

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE
MAGÍSTER EN URBANISMO CON MENCIÓN EN
PROYECTOS URBANOS
CON ENFOQUE AL CAMBIO CLIMÁTICO

“TRANSPORTE Y GÉNERO, EN TRES SEGMENTOS DEL
BARRIO LA MARSICAL, QUITO”

Volumen I

KAREN POZO BETANCOURTH

DIRECTORA: DRA. ARQ. CARLA HERMIDA

QUITO – ECUADOR
2022

Presentación

La investigación nace a partir de la necesidad de visibilizar la experiencia cotidiana de las mujeres al desplazarse; al ser el espacio público un sitio no neutro en cuanto a la reproducción de las labores asignadas según los roles de género, se valora la experiencia vivida en relación al entorno urbano construido y las diferentes dinámicas urbanas generadas desde una perspectiva de género. Además, se plantea un cambio del paradigma del transporte al de la movilidad sostenible como alternativa para la mitigación de problemas derivados de la movilidad motorizada.

Dedicatoria

A Samuel y Simone por permitirme experimentar el amor más puro y ver el mundo desde la maternidad y el cuidado; por ser hogar, felicidad, libertad y conexión; por enseñarme que el cambio empieza por el nido.

A todas las mujeres que desde lo cotidiano emprenden una lucha personal y política por una ciudad más equitativa y conciliadora. Para todas las que cuidan cada día.

Agradecimiento

A mi mamá y mujeres de mi familia, a la memoria de todas mis ancestras, por la herencia de su sabiduría, ejemplo permanente de fortaleza y lucha.

A mi papá y a mi tío Dani, quienes han sido soporte y contención en todo momento, gracias por recordarme mi vulnerabilidad y resistencia.

ÍNDICE

RESUMEN.....	1
INTRODUCCIÓN.....	3
ANTECEDENTES	6
JUSTIFICACIÓN	9
OBJETIVOS	13
Objetivo general	13
Objetivos específicos.....	13
METODOLOGÍA	15
CAPÍTULO 1. Hacia una Ciudad Conciliadora: transporte y movilidad para la vida cotidiana.....	17
CAPÍTULO 2. Desarrollo De Las Herramientas Metodológicas	26
<i>Mapeos de Movilidad Cotidiana en la zona de estudio</i>	<i>31</i>
<i>Percepción de la Movilidad Cotidiana de las mujeres de La Mariscal.....</i>	<i>40</i>
CAPÍTULO 3. Soluciones desde una Perspectiva de Género	56
<i>Incorporación de mobiliario urbano que genere espacios de descanso y relación entre usuarios del Parque General Julio Andrade.....</i>	<i>58</i>
<i>Mejoramiento del entorno escolar de la Unidad Educativa Santo Domingo de Guzmán ..</i>	<i>60</i>
<i>Readecuación de la Plaza Veintimilla e implementación de mobiliario urbano.....</i>	<i>61</i>
<i>Intervención en extensiones prolongadas de muros en la calle Ignacio de Veintimilla y Juan León Mera.....</i>	<i>62</i>
<i>Recuperación de espacios muertos y activación de planta baja en la calle Luis Cordero</i>	<i>63</i>
<i>Implementación de baños públicos con cambiadores para bebés.....</i>	<i>64</i>
CONCLUSIONES.....	65
BIBLIOGRAFÍA.....	68
ANEXOS	70
Anexo 1.....	70
Anexo 2.....	72
Anexo 3.....	73
Anexo 4.....	78
Anexo 5.....	79

Anexo 6.....	81
---------------------	-----------

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.....	42
Tabla 2.....	45
Tabla 3.....	51

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	6
Figura 2.	11
Figura 3.	19
Figura 4.	24
Figura 5.	28
Figura 6.	29
Figura 7.	30
Figura 8.	32
Figura 9.	33
Figura 10.	34
Figura 11.	35
Figura 12.	36
Figura 13.	37
Figura 14.	38
Figura 15.	39
Figura 16.	40
Figura 17.	41
Figura 18.	46
Figura 19.	47
Figura 20.	48
Figura 21.	57
Figura 22.	58
Figura 23.	59
Figura 24.	60
Figura 25.	61
Figura 26.	63

RESUMEN

El estudio de la movilidad desde una perspectiva de género pone en evidencia las prácticas y vivencias diferenciales entre hombres y mujeres, no solamente en cuanto a patrones de movilidad, sino también en la forma en que se percibe el espacio público recorrido y el uso del mismo. Históricamente las ciudades han planificado la estructura de sus sistemas de transporte en función de un sujeto universal y hegemónico: un hombre sano, de mediana edad, con trabajo remunerado y que viaja solo; dificultando así, la movilización diaria de las personas pertenecientes a grupos vulnerables ya que se excluyen sus necesidades en sus diferentes dinámicas de viaje. Si bien, la transversalización del enfoque de género y el derecho a la ciudad está reconocido dentro de la Constitución de la República del Ecuador, en la práctica aún queda mucho por hacer.

Este trabajo de investigación busca exponer los resultados del estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres del barrio La Mariscal en tres segmentos específicos. Se determina la relación entre la calidad de la infraestructura del entorno urbano construido y la percepción de seguridad de las mujeres con las opciones de desplazamiento elegidas. La lectura crítica del entorno permite hacer una descripción de las vivencias cotidianas, hace una reivindicación de la función hacia el colectivo del espacio público y de la importancia de la proximidad de equipamientos en el barrio.

Se aplicaron dos herramientas metodológicas cualitativas, la observación y entrevistas a profundidad, además se contrastaron datos con los resultados de las caminatas con enfoque de género en La Mariscal organizadas por el colectivo de arquitectas y urbanistas Licuadora Gestora. Los resultados muestran que la calidad de la infraestructura del entorno urbano construido tiene relación directa con la percepción de miedo e inseguridad de las mujeres al transitar los tramos que las conectan con las paradas o lugares en donde toman su medio de

transporte; y por ende afectan en mayor o menor nivel, según el horario, en la elección del modo de desplazarse y los recorridos que realiza para llegar a este.

Palabras clave: Transporte y género, movilidad, urbanismo inclusivo, mujeres, movilidad urbana sostenible, espacio público.

INTRODUCCIÓN

Desde sus inicios las ciudades han sido el centro de manejo de poderes y recursos de todo tipo, las dinámicas urbanas y el contexto socio-espacial han hecho del tiempo uno de los recursos más preciados de la vida moderna. La forma de movilidad cotidiana de cada habitante en articulación con la planificación y funcionamiento de las redes de sistemas de transporte determinan el aprovechamiento de este recurso.

El presente trabajo de investigación pretende visibilizar la experiencia de las mujeres al momento de ejercer su derecho al goce y disfrute de la ciudad. Desde la cotidianidad de los recorridos realizados por mujeres en la zona de estudio, se valoran las situaciones de proximidad, eficiencia, seguridad y accesibilidad; además del tiempo dedicado a las actividades diarias y de cuidado que requieren movilización que se reparten de forma desigual entre hombres y mujeres.

Dentro de la planificación e implementación de sistemas de transporte no se ha considerado la diversidad de necesidades específicas de todas las personas que hacen uso de estos. Tradicionalmente las ciudades se planifican considerando únicamente un tipo de recorrido, origen – destino asociado en su mayoría con el género masculino y excluyendo aquellos viajes que requieren hacer varias paradas, que se relacionan con las labores de cuidado y se asocia con el género femenino; acentuando así la inequidad en el aprovechamiento y el ejercicio del derecho a la ciudad.

La Mariscal, barrio ubicado en el centro norte de Quito, es uno de los lugares más concurridos de la ciudad debido a que aquí se emplazan una gran cantidad de bares, restaurantes, hoteles, hostales, tiendas de souvenirs, entre otros; además de tener una activa vida nocturna. Las crecientes formas de violencia urbana por razones de género son un fenómeno sistemático y estructural muy arraigado en nuestra cultura y que afecta principalmente a mujeres de escasos

recursos económicos. En el área del transporte, este fenómeno no es la excepción. Las diferentes formas de desigualdad urbana se han apoderado de este sector tan importante para la ciudad, convirtiéndose en uno de los barrios más peligrosos en cuanto a movilidad para las mujeres, afectando la calidad de vida de las habitantes y el desarrollo libre de su cotidianidad. Este trabajo hace una exploración de la movilidad nocturna de La Mariscal, ya que al ser uno de los centros de diversión y ocio de la ciudad, alberga una infinidad de actividades que requieren el desplazamiento de mujeres, que no solo implican actividades de recreación, sino también tienen como destino su lugar de trabajo y, en ciertos casos, labores de cuidado. En uno de los segmentos escogidos para el estudio del barrio, existe una fuerte presencia de quienes denominaremos “mujeres de la noche”, quienes son las más afectadas por la falta de inclusión de redes de movilidad que brinden seguridad y eficacia en los recorridos, y que considere a la noche como el espacio-tiempo que incluye a las mujeres en la experimentación libre de su cotidianidad. En este sentido, es indispensable que la planificación de las redes de transporte integre a la esfera reproductiva nocturna.

Uno de los principales ejes del desarrollo sostenible es el transporte, en este sentido, cabe mencionar que algunas investigaciones sobre patrones de movilidad categorizados por sexo arrojan datos en donde se hace evidente que las mujeres hacen uso más frecuente del sistema de transporte público; “aunque en algunos casos sus desplazamientos son más cortos, invierten una mayor cantidad de tiempo en estos traslados dado que sus actividades combinan diversos motivos de viaje como labores familiares y de cuidado, laborales, escolares, entre otros.” (Galiani y Jaitman, 2016; Díaz y Jiménez, 2003; Muñoz y Gigante, 2007; Soto, 2019).

La finalidad de este proyecto de investigación es hacer un acercamiento a la complejidad de la movilidad dentro de la ciudad y a la manera en que se vive la urbe desde una perspectiva de género. La inseguridad y la discriminación por género limitan el acceso óptimo, oportuno e igualitario de las mujeres a los

distintos medios de transporte, restringiendo así su derecho a una movilidad digna, funcional e integral.

La incorporación de la perspectiva de género en la planificación de la movilidad urbana y el transporte es indispensable para lograr un desarrollo equitativo e inclusivo en las ciudades. Se debe considerar que los viajes realizados por los habitantes parten de distintas necesidades y las condiciones tanto físicas como socioeconómicas son diversas.

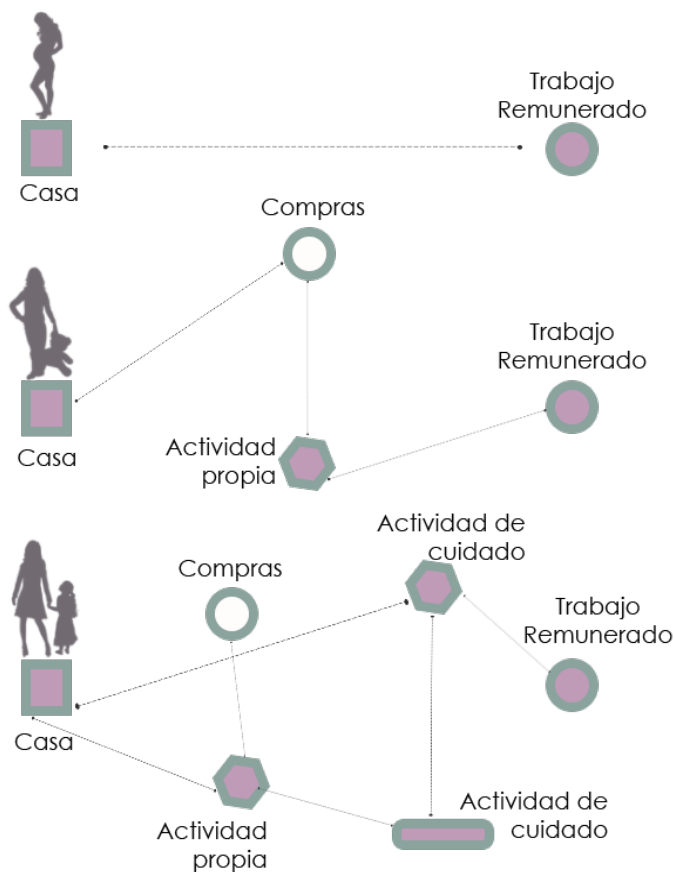
Este trabajo se sustenta en la formulación de la Agenda 2030 y la Nueva Agenda Urbana en donde se anexa el derecho a la ciudad como un derecho básico para el desarrollo sostenible de las ciudades. Además, destaca el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, destacando el ODS 11 que busca que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, resilientes, seguros y sostenibles y, por otro lado, el ODS 5 que intenta revertir la desigualdad en las relaciones de poder de hombres y mujeres y el abordaje de barreras estructurales que estancan el progreso.

ANTECEDENTES

Las ciudades son el testimonio físico de las sociedades que las habitan, moramos lugares con profundas desigualdades socio-económicas producto de un sistema androcéntrico. La vida en la urbe no se da de manera equitativa para todas las personas, en la planificación del entorno urbano no se consideran las distintas maneras de vivir la ciudad y de percibir el espacio. Uno de los puntos críticos del modelo de desarrollo actual es la violencia urbana y la desigualdad en la capacidad de movilización. Para autoras como Sánchez de Madariaga (2004:12) esto se relaciona de forma directa con “la división sexual del trabajo”, que parte de la dicotomía entre lo público-productivo-hombre y lo privado-reproductivo-mujer, delegando cada rol en base a una serie de valores y pensamientos colectivos que refuerzan la construcción cultural de esta división.

Figura 1.

Patrones de actividad condicionados por los roles de género. Elaboración: Karen P.,



Referencia: Ciocoletto, A. (2014). "Urbanismo para la vida cotidiana"

La relación entre la movilidad y el género evidencia que los recorridos de hombres y mujeres están determinados y clasificados según los roles sociales y el sexo; y las elecciones de traslado de un punto a otro están normadas por las desigualdades de género (ONU Mujeres, 2018), esto incluye: los propósitos de viaje, los trayectos recorridos, el número de paradas intermedias, la condición del viaje, etc.

Las formas de accesibilidad y uso del transporte público y privado tampoco se dan de forma neutral entre hombres y mujeres. El género femenino se enfrenta diariamente a barreras que limitan su capacidad de moverse dentro del espacio público; afectando, por ende, la accesibilidad a nuevas oportunidades económicas y sociales. Para desplazarnos hacia nuestras actividades cotidianas realizamos recorridos utilizando diferentes medios de transporte; en este sentido, se debe considerar que no todos tenemos las mismas necesidades al momento de desplazarnos, ni la misma cantidad y calidad de recursos que puedan satisfacer estas necesidades.

Por un lado, tenemos un tipo de movilidad determinada por pautas específicas en donde los recorridos necesarios para este tipo de actores son lineales, con un único destino y al ser un viaje de larga distancia se lo realiza en transporte motorizado. Este tipo de trayecto y actores están asociados en su mayoría a la esfera productiva. Por otro lado, tenemos el tipo de movilidad relacionada a la esfera reproductiva, en donde generalmente el recorrido se da con desplazamientos cortos, sin embargo, los lugares de destino son múltiples (supermercados, instituciones educativas, lugar de trabajo, sitios de recreación, etc.), es aquí en donde se recrean ciertas variables que condicionan el acceso a los diferentes medios de transporte disponibles. En este sentido, la población femenina, presenta patrones de movilidad más restrictivos y limitantes, por esto es fundamental abordar la relación entre los roles sociales y el espacio desde una perspectiva de género.

Hay que considerar además que los distintos modos de desplazamiento están condicionados por el predominante uso del automóvil privado en la calzada, dificultando además del problema de contaminación ambiental, la compartición del espacio público con otros modos de moverse como las caminatas a pie, el uso de bicicletas, o el uso de transporte público, lo que complica aún más la situación de la movilidad de las mujeres porque son ellas quienes optan con mayor frecuencia por tomar estas modalidades.

JUSTIFICACIÓN

En la práctica del urbanismo desde inicios del siglo XX se determinan dos funciones primordiales que articulan el funcionamiento de las ciudades: residencia y trabajo. La vivienda se encuentra excluida de los centros de actividades económicas y su variable directa es la forma de moverse en la ciudad. La movilidad está relacionada directamente con el tipo de actividad que ejerce una persona, aquí se presentan factores socioeconómicos como el género, edad, raza, estado civil, si la persona tiene personas dependientes a su cargo y el costo del traslado; todos estos factores determinan la elección del modo de transporte. Además, se debe considerar que el género femenino es un grupo bastante heterogéneo en cuanto a las necesidades de movilidad y transporte. “El urbanismo debe involucrar de forma transversal la perspectiva de género para efectivizar el derecho a la ciudad de todos sus habitantes”, (Muxí, 2011).

La bifurcación del entorno público y privado es la concreción espacial de las relaciones de poder que delimitan desempeños en torno a la manera de moverse en la ciudad, produciendo espacios urbanos pensados en la satisfacción de las necesidades de las esferas productivas dejando de lado los requerimientos de la esfera reproductiva. Las secuelas de esta problemática son discriminatorias, quebranta la igualdad de oportunidades e invisibiliza el aporte de las mujeres en actividades sociales, políticas, culturales y económicas.

Las diferencias marcadas en torno al género dejan en evidencia que la movilidad de las mujeres es mucho más sostenible comparada con la del hombre, ya que estas debido a su condición socio – cultural optan por medios de transporte más sustentables como el uso de sistemas de transporte público o caminatas a pie (Svab, 2016). Además, acorde con varias investigaciones, se ve una marcada tendencia del uso del automóvil privado por parte de la esfera masculina (OECD, 2008 y Johmsson Latham, 2007), ocasionando con ello mayores emisiones de carbono al ambiente.

“La movilidad más o menos sostenible de las mujeres, en ciertos estratos de ingreso, se explica en mayor medida por los ajustes económicos y sociales a los que se ven enfrentadas, más que a decisiones individuales de movilidad” (Jirón, 2016, pg. 5). “Observar la movilidad desde la perspectiva de género no solo revela que la movilidad es una práctica social sino también una relación social y que, por lo tanto, es política en tanto expresa, permite, produce o contesta relaciones de poder” (Jirón y Zunino, 2017, pg. 1).

