sistema de movilidad y transporte. Es de esta manera que se han elaborado los indicadores que se ponen como ejemplo en esta guía en la Fase de Aplicación propositiva de los criterios de género. Se tiene que tener en cuenta que los indicadores no son exclusivos por una acción específica, puesto que el mismo indicador puede servir para medir el impacto de dos o más elementos.

A continuación, se ejemplifica los diferentes elementos de dos de los indicadores elaborados para evaluar la aplicación de los criterios de género en el sistema de movilidad:

Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables sobre las infraestructuras cotidianas que acompañan la movilidad: bancos, aseos, fuentes, espacios de guardado, estacionamientos de bicis, etc.

Elegir tipo de indicador	Cualitativo
Aplicación del indicador	Seguimiento y evaluación
Escala de análisis	Sistema de movilidad en general También por escala: parada, estación en superficie, centro de trasbordo, andana, conector
Criterios de género de movilidad	Equipado, Señalizado, Vital, Cotidiana y cuidadora
Medida/medición del problema	Nivel de satisfacción
Temporalidad	Pre-post transformación y encuestas anuales

Ahorro de minutos de desplazamiento de las personas usuarias por género, edad y otras variables identitarias de la infraestructura

Elegir tipo de indicador	Cuantitativo
Aplicación del indicador	Seguimiento y evaluación
Escala de análisis	Sistema de movilidad en general Centro de trasbordo
Criterios de género de movilidad	Señalizado, Cotidiana y cuidadora
Medición del problema	Número y porcentaje de minutos
Temporalidad	Pre-post transformación y encuestas anuales

En las siguientes páginas se presentan indicadores de género que permiten evaluar las acciones propuestas en el Paso 3. Los indicadores están clasificados por criterio de género y son orientativos. Cada indicador deberá adaptarse a la acción desarrollada y el contexto y la escala en el que se implementa.

G.1

Señalizado



- 1.1.** Mapas de la red de movilidad en las diferentes escalas de la cadena de desplazamientos.
- 1.2.** Información y señalética fácilmente legible y accesible para todo tipo de personas.
- 1.3.** Señalización vertical con mapas del entorno.
- 1.4.** Señalización de las conexiones intermodales.
- 1.5.** Visibilización de los ejes peatonales.
- 1.6.** Señalización de los usos temporales.
- 1.7.** Señalética e iconografía no sexista y diversa.

Indicadores

- Número de mejoras realizadas para incrementar la orientación, la autonomía y la reducción de tiempo invertido en los desplazamientos en las diferentes escalas del sistema de movilidad y transporte público.
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables respecto a la señalización, los mapas y la información horizontal y vertical relacionada con el sistema de movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público.
- Nivel de satisfacción sobre la señalización, los mapas y la información disponible acerca de la accesibilidad universal en el sistema de movilidad y transporte.
- Nivel de satisfacción recogido a través de encuestas o recorridos de observación por género, edad y otras variables identitarias de la intermodalidad en los centros de trasbordo y principales intercambiadores.
- Ahorro de minutos de desplazamiento de las personas usuarias por género, edad y otras variables identitarias de la infraestructura.
- Campañas de fomento de la movilidad sostenible con imágenes diversas, lenguaje no sexista y rompiendo con roles tradicionales de género.

G.2 Visible



- 2.1.** Conexión visual interior-exterior entre los espacios de la red de movilidad y transporte público .
- 2.2.** Eliminación o adecuación de espacios con rincones, muros ciegos o áreas escondidas sin visibilidad o abandonadas.
- 2.3.** Iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones.
- 2.4.** Eliminación de túneles y pasos elevados vinculados a la red de transporte.
- 2.5.** Vallas transparentes en procesos de obras y de adecuación instalaciones.
- 2.6.** Instalación de espejos para mejorar la visibilidad.

Indicadores

- Número de mejoras realizadas para incrementar la visibilidad en las diferentes escalas del sistema de movilidad y transporte público.
- Número de pasos elevados y subterráneos eliminados o adaptados .
- Número de barreras visuales eliminadas o resueltas (muros, instalación de espejos, sustitución con materiales transparentes).
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables respecto a la iluminación y la visibilidad en toda la cadena de desplazamientos y en el sistema de movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público.

G.3 Vital



3.1. Creación de espacios de encuentro en calles y esquinas.

3.2. Promoción de actividades eventuales que dinamicen los espacios de relación y las calles del entorno.

3.3. Promoción de actividades y servicios en las estaciones que acompañen la vida cotidiana.

3.4. Creación de redes de pequeño comercio y comercio local en el transporte público

3.5. Incremento de la presencia de personas en estaciones, centros de trasbordo y paradas de transporte en horarios nocturnos.

Indicadores

- Número de iniciativas impulsadas para incrementar la vitalidad en las plantas bajas, en los espacios en desuso, o zonas con poca actividad.
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables sobre la mixtura de usos en el sistema de movilidad y transporte público y el acceso a comercios locales y actividades en plantas bajas o en zonas de la cadena de desplazamiento que apoyen los desplazamientos cotidianos.

G.4 Vigilado



- 4.1. Ubicación de elementos que provean vigilancia informal y ojos entre espacios.
- 4.2. Diseño de espacios comunes de la red cotidiana de movilidad con usos diversos.
- 4.3. Identificación y visibilización de espacios con baja actividad y uso.
- 4.4. Instalación de botones de información y ayuda en toda la cadena de desplazamiento.
- 4.5. Botones de alerta en las aplicaciones móvil de las operadoras de transporte.
- 4.6. Difusión de la conexión Wifi en la red de transporte.

Indicadores.

- Número de mejoras realizadas para incrementar la transparencia y la conexión visual entre espacios
- Número de estaciones y entornos del sistema de movilidad y transporte con conexión wifi.
- Número de botones de información / ayuda instalados en los recorridos de la red de movilidad: paradas de colectivo, estaciones, conectores, andenes, tren, colectivos
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables sobre la ubicación y el funcionamiento de los botones de información y ayuda físicos y en aplicaciones móvil.

G.5 Equipado



- 5.1.** Dotación de todos los espacios de la red de movilidad de infraestructuras cotidianas.
- 5.2.** Cuidado, limpieza y mantenimiento de los espacios y el paisaje urbano de la red de movilidad.
- 5.3.** Acceso a baños públicos en la red de movilidad.
- 5.4.** Señalización en el espacio público de los baños del entorno de la red de movilidad.
- 5.5.** Información en las aplicaciones móviles de movilidad los servicios disponibles en los diferentes modos de transporte.
- 5.6.** Espacios de guardado para favorecer el uso de la red de movilidad.
- 5.7.** Semáforos que indiquen el tiempo y con duración suficiente que permita cruzar en un único intento a personas con diferentes tipos de movilidad.
- 5.8.** Cruces universales semafóricos para peatones en el entorno próximo de las estaciones y paradas de transporte.
- 5.9.** Incremento del número de estacionamientos de bicicleta en el entorno del transporte público .

Indicadores

- Número de aseos públicos y gratuitos para operadora vinculados a la red de movilidad (estaciones, intercambiadores, paradas de colectivo, entorno de estaciones).
- Número de pasos peatonales mejorados y mantenidos.
- Número de estacionamientos de bicicleta seguros y vigilados.
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables sobre las infraestructuras cotidianas que acompañan la movilidad: bancos, aseos, fuentes, espacios de guardado, estacionamientos de bicis, etc.

G.6

Accesible



6.1. Accesibilidad universal en toda la cadena de desplazamientos (entorno, parada, estación, andén, vehículo).

6.2. Priorización de la accesibilidad universal en las calles de la red cotidiana cuando no se pueda garantizar a todo el entorno.

6.3. Aceras amplias y accesibles.

6.4. Uso de señalización con baldosas táctiles que conecte toda la red de movilidad cotidiana.

6.5. Acceso a la información de planificación previa de los desplazamientos.

6.6. Revisión de pictogramas y señalética de la red de movilidad y transporte público.

6.7. Asequibilidad económica en la red de movilidad.

Indicadores

- Barrios que cuentan con acceso a todas las opciones de movilidad en transporte sostenible en un radio de 15 minutos: pie, bicicleta y transporte público.
-
- Proporción de recorridos peatonales con calles accesibles y con prioridad peatonal, con señalización con baldosas táctiles.
-
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables del estado de las infraestructuras de movilidad a pie (aceras, rampas, semáforos, pasos peatonales, etc.).
-
- Número y porcentaje de paradas, estaciones de metrobus y de tren, intercambiadores con accesibilidad universal física, sensorial y cognitiva (ascensores, rampas, señalización e información visual y sonora, etc.) en toda la cadena de desplazamiento: entorno, vestíbulo / parada, conectores, andén, colectivo / tren / subte.
-
- Nivel de satisfacción sobre elementos que facilitan la accesibilidad: rampas en intersecciones de calle y acceso a transporte público, barandillas a diferentes niveles, cambios de color/textura de los pavimentos, ascensores, señalización con baldosas táctiles, etc.
-
- Tipo de boletos de transporte vendidos por género (mujeres, hombres, personas con identidad no binaria) para calcular el impacto de género del coste del transporte, para las tarjetas de transporte que están vinculadas a una persona nominal.
-
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables sobre la tarificación integrada y social.

G.7

Cotidiana y cuidadora



- 7.1.** Procurar una red de bancos y espacios de cuidado y de atención a las personas.
- 7.2.** Disponer de servicios que permitan entrelazar tareas cotidianas.
- 7.3.** Servicios de transporte a demanda en territorios con menos densidad poblacional.
- 7.4.** Campaña de visibilización de la movilidad de cuidados.
- 7.5.** Espacio suficiente y reservado para la espera de personas con cochecito o con silla de ruedas, u otras dependencias o diversidades funcionales.

Indicadores

- Recogida de datos desagregados por género, edad y otras variables identitarias de los desplazamientos vinculados con el cuidado de las personas.
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables identitarias en relación a los elementos de apoyo al cuidado (bancos, baños públicos, cambiadores, espacios de cuidado, etc.) en el sistema de movilidad y transporte público.
- Proporción de la superficie de espacio adicional para cochecitos, carritos de las compras en colectivos y trenes en relación a la superficie total.
- Número, tipo y distribución de bancos y asientos para el descanso, el cuidado y la socialización instalados en la cadena de desplazamientos.
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables de la red de bancos en el sistema de movilidad y transporte.

G.8

Segura y libre



- 8.1.** Ejecución de políticas y programas de abordaje de la violencia contra las mujeres.
- 8.2.** Elaboración de protocolo unitario de abordaje de las agresiones sexuales y agresiones de odio.
- 8.3.** Sistema de recogida de denuncias integrado.
- 8.4.** Teléfonos de atención a víctimas y puntos de ayuda en los diferentes espacios.
- 8.5.** Incremento de mujeres en el personal de atención de las operadoras.
- 8.6.** Auditorías de seguridad con perspectiva de género de las infraestructuras de movilidad.
- 8.7.** Informes periódicos de violencia contra las mujeres y delitos de odio en la red de movilidad.
- 8.8.** Encuestas de movilidad que recojan información sobre violencias contra las mujeres.
- 8.9.** Campañas formativas sobre violencia machista y agresiones sexuales, racistas, homófobas.
- 8.10.** Campañas de prevención del acoso y las agresiones sexuales, dirigidas específicamente a los agresores y testigos.
- 8.11.** Programas de formación continua en las operadoras y empresas subcontratadas sobre violencia contra las mujeres.

Indicadores

- Grado de percepción de seguridad de las personas usuarias en el transporte público; en los recorridos a pie; en bicicleta.
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables de las personas que se mueven a pie en relación a la seguridad vial.
- Número de agresiones o acoso al sistema de movilidad denunciados / reportados por mujeres y niñas.
- Proporción de usuarias que utilizan las aplicaciones móviles para informarse y reportar situaciones de acoso y agresiones sexuales.
- Número y proporción de mujeres y hombres personal de seguridad en las estaciones
- Número y proporción de mujeres y varones personal de servicio e información a las estaciones formados en el abordaje de las agresiones sexuales.
- Empresas operadoras con protocolo de abordaje de violencias machistas aprobado y en vigor.
- Número de campañas de prevención del acoso sexual dirigidas a la ciudadanía.
- Número de campañas de prevención del acoso sexual dirigidas a los agresores.
- Valoración cualitativa de las campañas de prevención.
- Nivel de satisfacción con los protocolos de abordaje del acoso sexual en el transporte público.
- Número de recomendaciones implementadas provenientes de las auditorías de seguridad con perspectiva de género en el sistema de movilidad y transporte.

G.9

Nocturna y festiva



9.1. Revisión de horarios del transporte público garantizando que responda a la responsabilidad de las distintas esferas de la vida.

9.2. Iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones, garantizando el buen mantenimiento y su funcionamiento en todo el horario nocturno.

9.3. Servicio de información y atención a agresiones 24/7.

9.4. Servicios de transporte a demanda vinculados a actividades que se desarrollan de noche o en días festivos.

9.5. Servicio de parada a demanda de todas las líneas nocturnas de colectivo.

Indicadores

- Estado de la iluminación y su mantenimiento en toda la cadena de desplazamiento.
- Número de mejoras de iluminación realizadas en las diferentes escalas de la movilidad.
- Número de paradas de bus iluminadas.
- Número de paradas de transporte vinculadas a actividades cotidianas como comercios, oficinas, actividades en plantas bajas en horario nocturno.
- Líneas de transporte con servicio de parada a demanda nocturna.
- Percepción de seguridad en las líneas de transporte nocturno.
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables del sistema de movilidad y transporte nocturno.
- Nivel de satisfacción del acceso a la señalización e información en el transporte en horario nocturno o festivo.

G.10

Participativa y equitativa



- 10.1.** Formación de un equipo multidisciplinar y con paridad de género para ver y facilitar la participación.
- 10.2.** Incorporación de la perspectiva de género en los órganos de decisión y consejos de movilidad.
- 10.3.** Fomento de la participación de las mujeres usuarias y potencialmente usuarias en el diseño de las infraestructuras .
- 10.4.** Adecuación de las actividades participativas a la realidad diversa de las mujeres.
- 10.5.** Visibilidad de las mujeres y su historia dentro de la red de movilidad y su entorno.
- 10.6.** Regulación de imágenes y textos en la red de movilidad para evitar contenidos sexistas y discriminatorios.
- 10.7.** Instalación de arte urbano en espacios en desuso.
- 10.8.** Programas de apoyo comunitario vinculados a la red de movilidad del entorno del transporte público.
- 10.9** Incrementar el número de mujeres en el sector a través de la contratación.
- 10.10.** Líneas de subvención y convenios de colaboración públicos-privados para que las mujeres obtengan la licencia de conducir colectivos.
- 10.11.** Protocolos de promoción interna.
- 10.12.** Objetivos de contratación de mujeres en los ámbitos de la movilidad.
- 10.13.** Flexibilización de los horarios de trabajo que permitan adaptar la jornada laboral a horarios de cuidado.
- 10.14.** Adecuación de los equipamientos y equipación a las necesidades y cuerpos de la mujeres.
- 10.15.** Acceso equitativo a cursos de formación en el trabajo.
- 10.16.** Obligatoriedad de contar con especialistas que trabajen desde la perspectiva de género en pliegos contratación de obras públicas.
- 10.17.** Obligatoriedad de incluir criterios de género en bases de licitaciones y concursos públicos.

