

MOVILIDAD COTIDIANA CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

ORGANIZACIÓN/CIUDAD:

COL·LECTIU PUNT 6, BARCELONA

NOMBRE EXPOSITOR/A:

SARA ORTIZ ESCALANTE

FECHA:

9 DE NOVIEMBRE, 2023



Observatorio
Latinoamericano
de Género y Movilidad

Col·lectiu Punt 6 es una cooperativa de arquitectas, sociólogas y urbanistas de orígenes diversos Desde 2005 repensando los espacios desde la experiencia cotidiana para un cambio de prioridades y una transformación feminista

Más de 500 proyectos en más de 130 ciudades y pueblos



www.punt6.org

info@punt6.org

[@CollectiuPunt6](https://www.instagram.com/CollectiuPunt6)



Formación y sensibilización



Acción y participación comunitaria



Investigación



Asesoramiento y consultoría



Diagnóstico y auditorías

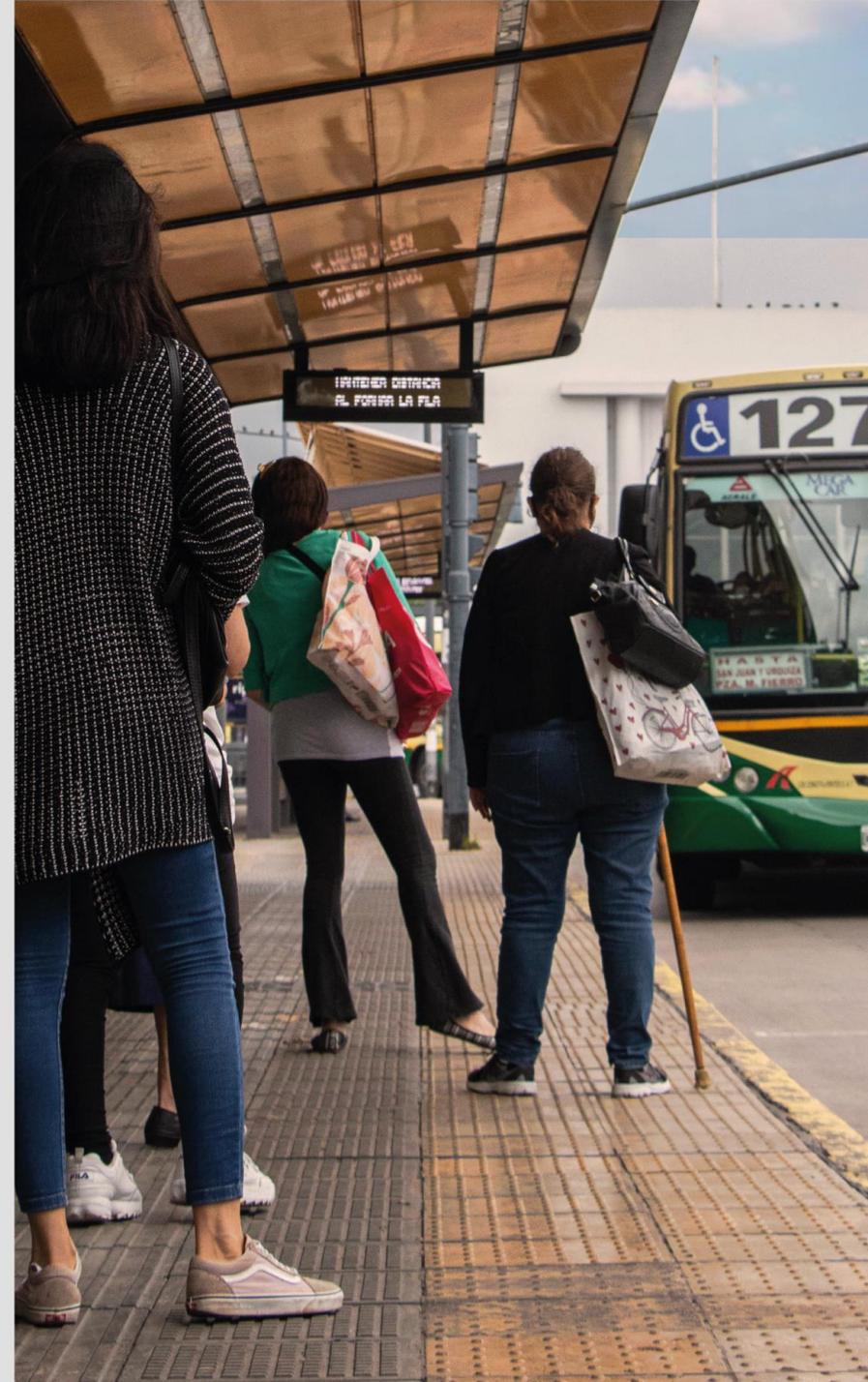


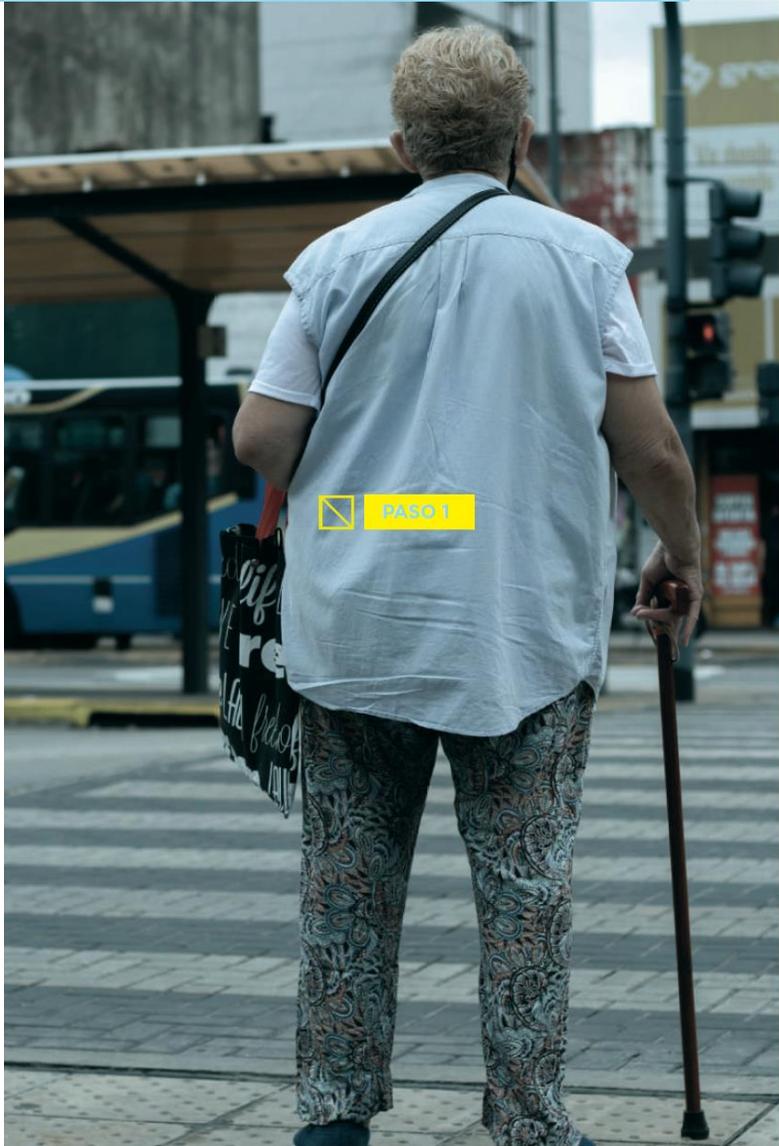
Transformación e intervención



MOVILIDAD COTIDIANA CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

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



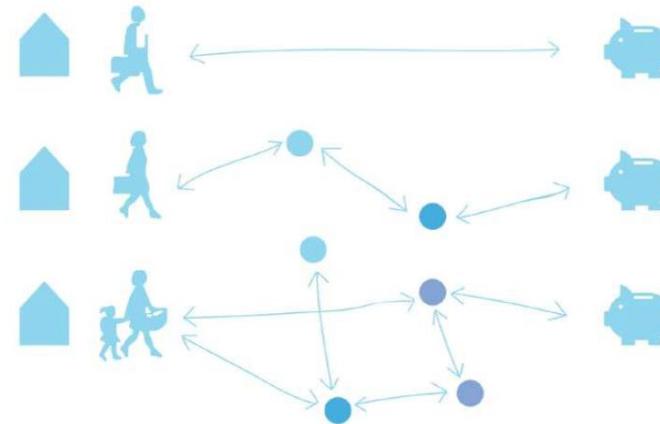


¿QUÉ ES LA MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO?

- > Abordaje integral de la movilidad cotidiana
- > Ampliar el concepto de seguridad de la movilidad desde la perspectiva de género
- > Planificación, diseño y gestión con perspectiva de género