Históricamente, el adoctrinamiento de la mujer se ha dado en consecuencia del estricto cumplimiento de las labores domésticas y tareas relacionadas con el cuidado de la familia y el mantenimiento de servicio del hogar, a pesar de que en la actualidad las mujeres se hayan hecho espacio de forma significativa en la esfera pública y económica. Esto ha provocado que tengan una doble jornada laboral, siendo el segundo el trabajo doméstico. Paralelamente, se originan cambios en la manera y la necesidad de movilización de esta esfera, no siendo únicamente el destino casa – trabajo, si no se suman las tareas por roles de géneros asignados.

“La movilidad urbana se constituye en una de las mayores barreras de acceso de las mujeres dentro de los androcéntricos escenarios urbanos; lo que hace necesaria la inclusión de la mirada de la vida cotidiana en las políticas públicas de movilidad” (Jirón, 2015, pg. 3).

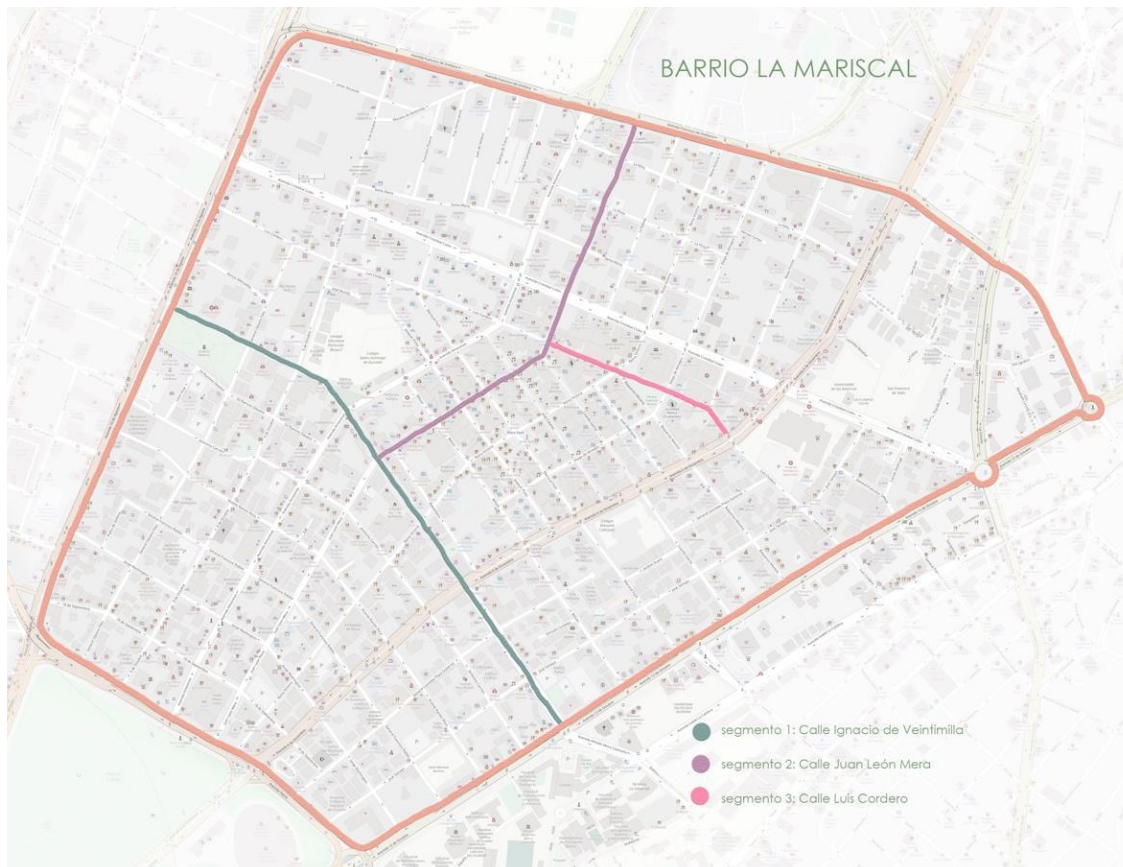
El fin de la investigación es elaborar una base de análisis para la identificación de puntos críticos e indicadores de la movilidad en tres segmentos seleccionados en el barrio La Mariscal, en Quito, Ecuador: a) Calle Ignacio de Veintimilla (entre Av. 10 de Agosto y Av. 12 de Octubre), b) Calle Juan León Mera (entre Calle Veintimilla y Av. Francisco de Orellana), y c) la Calle Luis Cordero (entre Juan león mera y Av. 6 de Diciembre), **Figura 2**; y hacer visibles los conceptos que no son considerados dentro del proceso de planificación de las redes de transporte

público. Se debe transformar el planteamiento de la configuración urbana de la ciudad mediante el análisis de la relación entre las mujeres, la urbe y las políticas públicas vigentes, enfocándose en las diferentes formas de habitar el espacio público y promoviendo la equidad, la accesibilidad y la inclusión.

“El espacio no puede seguir siendo considerado como un soporte neutro, homogéneo y asexuado.” (García – Ramón, 1998, pg. 12).

Figura 2.

Ubicación de los segmentos de estudio en el barrio La Mariscal. Elaboración: Karen P., 2022



El análisis de este contexto nos lleva a cuestionarnos: ¿Cuáles son los principales problemas de movilidad cotidiana de las mujeres en los segmentos escogidos del Barrio La Mariscal, que permitan determinar la relación entre la

calidad de la infraestructura del entorno urbano construido y la percepción de seguridad de las mujeres?

Se parte de la hipótesis de que los principales problemas que tienen las mujeres en los segmentos de estudio al momento de moverse dentro de la ciudad son principalmente la inseguridad, la falta de accesibilidad e ineficiencia de las diferentes modalidades de transporte. Además de la poca o nula diferenciación que se hace, entre las tantas necesidades de los actores al momento de transportarse.

En este sentido, es posible reconocer las dinámicas de movilidad cotidiana que generan nuevas variables desde la perspectiva de género al área de intervención definida, y que muestran las tendencias de elección de transporte, las razones y los tipos de desplazamiento, permitiendo la identificación de puntos críticos que profundicen estas variables y se tomen en cuenta al momento de planificar e implementar los sistemas de movilidad.

OBJETIVOS

Objetivo general

- Identificar los principales problemas de movilidad cotidiana de las mujeres en los segmentos escogidos del Barrio La Mariscal, que permitan determinar la relación entre la calidad de la infraestructura del entorno urbano construido, la percepción de seguridad de las mujeres y las opciones de desplazamiento elegidas.

Objetivos específicos

- Determinar las barreras de movilidad a las que se enfrentan las mujeres en su cotidianidad mediante la observación directa no participante, realizando una lectura crítica de la relación del espacio público y la práctica de la movilidad urbanística de estas, para la identificación de puntos críticos que perpetúan la inequidad de género en cuanto a la forma de moverse en la ciudad.
- Conocer de cerca la experiencia de los recorridos cotidianos de las mujeres a través de entrevistas semiestructuradas para entender de manera clara su percepción del entorno construido y las condiciones de viaje.
- Plantear estrategias de posibles intervenciones táctico - urbanas que permitan, de manera integral, el disfrute igualitario y equitativo de la ciudad.

En consecuencia, este trabajo de investigación está estructurado en tres secciones o capítulos. En el capítulo 1 se abordan conceptos y teorías de crítica urbana desde una perspectiva de género, se realiza una lectura analítica de la bibliografía relacionada con la planificación urbana desde una mirada cuidadora e inclusiva y que cuestiona de forma tajante la exclusión violenta de la mujer y sus necesidades al momento de configurar la ciudad, enfocándose principalmente en la movilidad. Esto dará paso a la identificación de patrones críticos, problemáticos y normalizados dentro del área de estudio.

En el capítulo 2 se examina la cotidianidad de las mujeres dentro del barrio La Mariscal, en los tres segmentos seleccionados: Calle Ignacio de Veintimilla (entre Av. 10 de Agosto y Av. 12 de Octubre), Calle Juan León Mera (entre Calle Veintimilla y Av. Francisco de Orellana) y Calle Luis Cordero (entre Juan león mera y Av. 6 de Diciembre); la forma de moverse a los diferentes destinos, cuáles son sus condicionantes, la percepción de seguridad del entorno, y la manera en la que los roles de género impuestos afectan a la toma de uno u otro medio de transporte.

Y finalmente, en el tercer capítulo se plantea un listado de recomendaciones y técnicas táctico – urbanas que permiten la implementación de estrategias de movilidad cotidiana sustentable. Se despliegan 6 características consideradas necesarias para la inserción de la perspectiva de género en la movilidad de las mujeres, estas características pueden ser replicables en otros barrios.

METODOLOGÍA

Los estudios ya realizados en cuanto a la movilidad se han inclinado por el análisis cuantitativo, lo cual no refleja el panorama completo de la problemática, Partiendo del objetivo de la investigación, en donde se pretende determinar los principales problemas de movilidad cotidiana de las mujeres y la relación entre la calidad del entorno urbano, la percepción de seguridad de las mujeres y las opciones de desplazamiento elegidas; se propone, por un lado, el análisis teórico de referencias bibliográficas y el análisis crítico-conceptual del desarrollo del modelo urbano de movilidad vigente. Y, por otro lado, se plantea el uso de dos métodos cualitativos como complemento de análisis: el método de observación, y el de entrevistas a profundidad. Para la selección de la muestra de estudio se escogieron los segmentos acordes a las siguientes especificaciones.

- Segmento 1: CALLE IGNACIO DE VEINTIMILLA – Desde la Av. 10 de Agosto hasta la Av. 12 de Octubre. Acorde al PUGS es un área de residencia de uso múltiple y por consecuencia promueven las plantas activas.
- Segmento 2: CALLE JUAN LEÓN MERA – Desde la Calle Veintimilla hasta la Calle Francisco de Orellana. Es una de las principales vías de articulación del transporte público que conecta con otras partes de la ciudad.
- Segmento 3: CALLE LUIS CORDERO - Desde la Calle Juan León Mera hasta la Av. 6 de Diciembre. Este segmento se toma considerando los equipamientos predominantes en el barrio La Mariscal (bares, discotecas, hostales, comercio) y el nivel de inseguridad de la calle.

En base a las observaciones realizadas, se elaboran mapeos que muestran la permanencia de mujeres en el área de estudio, mujeres habitantes por origen o etnia, mujeres por situación (solas, en pareja, acompañadas, grupo), mujeres

con coches de bebés y/o discapacidad, y finalmente se presenta un mapeo de análisis de los recorridos cotidianos de las mujeres nocturnas. Se hace hincapié en este último, debido a que, en el contexto barrial, específicamente en el segmento 1 (Calle Veintimilla), se desarrollan actividades económicas nocturnas por mujeres.

Por otro lado, se realizan entrevistas a profundidad semiestructuradas, mismas que fueron realizadas a personas habitantes y residentes de dichos segmentos, autoridades zonales y dirigentes de colectivos urbanos de la zona. El desarrollo de esta metodología se describe a detalle en el capítulo 2.

CAPÍTULO 1. Hacia una Ciudad Conciliadora: transporte y movilidad para la vida cotidiana.

“¿Está la vida cotidiana desvinculada de la economía política y de los procesos sociales e históricos, o bien, qué relevancia tiene para la conformación de la modernidad y una posible transformación social y cultural?” (Lefebvre, 1968, pg. 17).

Con esto, Henri Lefebvre hizo una fuerte crítica al sistema capitalista y a las secuelas inequitativas que este deja en las ciudades y en sus habitantes, alegando que el modelo hegemónico urbano ha centrado su prioridad en el uso del automóvil privado, dejando en un segundo plano las necesidades de las personas que no disponen de uno. Esto dio pie a la inserción de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2004) en donde se detallan los puntos a intervenir para el fortalecimiento de los procesos y reivindicaciones de luchas urbanas.

El Derecho a la Ciudad constituye una agrupación de derechos colectivos que promueven asentamientos humanos libres de discriminación por motivos de género, edad, nacionalidad, origen étnico, etc.; este concepto impulsa la planeación de ciudades desde la igualdad de género, la ciudadanía inclusiva e incentiva la participación ciudadana.

“Este derecho, es considerado como un derecho colectivo en construcción, que contempla el disfrute de una vida urbana renovada para hacer de la ciudad un lugar de goce pleno y efectivo de los derechos humanos y en condiciones de dignidad, calidad y bienestar.” (Montoya, 2012, pg. 7).

Es relevante plantear un modelo de movilidad desde la diversidad y las diferencias, dejando de lado la desigualdad, para la ONU Mujeres (2017:25) “El derecho a la movilidad libre y segura tiene como principal componente la

experiencia, es decir, la certeza de saber que se pueden ejercer los derechos fundamentales sin miedo a sufrir violencia”. Se trata de plantear un urbanismo que no priorice las necesidades ni de hombres ni de mujeres, sino más bien uno que promueva la conciliación entre estos.

Partiendo de un análisis que busca recolectar las experiencias de expertos en el tema de movilidad y la inclusión de la perspectiva de género en la planificación de la urbe, se exploran las alternativas que procuran un espacio físico ideal que integre a toda su colectividad y que destaque la importancia de la experiencia vivida. Jane Jacobs, reconocida crítica de las renovaciones urbanas de los años 50, aportó ideas innovadoras y todavía vigentes sobre el funcionamiento de las ciudades desde una mirada real, su evolución y sus posibles fracasos. Gran defensora de los espacios públicos mixtos y la integración de la diversidad en la vivencia cotidiana de la ciudad. Jacobs desarrolló la teoría denominada “Ojos en la Calle”, en donde detalla las herramientas integrales del diseño urbano que permiten el desarrollo de una ciudad inclusiva anteponiendo la vivencia y disfrute del espacio público en su cotidianidad, y la percepción de seguridad, comodidad y protección. Se plantea una marcada delimitación de los espacios público y privado, en donde prima la interacción de los habitantes mediante el uso de estos espacios mixtos, propone que en lo posible las vistas de las viviendas esten orientadas a la calle con el fin de que esas miradas internas nos custodien y nos prevean esa sensación de seguridad en el exterior.

“Tiene que haber ojos en las calles, ojos pertenecientes a los que podríamos llamar los propietarios naturales de la calle. Los edificios deben estar orientados hacia la calle para garantizar la seguridad de los residentes y extranjeros. No pueden dar la espalda o tener lados en blanco y dejarlos ciegos” (Jacobs, 1961, pg. 61).

La lucha por la humanización de la ciudad prioriza la vida en comunidad, Jacobs creía con certeza que la seguridad de la ciudad es tarea principal de las calles y las veredas.

En el Ecuador, a partir del año 2008, en el artículo 31 de la Constitución, se establecen premisas acerca del Derecho a la Ciudad; y si bien, por disposición explícita se debe considerar el enfoque de género en todos los proyectos y políticas públicas a ser implementadas, la mayoría de acciones emprendidas están centradas en la eliminación de la violencia sexual hacia mujeres y niñas en el transporte público. Sin embargo, este no es el único punto crítico a superarse, se debe llegar a la transversalización del vínculo entre el transporte, la movilidad y el género. Los equipamientos relacionados al transporte deben cumplir con 6 principios que resguardan la seguridad de las mujeres en el espacio público (Col·lectiu Punt 6, 2019); y siendo pertinente con la investigación, se consideró fundamental agregar el principio de inclusión, que considera los diferentes tipos de movilidad.

Figura 3.

Principios de seguridad en infraestructuras de movilidad y transporte. Elaboración: Karen P., 2022.



Fuente: Col·lectiu Punt 6. 2019. "Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte"

La forma de movilidad se define partiendo de las necesidades y características de los recorridos diarios de los usuarios, los motivos por los cuales se moviliza, horarios, medio de transporte que utiliza y la percepción de seguridad del entorno. Las mujeres viajan más a menudo con personas que se encuentran bajo su cuidado (niños, ancianos, personas con movilidad limitada, etc.) lo que implica un mayor requerimiento en cuanto a espacio y facilidad de accesibilidad, además del miedo al disfrute pleno de la ciudad por cuestiones de violencia urbana. La percepción de seguridad del entorno urbano, no únicamente está relacionada con la infraestructura, los equipamientos y la configuración del espacio si no también con las diferentes dinámicas urbanas. Los roles de género asignados socialmente inciden de forma directa en cómo afectan estas dinámicas en la elección y forma de uso del transporte público; en especial para las mujeres, ya que para estas el miedo a la violencia sexual urbana que viven en su cotidianidad limita la vivencia de la ciudad y su disfrute (Santisono, 2000). Esto se da en consecuencia de la manera en la que se planifica la movilidad y los sistemas de transporte público, que sitúa y vincula de manera preferencial el trazado de los recorridos lineales hacia los lugares de trabajo y destinos de la esfera productiva.

A nivel de territorio se aprecian indicadores inherentes al transporte, que muestran y analizan las diferentes formas de vida y tipos de movilización, tiempo perdido en desplazamientos y la inmediata demanda de cumplimiento de actividades, ya sean domésticas o productivas. Sin embargo, estos indicadores no son evidenciados en las encuestas y muestreos realizados. El reto es optimar y equilibrar la organización espacio-temporal del trabajo y la esfera productiva con la vida doméstica y las labores de cuidado, "... la visión del urbanismo desde el género debe ser entendida en el marco de las nuevas demandas de sostenibilidad, en su triple dimensión ambiental, social y económica" (Sánchez de Madariaga, 2004: 111).

Por otro lado, con el objetivo de hacer una cuantificación, evaluación y visibilización del modo de desplazamiento en relación a los trabajos de cuidado, Inés Sánchez de Madarriaga (2009) incorpora el concepto de "Movilidad del

Cuidado”. Este concepto se define como las acciones de movilización relacionadas a las actividades del cuidado, que son dinanismos realizados en torno al hogar y que no son remunerados. Según la autora el modelo de planificación actual no responde al reconocimiento de las actividades del cuidado, en este sentido nos hace reflexionar sobre la importancia de re pensar la ciudad vinculando los aspectos técnicos, que comprenden herramientas metodológicas y de análisis, con el humano y social, que vienen a ser las inquietudes y necesidades individuales de cada habitante. La movilidad del cuidado está relacionada con la configuración urbana de las ciudades y la ubicación espacial de las personas y de sus lugares de trabajo.