Indicadores

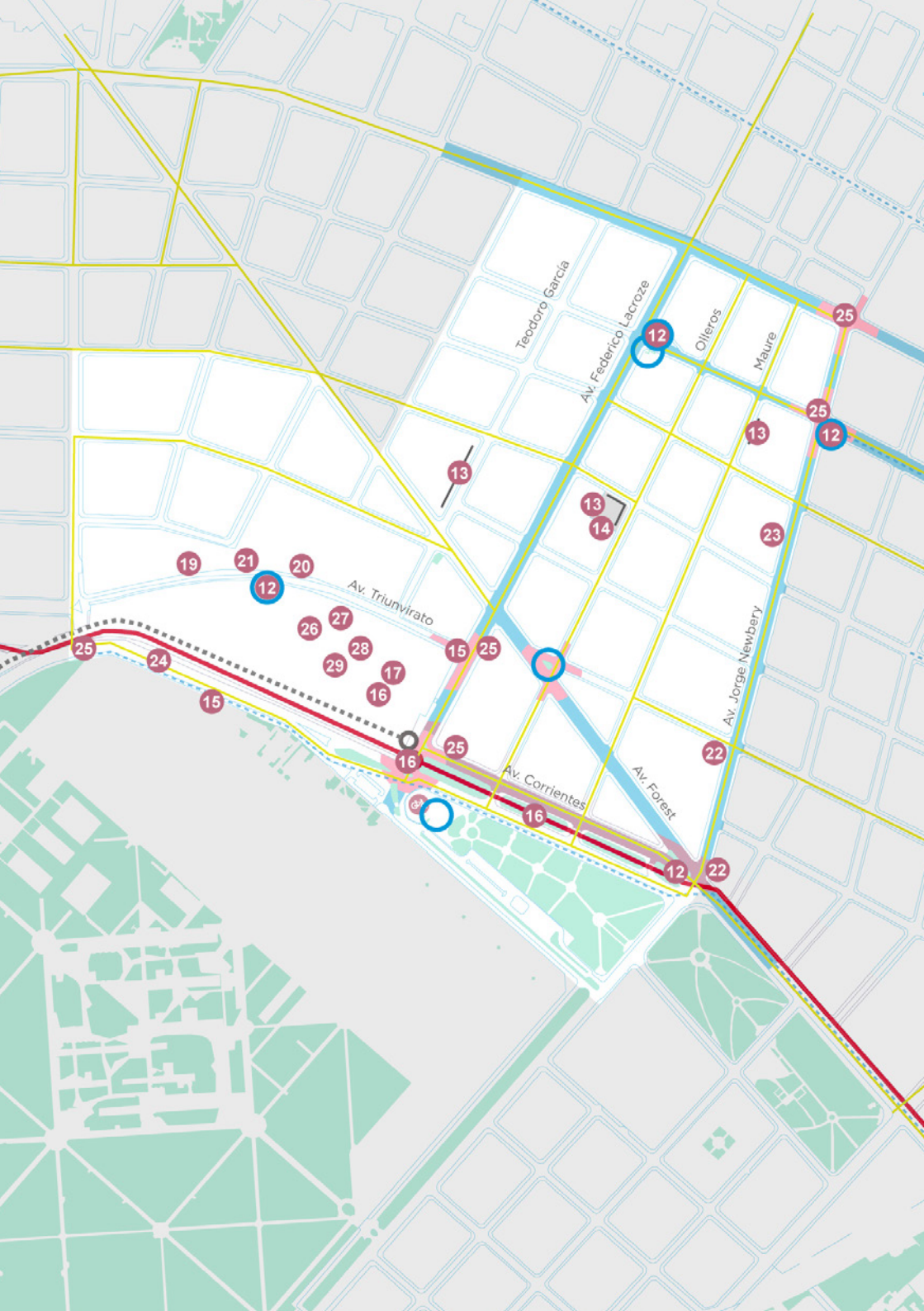
- Porcentaje de mujeres participantes en la planificación y el diseño del proyecto y atendiendo reuniones del proyecto.
- Número de reuniones con organizaciones de mujeres locales para movilizar la participación de las mujeres.

- Porcentaje de mujeres en organismos consultivos y de toma de decisiones, como los consejos de movilidad.
- Porcentaje de mujeres en procesos participativos de movilidad.
- Porcentaje de mujeres dinamizadoras del trabajo con la comunidad / procesos participativos y consultivos.
- Nivel de satisfacción de las mujeres usuarias y trabajadores sobre el funcionamiento de los organismos consultivos y los procesos de participación.
- Número y porcentaje de mujeres trabajadoras en los diferentes puestos de trabajo de las operadoras de movilidad (construcción, mantenimiento, supervisión, operación de maquinaria pesada, ingenieras, conductoras, inspectoras, venta de billetes, agencias de implementación y ejecución del sector transporte, limpieza, etc.).
- Número y porcentaje de mujeres que reciben programas de formación en: construcción de servicios de transporte, gestión y revisión de obra, conducción y operación de maquinaria pesada, operación y mantenimiento, liderazgo, gestión de personas, auditorías de seguridad y riesgos laborales, entre otros).
- Número de Especialistas de género a tiempo completo en proyectos de infraestructura.
- Materiales formativos en perspectiva de género.
- Planes de igualdad actualizados y porcentaje de acciones implementadas por empresa operadora.
- Número de operadoras con acciones positivas para la contratación de mujeres en puestos de trabajos masculinizados.
- Planes de movilidad con perspectiva de género por operadora.
- Número de licitaciones y contratos públicos que incorporan criterios de género en la contratación favoreciendo la formación y la experiencia en perspectiva de género aplicada a la movilidad.



CASO DE ESTUDIO EN BUENOS AIRES

Centro de Tránsito Federico Lacroze





INFORMARSE

A raíz del trabajo realizado por los equipos técnicos de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas durante la capacitación “Movilidad desde la perspectiva de género”, impartido por Col·lectiu Punt 6 entre septiembre y diciembre del 2020, se realizó un diagnóstico y una serie de propuestas para aplicar los contenidos teóricos y prácticos aprendidos. El caso de estudio elegido es el Centro de Tránsito Federico Lacroze, ubicado en el barrio de Chacarita. Fue tomada por los equipos técnicos, Directores y Gerentes de proyectos de movilidad y transporte, donde se abordó la incorporación de la perspectiva de género a través de 4 módulos dictados de manera virtual.

A través de la recolección de estadísticas y fuentes secundarias, observación participativa, recorridos de reconocimiento y mapeos de la red de movilidad cotidiana de la zona, los grupos estudiaron el área dividida en sectores, para poder comprender el contexto social y físico del Centro de Tránsito y su entorno, y luego realizar propuestas para mejorar la movilidad desde una perspectiva de género. Asimismo, este trabajo fue complementado por un recorrido a pie junto a Col·lectiu Punt 6, para realizar una experiencia vivencial que complemente y mejore las acciones sugeridas para el área de estudio.

Red de movilidad cotidiana

	Vías Principales		Cruce Peligroso
	Vías Secundarias		Actuaciones
	Colectivos		Muro
	Subte		Terreno Baldío
	Tren		Espacio verde
	Ciclovía		Potencial Espacio de Intercambio
	Estación de Ecobici		



ANALIZAR LA RED DE MOVILIDAD

➤ Contexto social y económico

En la comuna 15 viven 182.574 personas, de las cuales el 54% son mujeres y el 46% varones. Se observa diversidad etaria, siendo el rango de 30 a 39 años el que registra mayor porcentaje: 16,8%, le siguen mayores de 70 con 11.0% y Menores de 9 años con 10.6%.

En todos los radios censales que conforman la zona de estudio, viven más mujeres que varones (leve diferencia), pero esta información no está desagregada por edades. La densidad de población es de 127,1 hab/ha., (en la Ciudad en general es de 142,1 hab/ha.), lo cual indica que es una zona que no está superpoblada, pero que sí muestra diferencias entre las zonas más residenciales ubicándose la mayor densidad hacia el este de la Av. Forest.

Es importante aclarar que muchos de los datos en relación al contexto socioeconómico no están disponibles, o sólo están disponibles para la totalidad de la Ciudad de Buenos Aires y tomarlos como indicadores resultaría en un análisis sumamente sesgado. Asimismo, para lograr un mejor entendimiento del área, sería interesante tener los datos desagregados por barrio y radio censal más que por Comuna. Finalmente, el Sistema de Indicadores de Género de la Ciudad sí contempla el género, pero no desagrega por Comuna.

En conclusión, la información está dispersa y no es comparable, pero podemos decir que es una zona residencial/comercial de un nivel socioeconómico medio a medio-alto.

Comuna 15	 54%	16% 30/39 años	127.1 hab/ha  
 182.574	 46%	11% +70 años	
		10% -9 años	

> Movilidad

Los desplazamientos de las mujeres del barrio de Chacarita revisten diferencias respecto a las de los hombres. En primer lugar, se verifican diferencias en cuanto a los motivos de viaje: los varones realizan mayor cantidad de viajes por motivo de estudio (76%) y trabajo (58%), mientras que las mujeres se destacan por realizar mayor cantidad de viajes por motivo de trámites en casi la totalidad de las personas encuestadas, acompañar a la escuela (89%), realizar compras (87%) y viajes con motivo salud (65%).

En cuanto a los modos utilizados para realizar esos viajes también mantienen diferencias: los varones utilizan más modos motorizados privados, tal es así que del total de los viajes en auto del barrio un 70% son realizados por parte de los varones y en moto se verifica la totalidad de los varones encuestados. Mientras que el 70% de los viajes a pie, en subte y en taxi son realizados por mujeres, como también representan el 60% de los viajes en tren. Asimismo más de un 54% de los viajes de dos etapas son realizados por mujeres.

 Movilidad	 Movilidad	 70% 	 70% 
 76%	 89%	 70% 	 70% 
 58%	 87%		 70% 
	 65%	 54% 	 60% 

Red de transporte público

El área de estudio cuenta con una buena oferta modal de transporte público. Se encuentra bien conectada con el resto de la ciudad y no presenta barreras para los desplazamientos de las personas. El Cementerio de la Chacarita sí constituye una barrera física importante dentro del barrio, que si bien es inamovible, debe ser considerada la experiencia de movilidad a lo largo de sus muros.

El Centro de Tránsito Lacroze permite la articulación de los viajes en colectivo con otros medios de transporte público guiado: el ferrocarril Urquiza, que conecta la Ciudad con el noroeste del Área Metropolitana de Buenos Aires y la línea B de subterráneo, con el microcentro de la Ciudad. También es posible acceder a la estación ferroviaria Chacarita del ramal San Martín.

El mayor foco de movimientos de acuerdo a los registros de transacciones SUBE se encuentra en la estación de ferrocarril Lacroze, donde confluyen los viajes en tren y en subte. Estos medios de transporte representan el 65% y 30% de los viajes del entorno, respectivamente. Además, la zona cuenta con red de ciclovías segregadas del tránsito, que se complementa con una estación de sistema público de bicicletas Ecobici, con espacio para 11 bicicletas. Si bien ambos elementos fomentan la intermodalidad entre transporte público y modos activos de movilidad, la oferta de bicicletas públicas, lugares de estacionamiento de bicicletas y ciclovías no se considera suficiente.

Centro de Tránsito Lacroze	 Ferrocarril Urquiza	65%	 Colectivos
	 Subte línea B	30%	
			 Ecobici

Red de calles para peatones o de prioridad peatonal

El área en estudio no cuenta con calles para peatones ni de prioridad peatonal. Por el contrario, se identifican 4 avenidas (de las cuales 2 corresponden a la red de tránsito pesado), y 9 calles identificadas como “Vía Local”. Si bien todas estas

arterias cuentan con aceras a ambos lados de la calle, ninguna es exclusiva para peatones. Es importante destacar que en el Mapa Interactivo de la Ciudad no existe la clasificación de Calle de Prioridad Peatón ni Calle Peatonal a pesar de contar con muchísimas calles con esa tipología. En cuanto a las veredas, tienen un ancho considerable teniendo en cuenta la afluencia de peatones que circulan por la zona, y prácticamente la totalidad de los cruces cuenta con los vados reglamentarios. El pavimento se encuentra en buenas condiciones, pero se registran algunas sendas peatonales sobre calle de empedrado que dificultan el cruce con carros, cochecitos o personas con movilidad reducida.

 Peatonal	0	 Avenidas	4	 T. Pesado	2	 Vía Local	9
--	---	--	---	---	---	---	---

Elementos que dan apoyo a la movilidad

Dentro del área de estudio se encuentran 32 paradas siendo de tipo poste o refugio, en las cuales operan 18 líneas de colectivo. Sobre la Avenida Federico Lacroze, las paradas de Líneas APP se tratan de refugios semicubiertos con espalda de vidrio y asiento y cartelería de publicidad. En el resto del área de estudio, mayoritariamente las paradas sólo constan de un poste. Tanto los refugios como los postes cuentan con la cartelería correspondiente a las líneas que allí se detienen, pero no cuenta con información extensa sobre los recorridos de las mismas.

 32 paradas	 18 líneas
--	---

> Usos

El área de estudio se encuentra dentro de la comuna 15, corresponde a un sector del barrio de Chacarita y es lindera a los barrios de Villa Ortuzar, Paternal y Villa Crespo. El uso predominante en el entorno es el residencial de densidad media (60%), seguido de residencial de densidad baja (16%), y en menor medida se destacan los servicios (6%) y los locales comerciales (8%), que se ubican de forma predominante

sobre las principales vías estructurantes del área, siendo las Av. Forest, Av. Corrientes y Av. Lacroze los principales ejes comerciales de la zona.

El área de estudio registró 32 obras nuevas durante el año 2019, que significaron 87.741 m². El destino de las obras es fundamentalmente para el uso de vivienda multifamiliar (75%), y en menor medida se destacan las obras destinadas a locales comerciales (10%) y oficinas (9%). Se enmarca dentro del Distrito Audiovisual que propicia la instalación de empresas que realicen producción de contenidos audiovisuales, prestación de servicios de producción audiovisual, procesamiento del material de producción o posproducción y servicios conexos a la actividad audiovisual mediante incentivos y exenciones tributarias. De esta manera hay hoy en día una fuerte concentración de empresas de este tipo en la zona.

Asimismo, se observa una baja oferta de centros de salud, hospitales y farmacias. Como puntos destacados se encuentran el Hospital de Agudos E. Tornú (a 2,3 km) y el Centro de Salud y Acción Comunitaria (CeSac N°33) Nivel 1 de la Comuna de Palermo (a 1,5 km).

Hay un nivel aceptable de establecimientos educativos, los bancos/cajeros se encuentran solo en las arterias principales (no más de 5 cuadras del centro del área a analizar). Para determinar el área de influencia de los espacios verdes se considera la densidad poblacional y la capacidad de carga del espacio. La zona del nodo Lacroze en general presenta un 83,2% de área con influencia de espacios verdes y una superficie de 3,7 m² de espacio verde por habitante. Sin embargo dentro del área de estudio se observa una clara ausencia de espacios verdes y públicos de esparcimiento, sobre todo en el área residencial. Hay solo 3 espacios de dimensiones acotadas y sin verde. Se identifican sin embargo como potenciales espacios de intervención:

	60%
	16%
	6%
	8%

	32
	75%
	10%
	9%

	Salud, hospitales y farmacias.
	Establecimientos educativos
	Bancos/cajeros
	Espacios verdes

Plazoleta Colonia Esperanza

Esta plazoleta de 252 m² cuenta con 5 módulos de bancos con respaldo. A su vez se puede apreciar una buena variedad de arbustos en sus bordes con los edificios lindantes. Dentro de la plazoleta un árbol y en el perímetro correspondiente a la vereda se observan 3 árboles más. Uno de los aspectos que más se destaca de la plazoleta es el mural que se encuentra en uno de los paredones de la misma. El mismo trata sobre las víctimas de las protestas populares del 19 y 20 de diciembre del año 2001. La figura principal del mural es una mujer realizando el “cacerolazo”, esta forma de protesta fue la más utilizada en aquellos años de crisis. En cuanto a la iluminación se observan 3 reflectores que brindan una buena iluminación nocturna. También cuenta con un módulo de iluminación peatonal la luminaria vial ubicada en la Av. Córdoba. La plazoleta es accesible a través de las veredas y cruces peatonales. Estos cruces cuentan con sus vados correspondientes y con baldosas podotáctiles.