Esquema de movilidad poligonal e interdependiente.

Fuente: Adriana Ciocoletto y Colectiu Punt 6 (2014)



Actividad propia	Compras	Casa
Actividad cuidado	Conexiones	Trabajo remunerado



HERRAMIENTAS DE RECOLECCIÓN A TRAVÉS DE LA PARTICIPACIÓN¹⁴

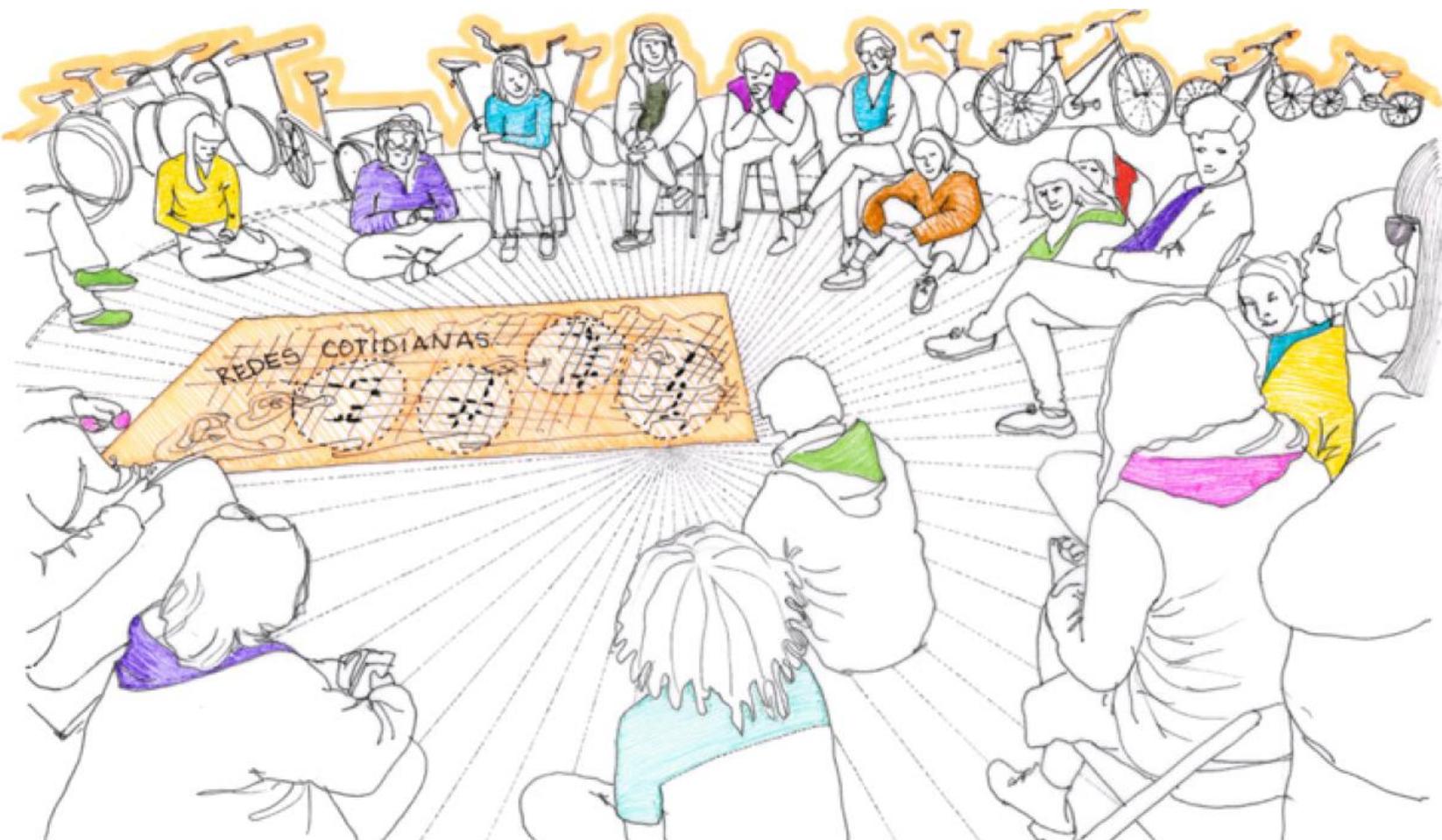
Después de hacer una aproximación al contexto social y físico del entorno estudiado, es imprescindible recoger y analizar datos primarios a través de diferentes herramientas que permitan estudiar la movilidad de manera multiescalar. Por ello, las herramientas propuestas tienen como pilar central la participación 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