“El estudio de este tipo de movilidad nos hace cuestionar la manera de integrar las dimensiones de género partiendo de la identificación de factores que deberían estar presentes en las bases de datos sobre movilidad metropolitana, revisar las encuestas existentes, y establecer recomendaciones para una mejor consideración del género en la toma, tratamiento y análisis de los datos (Sánchez de Madariaga, 2013: 33-48).”

La intención es analizar las relaciones espacio – temporales de la vida cotidiana y las tareas diarias de la esfera reproductiva. Para Madariaga, adoptar un urbanismo con perspectiva de género implica abordar los objetivos de sostenibilidad social, ya que en este contexto se generan igualdad de oportunidades, evita la exclusión de diversidades, brinda seguridad, y prevé calidad del espacio para todos.

Nos encontramos ante una realidad en donde la división sexual del trabajo, los roles impuestos según el género y la división socioeconómica dirigen las dinámicas sociales en las urbes, haciendo que las mujeres sean las responsables del trabajo en el hogar casi en su totalidad, así mientras más mujeres se involucran en el mundo del trabajo fuera del hogar los hombres se

han mantenido al margen del trabajo doméstico. Si hacemos un análisis de relación entre hombres y mujeres, de la forma de vivir y moverse en el territorio, podemos identificar los dos puntos de quiebre en cuanto a esta división: primeramente, la diferenciación sin igualdad, que se refiere a la separación de géneros en cuanto a su función en el espacio público: lo público se asocia con lo masculino; y lo privado con lo femenino; y segundo, las mujeres experimentan los recorridos y los espacios públicos imitando el modelo vivencial masculino.

Esta dinámica social tuvo su origen durante la Revolución Industrial, misma que propició la desconexión espacial del hogar de las áreas de trabajo, creando una disyuntiva en la forma de adaptar las tareas domésticas con las actividades laborales, como señala Constanza Tobío y Concha Denche (1995: 52): “Con la incorporación de la mujer en el mercado laboral, la estructura de roles tradicionales se ha tambaleado produciéndose cambios en la relación entre los géneros que repercuten de forma visible en las relaciones con el espacio, no solo de las mujeres sino también de los hombres”.

En el desarrollo de este proceso, las mujeres empezaron a obtener trabajos fuera del horario habitual, en ciertos casos extendiéndose a horarios nocturnos e incluso ejerciendo trabajos productivos que se hacen netamente en la noche. En este contexto, la percepción de inseguridad y el miedo condicionan las opciones de movilidad; el temor a ser violentada durante sus recorridos limita el quehacer cotidiano de las mujeres y su participación en el espacio público. Analizar los diferentes entornos urbanos en relación a la movilidad cotidiana diurna y nocturna para la planificación de sistemas de transporte reivindica el derecho de pertenencia y disfrute de la noche independientemente de la actividad que se realice.

El desarrollo de la vida cotidiana en el barrio La Mariscal se mantiene activa hasta altas horas de la noche, sin embargo, los sistemas de transporte están planificados para hacer uso de estos hasta una determinada hora. A través del paso de los años, la noche se sigue percibiendo como un espacio temporal en

donde se percibe inseguridad y que culturalmente ha sido censurado para las mujeres. La planificación urbana nocturna existente únicamente centra su atención en el desarrollo de la denominada “economía nocturna”¹ y hace caso omiso a las necesidades de movilidad en la noche, es decir, la organización de la vida nocturna se limita a propiciar espacios de ocio y esparcimiento sin tomar en cuenta que también es un espacio-tiempo que involucra trabajo, necesidades de cuidado y movilidad pública. No se consideran los ciclos de actividades nocturnas en donde las personas que no cuentan con auto privado, tampoco cuentan con un sistema de transporte público que le permita la libre movilidad nocturna.

Dentro de la forma de movilidad del género femenino es de esperarse que las diferencias socioeconómicas marquen un contraste en los patrones de viaje, por ejemplo, una mujer de bajos recursos económicos está limitada en cuanto a la elección del medio de transporte por su asequibilidad en oposición de la mujer de altos ingresos la cual vive una realidad un poco más equitativa. Acortar las brechas de desigualdad en el transporte involucra también eliminar las barreras socioeconómicas marcadas.

Una de las maneras de mitigar este efecto es la integración de planes que involucren a las políticas de transporte con las del uso de suelo; ya que, al ser tratadas de forma independiente se promueve la expansión de la mancha urbana y la dependencia del uso del automóvil, ocasionando un uso ineficiente de recursos y daño ambiental. En la actualidad, la movilidad urbana está enfocada en el manejo del tránsito, la gestión de flujos, la regulación de velocidad, la relación de oferta y demanda, entre otras. Al hablar de movilidad con perspectiva de género nos referimos a la multidisciplinariedad de la accesibilidad que tienen las mujeres a los medios de transporte tomando en cuenta factores económicos, políticos, sociales y espaciales.

¹ Abarca a todas las personas involucradas de una u otra manera en el desarrollo de la actividad nocturna: los administradores, los trabajadores y los consumidores de la noche.

Adaptar la ciudad para poder cubrir de manera satisfactoria las necesidades de movilidad de todos los ciudadanos implica la proyección de espacios públicos con cercanía coherente entre equipamientos y la implementación de planes de movilidad equitativos y que consideren la heterogeneidad de la población. Sin embargo, nuestro modelo de ciudad, tiene una dispersión considerable entre equipamientos a lo largo del territorio y sin una línea de ruta de conexión directa entre ellos y en algunos casos entre calles. Una red de transporte sostenible debe contemplar diferentes tipos de recorridos que faciliten la movilización diaria de las personas en relación a los roles que desempeña cada actor dentro de la urbe y la temporalidad; en la **Figura 4** se muestran las cualidades de una movilidad con perspectiva de género (Col·lectiu Punt 6, 2019).

Figura 4.

Cualidades de la Movilidad con Perspectiva de Género. Elaboración: Karen P., 2022.



Fuente: Col·lectiu Punt 6. 2019. "Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte"

Ahora bien, si hablamos en términos de sostenibilidad ambiental, considerando que esta se basa en el desarrollo de procesos que tienen como fin un cambio integral de la situación medioambiental, social económica, política y cultural (GTZ, 2022); los desplazamientos de las mujeres priorizan las movildades de cortas distancias y de usos varios, reduce la carga y congestión vehicular debido a que opta por maneras más ecológicas para movilizarse, contribuyendo a la conservación de la calidad del aire y reducción de la contaminación sonora.

En el informe del Banco Interamericano de Desarrollo BID presentado en Granada, en el año 2016, se indica que en América Latina y el Caribe el 50% de usuarias son mujeres y de los viajes que estas realizan al menos la mitad son propiciados por las actividades del cuidado. Además, se señala que las mujeres caminan más, con un 55,3 % comparado con el 39,5% en los hombres. En consecuencia, se consideró agregar como una cualidad más a la Sustentabilidad.

CAPÍTULO 2. Desarrollo De Las Herramientas Metodológicas

La necesidad de plantear un modo de conciliación en cuanto a la movilización requiere ir más allá del análisis de los roles de género, es necesario darle valor a la experiencia individual vivida. Mediante la realización de un diagnóstico basado en el funcionamiento real del barrio y con la utilización de herramientas metodológicas cualitativas se evidencian las particularidades en los recorridos, mismas que serán detalladas más adelante. Antes, es importante considerar algunos puntos relacionados al contexto urbano e histórico que repercuten en el desarrollo de las dinámicas de movilidad en los segmentos seleccionados para el estudio.

El Barrio La Mariscal, al ser una centralidad, se encuentra oportunamente abastecida por distintos medios de transporte que le permiten tener una aparente buena accesibilidad, sin embargo, existen problemas de fluidez en el tráfico en horas pico, el parqueo automotor se encuentra saturado pese a ocupar el 14% total del espacio público cuando lo recomendable es un máximo del 9% (Plan Especial La Mariscal, 2017); el reto de plantear alternativas de movilización con enfoque de género en el barrio es buscar la forma más viable de la organización espacio-temporal de las actividades productivas y la vida doméstica de los habitantes.

Para cumplir con los objetivos establecidos, se realizaron visitas de reconocimiento previo al Barrio La Mariscal, en donde se buscó identificar la red de movilidad cotidiana que utilizan las mujeres y su relación con el espacio físico, su día a día y sus condicionantes, a partir de este reconocimiento se determinan los segmentos a ser analizados, en base a características particulares que son determinantes a la hora de moverse y que de manera integral aportan o tienen potencial para mejorar la red de movilidad del barrio. Tomando como base de referencia la herramienta de evaluación “Auditoría de Calidad Urbana con Perspectiva de Género: Espacios para la Vida Cotidiana” del Col·lectiu Punt 6.,

se elaboró una ficha de levantamiento de información para la recolección de datos de este trabajo de investigación. (**Anexo 1**).

En el análisis de la red cotidiana del barrio, los espacios de relación y los equipamientos cotidianos, fue notoria la diversificación de opciones y formas de desplazamiento que facilitan los recorridos cotidianos y que son más amigables con el ambiente; así tenemos la red de ciclovía existente y el tratamiento que han tenido las aceras con el objetivo de mejorar la experiencia de los desplazamientos peatonales de las personas tomando en cuenta las distintas capacidades de movilización, sin embargo, esto solo se cumple en ciertos tramos del barrio generando una discontinuidad en la calidad de los recorridos. A pesar de la colocación de bolardos en tramos de ciertas aceras, no se puede controlar la mala cultura que genera el auto centrismo, se nota la presencia de vehículos privados invadiendo espacios peatonales, paradas del transporte público e incluso sobre la ciclovía. Además, se apreció de forma significativa la falta de mobiliario e infraestructura en el espacio público y paradas de medios de transporte, limitando su uso y generando espacios muertos y recovecos que a lo largo del día se convierten en focos de inseguridad. Se pudo evidenciar que los recorridos peatonales no brindan la sensación de seguridad a las transeúntes de la zona, sus caras expresan preocupación, temor y apuro de llegar pronto a sus destinos. Y si bien, el barrio se encuentra bien equipado en cuanto a iluminación, no se considera la necesaria y específica en las paradas de transporte, ciclovía y no se le da un tratamiento especial de sitios como estacionamientos, que en la noche se vuelven áreas oscuras y peligrosas.

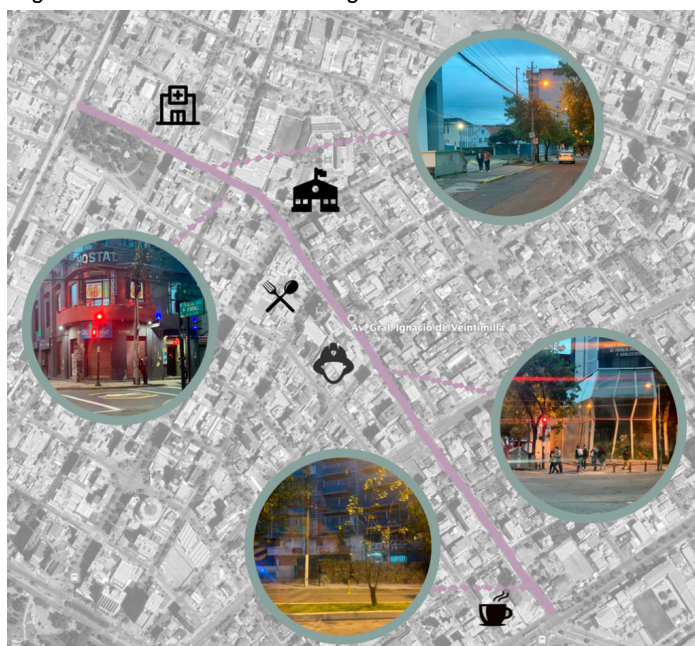
Una de las problemáticas notorias del barrio fue el incremento del tráfico en las horas pico, uno de los puntos alarmantes fue la hora de salida de la Unidad Educativa Santo Domingo de Guzmán, ubicada en la calle Ignacio de Veintimilla, en donde no se toman medidas de organización de entrada y salida ocasionando la aglutinación de vehículos en los accesos.

La potenciación de espacios intermedios puede mejorar la percepción de seguridad de las usuarias si no se centra únicamente en la prevención de la delincuencia y las violaciones hacia la propiedad privada. A continuación, se detallan los segmentos de donde se tomará la muestra de la investigación:

- Segmento 1: Calle Ignacio de Veintimilla, fue seleccionada considerando que la población permanente del barrio se encuentra principalmente en este tramo; además, acorde al PUGS² es un área de residencia de uso múltiple lo que promueve las plantas bajas activas dinamizando el espacio público y promoviendo la apropiación del espacio público. El rango de estudio de este segmento va desde la Av. 10 de Agosto hasta la Av. 12 de Octubre, en el trayecto podemos encontrar equipamientos de salud, educación, comercio, áreas verdes, residencia y edificios de instituciones públicas; es una zona de alto tráfico vehicular y peatonal. En la calle Veintimilla se encuentra 1 de las 5 plazas del barrio.

Figura 5.

Segmento de Estudio 1 – Calle Ignacio de Veintimilla. Elaboración: Karen P., 2022



Nota: Imagen base: Google Maps

² Plan de Uso y Gestión del Suelo

- Segmento 2: Calle Juan León Mera, este segmento fue considerado en función de su capacidad de conectar el barrio con el resto de la ciudad, por esta calle pasan algunas líneas de transporte público; presenta bastante afluencia vehicular y peatonal; en este segmento se sitúan varios locales de comercio, sitios de diversión nocturna, lugares para comer y empresas; lo interesante de esta calle es que hay una notoria apropiación del espacio público por parte de los comercios, lo que ayuda a contrarrestar en algo el nivel de inseguridad de la zona. El alcance del área de estudio de este segmento es desde la calle Ignacio de Veintimilla hasta la calle Francisco de Orellana.

Figura 6.

Segmento de Estudio 2 – Calle Juan León Mera. Elaboración: Karen P., 2022



Nota: Imagen base: Google Maps

- Segmento 3: Calle Luis Cordero, este tramo está considerado dentro de las denominadas vías colectoras³, al igual que las anteriores, según el Régimen Administrativo del Suelo, en las Reglas de Arquitectura y

³ Las vías colectoras sirven para llevar el tránsito de las vías locales a las arteriales y en algunos casos a las vías expresas cuando no es posible hacerlo por intermedio de las vías arteriales. Dan servicio tanto al tránsito de paso, como hacia las propiedades adyacentes.

Urbanismo de la Ordenanza Metropolitana N.º 0172, es parte de la red de ciclovía existente en La ciudad, dentro de La Mariscal se encuentran 6 estaciones BICIQUITO; y se encuentra dentro de la clasificación de tipologías para infraestructura para ciclovías en Compartido Tipo 1, con una velocidad máxima de 30 km/h y un ancho de carril de 3m y Compartido Tipo 2, con una velocidad máxima de 50 km/h y un ancho de carril mayor a 3 m (Plan Especial La Mariscal, 2017). Además, es una calle en la que se desarrollan eventos de apropiación del espacio público, lo que nos brinda una perspectiva real de lo que funciona y se debe continuar haciendo y lo que debe corregirse. El tramo de estudio va desde la Calle Juan León Mera hasta la Av. 6 de Diciembre.

Figura 7.

Segmento de Estudio 3 – Calle Luis Cordero. Elaboración: Karen P., 2022



Nota: Imagen base: Google Maps

Según los datos de los últimos dos censos realizados en el año 2001 y 2010 se muestra un considerable decrecimiento poblacional en el Barrio La Mariscal, esto como consecuencia de la creciente violencia urbana generada en el sector debido a la abundante presencia de establecimientos destinados para

actividades de diversión nocturna, la congestión vehicular y sonora. El Barrio constituye una zona diversa y activa que históricamente se ha visto involucrada en los importantes procesos y cambios urbanos de la ciudad, la movilidad urbana es amplia y diversa, al ser una centralidad cuenta con sistemas de transporte público tradicional, alternativo y privado; se han tomado acciones que priorizan la accesibilidad peatonal y se ejecutan planes de desarrollo urbano y apropiación del espacio público. Acorde al PMDOT⁴, en el barrio se consideran 3 ejes estratégicos de desarrollo: social, ambiental y económico; en este sentido, la integración de un plan con perspectiva de género en la movilidad es viable, se adapta a los retos de la Visión Quito 2040 y puede ser replicable en otros barrios.

Maepsos de Movilidad Cotidiana en la zona de estudio

Con el fin de identificar los principales problemas de movilidad cotidiana de las mujeres en los segmentos de estudio, se elaboró una pauta de observación (**Anexo 2**) que en función del objetivo nos permite determinar la manera en la que las condiciones del entorno urbano construido y la percepción de seguridad influyen en la elección de un modo de desplazamiento. Se realizaron varias visitas interactivas, en donde se identificaron los puntos de acceso a sistemas de transporte público y se obtuvo una percepción más exacta de la dinámica real social cotidiana relacionada a la movilidad, tomando en cuenta características socio-espaciales, espacio-temporales, tipo de población y tejido urbano predominante en relación al transporte.

Al aplicar la herramienta metodológica de observación para la recopilación de datos, se consideraron horarios en donde priman las actividades que involucran la movilidad del cuidado. Las observaciones se realizaron los días lunes, miércoles y viernes en 4 horarios distintos, al inicio y salida de la jornada estudiantil, al finalizar la jornada laboral y en horario nocturno debido al contexto

⁴ Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

barrial. El primer mapeo muestra la ubicación recurrente de mujeres habitantes de los segmentos; como se puede ver en las **Figuras 8 y 9**; existe una presencia concurrida de mujeres en horarios de entrada de colegios y/u oficinas, y en horario de salida escolar, fue perceptible la sensación de alerta en los rostros de las mujeres que se encuentran en estado de espera o paradas en las calles de los tramos seleccionados, mientras que quienes caminaban en su mayoría lo hacían de forma rápida y continua.

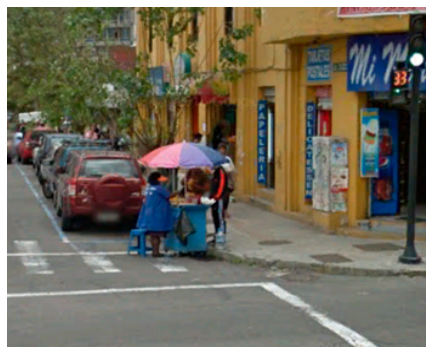
Figura 8.