	252 m²
	Mural

	5
	1

	Iluminación
	Accesibilidad



Plaza Celedonio Flores

Esta plazoleta de 313 m², cuenta con 1 estación del sistema público de bicicletas Ecobici, 3 módulos de bancos con respaldo y 5 árboles. También cuenta con 2 dispositivos de iluminación (una luminaria peatonal ubicada en el centro de la plazoleta y un anexo de iluminación peatonal en luminaria vial). La plazoleta es accesible a través de 3 cruces peatonales. Estos cruces cuentan con sus vados correspondientes y con baldosas podotáctiles.

 313 m²	 3	 2
 Estación de bicicletas	 5	 Accesibilidad



Av. Córdoba y Av. Federico Lacroze

Rincón de las Artes “Ernesto Urfeig”

Esta plazoleta de 234 m², cuenta con 3 módulos de bancos con respaldo y 4 árboles. También cuenta con 2 dispositivos de iluminación (dos luminarias peatonales) ubicadas en el centro de la plazoleta. La plazoleta es accesible a través de 2 cruces peatonales. Estos cruces cuentan con sus vados correspondientes.

	234 m ²
	2

	3
	4

	Accesibilidad
---	---------------



Av. Córdoba y Jorge Newbery

> Seguridad

De acuerdo al Mapa del Delito del Ministerio de Seguridad GCBA, en la zona de estudio se destacan robos/hurtos por sobre otras modalidades de delitos, con un bajo porcentaje en el barrio comparado con otros de la ciudad. Los datos son incompletos para alcanzar un entendimiento con perspectiva de género del territorio. La información no está desagregada por género, sino por tipo de delito y tampoco se contemplan otros tipos de delitos como acoso sexual callejero, que afecta principalmente a niños y niñas, mujeres y otras identidades de género.

Debido a la característica residencial del área de estudio, no se registra una gran cantidad de plantas bajas activas en las calles secundarias, recientemente comenzaron a abrirse restaurantes, bares y algunos comercios, que brindan sensación de seguridad a la hora de transitar (en especial en horas nocturnas).

Un punto a destacar son las cámaras de vigilancia policial, que se encuentran distribuidas por la zona, pero su conocimiento por parte de los/as habitantes suele ser bajo, ya que están instaladas fuera del rango visual.

Finalmente, resultaría interesante profundizar sobre la presencia del barrio informal Fraga, en pleno proceso de reurbanización y su influencia en la percepción de seguridad de la zona residencial en cuestión.

> Salud

El barrio no cuenta con una gran cantidad de hospitales, centros de salud y farmacias, lo cual implica la necesidad de desplazarse distancias que, dependiendo el rango etario, no son factibles de hacer a pie. Como se mencionó en un apartado anterior, a 1,5 km se encuentra el CeSAC n°33 de la Comuna 1 y a 2,3 km el Hospital de Agudos E. Tornú. Además, en caso de urgencia, no se puede resolver rápidamente el acceso a medicamentos.

Los datos oficiales de salud vinculados a las mujeres no son abundantes, se detectó la necesidad de datos de salud vinculados a la movilidad, que estén desagregados por género y por comuna. A su vez, no se encontraron datos vinculados a la contaminación ambiental de la población (agua, aire, suelo, térmica, acústica, lumínica, radioactiva).

En relación a las actividades deportivas, cerca del perímetro analizado hay un espacio verde donde pueden desarrollarse actividades de este tipo. Sin embargo, la percepción de seguridad del entorno, especialmente de noche, puede generar ciertas barreras simbólicas y físicas a la hora de habitar este espacio de noche.

 Robos/hurtos	 Barrio informal	 Restaurantes, bares y comercios
 Acoso sexual callejero	 Plantas bajas activas	 Cámaras de vigilancia policial



PROPONER TRANSFORMACIONES

.1

Incorporar sistema de arribo predictivo en refugios y postes

Esta iniciativa ya se está viendo en algunos puntos de la ciudad. A la hora de planificar los desplazamientos en TP, la posibilidad de contar con la información de arribo permite no perder tiempo y disminuir las permanencias prolongadas en entornos hostiles y, tomar decisiones sobre la espera o la búsqueda de alternativas.



Temporalidad:
Continua



Escala:
-

Criterios Físicos

- Señalizado
- Equipado
- Accesible

Criterios Transversales

- Segura y Libre
- Nocturna y Festiva
- Cotidiana y cuidadora

.2

Detención a demanda

Si bien existe hoy en día la detención para abordar o bajar del colectivo a demanda después de las 22hs y en días de lluvia, no se cumple. La actuación busca generar una fuerte campaña de comunicación sobre la existencia de este derecho como así también de los canales para reclamo en caso de que no se cumpla. Además se sugiere fomentar la capacitación en este tema a choferes como así también la posibilidad de implementar multas a las líneas que no lo cumplan.



Temporalidad:
Continua



Escala:
-

Criterios Físicos

- Señalizado
- Equipado
- Visible

Criterios Transversales

- Segura y Libre
- Nocturna y Festiva
- Cotidiana y cuidadora

.3

Datos SUBE por género, edad y horario

A la hora de realizar el diagnóstico se verificó que faltan datos completos y actualizados sobre los patrones de movilidad desagregados por edad, género y horario. Estos constituyen una herramienta clave para poder avanzar en la construcción de políticas de movilidad con perspectiva de género no sólo a nivel local del entorno del CT Lacroze, sino en toda la Ciudad de Buenos Aires.

 Temporalidad: Continua	Criterios Físicos • Señalizado • Visible • Vital • Vigilado • Equipado • Accesible	Criterios Transversales • Cotidiana y cuidadora • Segura y Libre • Nocturna y Festiva • Participativa y equitativa
 Escala: -		

.4

Mapeos Participativos

Mapeos participativos de los principales recorridos hacia y desde el barrio para establecer principales líneas de deseo y poder priorizar y etapabilizar intervenciones físicas en el territorio.

 Temporalidad: Continua	Criterios Físicos • Señalizado • Visible • Vital • Vigilado • Equipado • Accesible	Criterios Transversales • Cotidiana y cuidadora • Segura y Libre • Nocturna y Festiva • Participativa y equitativa
 Escala: -		

.5

Mejora de Iluminación

Dado que las principales arterias de la pieza son las que concentran la mayor circulación de peatones en horarios nocturnos debido a la mayor cantidad de plantas bajas activas en esos horarios, se propone mejorar la iluminación en las mismas para incrementar la seguridad.

 Temporalidad: Puntual	Criterios Físicos • Visible • Vital • Vigilado • Equipado	Criterios Transversales • Cotidiana y cuidadora • Segura y Libre • Nocturna y Festiva
 Escala: Entorno		

.6

Señalización de cámaras de seguridad

Existen varias cámaras de seguridad en el entorno, pero su presencia no se encuentra señalizada. Darle a las personas vecinas la información de dónde se encuentran así como información de su funcionamiento ayuda a entender qué seguridad proporciona ya que existen percepciones diversas respecto a las cámaras.

 Temporalidad: Puntual	Criterios Físicos	Criterios Transversales
 Escala: Entorno	• Señalizado • Vigilado • Equipado	• Segura y Libre • Nocturna y Festiva

.7

Mapas de Red de Movilidad Cotidiana

Incorporar señalética con iconografía diversa y no sexista tanto en el entorno residencial como en el del CT que indique la proximidad y dirección hacia establecimientos educativos, de salud, zonas comerciales, espacios públicos equipados, red de transporte.

 Temporalidad: Puntual	Criterios Físicos	Criterios Transversales
 Escala: Entorno	• Señalizado • Equipado	• Cotidiana y Cuidadora

.8

Semáforos Peatonales

Incorporar semáforos peatonales que facilitan la caminabilidad y mejoran las condiciones de seguridad para peatones, especialmente para niños y personas adultas mayores y personas con movilidad reducida. Para ello atender a tiempos lentos en la semaforización y añadir botón pulsador y activación auditiva para personas ciegas.

 Temporalidad: Puntual	Criterios Físicos	Criterios Transversales
 Escala: Entorno	• Señalizado • Equipado	• Cotidiana y cuidadora • Segura y Libre

.9

Mejora en entornos escolares

Adecuar los entornos escolares para priorizar una movilidad sostenible a pie y en bicicleta y para generar espacios de sociabilización y de apoyo a los cuidados.

Para ello se realizarán 3 tipos de actuaciones:

Senderos Escolares

Identificar e incorporar los senderos escolares a la Red de Movilidad Cotidiana. Incentivar la iniciativa de senderos escolares a pie y en bicicleta en asociación con los comercios de la zona para mejorar la experiencia de niños y niñas desplazándose desde y hacia los establecimientos escolares, dándoles mayor autonomía y promoviendo la corresponsabilidad social y pública de los cuidados para que no recaiga solo en las mujeres.

Programa Sube y Baja en colegios de la zona

Incorporar equipamiento y rediseñar los frentes escolares para que la bicicleta sea el nuevo medio de locomoción protagonista en la iniciativa Sube y Baja. Incentivar la iniciativa en asociación con los establecimientos escolares de la zona para mejorar la experiencia de arribo y partida de los mismos, dando mayor libertad a quienes están a cargo de las tareas de cuidado en los hogares de la zona, mejorando las condiciones de seguridad para las comunidades educativas. Desalentar el arribo a los establecimientos en automóvil, sugiriendo estacionar a un mínimo de 200 m del establecimiento, mejorando la seguridad vial en el entorno.

Ampliación de calzadas

Ganar superficie en la calzada frente a los establecimientos escolares, ya sea de forma temporal o permanente, total o parcial. La incorporación de mayor superficie propicia los intercambios sociales, generando entornos más vigilados y vitales tanto para niñas y niños como para las personas cuidadoras.



Temporalidad:
Continua y Puntual



Escala:
Entorno

Criterios Físicos

- Señalizado
- Visible
- Vital
- Vigilado
- Accesible
- Equipado

Criterios Transversales

- Participativa y equitativa
- Cotidiana y cuidadora
- Segura y Libre

.10

Incorporar bancos y vegetación generando microestaciones de descanso e intercambio

El mobiliario urbano propicia la adherencia de los personas usuarias del espacio público aumentando la interacción entre ellos y la permanencia en la vía pública. Además la incorporación de mobiliario accesible mejora las condiciones de uso del espacio público para personas adultas mayores, con movilidad reducida y personas cuidadoras. Es de suma importancia que el diseño del mobiliario urbano contemple la diversidad de cuerpos y las movilidades reducidas. En cuanto a la vegetación, es indispensable para generar sombra y confort en el espacio público, focalizando en Av. Triunvirato donde es particularmente insuficiente.



Temporalidad:
Puntual



Escala:
Entorno

Criterios Físicos

- Visible
- Vital
- Vigilado
- Equipado
- Accesible

Criterios Transversales

- Participativa y equitativa
- Cotidiana y cuidadora

.11

Baños Públicos

Si bien hoy en día las legislaciones vigentes prevén el uso público de baños en establecimientos gastronómicos, en la práctica muchas veces el acceso no se garantiza. El fácil acceso a baños públicos como así también a espacios cambiadores de bebés sin distinción de género universaliza el derecho a la ciudad y el disfrute de la vida urbana.

Gestionar oferta, mantenimiento y seguridad mediante facilidades impositivas a comercios que indiquen de forma clara que ofrecen baños públicos. Señalización de la red de baños públicos también vinculados con los equipamientos.

Esta red de baños deber estar en relación a abastecer la red de movilidad cotidiana.



Temporalidad:
Continua



Escala:
Entorno

Criterios Físicos

- Visible
- Vital
- Vigilado
- Equipado
- Accesible

Criterios Transversales

- Participativa y equitativa
- Cotidiana y cuidadora



.12

Rediseño participativo de plazoletas y potenciales espacios verdes

Ante el déficit de espacios verdes de calidad en el entorno, se propone tomar los espacios públicos identificados como potenciales (Plazoleta Jorge Newbery y Av. Córdoba, Plazoleta Caledonio Flores, Plazoleta Colonia Española, Parque Los Andes y Plaza Triunvirato) y rediseñarlos de forma participativa con la comunidad para que logren cumplir no sólo la función de espacios verdes, sino de espacios públicos que den apoyo a las actividades cotidianas y promuevan la socialización de las personas vecinas y usuarias. Es importante la inclusión de equipamiento diverso y accesible para todo tipo de cuerpos y personas posibilitando zonas de descanso y estancia dentro de la red cotidiana para personas mayores, personas trabajadoras del entorno y personas al cuidado de niños. En el caso de Parque los Andes, además, se busca generar una espera agradable y adaptada a las personas con niños, estableciendo una pequeña área de juegos infantiles equipada con mobiliario urbano y cartelería con información intermodal en tiempo real que mejore la experiencia.



**Temporalidad:
Puntual**



**Escala:
Entorno**

Criterios Físicos

- Visible
- Vital
- Vigilado
- Equipado
- Accesible
- Señalizado

Criterios Transversales

- Participativa y equitativa
- Cotidiana y cuidadora
- Segura y libre

.13

Intervenciones de Grandes Extensiones Murales

Se identificaron grandes extensiones murales que generan sensación de abandono e inseguridad para las personas vecinas y usuarias peatones. Mientras se define el destino de algunos de esos baldíos, se propone que se realicen intervenciones murales participativas para vincular a las vecinas y los vecinos con los mismos y dar más vitalidad a la zona disminuyendo la sensación de inseguridad. Se pueden hacer concursos que promuevan la participación de artistas mujeres y personas no binarias, colectivos o grupos de la zona que ya están interviniendo artísticamente en el barrio. Y también velar porque sean imágenes/mensajes no sexistas, inclusivos, diversos. Además se propone aumentar la iluminación de estos tramos.



**Temporalidad:
Puntual**



**Escala:
Entorno**

Criterios Físicos

- Vital

Criterios Transversales

- Participativa y equitativa
- Segura y Libre
- Nocturna y Festiva

.14

Aprovechamiento de terrenos baldíos existentes

Los terrenos baldíos generan además de una fuerte especulación inmobiliaria en tejidos ya consolidados, inseguridad y detrimento de la calidad del espacio público. El espíritu es transformar esos frentes hostiles en espacios llenos de vitalidad y atractivo. En esta línea se sugiere pensar la posibilidad de, a través de asociaciones con los propietarios y organizaciones de la sociedad civil de la zona, generar en esos baldíos plazas, huertas comunitarias o algún otro tipo de equipamiento.



Temporalidad:
Continua



Escala:
Entorno

Criterios Físicos

- Vital

Criterios Transversales

- Participativa y equitativa
- Segura y Libre
- Nocturna y Festiva

.15

Acercar servicios en asociación con los actores presentes en el barrio: Acercar el arte a la gente

Los nodos intermodales tienen flujos que muchos museos podrán envidiar. La Gare du Nord, en París, ve pasar más gente que la Mona Lisa en el Louvre. Los nodos son una oportunidad para llevar arte a la gente que quizás no pueda acceder de otra manera.

Aprovechando la cercanía del Bar palacio - Museo Fotográfico Simik (3 cuadras), establecer una galería fotográfica a cielo abierto sobre la pared degradada de la estación, mejorando el aspecto de este espacio extremadamente degradado.



Temporalidad:
Continua



Escala:
Paredón Av. Lacroze

Criterios Físicos

- Señalizado
- Vital
- Equipado
- Visible

Criterios Transversales

- Participativa y equitativa
- Nocturna y Festiva

.16

Unificar los elementos que componen al Centro de Traslado a través de la señalización: Tótems peatonales, llamadores, mapas y direccionadores

Sumar tótems peatonales con mapas que den ubicación en el entorno del nodo intermodal y llamadores, para contener a los usuarios y usuarias del TP y personas usuarias en un sitio donde se sientan acompañados por la información.