ANALIZAR LA RED DE MOVILIDAD

Diagnóstico con perspectiva de género

PARTICIPACIÓN CON PERSPECTIVA DE GÉNERO



Il·lustració de Marta Fonseca

8 RED DE MOVILIDAD COTIDIANA



¿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, ciclo vías, estacionamientos (bici, auto, etc.), infraestructuras de cuidados y de apoyo a la movilidad, etc.
- ¿Qué tiempo se invierte en esos desplazamientos?



*Martes, tres de la tarde. Juana regresa a su casa en la capital **desde una urbanización** en un municipio metropolitano, donde trabaja como **cuidadora** de una persona mayor. Tiene que salir puntual porque a las 15:05 pasa el único bus de esa hora que la llevará a una estación de tren donde tomará un tren y un metro para llegar a casa. Si pierde el bus, camina 3 km para llegar al tren. **En transporte público, tarda una hora y media. En coche hubiera tardado 30 minutos.***

Juana es una trabajadora del cuidado que también sufre una planificación de la movilidad androcéntrica que no ha tenido en cuenta las zonas de trabajo o actividad vinculadas a la esfera doméstica y de los cuidados.



Cinco de la mañana de un viernes. Karina sale de su trabajo de limpieza en un hospital en de una ciudad metropolitana y se dispone a regresar a su casa, a 4 km del trabajo, ambos municipios en la Región Metropolitana. **Karina tarda una hora en llegar a casa, ya que para conectar el trabajo con su barrio tiene que tomar dos líneas de metro: la primera de ellas le obliga a entrar en el centro de la capital donde cambia de línea para regresar, de nuevo, al área metropolitana.**

En coche Karina hubiera tardado 10 minutos.

Durante su trayecto, Karina viaja en el primer vagón del metro, cerca de la cabina de conducción, **por miedo a comentarios y agresiones machistas** que ya ha vivido en el pasado por parte de hombres que vuelven de fiesta. Karina es una trabajadora nocturna que vive las consecuencias de una planificación de la movilidad que no tiene en cuenta las necesidades cotidianas de las mujeres.



Sonia es una joven que viven en un municipio metropolitano a la que le gusta salir de fiesta en la noche, como la mayoría de gente de su edad. **Dejó de salir de noche** porque el único medio de transporte asequible cerca de su casa era el **metro de una línea nueva** muy moderna pero a la que se accede bajando 6 pisos en ascensor a un andén sin personal y un metro que funciona de manera automática. Volvió a salir de noche cuando el servicio de bus nocturno empezó un **servicio de parada a demanda** que le permite bajar a 100 metros del portal de su casa.

Magda es usuaria de transporte público, es **sorda-signante** y nos explica que los sistemas de SOS y ayuda no son accesibles para las personas sordas. Los **botones SOS solo funcionan con audio** y no disponen de un sistema que permita comunicarse en caso de emergencia.