Mapeo de permanencia de mujeres en los segmentos de estudio, de 7:00am a 8:00am. Elaboración: Karen P., 2022.



Figura 9.

Mapeo de permanencia de mujeres en los segmentos de estudio, de 12:30pm a 13:30pm. Elaboración: Karen P., 2022.



Nota: Imágenes: Karen P.,2022

En la **Figura 10** se puede ver que la disminución de la presencia de mujeres en ciertas zonas de los segmentos se empieza a evidenciar a medida que avanza la tarde. Se observó que, en este horario en particular, de 5:30 pm a 6:30 pm, la mayoría de mujeres transitando los segmentos se encontraban cargando fundas

y paquetes, y a la par, las paradas de transporte público en cambio se encuentran más concurridas que en horarios de la mañana.

Figura 10.

Mapeo de permanencia de mujeres en los segmentos de estudio, de 17:30pm a 18:30pm. Elaboración: Karen P., 2022.



Finalmente, la **Figura 11** indica la presencia de mujeres en horas de la noche, se nota una concentración en la calle Juan León Mera, donde existe gran actividad nocturna como bares, discotecas, karaokes. En la calle Ignacio de Veintimilla y en la calle Luis Cordero, no existe mayor dinamismo nocturno, pero se nota la presencia de trabajadoras sexuales y vendedoras de droga.

En horas de la noche no existe la presencia variada de actividades comerciales, los equipamientos que no están destinados para fines recreativos están cerrados y el sistema de transporte público deja de brindar servicio a partir de las 10 pm;

lo que, de forma inmediata lleva a cuestionarnos ¿cómo llegan y cómo se van las mujeres de su lugar de trabajo si no cuentan con algún tipo de movilización privada?

Figura 11.

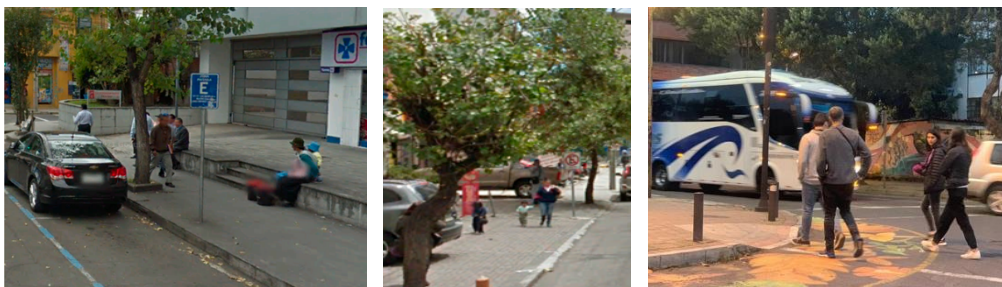
Mapeo de permanencia de mujeres en los segmentos de estudio, de 21:30pm a 23:30pm. Elaboración: Karen P., 2022.



Se realizó un segundo mapeo en donde se determina la procedencia de las mujeres, según su origen o etnia en base a su apariencia y en ciertos casos su dialecto; la **Figura 12** deja ver que la presencia de mujeres afrodescendientes, indígenas, mestizas y extranjeras es continua y permanente en toda la zona de estudio.

Figura 12.

Mapeo de mujeres por origen o etnia. Elaboración: Karen P., 2022.



Nota: Imágenes: Karen P., 2022

En la **Figura 13** se muestran las situaciones de las mujeres al momento de moverse en el espacio público, predominan los recorridos en grupos familiares, generalmente conformados por mujeres acompañadas de al menos un hombre, o grupos sólo conformados por mujeres; seguido de la movilidad del cuidado y finalmente, se muestra que las habitantes evitan caminar solas; este puede llegar

a considerarse un punto problemático, ya que limita la independencia y autonomía de las mujeres en sus recorridos.

Figura 13.

Mapeo de mujeres por situación. Elaboración: Karen P., 2022.



Nota: Imágenes: Karen P., 2022

Para quienes experimentan en su cotidianidad la movilidad del cuidado, una de las problemáticas a las que se enfrentan es la incapacidad de la infraestructura de acoger a las movildades diversas, la **Figura 14** nos muestra las distintas situaciones que se deben considerar al planificar los sistemas de transporte;

existe afluencia de mujeres con coches de bebés que al pretender tomar el servicio de transporte público deben antes desarmar la carriola, misma que se vuelve un objeto pesado e incómodo que hay que cargar, no es funcional, no es inclusivo, es molesto para la persona a cargo, y lo mismo sucede con las personas con moviidades especiales; en los segmentos de estudio fue frecuente ver la presencia de mujeres con compras recorriendo varias cuadras hasta llegar a las paradas de buses.

Figura 14.

Mapeo de mujeres con coches de bebés y/o discapacidad. Elaboración: Karen P., 2022.



Finalmente, se presenta un mapeo sobre las condiciones de ida y llegada de las mujeres nocturnas, la **Figura 15** muestra los sitios en donde estas permanecen, en la Calle Luis Cordero se presentan situaciones esporádicas de mujeres laborando, sin embargo, en la Calle Ignacio de Veintimilla es considerado un

punto fijo para las mujeres trabajadoras de la noche; su llegada, en la mayor parte de las observaciones, es mediante los buses de transporte público, seguido de las chicas que llegan en motorizados y en un mínimo porcentaje en taxi, el regreso lo hacen de la misma manera, a excepción de las que arriban en bus ya que al no haber transporte público después de las 10 pm son recogidas en moto o usan taxi, ninguna de las chicas hace uso de un auto privado.

Figura 15.

Mapeo de la llegada de mujeres nocturnas. Elaboración: Karen P.,2022.



Nota: Imágenes: Karen P.,2022

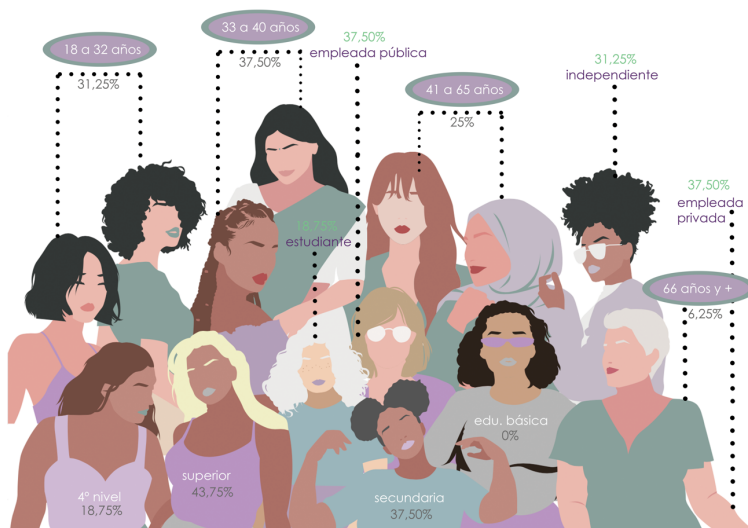
Además, se realizó un mapeo de la ubicación de lotes de propiedad del municipio con potencial para el desarrollo de una propuesta urbana que contribuya con la inserción de la perspectiva de género en la movilidad cotidiana; un mapeo de la red de ciclovía, de ejes viales, y de la red del sistema de transporte público (**Anexo 3**), esto con el fin de contrastar los resultados que se obtengan de las entrevistas y la identificación de los lugares percibidos como problemáticos de la zona.

Percepción de la Movilidad Cotidiana de las mujeres de La Mariscal

Continuando con la indagación de las hipótesis planteadas, y con la finalidad de recopilar información detallada sobre la percepción de seguridad de las mujeres y la relación existente con las opciones de desplazamiento elegidas; se realizaron entrevistas a profundidad (**Anexo 4**), tanto a personas naturales usuarias de vías y del espacio público de los tres segmentos de estudio, autoridades zonales y representantes de colectivos urbanos. La muestra se tomó en base a la disponibilidad y factibilidad de las habitantes, es decir “a los casos disponibles a los cuales tenemos acceso” (Hernández et al., 2010), a un total de 16 mujeres.

Figura 16.

Valoración porcentual de la situación etnográfica de las entrevistadas. Elaboración: Karen P., 2022.

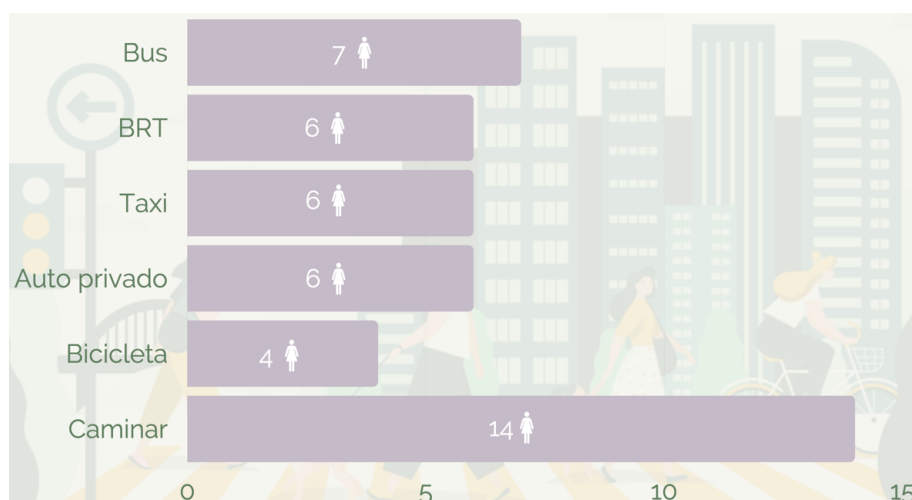


Para la elaboración del cuestionario de entrevistas se toma como base de referencia la herramienta de evaluación “Auditoría de Calidad Urbana con Perspectiva de Género: Espacios para la Vida Cotidiana” del Col·lectiu Punt 6 (**Anexo 5**). La **Tabla 1** muestra los resultados obtenidos por medio de esta herramienta, se pudo obtener información precisa sobre las formas de movilidad cotidiana de las mujeres basada en sus experiencias y relatos; reconociendo a las mismas como especialistas de su barrio y de su entorno físico.

Recopila la situación socio espacial de cada entrevistada, lo que permitió visibilizar que las mujeres vivan o no en pareja son quienes se hacen responsables de la movilización de los más pequeños, adultos mayores y personas con capacidades especiales, añadiendo que el 100% de las entrevistadas manifestó hacer paradas intermedias en sus recorridos, lo que implica una variable generalizada en cuanto diferencias económicas, de tiempo y de comodidad. Se valoró en puntaje numérico al apartado de “razón de elección” debido a que este concluye en los motivos que impulsan a las mujeres a usar determinado medio de transporte, cada marca de color suma un punto.

Figura 17.

Número de mujeres que utilizan cada medio de transporte. Elaboración: Karen P., 2022



Nota: Resumen de la “Tabla 1” sobre el número de mujeres y medio de transporte usado

Tabla 1.
 Análisis de Resultados de Entrevistas – Sección “Preguntas Generales”

N°	Entrevistada	Edad	Instrucción y sit. laboral	N° de hijos	Situación vivienda, permanencia en barrio	Mov Privada	Recorridos	Transporte utilizado	Razón de Elección	Tiempos	Paradas intermedias	S																																									
													18 a 32 años	33 a 40 años	41 a 65 años	66 años y +	secundaria	superior	4to nivel	emp. pública	emp. privada	estudiante	independiente	0	1	2	3 o +	sola + niños en pareja	en familia	sola	diversión	propia	arriendo	trabajo	vehículo priv	motorizado	ninguno	trabajo	estudios	compras	escuela hijos	trámites	extracurricular	otros	bus	BRT	auto priv	motocicleta	taxi	bicicleta	caminar	eficiencia	cercanía
1	Elsa Bonilla											2																																									
2	Nancy Ochoa											6																																									
3	Daniela Guerrero											6																																									
4	Valeria Serrano											6																																									
5	Paulina Aguilar											5																																									
6	Andrea Peralta											6																																									
7	Daniela Freire											7																																									
8	Miriam Tequiz											4																																									
9	Paulina Merino											5																																									
10	Ma. José Taipe											4																																									
11	Diana Valencia											7																																									
12	Ana Hidalgo											7																																									
13	Graciela Toledo											6																																									
14	Delia Estrada											3																																									
15	Elena Cruz											5																																									
16	Sonia Valle											7																																									

Nota: Datos de entrevistas realizadas a mujeres en los segmentos de estudio del barrio La Mariscal. Elaboración: Karen P., 2022.

De las mujeres entrevistadas, 15 de 16 caminan en algún momento del día para movilizarse y de estas al menos 11 realizan desplazamientos afines a las labores del cuidado.

Si hacemos relación entre el resultado de la valoración numérica que se le dieron a las variables de “razón de elección” y los medios de transporte elegidos, se observa que quienes perciben un viaje más cómodo y autónomo son las mujeres que caminan; en este sentido, por cercanía y asequibilidad las mujeres hacen recorridos más cortos y sustentables; sin embargo, la otra cara de la moneda es ver que también quienes viajan de forma más cómoda, rápida y eficiente son las mujeres que pueden acceder a un auto privado ya que son quienes obtienen el puntaje más alto en la sumatoria de las variables. Quienes le atribuyen un menor número de características a su razón de elección de medio de transporte son usuarias de buses y BRT; esto nos permite afirmar que la movilidad de las mujeres está directamente condicionada por el estrato socioeconómico, haciendo que los patrones de desplazamiento se comporten de tal manera que una mujer que percibe un ingreso económico bajo no tiene mayor cosa en común a otra con mayores ingresos en cuanto a las necesidades y condiciones de movilidad, por otro lado se genera la dinámica en la que se acorta la diferencia entre los patrones de movilidad de los hombres con las de las mujeres de un estrato social alto.

La **Tabla 2** contiene información concerniente a la movilidad del cuidado y la relaciona de forma concluyente con las distancias recorridas y la percepción de seguridad del entorno en el que se mueven, se le da un valor numérico acorde a la cercanía; a mayor distancia mayor puntuación y lo mismo con la sensación de poder moverse sin sentirse violentada o insegura; a mayor índice de inseguridad mayor puntuación. La recopilación de datos se realizó considerando aspectos en función del uso de transporte público y privado pero el análisis se centra en los trayectos recorridos hacia el medio de transporte utilizado y a la dinámica de movilidad relacionada con el entorno urbano. Reflexionando de manera global, a partir de los resultados obtenidos en la tabla sobre la importancia de la cercanía

de los equipamientos en todos los barrios de la ciudad, se considera el eje primordial de la apropiación del espacio público y de generar una movilidad más sustentable; las entrevistadas manifestaron sentirse motivadas a caminar debido a la cercanía de sus destinos, en un diámetro de entre 1 y 5 km, y en un menor número de desplazamientos, quienes se ven obligadas a hacer recorridos más extensos eligen hacer uso de medios de transporte motorizados y contaminantes al ambiente. Por otro lado, las entrevistadas coinciden en su totalidad en cuanto a la percepción de miedo a ser víctimas de la delincuencia, quienes le atribuyen la inseguridad del sitio a los expendedores de droga y el consumo de alcohol; además manifiestan que no sienten que haya un lugar del espacio público recorrido en sus trayectos en que sientan seguridad. Esto tiene que ver en parte con la calidad del entorno construido, el diseño de espacios públicos mono funcionales, la falta de infraestructura y la distribución de red de equipamientos, la mixticidad de usos, la falta de iluminación en las noches, espacios recovecos, terrenos usados como parqueaderos que en las noches se tornan desolados y baldíos.

Este apartado hace visibles situaciones cotidianas que no están consideradas en la planificación; así tenemos por ejemplo la carga que llevan en sus trayectos, de las 11 mujeres que hacen recorridos relacionados a las labores del cuidado, todas manifestaron llevar algún tipo de carga; entre carteras, paquetes, fundas de compras, coches de bebés, muletas e incluso la combinación de algunas. Tanto la infraestructura del barrio, como el diseño de sistemas de transporte no cubren estas necesidades, por lo que generan incomodidad y mayor esfuerzo en las usuarias al momento de realizar sus viajes.

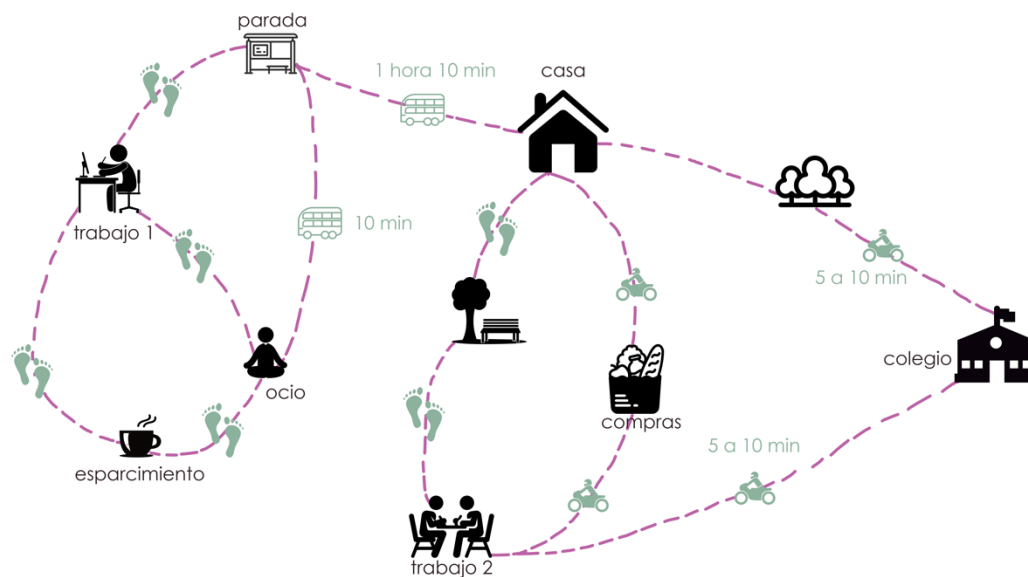
La relación directa que existe entre la forma en la que está constituido el espacio público y el uso o inhibición del mismo es transversal.