Colocar direccionadores peatonales en los puntos donde identifiquemos que la mayoría de la gente toma sus decisiones. Para incluir en un mismo idioma gráfico todos los medios de movilidad, así como también otras posibilidades de actividad dentro del nodo.

 Temporalidad: Puntual	Criterios Físicos • Señalizado • Equipado • Accesible • Visible	Criterios Transversales • Cotidiana y cuidadora • Segura y Libre • Nocturna y Festiva • Participativa y equitativa
---	--	---

.17

Unificar los elementos que componen al Centro de Traslado a través de la señalización: Centro de Información dentro de la Estación Lacroze

Centralizar la información de todos los medios de movilidad en un sitio dentro de la estación, tranquilo, resguardado, seguro, para poder tomar una decisión del viaje con el tiempo suficiente. Dirigido principalmente a personas usuarias no frecuentes del nodo.

 Temporalidad: Puntual	Criterios Físicos • Señalizado • Equipado • Accesible	Criterios Transversales • Cotidiana y cuidadora • Segura y Libre • Nocturna y Festiva
---	--	--

.18

Unificar los elementos que componen al Centro de Traspaso a través de la señalización: Potenciar la relación entre las líneas Urquiza y San Martín

Visibilizar las estaciones desde cada uno de los nodos (Lacroze y Chacarita) con señalética adecuada (distancia y tiempos a pie y en bicicleta).

Trabajar el eje Corrientes con intervenciones tipo nudge para incitar a realizar esa combinación a pie o con el Sistema de Transporte Público de Bicicletas (STPB). Ordenar y unificar las diversas ciclovías en el segmento entre estaciones con protección física de las mismas para evitar conflictos de interferencia con vehículos.

 Temporalidad: Puntual	Criterios Físicos • Señalizado • Visible • Vital • Equipado • Accesible • Vigilado	Criterios Transversales • Cotidiana y cuidadora • Segura y Libre • Nocturna y Festiva
 Escala: CT, estación en superficie, entorno, red de ciclovías, estaciones bicis		

.19

Av. Triunvirato: Plantas Bajas Activas

La vitalidad del espacio público viene dada por la mixtura de usos y actores. La nueva arteria de Av. Triunvirato tiene el potencial de tener una planta baja comercial muy consolidada lo que le dará no sólo vitalidad sino además aumentará la sensación de seguridad en la misma. Es importante no perder la importancia que tiene la adjudicación de estos locales comerciales a los vecinos del barrio para consolidar cuanto antes el eje. Fomentando el emprendimiento e iniciativas lideradas por mujeres.

 Temporalidad: Continua	Criterios Físicos • Señalizado • Visible • Vital • Vigilado • Equipado • Accesible	Criterios Transversales • Cotidiana y cuidadora • Segura y Libre • Nocturna y Festiva • Participativa y equitativa
 Escala: Entorno		

.20

Av. Triunvirato: Nueva Tipología

Esta reciente arteria fue concebida con el auto como eje: pasó de ser inexistente a darle seis carriles de circulación al tránsito motorizado, dejando veredas de dimensiones mínimas en algunos tramos, sin ningún tipo de equipamiento y sin cruces peatonales.

Se propone un cambio de prioridades en su concepción. De mínima, recuperar carriles para ensanchar la vereda lo cual permita a su vez dotar de equipamiento que garantice espacio público de calidad en las veredas: estaciones de descanso, arbolado, juegos para chicos. Además Incluir cruces peatonales en las esquinas que vinculen con los usos del otro lado.



**Temporalidad:
Puntual**



**Escala:
Entorno**

Criterios Físicos

- Señalizado
- Visible
- Vital
- Vigilado
- Equipado
- Accesible

Criterios Transversales

- Cotidiana y cuidadora
- Segura y Libre
- Nocturna y Festiva

.21

Polo Ciclista del Playón de Chacarita

La idea es aprovechar uno de los locales comerciales en PB de la nueva urbanización para generar no sólo talleres de reparación de bicicletas sino también espacios de capacitación para las personas vecinas en materia de arreglos y mantenimiento de bicicletas ofreciendo una posible salida laboral, promoviendo la participación y la formación de las mujeres, como así también la autogestión en el uso de la bicicleta. También para “empoderar” al uso de las bicicletas a las niñas y mujeres. Además se espera incluir espacios para dejar las rueditas y aprender a andar en bici tanto para niños como personas adultas así como escuelas específicas para mujeres.



**Temporalidad:
Puntual**



**Escala:
Entorno**

Criterios Físicos

- Visible
- Vital
- Vigilado
- Equipado
- Accesible

Criterios Transversales

- Participativa y equitativa
- Cotidiana y cuidadora

.22

Rutas Seguras y Cuidadoras

Entendiendo que las plantas bajas activas funcionan como “ojos vigiladores” para todos aquellos que se desplazan en la ciudad, proponemos incentivar a través de charlas el rol de vigiladores de los frentistas que se encuentren activos durante la noche (terminal línea 39, estación de servicio Shell, bares, salas de teatro y locales gastronómicos vespertinos). Asimismo, mejorar la señalización en los corredores, la iluminación y capacitar a todos los actores en materia de género para facilitar el acceso a la ayuda.



**Temporalidad:
Puntual**



**Escala:
Entorno**

Criterios Físicos

- Visible
- Vital
- Vigilado

Criterios Transversales

- Participativa y equitativa
- Segura y Libre
- Nocturna y Festiva
- Cotidiana y cuidadora

.23

Propiciar usos recreativos exteriores

La zona residencial de Chacarita se está convirtiendo en un polo gastronómico y recreativo. Con la reconquista del espacio público que trajo aparejada la pandemia del Covid19, proponemos la expansión de las veredas sobre la calzada generando áreas públicas de esparcimiento con bancos, estacionamiento de bicicletas y juegos para niñas y niños.



**Temporalidad:
Continua**



**Escala:
Entorno**

Criterios Físicos

- Visible
- Vital
- Vigilado
- Equipado

Criterios Transversales

- Cotidiana y cuidadora
- Segura y Libre
- Nocturna y Festiva
- Participativa y equitativa

Mejora del corredor peatonal Av. Guzmán

El corredor de Av. Guzmán hoy en día se encuentra desmejorado en términos de infraestructura: el solado está roto, la vereda es muy angosta, la biciesenda no se encuentra bien delimitada, no hay cruces peatonales a lo largo de su extensión, no hay arbolado en uno de sus lados, no hay bancos, el ancho de vereda es insuficiente. Si bien es una arteria que por su naturaleza -grandes equipamientos: FFCC y Cementerio- tiene fachadas inactivas lo cual desincentiva mucho su uso, se registran usos deportivos y de esparcimiento intermedio (ciclistas, runners, gente peloteando en el paredón) que pueden incentivarse mejorando la calidad del espacio público.

Se propone relocalizar la biciesenda a la calzada, incorporar arbolado, luminarias y bancos de forma regular, identificar usos y sectorizarlos con demarcaciones y materialidades claras y acordes. Se sugiere aumentar la cantidad de cruces peatonales a lo largo del corredor en consonancia con las paradas de colectivos

Hay un proyecto de reemplazar uno de los paredones del cementerio por reja lo cual cambiaría la percepción del límite haciéndolo más permeable. Después del cruce con Elcano no se garantiza el ancho mínimo de vereda.



**Temporalidad:
Puntual**



**Escala:
Entorno**

Criterios Físicos

- Señalizado
- Visible
- Vital
- Vigilado
- Equipado
- Accesible

Criterios Transversales

- Participativa y equitativa
- Cotidiana y cuidadora
- Segura y Libre
- Nocturna y Festiva

.25

Rediseño general de cruces

Rediseño, completamiento, mantenimiento y nuevas incorporaciones pensadas desde las personas que van a pie. Líneas de deseo.

- Av. Lacroze y Av. Triunvirato
- Av. Guzmán - Av. Corrientes
- Cruce seguro con senda sobre Av. Corrientes que conecte el CT con el Parque Los Andes y la estación STPB.
- Incorporación de vados faltantes en las veredas del ingreso al Galpón.
- Mejoramiento del cruce de Avenidas Corrientes, Jorge Newbery, Forest por su complejidad vehicular en conflicto con los cruces peatonales y de bicicletas.
- Cruce Elcano. Además, espacio exclusivo destinado al cruce seguro de las vías para peatones. Esto implica mejorar el estado de los solados dejándolos aptos para la circulación de personas con movilidad reducida, con cochecitos de bebés o con alguna discapacidad motriz. A su vez, es necesaria una clara demarcación e iluminación en dos niveles: uno general y otro a escala humana - con farolas o brazos de iluminación más baja en las luminarias existentes con el fin de evitar los conos de sombra
- Se identificaron algunos cruces que no permiten circulación en todos los sentidos. Se propone rediseñarlos para que la prioridad sea siempre el peatón: Newbery y Córdoba y Newbery y Alvarez Thomas



Temporalidad:
Puntual



Escala:
En andenes

Criterios Físicos

- Señalizado
- Accesible
- Visible
- Equipado

Criterios Transversales

- Cotidiana y cuidadora
- Segura y Libre

.26

Mejorar la visibilidad en andenes

Eliminar o hacer visibles todos los rincones o puntos ciegos de las estaciones de subte y tren incorporando paramentos transparentes en los sitios identificados garantizando tiempos de espera más seguros



Temporalidad:
-



Escala:
En andenes

Criterios Físicos

- Visible
- Vigilado
- Equipado

Criterios Transversales

- Segura y libre
- Nocturna y festiva

.27

Acercar servicios en asociación con agentes presentes en el barrio: Alimentación saludable

Organizar, en asociación con El Galpón, cooperativa de venta de productos orgánicos situado en un edificio ferroviario cercano a las vías de tren pero con muy poca visibilidad, la entrega de bolsones o de productos una vez por semana en la estación, según el modelo de los Panier Fraicheur franceses.

 Temporalidad: Continua	Criterios Físicos	Criterios Transversales
 Escala: Entorno	• Vital • Equipado • Visible	• Participativa y equitativa • Cotidiana y cuidadora

.28

Acercar servicios en asociación con agentes presentes en el barrio: Impulsar la lectura para niñas y niños

En asociación con La Nube, establecer una “caja de libros” donde se incluyan obras que visibilicen a las mujeres para que puedan leer durante el trayecto de tren.

La Nube se encuentra a 7 cuadras de la estación. Existe desde hace 45 años y ha sido reconocida por personalidades del quehacer cultural, por organismos nacionales e internacionales.

 Temporalidad: Continua	Criterios Físicos	Criterios Transversales
 Escala: Estación	• Vital • Equipado • Visible	• Participativa y equitativa • Cotidiana y cuidadora

.29

Av. Triunvirato. Centro o espacio cultural

Se propone destinar el terreno vacío sobre Av. Triunvirato a la construcción de un polo cultural barrial. De esta manera, complementamos la integración barrial, fomentamos el sentido de pertenencia y podemos articular vínculos con otras organizaciones. Por otro lado, generamos mayor circulación de peatones y ciclistas (ya que el principal público es de la niñez o adolescencia) lo que ayudaría a reducir las velocidades en la avenida y evitar siniestros fatales.

 Temporalidad: Continua	Criterios Físicos	Criterios Transversales
 Escala: Estación	• Señalizado • Visible • Vital • Vigilado • Equipado • Accesible	• Participativa y equitativa • Segura y Libre • Nocturna y Festiva



MONITOREAR Y EVALUAR

Una vez aplicadas las cualidades de movilidad con perspectiva de género a través de los criterios desarrollados a diferentes escalas del sistema de transporte y movilidad, es esencial poder monitorear y evaluar su puesta en práctica.

Para realizar el monitoreo y la evaluación de la aplicación de la perspectiva es necesario definir e implementar indicadores cuantitativos y cualitativos. Aunque los indicadores cuantitativos parecen ser más fáciles de recoger, es imprescindible desarrollar y recoger indicadores cualitativos que nos permitan información más detallada, triangular y validar la implementación de la perspectiva de género.

Movilidad cotidiana y cuidadora



Indicadores

- Nivel de satisfacción sobre la calidad del sistema de movilidad y transporte desagregado por género, edad y otras variables de las nuevas infraestructuras de transporte o de las transformaciones / reformas (ex-ante y ex-post).
-
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables identitarias de la intermodalidad en los centros de trasbordo y principales intercambiadores.
-
- Campañas de fomento de la movilidad sostenible con imágenes y lenguaje no sexista.
-
- Recogida de datos desagregados por género, edad y otras variables identitarias de los desplazamientos vinculados con el cuidado de las personas.
-
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables identitarias en relación a los elementos de apoyo al cuidado (banco, lavabos públicos, cambiadores, espacios de cuidado, etc.) en el sistema de movilidad y transporte público.
-
- Número de aseos públicos y gratuitos para operadora vinculados a la red de movilidad (estaciones, intercambiadores, paradas de bus, entorno de estaciones y paradas).
-
- Proporción de la superficie de espacio adicional para cochecitos, carros de la compra en buses y trenes en relación a la superficie total.
-
- Número, tipo y distribución de bancos y asientos para el descanso, el cuidado y la socialización instalados en la cadena de desplazamientos.
-
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables de la red de bancos en el sistema de movilidad y transporte.
-
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables sobre la mixtura de usos en el sistema de movilidad y transporte público y el acceso a comercios locales y actividades en plantas bajas o en zonas de la cadena de desplazamiento que apoyen los desplazamientos cotidianos.

Movilidad accesible y diversa



Indicadores

- Proporción de recorridos peatonales con calles accesibles y con prioridad peatonal.
-
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables respecto a la señalización, los mapas y la información horizontal y vertical relacionada con el sistema de movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público.
-
- Número y porcentaje de paradas, estaciones de bus y de tren, intercambiadores con accesibilidad universal física, sensorial y cognitiva (ascensores, rampas, señalización e información visual y sonora, etc.) en toda la cadena de desplazamiento: entorno, vestíbulo / parada, conectores, andén, bus / tren / metro.
-
- Nivel de satisfacción sobre elementos que facilitan la accesibilidad: rampas en intersecciones de calle y acceso a transporte público, barandillas a diferentes niveles, cambios de color y textura de los pavimentos, ascensores, etc.
-
- Nivel de satisfacción sobre la señalización, los mapas y la información disponible acerca de la accesibilidad universal en el sistema de movilidad y transporte.
-
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables del estado de las infraestructuras de movilidad a pie (aceras, rampas, semáforos, pasos peatonales, etc.).
-
- Número y porcentaje de carriles y vías ciclables separadas de la movilidad a pie.
-
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables de la red de movilidad ciclista .
-
- Tipo de títulos de transporte vendidos por género (mujeres, hombres, personas con identidad no binaria) para calcular el impacto de género del coste del transporte, para las tarjetas de transporte que están vinculadas a una persona nominal.
-
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables sobre la tarificación integrada y social.

Movilidad segura y libre.



Indicadores

- Percepción de seguridad de las personas usuarias en el transporte público; en los recorridos a pie; en bicicleta.
-
- Número de barreras visuales eliminadas o resueltas (muros, instalación de espejos, sustitución con materiales transparentes).
-
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables de las personas que se mueven a pie en relación a la seguridad vial.
-
- Número de agresiones o acoso al sistema de movilidad denunciados / reportados por mujeres y niñas.
-
- Número y proporción de mujeres y hombres personal de seguridad en las estaciones.
-
- Número y proporción de mujeres y varones personal de servicio e información a las estaciones formados en el abordaje de las agresiones sexuales.
-
- Empresas operadoras con protocolo de abordaje de violencias machistas aprobado y en vigor.
-
- Número de campañas de prevención del acoso sexual dirigidas a la ciudadanía en general.
-
- Número de campañas de prevención del acoso sexual dirigidas a los agresores.
-
- Valoración cualitativa de las campañas de prevención.
-
- Nivel de satisfacción con los protocolos de abordaje del acoso sexual en el transporte público.
-
- Número de recomendaciones implementadas provenientes de las auditorías de seguridad con perspectiva de género en el sistema de movilidad y transporte.