PROPONER TRANSFORMACIONES

Aplicación de la perspectiva de género en la movilidad



CRITERIOS DE GÉNERO PARA EL SISTEMA DE MOVILIDAD

Criterios físicos



Criterios transversales





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

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

Ilustración: Marta Fonseca Salinas, Colectiu Punt 6.
Fotografía: CABA, 2020.





G.2 Visible



2.1 \ **Conexión visual interior-externo 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**

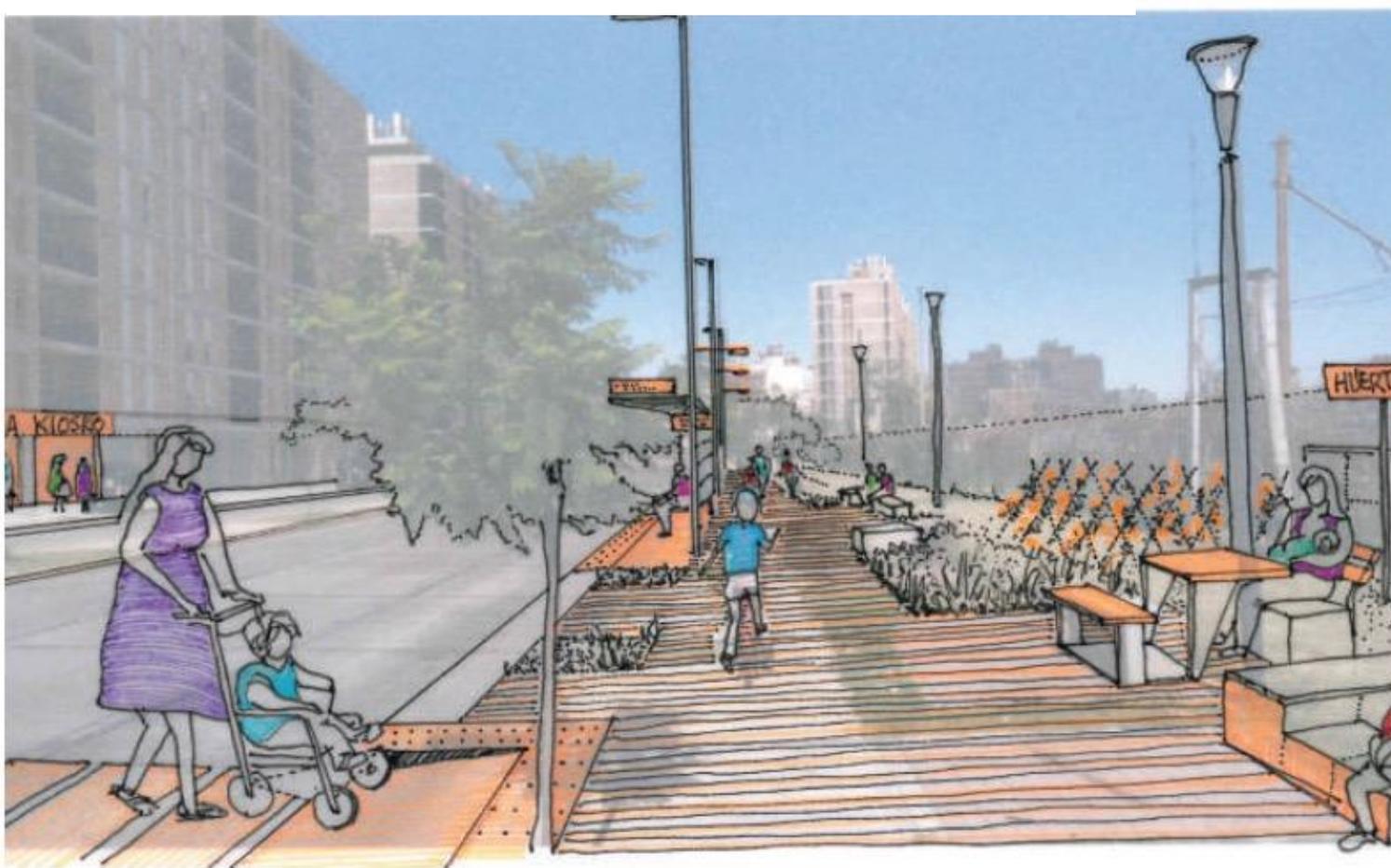
2.5 \ **Vallas transparentes en procesos de obras y de adecuación instalaciones**

2.6 \ **Instalación de espejos para mejorar la visibilidad**

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

Ilustración: Marta Fonseca Salinas, Colectiu Punt 6.
Fotografía: CALI, 2015.