Cada entrevistada hizo un trazado verbal de su red cotidiana, describiendo los espacios públicos y de relación con los que se encuentran en su recorrido, sitios específicos por donde evitan pasar, y la manera en que afrontan la movilidad en la noche, cuando ya cesan los recorridos del sistema de transporte público, etc.

“Entre semana tenemos la misma rutina, voy a dejar a mis hijos a la escuela en la moto, me demoro 15 minutos más o menos entre ir y regresar. Para ir a trabajar cojo trole porque salir para el centro me da miedo, la gente con carro nos va botando – entre risas – los fines de semana pasamos en la casa y cuando salimos a hacer compras nos vamos por aquí cerca caminando o en la moto, sale muy caro pedir taxi” (Miriam, 35 años).

Figura 18.

Recopilación de datos del recorrido cotidiano – Miriam Tequiz. Elaboración: Karen P., 2022



Nota: Ejercicio propuesto por Col·lectiu Punt 6.

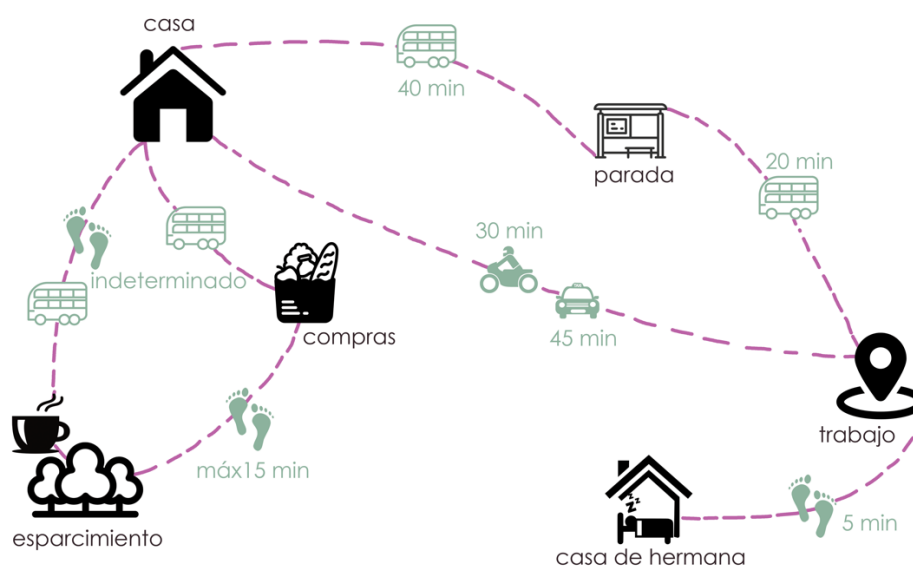
“La mayoría de veces voy en carro, el transporte público no me da seguridad, además de la cantidad de gente que hay y es muy lento. Por eso hemos hecho un esfuerzo para comprar el carrito y poder andar

cómodos y seguros, ir con guaguas es bien difícil hasta para ir a ver el pan” (Nancy, 42 años).

“Llego a mi punto de trabajo más o menos a las 21:30 pm, casi siempre vengo con mi cuidador y cuando no me toca pagar taxi. De mi casa hasta aquí me hago una media hora, y de regreso unos 20 minutos; a veces me quedo a dormir en la casa de mi hermana que vive aquí en la Reina Victoria porque no encuentro en que volverme, me regreso caminando, pero me da miedo, a dos chicas les pegaron la semana pasada cuando ya se estaban alzando. Lo único bueno de la noche es que no hay tráfico” (Elsa, 24 años).

Figura 19.

Recopilación de datos del recorrido cotidiano – Elsa Bonilla. Elaboración: Karen P., 2022

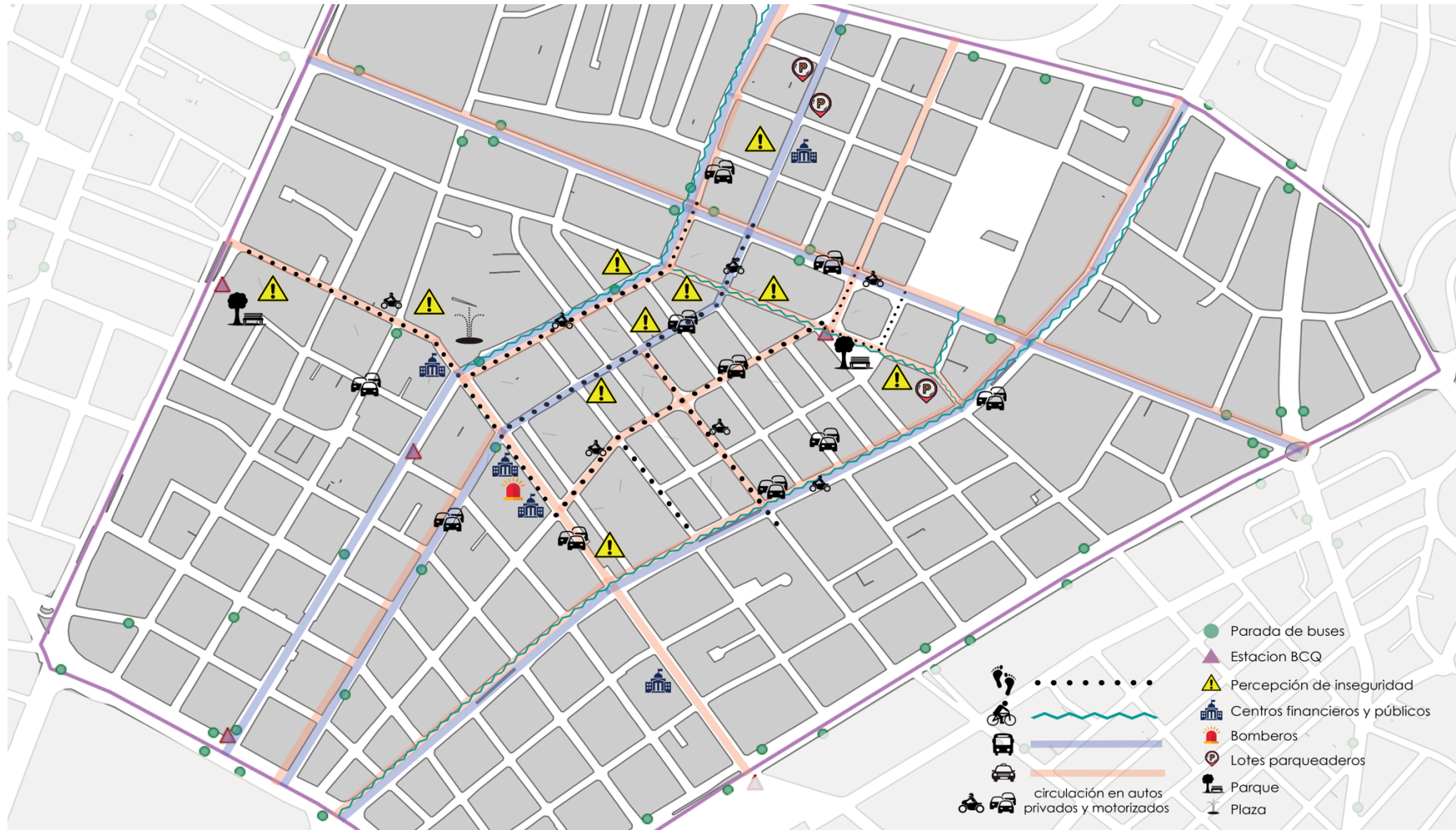


Nota: Ejercicio propuesto por Col·lectiu Punt 6.

Para complementar este relato se realizó un mapa colectivo, como se muestra en la **Figura 20** que marca los recorridos cotidianos descritos por las mujeres entrevistadas con el fin de tener una perspectiva más precisa de la interrelación existente entre ellos y la calidad del entorno urbano.

Figura 20.

Mapeo colectivo de recorridos de movilidad cotidiana de las entrevistadas. Elaboración: Karen P., 2022



Nota: Resumen de la "Tabla 1" sobre el número de mujeres y medio de transporte usado.

Como parte de esta investigación se participó en los recorridos con perspectiva de género organizados por el colectivo urbano Licuadora Gestora⁵ como parte del proyecto “La Torera” que tiene como fin realizar un diagnóstico sobre las condiciones del espacio público desde un enfoque de género, teniendo como participantes a mujeres habitantes del barrio La Mariscal; se adjuntan datos obtenidos de los tres recorridos realizados en diferentes días y horarios, dos caminatas entre semana durante la noche y una en la mañana de sábado, esto permitió contrastar las diferentes dinámicas que se generan dependiendo de estas dos variables; en las caminatas nocturnas se pudo ver que el hecho de estar en grupo nos permitió apoderarnos del espacio público y sentirnos un poco más libres de explorar el barrio, sin embargo la sensación de miedo siempre estuvo latente, por otro lado la caminata diurna proyectó un ambiente de barrio familiar, con ferias al aire libre y sin la sensación de peligro, lo que si fue notorio fue la falta de infraestructura en plazas como mobiliario urbano, sitios de sombra, baños públicos accesibles, entre otros. Antes de empezar cada caminata se presentaron pautas de análisis (**Anexo 6**) que permitieron tener una visión más acertada de lo que se pretendía obtener de estas.

A pesar de que en su mayoría las mujeres valoran el estado en que se encuentra el barrio y las intervenciones urbanas realizadas en pro del mismo, también recalcan el miedo que sienten al tener que caminar en horarios nocturnos ya que consideran al barrio como conflictivo; fue común escuchar la frase “de día sí, pero de noche no”. Los lugares marcados en el mapa como inseguros representan los sitios del recorrido por donde las mujeres evitan pasar, sobre todo en horarios de la noche; se puede apreciar que estos espacios tienen relación directa con los lotes destinados para parqueadero y que al oscurecer se vuelven lotes baldíos y sirven como guarida de la delincuencia. Y si bien, el barrio tiene una buena cobertura de sistemas de transporte, pasadas las 10 pm dejan de dar su servicio, imposibilitando a las usuarias que dependen de este a moverse u obligándolas a hacer uso de otros medios que resultan perjudicial para

⁵ Organización no gubernamental, conformada por arquitectas y urbanistas, que se encarga de la gestión de proyectos que promueven la innovación urbana con una perspectiva feminista.

su economía. Es primordial que se garantice el derecho de las mujeres a vivir la ciudad de forma segura y equitativa, tanto en el día como en la noche.

Por otro lado, el mapa evidencia que las usuarias de bicicletas sienten la necesidad de hacer uso de vías distintas a las asignadas como ciclovía ya que las distancias recorridas son más cortas para llegar a sus destinos. Otro punto particular que se pudo observar en las caminatas fue que las personas usuarias de la ciclovía en las noches son todos hombres. La planificación urbana tradicional y la del transporte centran su estudio en las dinámicas generadas en el día, ignorando los ciclos nocturnos y sus necesidades, esta planificación debe hacerse de manera integral y estar proyectada a servir a la ciudadanía las 24 horas del día, los 7 días de la semana.

Tabla 3.

Análisis de Resultados de Entrevistas – Sección “Preguntas Ejemplificadoras y de Estructura”

Cotidiana y Cuidadora	Accesible y Diversa	Segura y Libre	Nocturna y Festiva	Equitativa y participativa	Sustentable
<p>En el barrio se han desarrollado varias intervenciones de urbanismo táctico, así como de infraestructura y equipamiento de movilidad; en cuanto al estudio del barrio desde la movilidad y la perspectiva no existen antecedentes, sin embargo, el proyecto generado por el colectivo</p>	<p>Al estar ubicado en el hiper centro de la ciudad, cuenta con buena cobertura en cuanto a sistemas de transporte público y conexión con el resto de la ciudad. Por otro lado, mediante el mejoramiento de vías y calles, se promueve la priorización del peatón y el uso de</p>	<p>La percepción de seguridad de las mujeres fue casi nula, su preocupación por no ser víctimas de robo es una constante durante sus desplazamientos, y en el trayecto desde/hacia los lugares en donde se embarcan en el transporte elegido. En cuanto a la violencia sexual</p>	<p>La planificación urbana nocturna se centra únicamente en las necesidades que genera la economía nocturna del barrio, y deja de lado las necesidades de movilización de quienes trabajan tanto en labores de cuidado como de productividad. La planeación no considera la</p>	<p>En el barrio son frecuentes los proyectos que involucran la apropiación del espacio público y se promueven eventos culturales y artísticos que incentivan la convivencia vecinal.</p>	<p>El auto centrismo es una de las causas principales del deterioro del barrio debido al tráfico, ruido y la contaminación ambiental, lo que hace que los habitantes del barrio no tengan una buena calidad de vida, sin embargo, La Mariscal cuenta con infraestructura</p>

<p>urbano la Licuadora Gestora impulsa una planificación urbana desde la perspectiva de género.</p> <p>Una de las barreras de movilidad que viven las mujeres en su cotidianidad son los desplazamientos asociados a las labores del cuidado, se ven expuestas a la violencia urbana y a la escasez de tiempo debido a la forma en la que están planificados los sistemas de transporte y el</p>	<p>transportes alternativos.</p>	<p>experimentada en los recorridos, se pudo apreciar que muchas no lo categorizan como tal y lo perciben como algo normal en los desplazamientos.</p>	<p>movilidad cotidiana diurna y nocturna de todos los habitantes, más bien la fracciona.</p>		<p>que promueve movilidades diversas y sustentables, pese a esto en la recopilación de datos se pudo evidenciar que al igual que los sistemas de transporte público colectivo, los trazados de las rutas se basan en las necesidades de la esfera productiva, haciendo que las mujeres que usan la ciclovía tomen</p>
--	----------------------------------	---	--	--	---

<p>funcionamiento de la ciudad, que no toman en cuenta la multiplicidad de necesidades en los desplazamientos.</p>					<p>caminos fuera de ella, arriesgando su integridad física.</p>
<p>Las intervenciones hechas en el barrio han permitido una circulación más confortable para mujeres que llevan en sus recorridos cochecitos de bebés o para personas con discapacidad, ya que en ciertos tramos el nivel de la calle y el de las veredas es el mismo</p>	<p>Si bien, el mobiliario urbano existente se encuentra a la disposición de toda la ciudadanía y de manera accesible, es evidente que el barrio no se encuentra equipado con todo lo necesario para el adecuado disfrute del espacio público y el uso de los</p>	<p>La infraestructura existente no cumple con las necesidades de los habitantes, ni genera seguridad al permanecer en ellas.</p>	<p>Los limitantes en los equipamientos de movilidad afectan principalmente a las mujeres trabajadoras de la noche ya que la limitación de rutas, horarios y frecuencias en los sistemas de transporte ocasionan que las</p>	<p>La forma en la que están conformados los elementos estructurantes del mobiliario urbano no permite la interrelación entre los usuarios, y la infraestructura está adaptada para cumplir las necesidades de un hombre joven</p>	<p>Con el proyecto de re-ordenamiento de la circulación vehicular y peatonal del barrio (2008) se implementó ciclovías, se mejoró las aceras y la señalización, además de reubicar las principales rutas de transporte público;</p>

<p>permitiendo una circulación continua y eliminando barreras de movilidad. Aunque esto solo se da en ciertas calles, siendo las más equipadas las de la parte céntrica del barrio.</p>	<p>sistemas de transporte público. Las plazas y paradas de buses no están adecuadas de forma adecuada (algunas paradas no tiene protección contra el sol, en algunos casos no hay bancas para sentarse, incluso existen paradas que únicamente se componen de un letrero), en todo el barrio fue notoria la no existencia de baños públicos.</p>		<p>paradas de buses se convierten en puntos muertos y recovecos no iluminados que incrementan aún más la sensación de inseguridad de las habitantes.</p>	<p>promedio que viaja solo y sin cargas.</p>	<p>a pesar de esto hace falta que los diseños de infraestructuras sean concebidos con los criterios de género. Los lotes destinados a estacionamientos, ciclovías, calles con ángulos muertos, obstáculos viales, falta de iluminación, paradas bien equipadas, entre otros; han tenido un impacto negativo en la</p>
---	--	--	--	--	---

					cotidianidad de las mujeres ya que son lugares en los que se han dado robos, agresiones sexuales limitando así la libre movilidad de las mujeres y el ejercicio de su legítimo derecho a experimentar la cotidianidad de la ciudad sin miedos.
--	--	--	--	--	--

Nota: Datos de entrevistas realizadas a mujeres en los segmentos de estudio del barrio La Mariscal. Elaboración: Karen P., 2022

CAPÍTULO 3. Soluciones desde una Perspectiva de Género

“Las ciudades tienen la capacidad de proporcionar algo para todo el mundo, sólo porque, y sólo cuando, se crean para todo el mundo...”
(Jacobs, 1961, pg. 26)

El fin de esta investigación es llegar a determinar de qué manera podemos nosotros, como urbanistas, incrementar la sensación de seguridad mediante la planificación de las ciudades, incluyendo en el estudio de la movilidad la sensación de miedo desde una perspectiva de género.

“Analizando cómo afecta de manera diferente a mujeres y hombres y visibilizando que, aunque la violencia machista se da sobre todo en el ámbito del hogar, es necesario también analizar como el miedo afecta al uso y disfrute del espacio público por parte de las mujeres.” (Col·lectiu Punt 6, 2017, pg. 11).

El enfoque de género en el estudio de patrones de movilidad en las ciudades describe las diferencias en las formas de transitar la ciudad de forma específica y en función de las diversidades. Con el objetivo de aportar en el avance de una movilidad basada en las necesidades de la vivencia cotidiana se plantea incluir en todas las acciones de movilidad e infraestructura de transporte público del barrio; estos criterios responden a la pluralidad de rutinas, necesidades y percepciones asociadas a las labores de cuidado.

En este sentido, la propuesta de intervención empieza con el planteamiento de estos criterios, están divididos en dos grupos, como se indica en la **Figura 21**; a partir de esto se presenta una serie de acciones que recogen iniciativas generales recomendadas en la literatura estudiada y aplicada en proyectos de

diferentes escalas y tipos. El planteamiento de las intervenciones se da como respuesta a las falencias encontradas en el proceso de investigación, cada planteamiento citado a continuación considera y califica los criterios de género abordados en la propuesta, en función de dos variables: la temporalidad y la escala de intervención.

Figura 21.