Movilidad nocturna y festiva



Indicadores

- Estado de la iluminación y su mantenimiento en toda la cadena de desplazamiento.
- Número de mejoras de iluminación realizadas en las diferentes escalas de la movilidad.
- Número de paradas de bus iluminadas.
- Número de paradas de transporte vinculadas a actividades cotidianas como comercios, oficinas, actividades en plantas bajas en horario nocturno.
- Líneas de transporte con servicio de parada a demanda nocturna.
- Percepción de seguridad en las líneas de transporte nocturno.
- Nivel de satisfacción por género, edad y otras variables del sistema de movilidad y transporte nocturno.
- Nivel de satisfacción del acceso a la señalización e información en el transporte en horario nocturno o festivo.

Movilidad equitativa y participativa



Indicadores

- Porcentaje de mujeres participantes en la planificación y el diseño del proyecto y atendiendo reuniones del proyecto.
-
- Número de reuniones con organizaciones de mujeres locales para movilizar la participación de las mujeres.
-
- Porcentaje de mujeres en organismos consultivos y de toma de decisiones, como los concejos de movilidad.
-
- Porcentaje de mujeres en procesos participativos de movilidad.
-
- Porcentaje de mujeres dinamizadoras del trabajo con la comunidad / procesos participativos y consultivos.
-
- Nivel de satisfacción de las mujeres usuarias y trabajadores sobre el funcionamiento de los organismos consultivos y los procesos de participación.
-
- Número y porcentaje de mujeres trabajadoras en los diferentes puestos de trabajo de las operadoras de movilidad (construcción, mantenimiento, supervisión, operación de maquinaria pesada, ingenieras, conductoras, inspectoras, venta de billetes, agencias de implementación y ejecución del sector transporte, limpieza, etc.).
-
- Número y porcentaje de mujeres que reciben programas de formación en: construcción de servicios de transporte, gestión y revisión de obra, conducción y operación de maquinaria pesada, operación y mantenimiento, liderazgo, gestión de personas, auditorías de seguridad y riesgos laborales, entre otros).
-
- Número de Especialistas de género a tiempo completo en los proyectos de infraestructura.
-
- Materiales formativos en perspectiva de género.
-
- Planes de igualdad actualizados y porcentaje de acciones implementadas por empresa operadora.
-
- Número de operadoras con acciones positivas para la contratación de mujeres en puestos de trabajos masculinizados.
-
- Planes de movilidad con perspectiva de género por operadora.
-
- Número de licitaciones y contratos públicos que incorporan criterios de género en la contratación favoreciendo la formación y la experiencia en perspectiva de género aplicada a la movilidad.

Allen, Helen., Cárdenas, G., Pereyra, L., Sagaris, L. (2018). Ella se mueve segura (ESMS) – Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina. Caracas: CAF and FIA Foundation. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>

Allen, Helen. Enfoques para la movilidad urbana responsiva al género. GIZ, SUTP, 2018. https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2020/02/TUMI_SUTP_GIZ_Module-Gender-and-Transport-2018-min.pdf

Anaya Boig, Esther i Cebolleda, Angel. 2017. Una proposta per a la mobilitat en bicicleta: la política integral. Revista Papers 59. <https://iermb.uab.cat/wp-content/uploads/2017/12/59-1.pdf>

Asian Development Bank. Gender tool-kit transport. Maximizing the Benefits of Improved Mobility for All. 2013

Asian Development Bank. Policy brief: A safe public transportation environment for women and girls. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2015.

Autoritat del Transport Metropolità (ATM). Memòria Tècnica. Pla Director d'Infraestructures 2021-2030. https://doc.atm.cat/ca/_dir_pdi/pdi%202021-2030_Memoria_Tecnica_juliol_2020.pdf

Bramuglia, Julieta y Leda Pereyra. Plan de Género y Movilidad, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Hecho en colaboración con CAF Banco de Desarrollo de América Latina. 2019.

Carrasco, Cristina (2007) Estadístiques sota sospita: proposta de nous indicadors des de l'experiència femenina. Generalitat de Catalunya, Institut Català de les Dones, 2007.

Ciocoletto, Adriana i Col·lectiu Punt 6. 2015. Espacios para la vida cotidiana. Auditoria de Calidad Urbana con perspectiva de género. Barcelona, Ed. Comanegra. <http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/EspaciosParalaVidaCotidiana.pdf>

Col·lectiu Punt 6. 2014. Mujeres Trabajando. Guía de reconocimiento urbano con Perspectiva de Género. <http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/PDF-mujeres-baja-con-portada.pdf>

Col·lectiu Punt 6. 2017. Entornos Habitables. Auditoría de Seguridad Urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno. http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/Entornos_habitables_CAST_FINAL.pdf

Col·lectiu Punt 6. 2019a. Auditoria de Seguretat amb perspectiva de gènere a estacions de FGC. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Juny 2019.

Col·lectiu Punt 6. 2019b. Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida. Virus Editorial.

Col·lectiu Punt 6. 2019c. La perspectiva de gènere en la mobilitat en el Pla Director de Mobilitat 2020-2025, Autoritat del Transport Metropolità

Col·lectiu Punt 6. 2020a. Mujeres y personas no binarias en bici en Barcelona. Diagnóstico participado sobre el uso de la bicicleta con perspectiva de género. 2019. http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2020/07/Informe-Final-Dones-Bici_-Castella%CC%80.pdf

Col·lectiu Punt 6. 2020b. La perspectiva de gènere en les infraestructures de mobilitat. Pla Director d'Infraestructures 2021-2030, Autoritat del Transport Metropolità.

Law, Robin. 1999. "Beyond 'Women and Transport': Towards New Geographies of Gender and Daily Mobility." *Progress in Human Geography* 23 (4): 567-88.

Michaud, Anne. "Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire." Montréal: Femmes et Ville de la Ville de Montréal (2002). http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/femmes_ville_fr/media/documents/Guide_aménagement_environnement_urbain_sécuritaire.pdf

Miralles-Guasch, Carme y Martínez Melo, Montserrat. 2012. "Las Divergencias de Género en las Pautas de Movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio." *Revista Latino-Americana de Geografía e Género* 3 (2): 49-60.

Miralles-Guasch, Carme, Montserrat Martínez Melo, and Oriol Marquet. 2016. "A Gender Analysis of Everyday Mobility in Urban and Rural Territories: From Challenges to Sustainability." *Gender, Place and Culture* 23 (3): 398-417.

Ortiz Escalante, Sara. 2019. Planning the everyday/ everynight: a feminist participatory action research with women nightshift workers. UBC. <https://open.library.ubc.ca/collections/24/items/1.0379046>

Ortiz Escalante, Sara (en imprenta). *Quadern: La Mobilitat amb enfocament de gènere i diversitats*. Ed. Àrea de Cooperació de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Pacione, Michael (2003) Urban enviromental quality human wellbeing -a social geographical perspective. *Landscape and Urban Planning* 65, p. 19-30. Página Consultada 28 de mayo de 2015.

Programa "Me Nuevo Segura" Bogotá. Mediciones nocturnas en materia de seguridad para las mujeres: ciclovías. Mujeres en Cifras 18. Boletín Informativo de la Secretaria Distrital de la Mujer. 2019. <http://omeg.sdmujer.gov.co/index.php/home/mediciones-propias/me-nuevo-segura>

Rotondo, Emma y Vela, Gloria (2004) Indicadores de Género. Lineamientos conceptuales y metodológicos para su formulación y utilización por los proyectos FIDA de América Latina y el Caribe. Progenero.

SEMOVI. 2019. Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019. Secretaría de Movilidad, Gobierno de la Ciudad de México. <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>

Secretaria Distrital de la Mujer de Bogotá. 2019. Mediciones nocturnas en materia de seguridad para las mujeres: ciclovías. Mujeres en Cifras 18. Boletín Informativo de la Secretaria Distrital de la Mujer. Programa "Me Nuevo Segura" Bogotá. <http://omeg.sdmujer.gov.co/index.php/home/mediciones-propias/me-nuevo-segura>

The Scottish Executive. Women and Transport - Guidance and Checklist. 2002. <https://www.webarchive.org.uk/wayback/archive/20170701074158/http://www.gov.scot/Publications/2002/07/15059/8544>

Transport for London and Mayor of London. Action on Equality: TfL's commitments to 2020. <http://content.tfl.gov.uk/action-on-equality-tfls-commitments-to-2020.pdf>

Valdivia Gutiérrez, Blanca. 2020. La ciudad cuidadora. Calidad de vida urbana desde una perspectiva feminista. Tesis doctoral. ETSAB-UPC.

Valls-Llobet, Carme. 2020. Mujeres invisibles para la medicina. Ed. Capitán Swing.

VV.AA. Nocturnas. La vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el AMB. Ed. Collectiu Punt 6. http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/Nocturnas_Castellano.pdf

A1 ANEXO 1

Herramientas metodológicas

Cuestionario de movilidad cotidiana con perspectiva de género

P. 141 Movilidad Cotidiana Y Cuidadora

P. 142 Movilidad Accesible y Diversa

P. 143 Movilidad Segura y Libre

P. 144 Movilidad Nocturna y Festiva

P. 145 Movilidad Equitativa y Participativa

Guiones

P. 147 Guión de observación

P. 148 Guión de entrevista

P. 149 Guión de grupo de discusión

Movilidad Cotidiana Y Cuidadora

Recorridos funcionalmente útiles, multimodales, multiescalares y apoyo a las tareas de cuidado de personas, tanto no remuneradas como trabajadoras del hogar

01. ¿Existe una red de movilidad que favorezca la proximidad entre las diferentes actividades y espacios cotidianos: las viviendas, equipamientos cotidianos, comercios variados, servicios, espacios de relación y transporte público?

02. ¿Se promueven y fomentan opciones de movilidad sostenible: a pie, en bicicleta, transporte público? ¿Existen diferentes opciones de movilidad que faciliten tus recorridos cotidianos?

03. ¿El sistema de movilidad y transporte favorece la intermodalidad y las conexiones entre diferentes transportes? ¿Existe una coordinación de horarios entre los diferentes servicios de transporte público que facilite la movilidad intermodal? ¿Hay suficiente información clara en la red de movilidad que permita orientarte en el espacio?

04. ¿Existe métodos de recogida y análisis de datos de la movilidad que recojan datos segregados por género, edad y otras variables identitarias, y cuyos datos se analicen desde una perspectiva de género, visibilizando diferencias y desigualdades?

05. ¿Ofrece el transporte público horarios variados en función de las diferentes necesidades sobre rutas y frecuencias entre líneas urbanas, interurbanas e interprovinciales?

06. ¿Existe prioridad peatonal en las intersecciones de calles y en los puntos de intercambio entre diferentes medios de transporte?

07. ¿La red de movilidad cotidiana ayuda a desarrollar las actividades de cuidados? Por ejemplo, ¿encuentras bancos para el descanso o la espera, baños públicos y gratuitos, espacios de apoyo al cuidado de bebés e infancia?

08. ¿Existen espacios de espera y estadía tranquila para diferentes personas que permitan charlar, leer o descansar en las calles de la red cotidiana?

09. ¿Es posible sentarse, esperar y reunirse en las paradas de transporte, centro de trasbordo y su entorno?

10. ¿Se han equipado los espacios con bancos para el descanso para las personas cuidadoras? ¿Existen suficientes bancos para el descanso ubicados tanto en el sol como en la sombra? ¿Está bien situado el mobiliario urbano y son sus materiales agradables y adecuados para el mantenimiento?

11. ¿Existen baños públicos para mujeres, varones, personas con identidad no binaria, y personas con discapacidad, vinculados a la red de movilidad?

12. ¿Existen suficientes comercios cotidianos y variados en el barrio para cubrir las diferentes necesidades?

13. ¿Hay en las entradas de las viviendas colectivas un espacio disponible para el almacenamiento de cochecitos infantiles, carritos para hacer las compras, bicicletas u otros elementos grandes que se utilizan en la movilidad cotidiana?

Movilidad Accesible y Diversa

Que responda a la diversidad de necesidades, ritmos, cuerpos, estados de salud y niveles económicos.

01. ¿La red de movilidad cotidiana y transporte público es accesible para la diversidad de necesidades y ritmos, para la diversidad funcional, sensorial y cognitiva; para la diversidad de cuerpos y estados de salud? ¿Qué elementos favorecen o dificultan la accesibilidad y la diversidad? ¿Responde a las necesidades de personas con movilidad reducida o que acompañan a personas dependientes?

02. En los recorridos peatonales ¿existen calles accesibles y con prioridad peatonal? ¿Existe información para ubicarse en las calles? ¿Se ofrece información clara sobre ubicación y dirección que permita en todo momento orientarse en el espacio? ¿Hay señalización, mapas físicos o aplicativos que informen de recorridos alternativos por calles accesible?

03. ¿Se han tenido en cuenta en primer lugar las calles accesibles y con prioridad peatonal y ciclista en los recorridos hacia equipamientos y servicios básicos y cotidianos?

04. ¿Existen rampas y escaleras con barandillas, cambios de color y textura de los pavimentos u otros elementos que ayuden a visibilizar desniveles?

05. ¿Tienen las aceras prioridad peatonal y la medida adecuada para el paso de todas las personas (con cochecito infantil o carro de la compra, en silla de ruedas y con acompañante, personas con dificultad de movilidad, menores acompañados, etc.)?

06. ¿La infraestructura de carriles bici y ciclovías está separada de las aceras y ocupa espacio en la calzada sin entrar en conflicto con las personas que se mueven a pie?

07. ¿Están situados el mobiliario y los elementos urbanos (alcorques, iluminación, papeleras, etc.) de manera que no dificulten la prioridad peatonal?

08. ¿Tienen en cuenta los semáforos el tiempo de movilidad de todas las personas? ¿Tienen en cuenta los semáforos el tiempo de movilidad de las bicicletas, priorizando su movilidad? ¿Existen en la red cotidiana esquinas con cruce universal, es decir, con todos los vehículos parados al mismo tiempo para facilitar el paso libre peatonal?

09. ¿Ofrece el transporte público tarifas integradas y sociales para menores, gente mayor, estudiantes y personas desempleadas o con condiciones particulares?

10. ¿Se encuentran los accesos a los vehículos o vagones del transporte público al mismo nivel que la calle o el andén?

11. ¿Dispone el transporte público de espacio para sillas de ruedas, cochecitos infantiles, carritos de las compras, maletas u otros elementos?

12. ¿Existe información clara, visible, auditiva y de fácil comprensión para todas las personas sobre horarios y frecuencias de paso del transporte público en las diferentes escalas de las paradas de transporte (superficie, vestíbulo, conectores, andén, vehículo)?

13. ¿La tarificación social existente da respuesta a la diversidad de situaciones: infancia, gente mayor, personas con discapacidad, personas desempleadas, estudiantes, familias monomarentales, acompañantes de personas dependientes, etc.?

Movilidad Segura y Libre

Violencias machistas u otros delitos de odio y discriminación (racismo, lgtbofobia, capacitismo), percepción de miedo y seguridad. Seguridad vial, autonomía infancia, gente mayor y personas con diversidad funcional, sensorial y cognitiva

01. ¿Cuál es tu percepción de seguridad cuando te mueves a diferentes horas del día y la noche? ¿Cómo es esa percepción en el transporte público, en los recorridos a pie o en bicicleta?