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

Ilustración: Marta Fonseca Salinas, Colectiu Punt 6.
Fotografía: CABA, 2020.



**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 transbordo y paradas de transporte en horarios nocturnos



G.4 Vigilado



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

Ilustración: Marta Fonseca Salinas, CoHectiu Punt 6.
Fotografía: CALI, 2015.



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



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

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

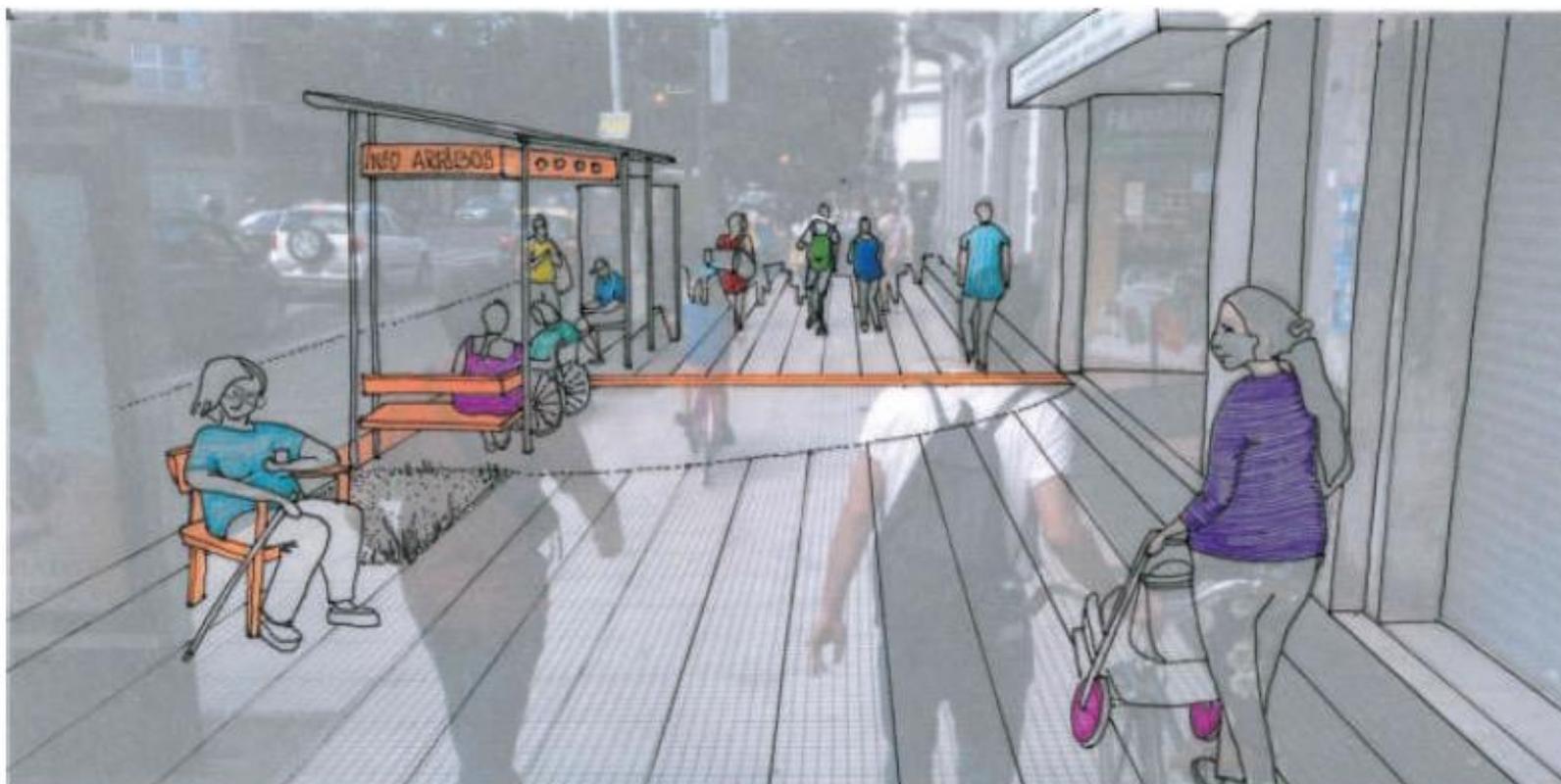
5.5 \
Información en las aplicaciones móviles de movilidad los servicios disponibles en los diferentes modos de transporte