Clasificación de los Criterios de Género. Elaboración: Karen P., 2022



Fuente: Col·lectiu Punt 6, 2019. "Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte"

Los sitios en donde se implantan las propuestas de intervención fueron escogidos tomando en cuenta las barreras de movilidad a las que se enfrentan las mujeres a diario y los focos rojos de inseguridad reflejados en los mapeos y resultados de las entrevistas. También se consideraron los mapeos de lotes de propiedad del municipio con potencial a ser intervenidos (plazas, parques, estacionamientos, etc.), así como la influencia en el tramo de la ruta de ciclovía y los ejes viales próximos; se procuran áreas destinadas al disfrute de los habitantes que necesiten ser rehabilitadas, para estimular la activación de las

plantas bajas, la apropiación del espacio público y la creación de lazos vecinales. La **Figura 22** muestra el mapa de ubicación de los sitios en donde se encuentran ubicadas las propuestas.

Figura 22.

Clasificación de los Criterios de Género. Elaboración: Karen P., 2022



Nota: Los sitios de intervención se encuentran dentro de los segmentos de estudio.

Incorporación de mobiliario urbano que genere espacios de descanso y relación entre usuarios del Parque General Julio Andrade.

El diseño del mobiliario urbano concebido desde las necesidades del cuidado generan mayor interacción entre los usuarios del espacio público, mejora las condiciones de desplazamiento de personas con movilidad reducida y/o personas cuidador; además de considerar la diversidad de cuerpos y las cargas que implica un viaje relacionado con las labores del cuidado; el propósito de esta intervención también es mitigar la percepción de miedo causada en las mujeres

el tener que atravesar este tramo, de manera especial en las noches, por lo que considera oportuno mejorar el sistema de iluminación del parque. Es fundamental que se incluya un equipamiento diversificado y accesible que permita la estancia y descanso de los usuarios.

Además, se plantea colocar señalización para favorecer la orientación de los usuarios del parque y de quienes van de pasada, esta señalización debe ser en lo posible visual, acústica y táctil; dentro de este planteamiento se incluye marcación de la ruta de ciclovía con el fin de invitar a este grupo a visitar el parque y generar mayor interacción vecinal.

Figura 23.

Boceto propositivo 1. Elaboración: Karen P., 2022

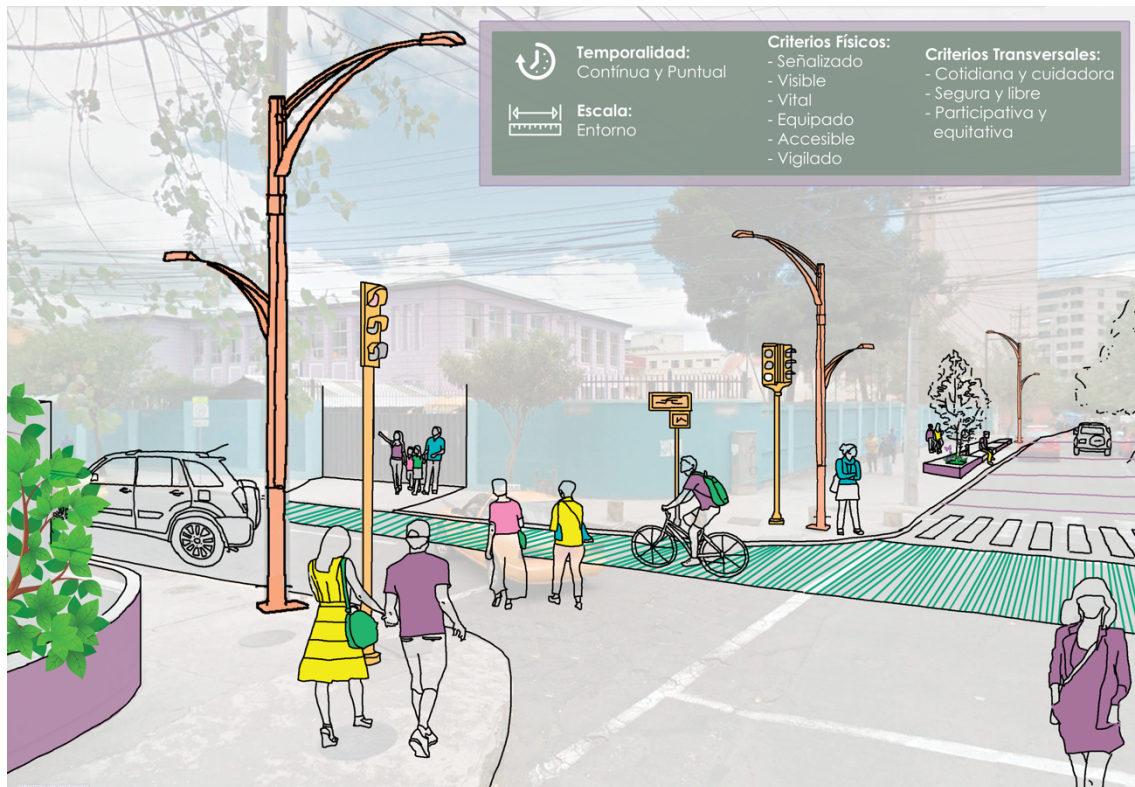


Mejoramiento del entorno escolar de la Unidad Educativa Santo Domingo de Guzmán

La Unidad Educativa Santo Domingo de Guzmán al estar ubicada en la Calle Ignacio de Veintimilla, una de las vías arteriales de circulación del barrio, genera un intenso tráfico en horas de entrada y salida escolar; por lo que se considera oportuno adecuar el entorno de esta institución educativa para reducir la congestión vehicular y dar prioridad a una movilidad sostenible a pie o en bicicleta; esto implica la creación de senderos que se conecten con la red de movilidad cotidiana y que generen autonomía en los desplazamientos hechos por los estudiantes y el replanteo del tramo que cubre la red de ciclovía de la zona, incluyendo a la Calle 9 de Octubre. Para que la experiencia de arribo y partida sea más funcional se propone readecuar los frentes del colegio para que sea la bicicleta, en lo posible, el medio de traslado elegido.

Figura 24.

Boceto propositivo 2. Elaboración: Karen P., 2022



En conjunto se plantea el estacionamiento de vehículos a no menos de 200 m² del establecimiento con el fin de desalentar el uso del automóvil; esto también supone una mejora en el flujo de tráfico para el ingreso a la Clínica Pichincha, que según los relatos de las entrevistadas las ambulancias lidian con el tráfico todo el tiempo para poder acceder. Y finalmente, se propone aprovechar el ancho de la acera frontal de la institución educativa, ya que no cuenta con espacios que generen intercambios sociales, al equiparla con el mobiliario adecuado, proporcionar espacios de sobra, generamos entornos más vigilados y vitales.

Readecuación de la Plaza Veintimilla e implementación de mobiliario urbano

Figura 25.

Boceto propositivo 3. Elaboración: Karen P., 2022



En vista del déficit de áreas verdes de calidad en la zona y el foco de inseguridad que se genera en este lugar por las noches, se plantea la readecuación de la Plaza Veintimilla, para que no únicamente haga la función de espacios de descanso al aire libre si no también que sirvan como soporte a las necesidades

de los desplazamientos cotidianos y sobre todo a los originados por las labores de cuidado; el reordenamiento debe ser realizado en conjunto con la ciudadanía. La plaza se encuentra junto a la Unidad Educativa Santo Domingo de Guzmán, lo que en conjunto generarían un espacio de encuentros vecinales diversos y con una dinámica activa, contrarrestando la sensación de miedo y propiciando la apropiación de este espacio.

La integración de equipamiento diverso y accesible, que satisfaga las necesidades de todo tipo de personas, posibilita áreas de estancia, descanso e integración para residentes, adultos mayores, mujeres con niños o personas con movilidad reducida, se plantea también que las aceras y calles sean en lo posible continuas, es decir se mantengan al mismo nivel.

Intervención en extensiones prolongadas de muros en la calle Ignacio de Veintimilla y Juan León Mera

Se propone la ejecución de intervenciones murales participativas con el objetivo de conectar a las personas residentes entre sí para aumentar la vitalidad del sector, estrechar lazos vecinales, y rehabilitar el tejido socio-espacial. Dejar decidir a la comunidad y hacerla participar en el acondicionamiento del lugar aumenta la sensación de pertenencia del espacio de tratamiento y su entorno; al integrar a la comunidad al proyecto fortalece en ellos la capacidad de observación y reflexión de su entorno, lo que les rodea, el espacio que habitan, incluyendo las dinámicas sociales, la flora y fauna del sector, entre otros; lo que permite que el mural sea una respuesta a las percepciones del territorio.

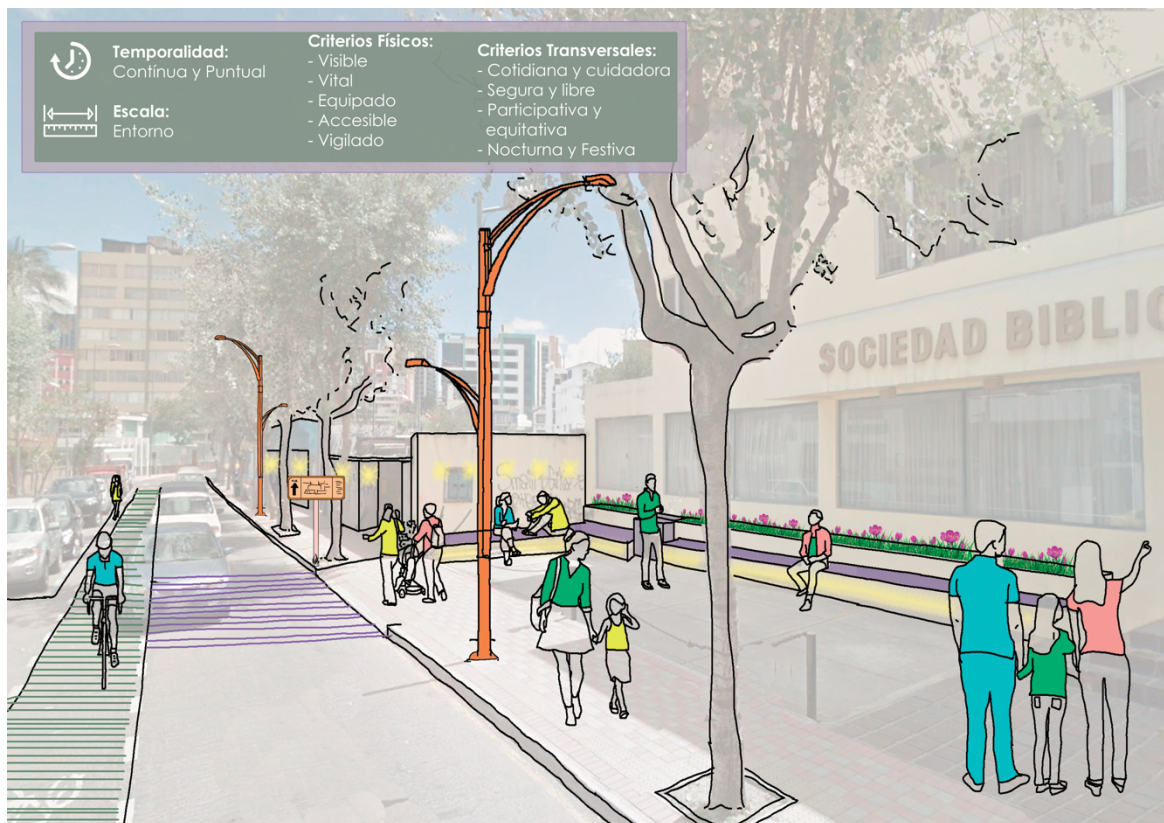
Cada uno de estos factores contrarrestan la sensación de inseguridad percibida en estos lugares. También, al desarrollar este tipo de actividades se promueve el desarrollo del arte y la cultura en el barrio.

Recuperación de espacios muertos y activación de planta baja en la calle Luis Cordero

Esta calle es parte del tramo de la ciclovía, cuenta con variedad de equipamientos, lo que la hace activa y transitada; a partir de la Diego de Almagro hacia la 6 de Diciembre nos encontramos con largos muros que incrementan la percepción de inseguridad y propician el actuar de la delincuencia; para contrarrestar este foco de inseguridad se propone implementar iluminación en las aceras y señalización que iluminen los recorridos peatonales y de la ciclovía, tanto en el espacio público como en el acceso a las viviendas.

Figura 26.

Boceto propositivo 4. Elaboración: Karen P., 2022



Uno de los puntos más críticos de este tramo es la fachada frontal de la Sociedad Bíblica Ecuatoriana hacia la calle Luis Cordero, ya que debido a la integración de bolardos para evitar el estacionamiento de carros en el espacio de retranqueo del edificio y la disposición de los elementos que bordean la parte exterior del

bloque, se han formado espacios recovecos que en horas de la noche albergan grupos de personas habitantes de calle y/o delincuentes que generan sensación de miedo en los transeúntes provocando que eviten la calle y cambien los tramos de caminata e incluso de bicicleta; se plantea activar este espacio muerto mediante la implementación de mobiliario urbano que generen espacios luminosos y abiertos.

La propuesta no abarca únicamente la colocación de un mayor número de luminarias, sino también la mejora de las plantas bajas activas mediante un adecuado acondicionamiento lumínico, ya que, a más de cumplir la función de ser los ojos vigilantes de las aceras, son las principales arterias de concentración de gente.

Implementación de baños públicos con cambiadores para bebés

A lo largo de toda La Mariscal no fue posible encontrar un equipamiento de servicios higiénicos públicos; si bien acorde a la legislación vigente se prevé el uso de baños públicos en establecimientos de comida, en la cotidianidad esto casi nunca se cumple. Se ha vuelto tan habitual en nuestro medio no contar con este tipo de servicios, que ni las autoridades competentes lo ven como una necesidad ni los habitantes lo reclaman; y si bien, la falta de este nos perjudica a todos como ciudadanos, hay una parte de la población con necesidades especiales y diversas, que al no tener este equipamiento próximo se enfrenta a una vulneración de su derecho al disfrute igualitario de la ciudad, así tenemos a madres con niños y discapacitados, ancianos, personas con movilidad reducida, personas en situación de calle, personas con trabajo informal, vendedoras en aceras, artistas callejeros, guardias en casetas, etc.

Se propone la implementación de baterías sanitarias y cambiadores de bebés en el parque General Julio Andrade, ya que a más de contar con el área disponible para su implementación es un punto estratégico del barrio que permite el apoyo en las necesidades de la movilidad del cuidado.

CONCLUSIONES

El escenario en el que se desenvuelve la investigación es un modelo, a escala barrial, de lo que se repite en el resto de las ciudades, diseñar los sistemas de transporte y los espacios públicos en función de la concepción tradicional de familia y de los roles de género asignados por la división del trabajo por género. Sin embargo, a partir de la revolución industrial se produjo un significativo cambio de roles que debería verse reflejado en la forma en que se configura el espacio y se planifica el trazado vial.

La movilidad no solamente está constituida por la experiencia de hacer uso de un determinado medio de transporte, también comprende la experiencia de los desplazamientos hacia el lugar en donde se accede a estos, el uso de los espacios públicos y en sí se hace parte de la vivencia y disfrute de la ciudad. Esta experiencia se define en función del actor social que experimenta el viaje, no todas las personas usuarias del transporte público tienen un estándar; existe una infinidad de pluralidades, tanto en necesidades, como en diversidad de cuerpos y capacidades.

El objetivo de la presente investigación fue la identificación de los principales problemas de movilidad cotidiana de las mujeres en los segmentos estudiados del Barrio La Mariscal, que permitan determinar la relación entre la calidad de la infraestructura del entorno urbano construido, la percepción de seguridad de las mujeres y las opciones de desplazamiento elegidas. En este sentido, se pudo evidenciar sus formas de desplazamiento y las dinámicas socio espaciales generadas, cada una tiene necesidades diversas e individuales, así como también responsabilidades familiares y de cuidado; y acorde al contexto cada una presenta limitantes relacionadas a la percepción de inseguridad en los recorridos; las mujeres priorizan la seguridad personal al momento de elegir un medio de transporte mientras que los hombres tienen como prioridad llegar a su destino en el menor tiempo posible. La desigualdad en la capacidad de

movilización entre hombres y mujeres es considerada una forma de discriminación, que al ser normalizada y no visibilizada es perpetuada.

El sector de la movilidad se encuentra representado en un mínimo porcentaje por mujeres, tanto a nivel político como operativo; ya desde este punto el género se encuentra en desventaja. Es de vital importancia incluir la movilidad del cuidado como una dimensión especial en el análisis de las políticas públicas para la planificación del transporte público, con el fin de que se transversalizen las necesidades de movilidad de las mujeres que tienen a su cargo labores de cuidado y transporte de personas con movilidad reducida o niños; de 10 viajes hechos por cada mujer, 7 están relacionadas a las actividades del cuidado. El estado debe garantizar la igualdad de derechos y condiciones de todos sus habitantes sin distinción de sexo, raza, edad, situación social, etc.

Acorde a los datos recopilados en la investigación pudimos constatar que las mujeres tienen mejores prácticas de movilidad ya que en su mayoría optan por moverse a pie o por el uso del transporte público, haciendo que sus desplazamientos sean más sustentables en comparación a la de un hombre promedio que se desplaza en auto privado. Las mujeres contribuyen a lograr una movilidad más sostenible, segura e inclusiva ya que al realizar caminatas a pie se convierte en parte del entorno vigilante de la ciudad y al hacer menos uso del auto privado reduce las emisiones de CO₂ al ambiente.

Por otro lado, la percepción de miedo e inseguridad que se vive en la ciudad restringe la libre movilidad de las usuarias, ya que las condiciona en la elección del medio de transporte y a la ruta que toman hasta llegar al punto de embarque. Una de las variables determinantes en este punto es la calidad del entorno urbano construido, que puede contribuir o empeorar la situación de movilidad de las personas. En el barrio se encontraron varias situaciones en las que los cambios de ruta o elección de medio de transporte se alteraban debido a puntos específicos en los tramos de la ruta que las hacía sentir inseguras, así por ejemplo tenemos las afueras del edificio de la Sociedad Bíblica Ecuatoriana que

pasadas las 6 de la tarde se vuelve un punto rojo de inseguridad generando que incluso los usuarios de la ciclovía cambien de ruta.

Por otro lado, dentro del contexto latinoamericano es casi inexistente la literatura que aborde el tema de la movilidad nocturna, siendo esta una de las problemáticas más profundas en el barrio, el cambio en las dinámicas urbanas es drásticas en el día y en la noche. Durante las horas soleadas y con claridad, La Mariscal es un barrio amigable, se presta para el disfrute de una caminata y e incluso da la sensación de familiaridad, sin embargo, en horas de la noche se vuelve un barrio confrontativo y peligroso para su tránsito, sobre todo en las aceras; siendo la delincuencia el mayor atemorizante. Además, en sitios puntuales de los tramos de estudio se notó la presencia de mujeres trabajadoras sexuales que viven una movilidad expuesta a la violencia urbana tanto de llegada como de salida. Es necesario que los entes competentes planteen soluciones en cuanto a la planificación de los sistemas de transporte público, las rutas y frecuencias deben la movilidad de las personas las 24 horas del día, los 7 días de la semana; con el fin de garantizar el derecho de las mujeres al goce y pleno disfrute de la ciudad. La seguridad de las usuarias de transporte público es un atributo fundamental de la calidad de los servicios.

Para finalizar, y como complemento a la propuesta planteada en el presente documento se sugiere la realización de caminatas de mujeres que permitan la interacción de estas con su entorno y sus semejantes, con el fin de incentivar la apropiación del espacio público y afirmar lazos vecinales entre habitantes del barrio; esto contribuye directamente con la mejora en la percepción de seguridad y la eliminación de focos de inseguridad.

BIBLIOGRAFÍA

- Col·lectiu Punt 6. 2014. “Auditoría de Calidad Urbana con Perspectiva de Género: Espacios para la Vida Cotidiana”
- Falú, A. (2012). De violencias y fragmentaciones en el territorio urbano. El Derecho de las Mujeres a la Ciudad. Estudios urbanos, género y feminismo. Teorías y Experiencias, 413 - 421.
- Ciocoletto, A. (2014). “Urbanismo para la vida cotidiana”. Herramientas de análisis y evaluación urbana a escala de barrio desde la perspectiva de género. Tesis doctoral.
- Muxí, Z. (2019). Mujeres, Casas y Ciudades. Más allá del Umbral.
- Sánchez de Madariaga, I. (2006). Indicadores para un urbanismo con perspectiva de género. Los desafíos de la conciliación de la vida familiar y profesional en el siglo XXI. Cap. 6.
- Col·lectiu Punt 6. 2019. “Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte”
- Muxí, Z. Casanovas, R. Ciocoletto, A. Fonseca, A. Gutiérrez, B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? Feminismos. Universitat d’Alacant. 105-129
- Aguilar, L. (2019). Género y Cambio Climático: Retrospectiva y Retos. Cuadernos de Investigación. 89-102.
- Carrasco, C. (2001). Tiempos, trabajos y Género. Universitat de Barcelona, Barcelona.
- Falú, A. (2002). Ciudades Equitativas para varones y mujeres. Herramientas para la acción. Red Mujer y Hábitat de América Latina.
- CEPAL, N. (2016). Territorio e igualdad: planificación del desarrollo con perspectiva de género.
- Villota, P. (2005). “Sobre el coste que pagan las mujeres por su dedicación al cuidado”. Revista Jurídica de Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres. 60-74.

- Sánchez de Madariaga, I. (2004). "Infraestructuras para la vida cotidiana y calidad de vida". Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid. 101-133.
- SABORIDO, M. (1999). "Ciudad y Relaciones de Género". Documento de Referencia DDR15, CEPAL, Santiago, Chile.
- Zucchini, E. (2015). "Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid".
- Bernard, A., Seguin, A., Bussiere, Y. (1997). "Household Structure and Mobility Patterns of Women in OD Surveys". Methods and Results Based on the Case Studies of Montreal and Paris. 249-266.
- Biblioteca Hábitat. (2002). "Integración de la política de género en el transporte público. Montreal (Canadá)".
- Jacobs, J. (1961). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid.
- CEPAL, Casas, M, Lara, C, Espinoza, C. (2019). Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina. Boletín FAL 371.
- Lemelin, A. (2004). Métodos Cualitativos de las Ciencias Sociales Aplicados a los Estudios Urbanos y Regionales.


Anexos

Anexo 1

OBJETIVO DE ANÁLISIS DEL BARRIO Y LA RED COTIDIANA

BARRIO Y RED COTIDIANA	SI	NO	BARRIO Y RED COTIDIANA	SI	NO
¿Existen diferentes opciones de desplazamiento que faciliten recorridos cotidianos?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	¿Existen recorridos alternativos, visibles y claros para desplazarse en trayectos a pie?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
¿Se aplican medidas de control sobre la invasión de vehículos, como el control de la velocidad y los aparcamientos disuasorios en las zonas de trasbordo intermodal?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	¿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.)?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
¿Se promueven las diferentes opciones de desplazamiento con medios alternativos de movilidad, menos contaminantes y más sostenibles?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	¿Existe prioridad peatonal en las intersecciones de calles y en los puntos de intercambio entre diferentes medios de transporte?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
¿Existen suficientes comercios cotidianos y variados en el barrio para cubrir las diferentes necesidades?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	¿Se han tenido en cuenta en primer lugar las calles accesibles y con prioridad peatonal en los recorridos hacia equipamientos y servicios?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Hay en las entradas de las viviendas colectivas y en equipamientos un espacio disponible para el almacenamiento de coches de bebés, carros de compra, bicicletas u otros elementos grandes que se utilizan en la vida cotidiana?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	¿Tienen en cuenta los semáforos el tiempo de movilidad de todas las personas?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
¿Son los caminos seguros para que todas las personas puedan moverse de manera autónoma y segura?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	¿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?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Están situados, el mobiliario y los elementos urbanos (bolardos, iluminación, papeleras, etc.) de manera que no dificulten la prioridad peatonal?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	¿Se tienen en consideración las situaciones medioambientales, como el ruido o la contaminación del aire, en el diseño de los recorridos peatonales?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
¿Existen rampas y escaleras con barandillas, cambios de color y textura de los pavimentos u otros elementos que ayuden a visibilizar desniveles?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	¿Son las paradas seguras y accesibles y están bien mantenidas?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
			¿Cuentan las paradas aisladas con puntos de emergencia?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

OBJETIVO DE ANÁLISIS DEL BARRIO Y LA RED COTIDIANA

BARRIO Y RED COTIDIANA	SI	NO	ESPACIO DE RELACIÓN	SI	NO
¿Son los recorridos peatonales seguros, con iluminación peatonal continua, visibles y dotados de vigilancia informal?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	¿Se evitan los elementos de mobiliario urbano o vegetación que obstaculicen la visibilidad del espacio?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Se encuentran los accesos a los vehículos o vagones del transporte público al mismo nivel que la calle o el andén?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	¿Existe iluminación peatonal continua según los usos de todas las personas?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Dispone el transporte público de espacio para sillas de ruedas, cochecitos infantiles, carros de la compra, maletas u otros elementos?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	¿Son las paradas seguras y accesibles en los espacios de espera del transporte público?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Existe información clara, visible y de fácil comprensión para todas las personas sobre horarios y frecuencias de paso?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	¿Se cuidan y mantienen los espacios intermedios?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
¿Existen medidas para organizar el acceso a los centros educativos que eviten la concentración de coches en las entradas, la cual genera situaciones de riesgo para los peatones?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	EQUIPAMIENTOS COTIDIANOS		
¿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?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	¿Están situados los equipamientos y otros servicios en una red de espacios de relación complementarios accesibles para todas las movilidades?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
			¿Existe una relación desde el equipamiento con planta baja abierta al espacio público para favorecer la seguridad?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Anexo 2

PAUTA DE OBSERVACIÓN

Días: Lunes 23/05/2022, Miércoles 25/05/2022, Viernes 27/05/2022 y Sábado 28/05/2022

Horario:

- De 7:00 am a 8:00 am, inicio de actividades cotidianas
- De 12:30 pm a 13:30 pm, horario de salida de colegios y hora de almuerzo
- De 5:30 pm a 6:30 pm, hora general de recorrido de regreso a hogares
- De 9:30 pm a 11:30 pm, hora pico de vida nocturna (aplicada el viernes y el sábado)

Unidad de Observación: Mujeres habitantes de los segmentos seleccionados

¿Qué observar?

- La red de movilidad cotidiana que utilizan las mujeres para realizar sus actividades diarias y sus condiciones.
- Personas por sexo y origen: definido por apariencia
- Mujeres usuarias por grupos de edad
- Mujeres según cantidad (solas, en pareja o grupo familiar)
- Usos según actividad desarrollada



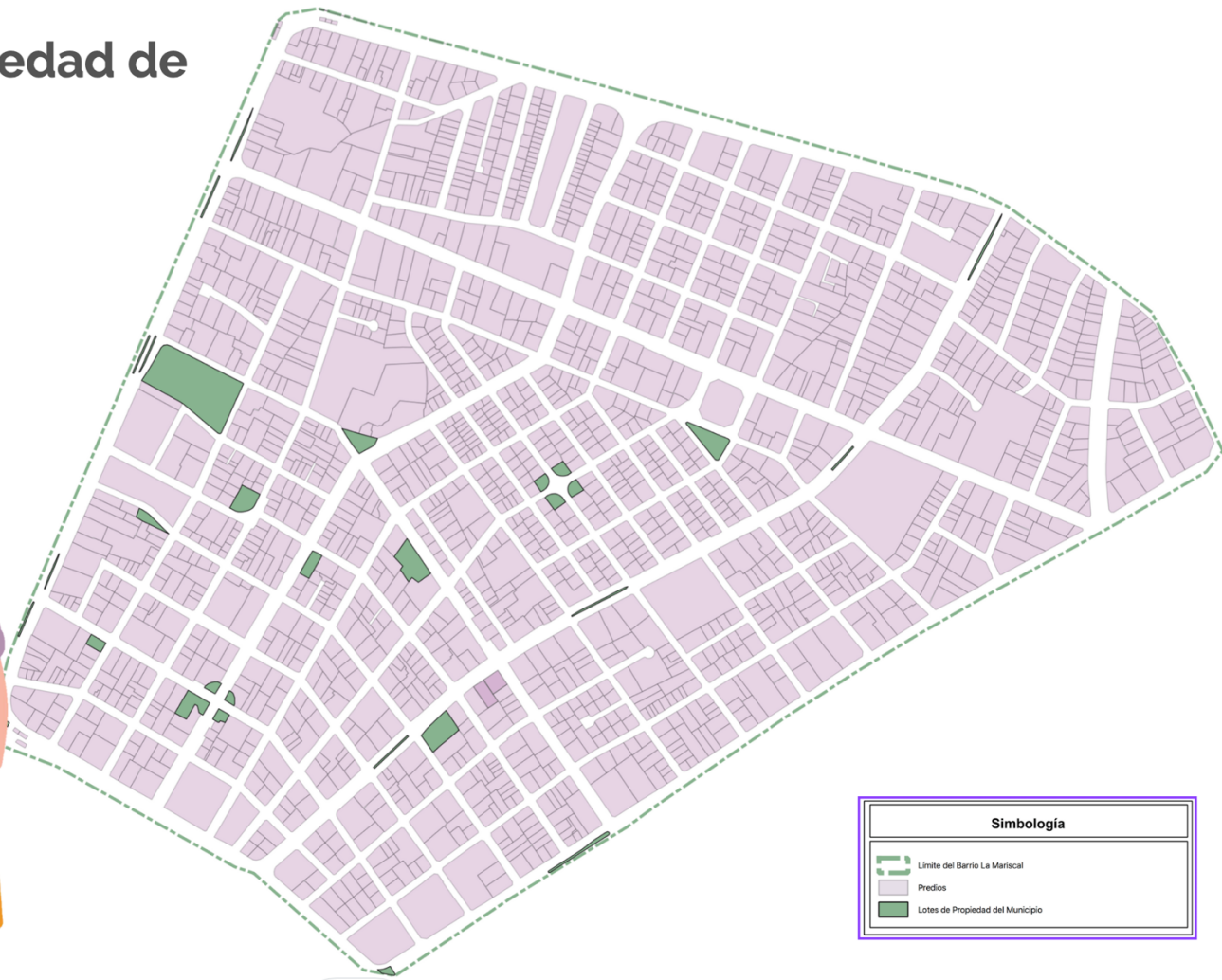
- Segmento 1: **CALLE IGNACIO DE VEINTIMILLA** – Desde Av. 10 de Agosto hasta Av. 12 de Octubre (áreas de residencia de uso múltiple por que promueven las plantas activas)
- Segmento 2: **CALLE JUAN LEÓN MERA** – Desde Calle Veintimilla hasta la Francisco de Orellana (líneas de transporte público)
- Segmento 3: **CALLE LUIS CORDERO** – Desde Calle Juan León Mera hasta Av. 6 de Diciembre (calle con alto nivel de inseguridad)



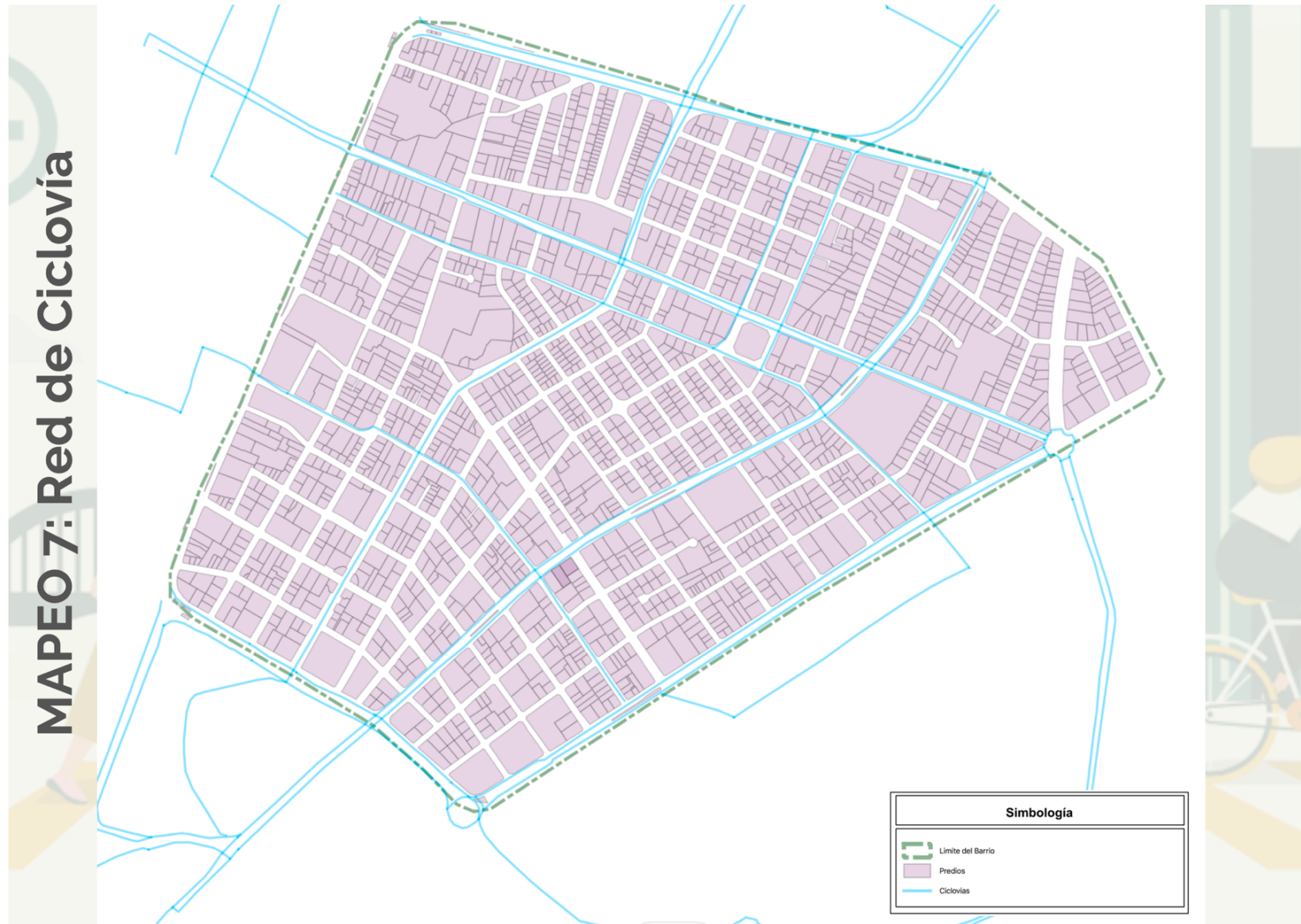
Anexo 3

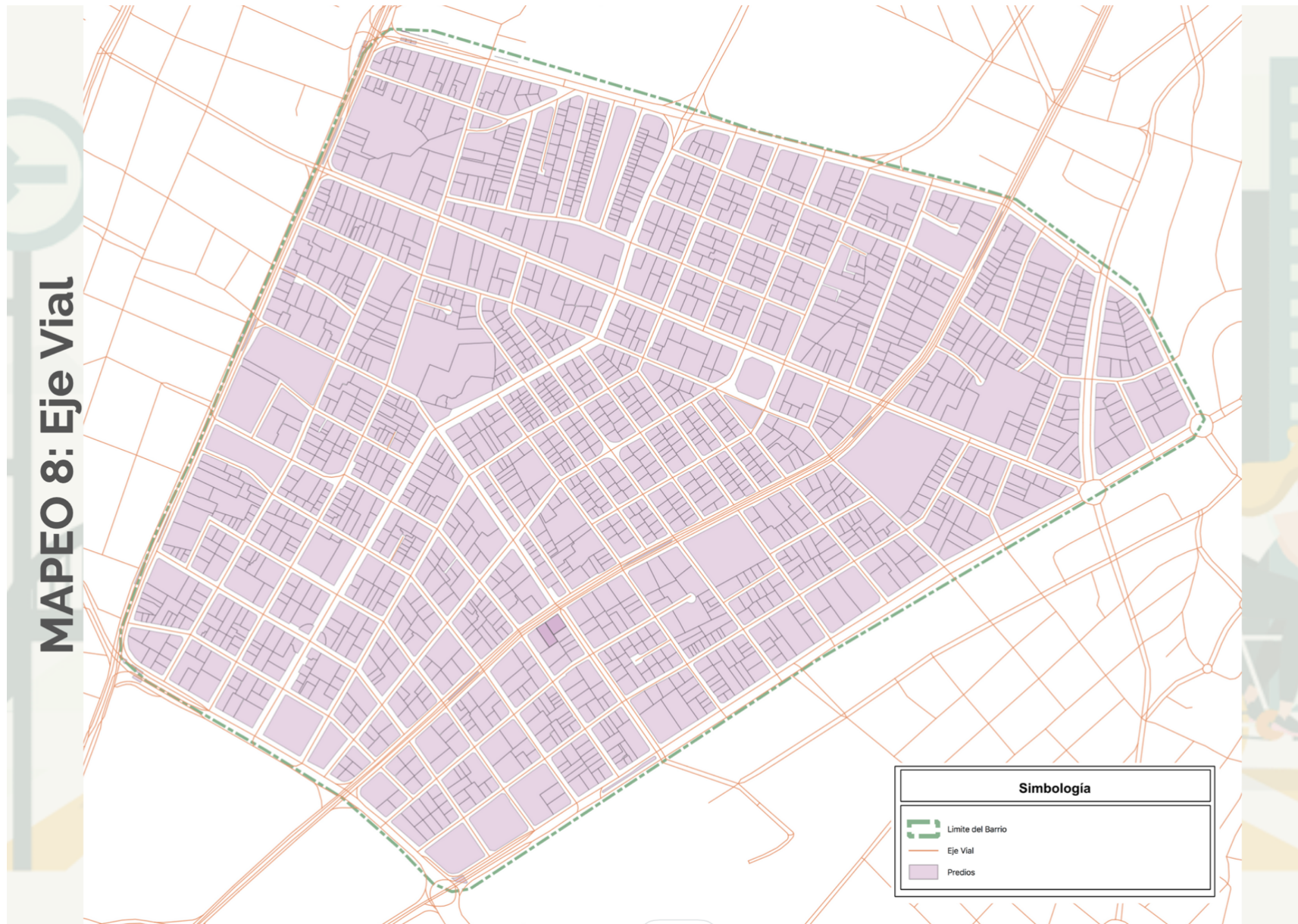
MAPEO 6: Lotes Propiedad de la Municipalidad