02. ¿Qué elementos de la configuración física y social condicionan la percepción de miedo y seguridad? ¿Existen recorridos alternativos, visibles y claros? ¿Hay puntos de información y ayuda en los recorridos?

03. ¿Son los recorridos peatonales con iluminación peatonal continua, visibles y dotados de vigilancia informal? ¿Se efectúa un mantenimiento regular de la iluminación para evitar su obstrucción por árboles u otros elementos?

04. ¿Tienen las plantas bajas diferentes usos con actividades continuas que favorezcan la vigilancia informal del espacio por la presencia de personas durante todas las horas del día y de la noche?

05. ¿El diseño de los espacios evita los elementos físicos que generan percepción de inseguridad?

06. ¿Se evitan los elementos de mobiliario urbano o vegetación que obstaculizan la visibilidad del espacio?

07. ¿Son las paradas de transporte público seguras y accesibles y están bien mantenidas? ¿Existen interfonos colocados adecuadamente en toda la cadena de desplazamientos cotidianos y relacionados con el transporte público? ¿Cuentan las paradas de transporte público con interfonos de información y ayuda?

08. ¿Existe una conexión directa, visual y accesible,

entre estaciones, paradas y los espacios del entorno?

09. ¿Son seguros los pasos subterráneos para poder cruzar carreteras, vías de tren u otros?

10. ¿Existen protocolos de abordaje de las agresiones sexuales que sea unitario para todas las operadoras de movilidad y transporte público? ¿Existen campañas de sensibilización y prevención del acoso sexual?

11. ¿La red de movilidad cotidiana fomenta la autonomía y permite tomar decisiones de movilidad sin restricciones?

12. ¿Son los caminos seguros para que las personas mayores y niñas y niños puedan moverse de manera autónoma? ¿Existen suficientes espacios en el barrio donde niñas y niños de diferentes edades puedan moverse y jugar con seguridad?

13. ¿Existen medidas para organizar el acceso a los centros educativos en modos de transporte sostenible: a pie, bicicleta o transporte público, que eviten la circulación de autos en las entradas, para evitar situaciones de riesgo para los peatones?

14. ¿Se aplican medidas de control sobre la invasión de vehículos, como el control de la velocidad y los estacionamientos disuasorios en zonas peatonales o zonas de trasbordo intermodal?

15. ¿Se tienen en consideración las situaciones medioambientales, como el ruido o la contaminación del aire, en el diseño de los recorridos peatonales y red de ciclovías e infraestructura ciclista?

Movilidad Nocturna y Festiva

Desarrollo de actividades productivas, reproductivas, de cuidado y de ocio en la noche y los fines de semana o días festivos

01. ¿La red de movilidad cotidiana y el transporte público responde a las diferentes necesidades productivas, reproductivas, de cuidado y de ocio cuando estas se realizan de noche, en fin de semana o días festivos?

02. ¿Hay elementos en la red de movilidad y transporte que condicionen la movilidad en la noche y el fin de semana como los horarios, las conexiones intermodales, la frecuencia, la percepción de seguridad, el coste del transporte?

03. ¿Existen espacios que a una hora determinada pierdan toda su actividad?

04. ¿Hay una reducción de la movilidad de las mujeres en la noche por miedo a la violencia contra las mujeres?

05. ¿Existen espacios que eviten en la noche por miedo?

06. ¿Existen espacios monopolizados y socialmente conflictivos que no se puedan disfrutar libremente? ¿Existen programas de visibilización y apoyo a la movilidad nocturna, segura y libre?

07. ¿Hay señalización clara y mapas que ubiquen de manera clara las redes de movilidad nocturna a escala de barrio o ciudad? ¿Existen rutas nocturnas alternativas, seguras que garanticen la movilidad de las mujeres?

08. ¿Existen estudios que recojan datos cuantitativos y cualitativos de la movilidad y las actividades nocturnas, y que cuenten con la participación de las personas que se mueven de noche?

09. ¿Se ha realizado una auditoría de percepción de seguridad nocturna que analice la visibilidad, vitalidad, vigilancia, señalización, mobiliario y mantenimiento a través de la participación activa de mujeres y otras identidades que realizan movilidad nocturna?

Movilidad Equitativa y Participativa

Contratación y la promoción de mujeres en el áreas de la movilidad y el transporte.
Incremento de la participación activa de las mujeres en políticas movilidad

01. ¿Existen mecanismos legales y planes de igualdad que fomenten la contratación de mujeres en todas las escalas de la gestión, planificación y operación del sistema de movilidad y transporte?

02. ¿Existe un protocolo de prevención y abordaje sexual en las empresas operadoras de transporte público?

03. ¿Se realizan procesos participativos interdisciplinarios y transversales entre los diferentes actores (Municipalidad, equipos técnicos y vecindario) desde el diagnóstico hasta la evaluación de los sistemas de movilidad y transporte?

04. ¿Se toman medidas para facilitar la participación de las mujeres en diferentes días y horarios, además de proporcionar servicios a las personas que tengan familiares a su cargo y cubrir los desplazamientos a las personas que lo necesiten?

05. ¿Se realizan diagnósticos participados con diferentes personas del barrio para comprender el uso de los espacios y el desarrollo de la vida cotidiana según sus necesidades?

06. ¿Se visibiliza el conocimiento y la experiencia de las mujeres en los procesos participativos, valorando sus aportaciones y evitando dinámicas machistas que desvalorizan sus aportaciones o dinámicas de mansplaining?

07. ¿Se tienen en cuenta las actividades relacionadas con la esfera reproductiva cuando se plantean propuestas?

08. ¿Se utilizan otras metodologías que permitan obtener información no disponible en los datos estadísticos para tener un conocimiento real de la población?

09. ¿Muestran por igual a mujeres y hombres los pictogramas que representan la figura humana (por ejemplo, las señales de tráfico, las señales de obra provisional, los semáforos y el tamaño de niñas y niños en pictogramas escolares)?

10. ¿Se utiliza lenguaje no sexista en las indicaciones de la calle, es decir, se utilizan genéricos (por ejemplo, ciudadanía en lugar de ciudadano)?

11. ¿Está representada la diversidad social (incluidas las mujeres) en el nomenclador de las calles y plazas del barrio o ciudad?

12. ¿Existen representaciones o recordatorios de la historia del barrio que hagan referencia a toda la comunidad y que reconozcan también el trabajo realizado por las mujeres en la red de movilidad cotidiana?

13. ¿Existen obras de arte en el espacio público que transmitan valores de igualdad en la sociedad?

Señalizado

*Visual, acústico, táctil.
Iconografía no sexista y diversa.*

Mapas e información (dentro y fuera) del entorno
Mapas e información (dentro y fuera) de estación
Conexión con medios de transporte y movilidad
Señalización (analógica, pantallas, carteles, etc.)
Señalización (información/ayuda/emergencia)
Señalización accesibilidad (comprobar)
Señalización incidencias
Publicidad y campañas

Visible

Visibilidad física y simbólica/social

Continuidad recorridos y conexión visual
Iluminación continua y distribuida
Rincones, áreas escondidas, muros
Mobiliario (urbano/estación) que obstaculice visión
Pasos subterráneos (percepción)
Escaleras (percepción)
Ascensor (percepción)
Entradas/salidas superficie-subsuelo
Marquesinas (paradas de colectivo, TRAM,)
Publicidad y campañas
Visibilidad simbólica para mejorar la percepción

Vital

Concurrencia personas, diversidad usos y personas, espacios para estar y hacer actividades

Proximidad estación con otros usos cotidianos
Espacios de encuentro
Espacios de descanso, espera y cuidados
Posibilidades actividades eventuales
Calles (prioridad peatonal, aparcamiento, etc.) Oportunidades de espacios vitales que fomenten otras actividades dentro de la estación y fuera (ex. tipo de comercios cotidianos estación, espacio de estada, espacio de cuidado, etc.)

Vigilado

Vigilancia formal, informal, cuidar vs. cámaras

Afluencia de gente en diferentes horas y días
Personal estación (dónde están, dónde falta, etc.)
Puntos de ayuda/botones de ayuda
Cámaras de seguridad (dónde, visibles, no?)
Configuración física fachada/entrada de estación
Fachadas del entorno de la estación
Muros ciegos, espacios de obstrucción visibilidad
Comercios y actividades: cafetería, tiendas, músicos en el metro, etc.
Actividades y usos en el interior exterior que proporcionen "ojos"

El guión de observación se puede utilizar y adaptar para revisar diferentes escalas de la movilidad: Entorno Estación, Parada, Estación en Superficie, Centro de Trasbordo, Conectores, Andenes, Interior Vehículos y Red de Ciclovías

Equipado

Elementos de mobiliario, infraestructuras cotidianas, accesibilidad, limpieza, mantenimiento, diseño y colores)

Infraestructuras cotidianas en superficie y calles entorno (bancos, iluminación, mapas, vegetación, prioridad peatones)

Enlace con otras paradas de transporte

Infraestructuras cotidianas (interior y andenes)

Cuidado, limpieza y mantenimiento de escaleras

Acceso a baños públicos

Espacios en almacenaje para elementos cotidianos

Espacio aparcamiento bicicletas y patinetes

Otros espacios para corresponsabilidad y cuidado (estar, comer, esperar, socializar, cuidar)

Accesibilidad Universal

Accesibilidad física: Ascensor, rampas, máquinas validadoras accesibles, acceso al colectivo, andén, espacios entre el tren y el andén, señalización accesibilidad vertical, horizontal, mapas, etc.

Accesibilidad visual: Continuidad encaminadores, con baldosas táctiles, braille, anuncios voz, etc.

Otras accesibilidades: diversidad de cuerpos y estados de salud, infancia, personas mayores, salud mental, espacio para cochecitos, etc.

Representatividad

Mujeres en el transporte

Operadoras de transporte (conductoras)

Informadoras/Personal estación

Usuarías

Representación en señalética/imágenes/publicidad

Abordaje Violencias

Contra las mujeres

Participación de las trabajadoras en la mejora de la percepción de seguridad

Punto de información o recogida de denuncias/reportes de caso de acoso

Protocolo de abordaje acoso y violencias sexuales visibilidad circuito, telefono, puntos de ayuda, etc.

Campañas visibilización rechazo violencias y apoyo temas de género

Participación comunitaria

Implicación personas usuarias y trabajadoras

Apropiación comunitaria de las estaciones en las diferentes escalas

Oportunidad para apropiación

Memoria de la comunidad del entorno

Guión de entrevista

Este guión de entrevista es orientativo y se puede adaptar a los diferentes contextos y perfiles de personas:

a) Introducción a la entrevista

La persona entrevistadora presenta el proyecto en el que se enmarca la entrevista, explicando los objetivos del proyecto, el marco conceptual (movilidad con perspectiva de género), las diferentes fases del proyecto y qué se hará con los resultados-

b) Preguntas analíticas

01. ¿Qué dificultades/problemas identifica vinculados a la movilidad cotidiana desde una perspectiva de género? (vinculados a la movilidad de las mujeres, a la movilidad sostenible (a pie, bici, transporte público), a la movilidad del cuidado, al impacto de las violencias contra las mujeres, a la equidad de género en los equipos de trabajo, en la gestión y en la operación del servicio, etc.)

02. ¿Qué elementos considera que se deben de tener en cuenta para integrar la perspectiva de género en el sistema de movilidad?

03. Desde su experiencia ¿considera que en su institución/operadora/comunidad se ha integrado esta perspectiva? ¿De manera transversal o en acciones concretas? ¿Podría poner ejemplos?

04. Si existen ejemplos o acciones, ¿desde qué área o departamento se han impulsado? ¿Qué personas

han estado apoyando estas iniciativas?

05. En su institución/organización ¿existe un área transversal o departamento que trabaje por integrar la perspectiva de género? ¿Disponen de un plan de igualdad interno? ¿Disponen de protocolos de prevención y abordaje del acoso sexual tanto en el interior de la institución como para las personas usuarias del sistema de movilidad?

06. En caso que no se esté incorporando esta perspectiva, ¿ve posible que se pueda trabajar para su implementación? ¿qué elementos facilitarían la aplicación de esta perspectiva? ¿qué barreras se pueden encontrar?

c) Preguntas propositivas

01. ¿Qué recomendaciones haría para avanzar hacia una movilidad sostenible con perspectiva de género? Las recomendaciones pueden ser vinculadas a la configuración física y social de los espacios y en relación a la gestión del sistema.

02. ¿Cuáles son los pasos y elementos necesarios para poner en práctica estas recomendaciones?

03. ¿Quiere añadir alguna pregunta o comentario que no se haya abordado en la entrevista?

 Guión de grupo de discusión

Bienvenida, presentación y introducción al funcionamiento del grupo de discusión
Definición de los principios de participación.

Bloques de preguntas: se recomienda hacer dos o tres preguntas por bloque en base a las cinco cualidades de la movilidad con perspectiva de género: Movilidad cotidiana y cuidadora, Movilidad accesible y diversa, Movilidad segura y libre, Movilidad nocturna y festiva y Movilidad equitativa y participativa.

A2 **ANEXO 2**

Acciones específicas por escala de movilidad

- P. 151** Parada
- P. 153** Estación en superficie
- P. 156** Centros de trasbordo
- P. 158** Conectores
- P. 159** Andenes
- P. 161** Interior vehículos
- P. 163** Red de ciclovías
- P. 165** Estaciones bicis compartidas

 Parada**Señalizado**

1.1 Ubicación de información analógica, gráfica y auditiva sobre las diferentes líneas, los horarios, los precios, los recorridos y las conexiones con otros medios de transporte.

1.2 Informando del horario de paso a tiempo real y de incidencias, a través del panel informativo y también con señal auditiva.

1.3 Señalización vertical, clara, visible y fácil de ubicar en las paradas y estaciones de premetro.

1.4 Indicando la dirección y las calles y espacios públicos del entorno y con mapas con la localización de los equipamientos cotidianos y servicios públicos, espacios públicos, zonas comerciales, recorridos peatonales accesibles.

1.5 Información sobre los baños públicos más próximos

Indicando el recorrido, el horario, si es accesible y si está vinculado a otro tipo de servicios de cuidados.

Visible

2.1 Marquesinas de la parada visibles

Garantizando la conexión visual en todo el entorno de la parada, utilizando materiales transparentes y sin plafones de publicidad y con mobiliario de parada (papeleras, cartelería, máquina de billetes, máquinas expendedoras) que no obstruya la visión ni genere rincones o áreas ciegas. Con iluminación interior, instalando luces en el techo de la marquesina.

Vital

3.1 Ubicación de las paradas de bus y premetro en relación con otras actividades

Localizándolas en relación a una esquina con espacio para la espera, cerca de un equipamiento o de espacios públicos del entorno, evitando así paradas aisladas, favoreciendo las paradas en espacios que conecten con calles de prioridad peatonal con actividad, cerca de edificios, etc.

3.2 Mantenimiento y limpieza de las paradas

Velando por que se perciba como un espacio seguro y acogedor.

Vigilado

4.1 Información y señalización clara de los botones de información y ayuda

Indicando claramente su funcionamiento y qué esperar al utilizar este servicio.

Equipado

5.1 Marquesina de parada equipada con elementos que permitan la espera

Ubicando bancos para la espera, apoyos isquiáticos, papeleras, marquesina que dé sombra y sea un espacio para resguardarse de las inclemencias del tiempo. Cuando la acera no se pueda ampliar, ubicar un banco, la cartelería y paneles de horarios correspondientes y una pequeña cubierta encima del banco para resguardar de las inclemencias del tiempo.

5.2 Elementos de apoyo a las actividades cotidianas y de cuidado

Instalando estacionamientos de bicicletas y carritos, fuentes de agua, vegetación, mesas y bancos con diferentes situaciones de sol y de sombra, facilitando la apropiación y convivencia por parte de las personas. Instalando máquinas expendedoras de billetes en las paradas de colectivo urbanas e interurbanas que incluyan botones de información y ayuda.