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



G.6 Accessible



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

Ilustración: Marta Fonseca Salinas, CoHectiu Punt 6.
Fotografía: CABA, 2020.



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 las diferentes operadoras de la red de movilidad y transporte público



G.7 Cotidiana y cuidadora



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

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 las 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

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

Ilustración: Marta Fonseca Salinas, CoHectiu Punt 6.
Fotografía: CABA, 2020.





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 colectivos

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

Ilustración: Marta Fonseca Salinas, CoHectiu Punt 6.
Fotografía: Barcelona, 2020.





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

MARCHAS EXPLORATORIAS EN BUS Y METRO

ACTIVITAT

Marxa exploratòria des d'una perspectiva feminista a Bus TMB



16 febrer
De 19 a 20:30 h

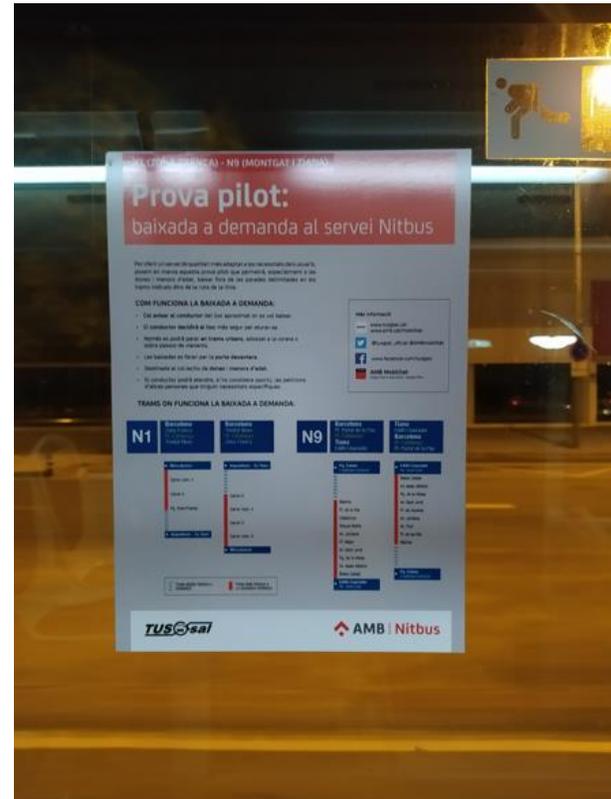
Analitzarem la percepció
de seguretat a diferents
parades i transbordaments
del bus H8

Inici: Parada H8 Sas - Pl.
Celestí Boada (Bon Pastor)
Informació i inscripció:
info@punt6.org



EL BUS ES NUESTRO

Mejora del Servicio de bus metropolitano con perspectiva de género



El bus és nostre: Viagem juntes i compartim experiències

Agafarem el bus en grup per avaluar el confort, la seguretat i l'experiència de les dones al bus.





Observatorio
Latinoamericano
de Género y Movilidad

¡GRACIAS!

Patrocina:



TRANSPORT GENDER LAB



Cofinanciado por
la Unión Europea



Implementado por:



Ministerio de Transporte
Argentina



Secretaría Municipal de
Movilidad y
Seguridad Ciudadana



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD