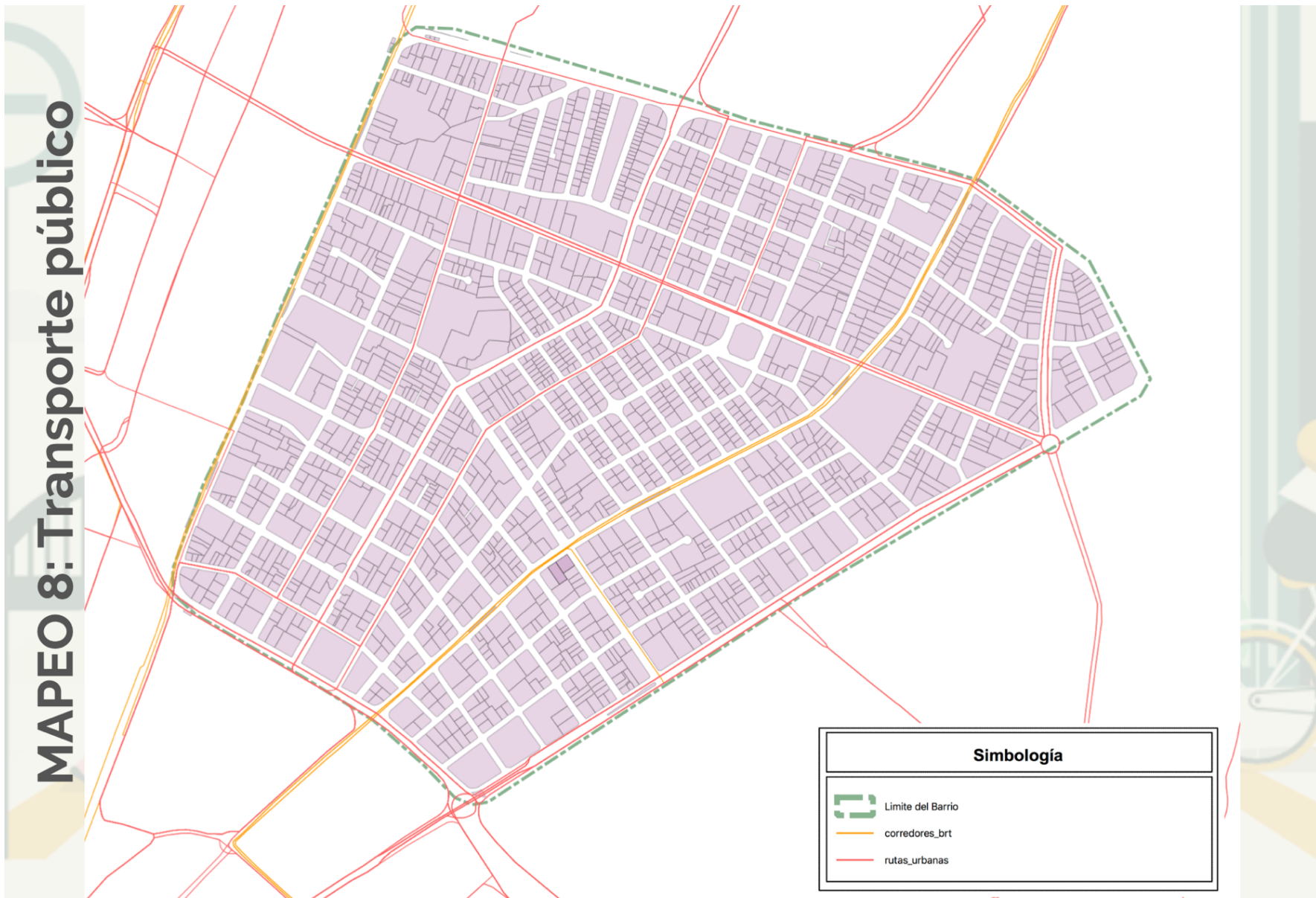
Este mapeo busca localizar los posibles lugares a ser intervenidos para el desarrollo de la propuesta de diseño



Simbología	
	Límite del Barrio La Mariscal
	Predios
	Lotes de Propiedad del Municipio







DIARIO DE CAMPO



En el sector La Mariscal es una zona que presenta una ocupación y usos de suelos extremadamente diversos, en la que predomina establecimientos destinados a la diversión, turismo, y al consumo de alimentos y bebidas; como respuesta se genera un alto flujo, aglomeración e interacción de personas en horas y lugares específicos, lo cual ocasiona que en el sector de los tres segmentos seleccionados, la inseguridad está relacionada a las actividades de venta de licor y flujos de droga; complementado con zonas monofuncionales que solo están activas a una hora específica del día.

Anexo 4

PAUTA PARA ENTREVISTAS

Días: Lunes 06/06/2022, Miércoles 08/06/2022, Viernes 10/06/2022

Personas a entrevistar

- Mujeres habitantes del segmento seleccionado para el estudio, que representen diferentes perfiles en función de la edad, diversidad funcional, origen y cultura. Interesa extraer el testimonio de mujeres diversas, no solo de aquellas que están vinculadas a asociaciones del barrio (de comerciantes, de vecinos, etc.) sino también de aquellas que son referentes, como una vecina que lleva muchos años viviendo en el barrio, un grupo de mujeres jóvenes que siempre se reúne en el espacio evaluado, una vecina recién llegada, etc.
Además, se realizan entrevistas a dirigentes de colectivos del barrio y autoridades zonales.

Que evaluar?

- SU EXPERIENCIA PERSONAL
 - Desarrollo de la vida cotidiana
 - Espacios del barrio que utiliza
 - Valoración de espacios del barrio



- Segmento 1: **CALLE IGNACIO DE VEINTIMILLA:** 7 entrevistas
- Segmento 2: **CALLE JUAN LEÓN MERA:** 5 entrevistas
- Segmento 3: **CALLE LUIS CORDERO** - 3 entrevistas

Diálogo no formal



Anexo 5

CUESTIONARIO PARA ENTREVISTAS

PREGUNTAS GENERALES

¿Le importaría decirme su edad?

¿Cuál es su nivel de estudios?

¿Cuál es su situación laboral?

¿Tiene hijos? ¿Cuántos?

¿Con quien vive?

¿Porqué ha decidido vivir en el barrio? ¿porqué esta vivienda?

¿Tiene ud vehículo privado o motorizado?

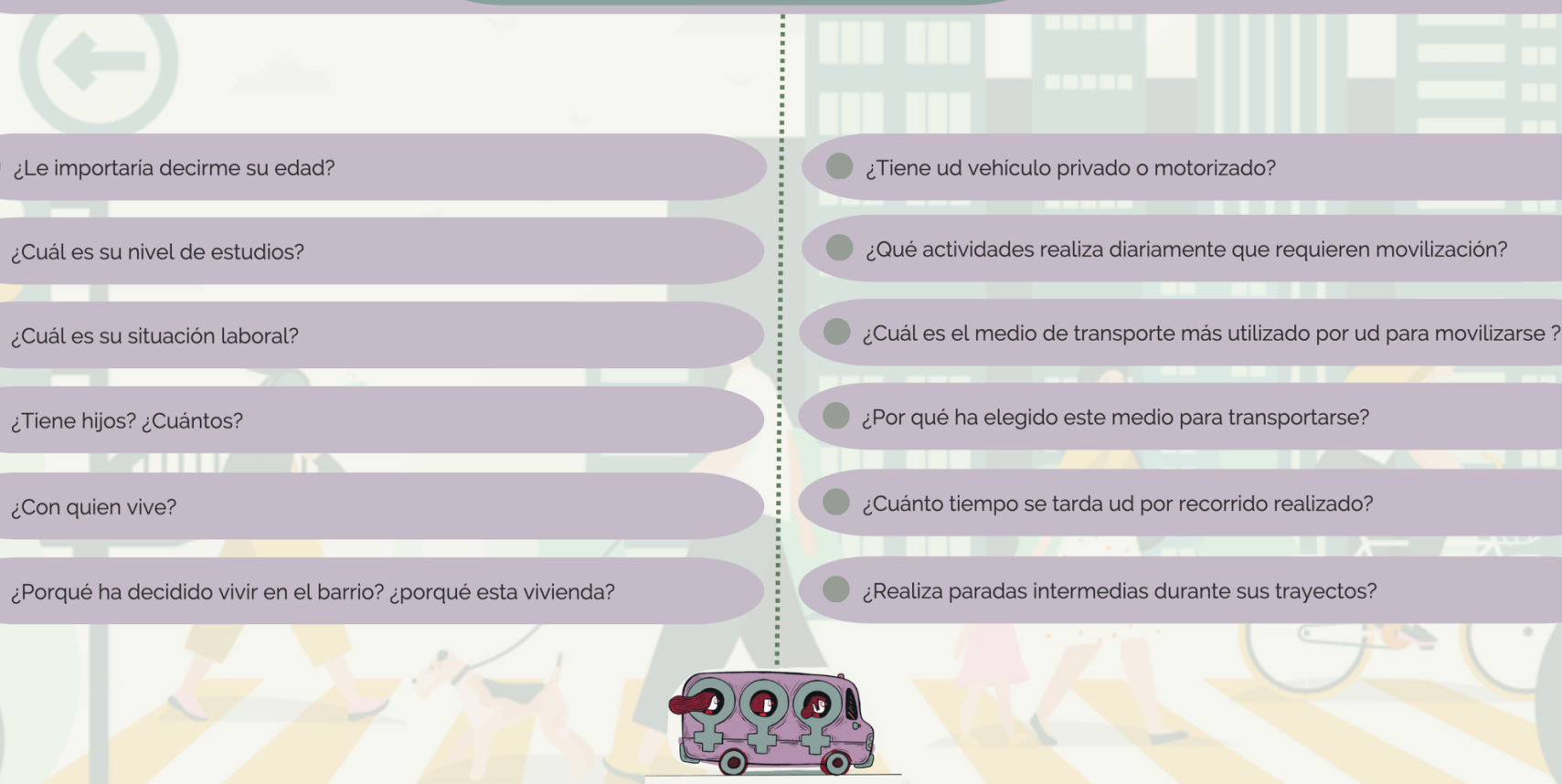
¿Qué actividades realiza diariamente que requieren movilización?

¿Cuál es el medio de transporte más utilizado por ud para moverse ?

¿Por qué ha elegido este medio para transportarse?

¿Cuánto tiempo se tarda ud por recorrido realizado?

¿Realiza paradas intermedias durante sus trayectos?



CUESTIONARIO PARA ENTREVISTAS

PREGUNTAS PARA EJEMPLIFICAR

- ¿Tiene ud a su cargo personas al momento de realizar algún tipo de recorrido
- En caso de que la anterior tuvo respuesta positiva, ¿Qué medio de transporte se adapta más a sus necesidades?(describir trans deseado)
- ¿Alguien le acompaña en este recorrido?
- ¿Qué distancia recorre y qué tiempo le toma llegar a su destino?
- ¿Ha sufrido algún tipo de violencia en su recorrido cotidiano?
- ¿Cuánto dinero gasta al mes en movilización?
- ¿Cómo se moviliza en las noches cuando cesa el funcionamiento del sistema de transporte público ? (en caso de ser usuaria)

PREGUNTAS DE ESTRUCTURA

- ¿Qué tan segura se siente al caminar por las aceras durante su recorrido hasta la toma del modo de transporte?
- Acorde a sus necesidades, ¿considera que el estado de las aceras del barrio son apropiadas?
- Si el entrevistado no ha hecho mención a los obstáculos, ¿Qué obstáculos se encuentra usted frecuentemente en la vía?



Anexo 6

Material Didáctico del Proyecto “La Torera” organizado por el Colectivo Urbano Licuadora Gestora

Caminando por la Mariscal

- Recorridos con perspectiva de género -

Vamos a iniciar el recorrido observando el espacio público y su configuración física, esto nos permitirá entender qué tan amigable es el espacio público con los diversos grupos sociales.

Empecemos por las aceras: aceras

- ◆ ¿Existen veredas amplias y continuas?
- ◆ ¿El espacio público da prioridad y autonomía a lxs peatones?
- ◆ ¿La velocidad del tránsito vehicular representa un riesgo para los peatones?

Identifiquemos los espacios intermedios. espacios intermedios

- ◆ ¿Sabés cuáles son? Los espacios intermedios son aquellos entre las fachadas de los edificios y la calle, un gran ejemplo de estos son los portales.
- ◆ ¿Se cuidan y mantienen estos espacios? ◆ ¿Qué tipos de usos se dan en estos espacios?
- ◆ ¿Son espacios con buena visibilidad y alumbrado adecuado?

La calle, es el espacio público por excelencia, a lo largo del recorrido, calle

¿Qué pasa en las calles? ¿Es posible sentarse, reunirse, conversar o jugar en las calles?
¿Qué elementos urbanos lo permiten?
¿Existe presencia de vendedorxs ambulantes? ◆ ¿Quiénes son? ◆ ¿Puedes identificar si se encuentran en situación de movilidad humana (migrantes)?

- ◆ ¿Te sientes segurx transitando en la calle, has sentido algún tipo de violencia o acoso?

Llega a un parque o una plaza. plaza o parque

- ◆ ¿Cómo son estos espacios? ◆ ¿Contemplan espacios de juego para niñxs?
- ◆ De existir, ¿se han equipado los parques y plazas con espacios para las personas cuidadoras, por ejemplo bancos para esperar y espacios de sombra?
- ◆ ¿Existen espacios de encuentro y actividad para jóvenes adolescentes?
- ◆ ¿Existen espacios de estancia tranquila para leer, charlar, descansar?
- ◆ ¿Existe espacio de ocio para mujeres, hombres y diversidades de diferentes edades (incluyendo rutinas físicas para gente mayor)?
- ◆ ¿Está permitida la demostración de afectos en estos espacios?
- ◆ ¿Te sientes cómodx en este espacio, lo puedes usar libremente? ◆ ¿Qué puede limitarte?

Aprovechemos para observar lo que sucede con los elementos del espacio público y sus servicios. servicios

¿Puedes identificar la existencia de baños públicos para todxs? ◆ ¿Dónde están ubicados?

- ◆ ¿Se encuentran próximos a algún parque o plaza?
- ◆ ¿Cómo funciona la iluminación en el espacio público? ◆ ¿Es adecuada la iluminación según los usos de todas las personas? ◆ ¿Cómo son los espacios de espera de transporte público? ◆ ¿Existen bancos o espacios de sombra? ◆ ¿Existe información de horarios de las líneas de transporte? ◆ ¿Las paradas se ubican en sitios iluminados?
- ◆ ¿Existen servicios de cuidado (guarderías, lavanderías, mercados, centros de salud)?

El espacio público está repleto de señales que nos ayudan con información para orientarnos, desplazarnos y situarnos. señalética

- ◆ ¿Las figuras humanas representadas en las señales de tránsito muestran por igual a mujeres y hombres? ◆ ¿Hay referencias para diversidades?
- ◆ ¿La nomenclatura de las calles, plazas y parques representa por igual a hombres, mujeres y diversidades? ◆ ¿Existen obras de arte público (monumentos, murales, etc) que transmitan valores de igualdad en la sociedad? ◆ ¿Quiénes están representados en estas obras? ◆ ¿Te sientes representadx por alguna obra? ◆ ¿Identificas publicidad sexista?

En este recorrido, también queremos que nos cuentes tus percepciones. percepciones

- ◆ ¿Existen espacios oscuros, recovecos, rincones, espacios residuales que no permitan la visibilidad total del espacio? ◆ ¿Existen zonas del sector que a cierta hora pierden toda su actividad? ◆ ¿Existen espacios socialmente conflictivos (delincuencia, grupos dominantes) que no se pueden disfrutar libremente? ◆ ¿Cómo te sentiste durante el recorrido?
- ◆ ¿En algún momento sentiste miedo, inseguridad, confort o algo diferente?
- ◆ ¿Qué crees que te hizo sentir eso?