Accesible

6.1 Paradas de colectivo y premetro que incorporen todas las diversidades funcionales, sensoriales y cognitivas Asegurando la accesibilidad universal en todo el recorrido del entorno, parada y acceso al colectivo, con una plataforma para resolver el espacio entre el tren y el andén y garantizar la accesibilidad a las unidades.

Cotidiana y cuidadora

7.1 Garantizar que las paradas de transporte disponen de espacio suficiente y reservado para la espera de personas con cochecito, con silla de ruedas, etc.

7.2 Espacio reservado para sentarse en la marquesina para personas mayores, embarazadas, personas viajando con niñas y niños, con diversidad funcional, etc.

Segura y libre

8.1 Formación a personas conductoras para responder a situaciones de violencias, acoso y agresiones.

8.2 Disposición de la parada que permita escapar sin obstáculos.

8.3 Espacio de recogida de sugerencias, quejas y denuncias señalado.

8.4 Ubicación de información de los servicios disponibles en casos de acoso o agresiones sexuales y machistas en la red de movilidad y en el municipio.

Nocturna y festiva

9.1 Información específica sobre horarios nocturnos y servicios abiertos alrededor.

9.2 Iluminación en la parada y en su entorno, continua, homogénea y sin obstrucciones. Evitando elementos que obstruyan la luz de las farolas (vegetación, publicidad, ornamentación), así como contrastes entre zonas muy iluminadas y poco iluminadas.

9.3 Información y difusión sobre el servicio de parada a demanda en las paradas de colectivo

Garantizando la información de por donde pase una línea de colectivo con servicio nocturno, así como en el mapa para indicar qué líneas disponen de este servicio.

Participativa y equitativa

10.1 Participación de las personas usuarias en el diseño de recorridos, líneas y paradas de colectivo y premetro.

10.2 Eliminación de la publicidad sexista, racista, homófoba, capacitista en las marquesinas de las paradas de colectivo.

Estación en superficie

Señalizado

- 1.1 Señalización clara, visible y fácil de ubicar en las entradas y salidas a las estaciones y sobre todo donde se encuentra el ascensor y la entrada adaptada.
- 1.2 Ubicar mapas con la red cotidiana y de movilidad en un lugar visible en el recorrido de entrada y salida de la estación.
- 1.3 Ubicar mapas de la estación con la información de los servicios interiores, nombrando los conectores, la distancia, los comercios, espacios de cuidado, etc.
- 1.4 Exponer la información sobre zonas, tarifas y servicios en las carteleras de manera clara y legible para no depender exclusivamente de la información digital.
- 1.5 Instalar pantallas con horarios en el vestíbulo o en el exterior para saber tiempo real en el que pasan los trenes e informar de incidencias en el servicio.
- 1.6 Asegurar la señalización por megafonía de servicio e incidencias.
- 1.7 Señalizar en el vestíbulo la ubicación del lavabo.
- 1.8 Señalizar con iconos de cochecito y silla de ruedas los encaminamientos para acompañar los itinerarios accesibles.

Visible

- 2.1 Utilizar materiales transparentes en los vestíbulos de las estaciones para que haya vínculo visual entre dentro y fuera de la estación.
- 2.2 Diseñar espacios abiertos sin rincones, áreas escondidas, muros ciegos o espacios residuales.
- 2.3 Revisar qué tipo de barreras protectoras se ponen cuando se hacen obras en las instalaciones para evitar que creen rincones y resten visibilidad.

Vital

- 3.1 Ubicar otros servicios en el interior de la estación (tienda, bar, punto de información del Ayuntamiento, etc.) para mejorar la vitalidad.
- 3.2 Dotar de actividades no necesariamente vinculadas al transporte que dinamicen el vestíbulo de la estación como, por ejemplo, pequeña biblioteca o espacio de intercambio de libros, pequeño punto verde, espacio para la exposición, talleres de bicicletas, o actividades temporales o casuales, como mercado de proximidad o de intercambio semanal, pequeños conciertos, o lecturas de libro.

Vigilado

- 4.1 Establecer una relación visual entre los diferentes espacios y actividades (vestíbulo, baños, etc.) para mejorar la vigilancia informal.

4.2 Señalizar los botones de información y ayuda de manera que se pueda saber su disposición desde el vestíbulo y en toda la cadena de desplazamiento dentro de la estación.

4.3 Ubicar la sala de control o un punto de información del personal de manera que pueda asegurar la vigilancia informal en la estación, reducir el aislamiento al mínimo de estos espacios ubicando ventanas.

4.4 Instalar la venta de billetes en un espacio que tenga visión de todo el vestíbulo y acceso.

4.5 Valorar la presencia de personas trabajadoras en la estación en relación con la superficie, la longitud y el volumen de personas usuarias.

Equipado

5.1 Ubicar papeleras en las entradas y cerca de las marquesinas expendedoras.

5.2 Instalar bancos o asientos cómodos, con respaldo y brazos, y para todo tipo de cuerpos, para la espera y el cuidado en los vestíbulos.

5.3 Instalar fuentes de dispensación de agua en los vestíbulos de las estaciones.

5.4 Incluir elementos que hagan la estación más amigable para los niños y niñas y que incrementen la vitalidad en el vestíbulo, que puedan ser educativos y a su vez ayudar en el cuidado y la espera.

5.5 Añadir servicios como un módulo de autoreparación de bici para relacionar los medios de movilidad.

5.6 Informar sobre la disponibilidad del servicio de Wifi en el exterior y en el interior de la estación.

Accesible

6.1 Hacer visible la entrada accesible y señalar antes de entrar las condiciones de accesibilidad, señalar cualquier desnivel en los pavimentos de acceso teniendo en cuenta la iluminación diurna y nocturna.

6.2 Asegurar que la imagen gráfica de la información de las carteleras, de los mapas del sistema de movilidad y de los mapas del entorno esté ubicada de forma visible y entendedora.

6.3 Garantizar la accesibilidad a través de máquinas validadoras específicas para personas con movilidad reducida o con elementos que acompañan el cuidado (cochecitos, carro, etc.),

Haciendo visible su funcionamiento cuando disponga de doble puerta (para evitar confusiones y maximizar su buen uso), y en aquellas estaciones donde las máquinas validadoras no se hayan renovado y sean inaccesibles, garantizar que hay un acceso abierto o una persona trabajadora que vele por éste.

6.4 Ubicar las validadoras accesibles cercanas en el espacio de ayuda, centro de control o de atención al cliente para mejorar la atención de muchas personas usuarias que van con medios rodados, llevan cochecitos, carritos de las compras, etc.

Cotidiana y cuidadora

7.1 Procurar espacios de cuidado y de atención a las personas, como espacios de descanso y espera donde poder atender a la infancia y otras personas dependientes, vinculados a servicios como los baños, la fuente de agua o pequeñas mesas.

7.2 Disponer de servicios que permitan entrelazar tareas cotidianas y mejorar la gestión de los tiempos, por ejemplo, espacio de guardado para dejar un cochecito o carro de la compra.

Segura y libre

8.1 Incluir a las carteleras la difusión de campañas comunitarias, por ejemplo, contra las violencias contra las mujeres.

Nocturna y festiva

9.1 Atender el contraste lumínico para favorecer la percepción de las personas usuarias, sobre todo por la noche y la madrugada, y para garantizar la continuidad entre el interior y el exterior.

9.2 Hacer visible en las entradas y vestíbulos de las estaciones, así como en las Apps de movilidad, los horarios de funcionamiento de las estaciones y de obertura y cierre de las entradas a las estaciones.

Participativa y equitativa

10.1 Participación de personas usuarias en mejoras de la estación a través de caminatas exploratorias y otras actividades participativas y responder rápidamente a las aportaciones de mejoras.

10.2 Evaluación de la accesibilidad, la movilidad de los cuidados y la percepción de seguridad antes de la puesta en funcionamiento, a través de la participación de visitas de prueba con personas usuarias.

10.3 Cesión de espacios de la estación a entidades de barrio o el entorno para realizar actividades y dar servicios comunitarios.

10.4 Revisar los iconos de señalización que utilizan figuras de personas para que no sean solo masculinas estándares y representen la diversidad de cuerpos y personas.

10.5 Disponer de zonas para acoger exposiciones para acompañar los ratos de espera y colaborar con el cuidado comunitario del servicio.

Centros de trasbordo

Señalizado

1.1 Colocar paneles y señales claras y visibles que indiquen cómo conectar con los diferentes medios de transporte y movilidad activa, con tal de reducir el tiempo de espera y desplazamiento.

1.2 Mapa del centro de transbordo con los diferentes medios de transporte, los itinerarios para conectar y los accesos con el horario de cada uno y los servicios del centro de transbordo (WC, fuente de agua, comercios y servicios, estacionamientos bici, espacio de cuidados, espacio de guardado, etc.).

1.3 Pantallas con los horarios de los siguientes transportes con que conecta ese centro de transbordo: premetro, colectivo, interurbano, ferrocarril, metrobús.

Visible

2.1 En nuevos centros de transbordo -siempre que se pueda- materiales transparentes y fomentar la conexión visual entre los diferentes medios de transporte y los recorridos internos.

2.2 Diseñar espacios abiertos sin rincones, áreas escondidas, muros ciegos o espacios abandonados.

En aquellos lugares donde ya existen estos tipos de espacios, condicionándolos mediante la introducción de otras actividades en su entorno, colocando iluminación de forma que sea más visible y mejore las líneas de visión, o situando espejos en esquinas. Evitando los rincones donde puedan esconderse personas y producirse agresiones.

Vital

3.1 Dinamizar los diferentes espacios del centro de transbordo (vestíbulo, pasillo, etc.) con actividades como la “música en el metro” u otros programas que pueden fomentar la cultura, las artes en el metro, promoviendo la mayor presencia de artistas mujeres en estos programas.

3.2 Coordinar actividades que den vitalidad al centro de transbordo entre los diferentes medios de transporte: estación con servicio de colectivo, bicicleta, taxi, etc.

Vigilado

4.1 Poner punto de información con personal de estación - en espacios con menos actividad, por ejemplo, pasillo largo, como si fuera un quiosco.

Equipado

5.1 Diseñar los centros de transbordo para que se puedan realizar en un paseo corto.

5.2 Asegurar el acceso a los baños públicos y su señalización en los centros de transbordo.

5.3 Reparar las luces rápidamente cuando no funcionen y los otros elementos de la estación (teléfonos, bancos, etc.), asegurar la limpieza y mantenimiento diario.

5.4 Habilitar espacios de guardado o consignas para facilitar la intermodalidad y fomentar la actividad.

5.5 Equipar los centros de trasbordo con elementos como fuentes, baños públicos, asientos que proporcionan soporte físico a los desplazamientos de las personas.

Accesible

6.1 Señalética con pictogramas para indicar el camino a los distintos medios de transporte y tiempo estimado de desplazamiento.

6.2 Encaminamientos que conecten todo el desplazamiento en el centro de trasbordo con señalización pintada y tiempo estimado de desplazamiento en el andén.

Cotidiana y cuidadora

7.1 Ubicar bancos, asientos o apoyos isquiáticos en los diferentes espacios de los centros de trasbordo para poder descansar, esperar o dar apoyo a actividades de cuidado.

7.2 Ubicar espacios de guardado que acompañen a los cuidados en el centro de trasbordo.

Segura y libre

8.1 Punto de ayuda e información, que también pueda ofrecer información y acompañamiento en casos de acoso, agresiones sexuales u otros delitos de odio.

8.2 Visibilizar otros servicios específicos para mujeres, tanto impulsados por las operadoras y vinculados a la red de movilidad.

8.3 Poner información de la existencia de un protocolo de abordaje de las violencias de género.

Nocturna y festiva

9.1 Garantizar la presencia de personal y/o actividades en horario nocturno y en días festivos para lograr una mayor vitalidad del centro de trasbordo y reducir la percepción de miedo en ciertas franjas horarias.

Participativa y equitativa

10.1 En los nuevos centros de trasbordo y la transformación de los ya existentes, garantizar la participación comunitaria de mujeres en el diseño del centro de trasbordo, tanto personas usuarias como de personal técnico.

10.2 Utilizar espacios que conecten los diferentes medios de transporte para exponer arte urbano o exposiciones o campañas que incorporen criterios de género (paridad de artistas, visibilización de la historia de las mujeres).

Conectores

Señalizado

1.1 Señalizar los nombres de las salidas a lo largo de los itinerarios, incluyendo las escaleras y los ascensores. Poner la señalización que indica la dirección de itinerarios, en sentido perpendicular a la circulación para mejorar la orientación y cuidar que estén bien iluminadas.

1.2 Señalizar los cambios de nivel y los escalones en todos los conectores, en el pavimento y en las escaleras.

Visible

2.1 Eliminar o reducir los rincones que puedan crear elementos del mobiliario de los conectores (máquinas expendedoras, escaleras, tiendas, etc.)

2.2 Colocar iluminación de forma que sea más visible y mejore las líneas de visión, o situando espejos convexos en esquinas limpias y mantenidos que aseguren una visión panorámica.

2.3 Eliminar pasos subterráneos, puentes de peatones y escaleras. En caso de no ser posible, garantizar la iluminación continua en todo el recorrido y el diseño ancho, sin esquinas oscuras y con ascensores y escaleras transparentes y bien iluminadas, espacio suficiente para el paso de varias personas.

2.4 Ofrecer vías alternativas. En trasbordos subterráneos dar la posibilidad de hacer el recorrido en superficie sin tener que pagar un nuevo billete.

2.5 Mantenimiento de la señalización Braille y acústica en todos los conectores.

Vital

3.1 Promover las relaciones visuales y auditivas para mejorar la percepción de seguridad en los tramos de escaleras y ascensores mediante la introducción de otras actividades a su entorno (actividades temporales como música quiosco en los cuales puede gestionarse el horario según los horarios de mayor afluencia del conector)

Vigilado

4.1 Poner botones de información y ayuda en la zona de espera y señalar su ubicación y su funcionamiento.
Poner la señal de espacio videovigilado en todos los espacios interiores.

4.2 En estaciones grandes con más de una persona trabajadora, que una de las personas haga rondas por la estación, pasando por los conectores de manera regular.

Equipado

5.1 Garantizar la conexión Wifi en todos los espacios de la estación para mejorar la percepción de (in)seguridad.

5.2 Reparar las luces rápidamente cuando no funcionen y los otros elementos de la estación (teléfonos, bancos, etc.), asegurar la limpieza y mantenimiento diario.

Accesible

6.1 Instalar barandas de dos alturas de mano en las escaleras y pasillos con desnivel o pendiente para atender a diferentes alturas.

6.2 Mejorar la señalización de ascensores en cuanto a tamaño de texto e icono y ubicación para hacerla más visible, y pintar los iconos de silla de ruedas y cochecitos a los conectores en las baldosas táctiles.

Cotidiana y cuidadora

7.1 Disponer de un espacio acogedor para colaborar con las tareas de cuidados y facilitar la espera con infancia o con personas que lo requieren.

7.2 En los pasillos largos, disponer asientos, aunque sea abatibles, para que personas mayores o enfermas puedan hacer una parada para descansar.

Segura y libre

8.1 Visibilizar la existencia de un protocolo de abordaje de las violencias en los conectores que son especialmente hostiles.

Nocturna y festiva

9.1 Servicios de escaleras mecánicas y ascensor sin restricciones de horario en funcionamiento durante todo el servicio de transporte y con botones de información y ayuda que funcionen 24/7.

Participativa y equitativa

10.1 Aprovechar los espacios conectores para dar visibilidad a las campañas comunitarias, por ejemplo, contra la violencia de género.

10.2 Diversificar las figuras humanas de la señalización de escaleras mecánicas y otras para reflejar diversidad de cuerpos y personas.

Andenes

Señalizado

1.1 Instalar pantallas con horarios en los andenes para saber en tiempo real los horarios e informar de incidencias en el servicio.

1.2 Señalización auditiva de paso e incidencias,

1.3 Señalizar el lavabo desde el andén con señalización universal no binaria.

1.4 Colocar en las paredes laterales carteles con indicaciones de donde puedes encontrar el punto de ayuda, la escalera mecánica, los horarios e información de la conectividad con otros medios de movilidad.

1.5 Colocar señales de orientación para facilitar la toma de decisiones: nombre de la vía y dirección de los itinerarios.

1.6 En andenes que están muy profundos, poner información con los horarios del paso de trenes antes de bajar por escaleras o ascensor.

Visible

2.1 Eliminar los rincones y obstáculos visuales: debajo de escaleras, máquinas expendedoras, otros elementos.

2.2 Mejorar la iluminación y ubicar mobiliario y servicios a lo largo de todo el andén para invitar a ocupar los extremos que acostumbran a estar vacíos y menos visibles, sobre todo en estaciones muy hundidas.

2.3 Mejorar la visibilidad y la iluminación de las señales, la cartelera informativa de zonas tarifarias, horarios y otros servicios.

Vital

3.1 Promover hacer aperturas en los cajones de las escaleras para establecer relaciones visuales y auditivas.

3.2 Mantenimiento del sistema de megafonía que proporciona información en los andenes.

3.3 En nuevas líneas, fomentar que el sistema de andenes sea de doble vía, que permita que las personas de un andén vean al de la otra dirección.

Vigilado

4.1 Colocación y mantenimiento de los botones de información y ayuda a lo largo de los andenes. Señalizarlos y explicar con claridad el funcionamiento del servicio.

Equipado

5.1 Poner bancos con respaldo y altura y apoyos isquiáticos que permitan sentarse y descansar a la diversidad de cuerpos, edades y funcionalidades y con un diseño que facilite que las personas mayores y con movilidad reducida puedan sentarse sin problemas.

5.2 Instalar una fuente de dispensación de agua en el andén.

5.3 Poner en el andén información sobre los servicios que ofrece la estación: lavabo, aparca bici, zonas con Wifi, lugar donde encontrar agente de estación, etc.

Accesible

6.1 Asegurar la anchura del andén segura para las personas con diversidad funcional, que permita su movilidad sin miedos y con toda la seguridad.

6.2 Incorporar señalización Braille a los botones de información y ayuda.

6.3 Garantizar la accesibilidad del andén en el tramo donde se abrirá la puerta accesible del tren.

6.4 Revisar y agrandar el tamaño de texto que se utiliza en las pantallas para que sea de mejor lectura, adaptándolas según la altura en la que se ubican las pantallas. Mejorar la legibilidad y accesibilidad visual de todas las carteleras y la señalización: información de servicios, itinerarios, horario, etc.

- 6.5 Reservar y señalizar los espacios para personas con diversidades funcionales o cochecitos de bebé.
- 6.6 Encaminamientos para señalizar recorridos y servicios con tiempos de recorrido.
- 6.7 Garantizar la seguridad de las personas con diversidad funcional en las zonas de espera, evitando su aislamiento e instalando cámaras de seguridad; asegurar la vigilancia formal con personal de la estación.

Cotidiana
y cuidadora

- 7.1 Colocar un par de asientos en el espacio adaptado y señalizado, para atender a las personas cuidadoras y colaborar con las tareas de cuidado.
- 7.2 Reservar y señalizar los espacios para personas con cochecitos de bebé.

Segura
y libre

- 8.1 Poner botones de información y ayuda al principio y al final del andén.
- 8.2 Visibilizar en el andén protocolos de abordaje de las violencias contra las mujeres existentes.

Nocturna
y festiva

- 9.1 Asegurar la vigilancia formal con personal de la estación que pase periódicamente por los andenes en horarios nocturnos y festivos cuando haya menos afluencia de pasaje en las estaciones.

Participativa
y equitativa

- 10.1 Incrementar la visibilidad de las campañas y actividades del municipio en los andenes para incrementar el sentido de comunidad y pertenencia.
- 10.2 Aprovechar los plafones y las pantallas publicitarias para visibilizar las campañas comunitarias o, por ejemplo, contra las violencias de género.
- 10.3 Revisar los iconos que en general se utilizan para que representen la diversidad y no solo imágenes masculinas.
- 10.4 Aprovechase de los grandes muros de la vía para hacer algún tipo de campaña comunitaria o intervención artística.

Interior vehículos

Señalizado

- 1.1 Señalizar las zonas reservadas para personas mayores, con criaturas o con diversidad funcional y asegurar que se respetan estas zonas, acompañando su señalización visual con recordatorios por megafonía que se puedan activar por parte de la persona conductora.
- 1.2 Utilizar iconografía no sexista e inclusiva en la señalización que incluya diversidad de cuerpos.

Visible	2.1 Garantizar la conexión visual en todo el vehículo (en colectivos y premetros) entre la persona conductora y las personas pasajeras. 2.2 Diseñar vagones que se interconectan y dan visibilidad en todo el tren.
Vital	3.1 Garantizar la presencia de personal en el interior de los vehículos (ya sea relación visual con persona conductora en colectivo o metrobus o personal de la operadora en tren y subte).
Vigilado	4.1 Instalar botones de información y ayuda en el interior de los vehículos.
Equipado	5.1 Repensar la distribución y tipo de asiento de los colectivos para ampliar los espacios que permiten el uso a las personas con silla de ruedas, cochecito, bici, etc., por ejemplo, más espacios con asientos abatibles. 5.2 Revisar y estandarizar la anchura de los asientos, para asegurar que den respuesta a la diversidad de tamaños de cuerpos. 5.3 En los colectivos interurbanos, dejar más espacio para asientos reservados en el interior de las unidades, promoviendo en las nuevas flotas de modelos que incorporen portabicicletas en la parte delantera exterior.
Accesible	6.1 Incorporar más vagones que sean accesibles en el transporte ferroviario. 6.2 Garantizar la accesibilidad universal en toda la flota de colectivos urbanos e interurbanos en todas las franjas horarias. 6.3 Instalar y unificar sistemas de apertura de puertas, que se activen al acercar una parte del cuerpo. También dando la posibilidad de que se pueda activar la apertura de puertas a través de Apps de móvil entre las personas con diversidad funcional. 6.4 Colocar barandillas y agarradores en diferentes alturas para responder las diversidades de medidas y cuerpos, para que se puedan coger sin peligro. 6.5 Ancho de puertas y pasillos adaptado al ancho de personas que van con silla de ruedas, cochecitos, etc.
Cotidiana y cuidadora	7.1 Interior de colectivos y trenes: ampliar el espacio para movilidades reducidas, sillas de ruedas, cochecitos de bebés, carritos de las compras, etc.
Segura y libre	8.1 Formación al personal conductor y revisores en prevención del acoso sexual, para responder a situaciones que presencien y para acompañar a las personas usuarias en la notificación o denuncia de la agresión.

8.2 Contar con un protocolo de actuación para situaciones de violencias de género y otras agresiones dentro de los vehículos y darlo a conocer entre el personal de la operadora.

Nocturna y festiva

9.1 Visibilizar los servicios de seguridad e información en el transporte nocturno, servicios de parada a demanda y disposición de los botones de ayuda e información en el interior de vehículos para incrementar la percepción de seguridad en horarios con menos pasaje o nocturnos.

Red de ciclovías

Señalizado

1.1 Señalizar la red de infraestructuras de bicicleta a través de señalización vertical y horizontal de la red de bicicleta, y de la ubicación de mapas del entorno.

1.2 Incluyendo la red de bici, con información de servicios, rutas accesibles, baños, equipamientos y espacios públicos próximos en toda la red.

1.3 Diseñar un aplicativo que recoja toda la red de infraestructuras de bicicleta
Incorporando información de los carriles y ciclovías, de estacionamientos en estaciones intermodales, puntos de anclaje, servicios como acceso a WC, zona de descanso, iluminación, accesibilidad, entre otros.

1.4 Asegurar que los ciclos de los semáforos (tanto de peatones como de ciclistas) respetan y priorizan sus ritmos y no los de los vehículos a motor.

Habilitando zonas de espera avanzada en todos los cruces semaforizados, que mejoren la visibilidad de las personas ciclistas y permitan el arranque y giros seguros.

Visible

2.1 Garantizar la visibilidad en los chaflanes y cruces a través del diseño y señalización de los puntos de intersección en los recorridos

Favoreciendo el respeto entre moviilidades y la funcionalidad y seguridad de los distintos modos de movilidad activa en relación con la movilidad motorizada.

Vital

3.1 Incentivar actividades y servicios en puntos concretos de la red, en relación a espacios públicos o equipamientos del entorno como, por ejemplo, zona de descanso con mesa de picnic o bancos cercanos a un equipamiento o espacio público.

3.2 Organizar actividades de dinamización para promover el uso de la bicicleta en las inauguraciones de tramos nuevos de la red ciclista, como recorridos grupales en bici para conocer la red, probarla y proponer mejoras.

Vigilado

4.1 Evitar elementos que obstaculizan la visibilidad y la permeabilidad de los carriles bici con relación con otras actividades, espacios y equipamientos.

4.2 Promover el uso de caminos escolares en bici, por ejemplo, a través de iniciativas comunitarias como el “bicibus”.

4.3 Incluir en los aplicativos de la red de infraestructura ciclista botones de información y ayuda en caso de emergencia.

Equipado

5.1 Ampliación, mejora, conexión y mantenimiento de la red de ciclovías

Favoreciendo el diseño de ciclovías unidireccionales, segregadas y en la calzada, no en las aceras con peatones. Cuando en conexiones interurbanas donde la ciclovía se combina con una acera de peatones, asegurar el ancho para no crear conflictos entre movilidades activas.

5.2 Mantenimiento de pavimento de ciclovías, cloacas o tapas, para evitar accidentes y garantizar la seguridad vial en toda la red.

5.3 Ubicar módulos de reparación de bicicleta y otros servicios, distribuidos por la red.

5.4 Estacionamientos seguros en grandes estaciones intermodales. Ampliar la red de anclajes, colocándolos en lugares frecuentados, visibles y bien iluminados.

5.6 Incentivar estacionamientos de bicicletas en los bajos de los edificios y fomentar la subvención de estacionamientos dentro de oficinas, espacios comunitarios, escuelas, transporte público (estaciones de colectivo, subte, tren, metrobús).

Accesible

6.1 Garantizar el ancho de los carriles bici que permita la circulación a diferentes ritmos y diversidades funcionales, sensoriales y cognitivas.

6.2 Integrar el servicio de bici compartida (Ecobici) dentro de la Red SUBE para ser un servicio metropolitano.

6.3 Ampliar la flota de bicicletas del sistema público de bicis.

Asegurando que todos los sectores de la población tienen acceso a ello y no se está favoreciendo a los más afluentes con la localización de las estaciones y otras características del sistema.

Cotidiana y cuidadora

7.1 Asegurar que la red de ciclovías conecta zonas atractoras de actividades cotidianas vinculadas al cuidado y las tareas domésticas, como escuelas, centros de salud, servicios públicos, centros culturales y sociales.

Segura y libre

8.1 Medidas de abordaje del acoso vial y sexual a través de campañas de sensibilización y prevención, pero también incorporándolo a protocolos de abordaje de violencias machistas en el sistema de movilidad y transporte, haciendo sanciones a acosadores.

8.2 Mejorar la autonomía ciclista para personas dependientes (infancia, gente mayor o personas con discapacidad).

Pensando la infraestructura ciclista también desde la perspectiva de las diversidades

y fomentando la seguridad y la autonomía a través de aspectos físicos y sociales: ciclovías con suficiente ancho que permita adelantamientos entre bicis seguras, espacios separadores y protectores de ciclovía del tránsito motorizado, señalización, revisión de la normativa de ciclovías, campañas de sensibilización y promoción de la seguridad de las personas ciclistas, entre otras.

Nocturna y festiva

9.1 Instalar iluminación continua y homogénea en los carriles bici, adaptada al entorno, con tal de que se puedan utilizar todo el año las 24 horas.

9.2 Auditorías de seguridad nocturnas por la red de ciclovías con mujeres ciclistas para evaluar y mejorar la percepción de miedo y las agresiones que viven las mujeres ciclistas en la noche.

9.3 Recorridas nocturnas en bicicleta con mujeres para sensibilizar y fomentar el uso de la bici como medio de movilidad que proporciona autonomía y seguridad.

Participativa y equitativa

10.1 Revisar la estrategia de la bicicleta de forma participativa con una perspectiva de género interseccional, que dé respuesta a todos los desplazamientos y diversidad de necesidades y actividades de la vida cotidiana.

10.2 Incrementar la sensibilización y la educación ciclista.

Promoviendo campañas educativas para incentivar el uso de la bici, para reducir la contaminación a la población en general. Garantizar la educación ciclista en las escuelas a través de programas en convenio con la Secretaría de Educación y organizaciones ciclistas del territorio.

10.3 Promover talleres gratuitos para aprender a andar en bici y arreglar la bici en convenio con entidades ciclistas del territorio.

10.4 Programas de apoyo a iniciativas feministas y para la promoción de la bicicleta entre las mujeres e identidades disidentes.

10.5 Campañas de difusión para incentivar a las mujeres a utilizar la bicicleta.

Estaciones bicis compartidas

Señalizado

1.1 Asegurar una señalética visible de la estación de bicis que se pueda ver fácilmente a una distancia de 100 metros.

1.2 Señalizar los nombres de las calles que rodean el estacionamiento y las ciclovías que conectan con la estación, asegurando la visibilidad a través de iluminación y evitando obstáculos visuales de muros y vegetación.

1.3 Utilizar iconografía en la señalización que incluya diversidad de cuerpos y representaciones no binarias.

Visible	2.1 Iluminación homogénea, continua y bien mantenida en todo el entorno de la estación. Garantizar una buena iluminación nocturna y contacto visual y perceptivo con el entorno, evitando muros ciegos, instalación de publicidad en el estacionamiento que sea un obstáculo visual, y promoviendo permeabilidad y las líneas de visión.
Vital	3.1 Ubicar las estaciones en relación a los espacios públicos, servicios y equipamientos del entorno que permitan que el estacionamiento se ubique en un lugar con densidad de personas y actividades.
Vigilado	4.1 Colocar botones de información y ayuda conectados con la estación y que se activen sonoramente para captar la atención cuando alguna persona pulse el botón de emergencia.
Equipado	5.1 Asegurar que el estacionamiento está equipado con la información necesaria de cómo funciona el servicio, horarios, teléfonos de información y ayuda y mapa del entorno. 5.2 Ubicar y señalar botón de información y ayuda.
Accesible	6.1 Asegurarse que los estacionamientos no representan una barrera arquitectónica con el entorno, permitiendo que se pueda circular a pie entre bicis.
Cotidiana y cuidadora	7.1 Estudiar la posibilidad que el sistema de bicis compartidas pueda acoger ciclos que lleven una sillita o accesorio para cargar a niñas y niños.
Segura y libre	8.1 Incluir las estaciones de bicis en el protocolo unitario de actuación en caso de suceder una agresión en el sistema de movilidad y transporte.
Nocturna y festiva	9.1 Auditorías de seguridad nocturnas con mujeres ciclistas para analizar y responder a la percepción de miedo y las agresiones que viven las mujeres ciclistas en la noche.
Participativa y equitativa	10.1 Organizar recorridas exploratorias y encuestas de satisfacción con las personas usuarias y dar respuestas rápidas correctivas a conflictos que surjan.

En este apartado se presentan las acciones resumidas y de carácter ejemplificador, para que se puedan adaptar al contexto y la realidad donde se aplican.

