

Trabajo final de Máster

La movilidad del cuidado en los barrios Beiramar, Picacho, Peniche y Camelias de la ciudad de Vigo.

**Análisis de impacto de género de la
Estrategia de Desarrollo Urbano
Sostenible e Integrado Vigo Vertical**

Estudiante:

Félix Miguel Marín Gómez

Directora:

Mirela Fiori

Máster universitario de Ciudad y urbanismo

Fecha: julio, 2022

Creative Commons

Esta obra está sujeta a la siguiente licencia CC BY-NC-ND

Esta licencia sólo permite que otros puedan descargar las obras y compartirlas con otras personas, siempre que reconozca su autoría, pero no se pueden cambiar de ninguna manera ni se pueden utilizar comercialmente

Resumen del trabajo

El objetivo de este trabajo es evaluar con perspectiva de género cómo ha afectado la reciente red de infraestructuras de transporte público de ascensores fruto de la Estrategia de desarrollo urbano sostenible e integrado “Vigo Vertical” a la movilidad cotidiana de los barrios de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias” de la ciudad de Vigo.

Para ello, se ha realizado un análisis en el que se ha investigado a especialistas y referentes del urbanismo feminista y la movilidad cotidiana con perspectiva de género y los contextos territoriales y demográficos del ámbito. También se han analizado las experiencias y percepciones de las personas que realizan desplazamientos peatonales apoyados en los ascensores del territorio, especialmente de actividades vinculadas a la esfera de los cuidados. Con este propósito, se ha recurrido a distintas técnicas: sociograma, observación participante, entrevistas con personas clave, líneas históricas de desplazamientos y recorridos exploratorios. Además, la investigación se ha apoyado en material visual, como fotografías y planos.

Los resultados más importantes de la investigación han sido la determinación de los condicionantes del territorio respecto a su accesibilidad y la percepción de seguridad de las mujeres viandantes. Igualmente, se han identificado los elementos estratégicos de la movilidad cotidiana y su distribución espacial desigual por territorio.

En conclusión, se ha detectado el papel fundamental de la red de ascensores para la movilidad cotidiana del territorio, además de los condicionantes que impiden un desarrollo igualitario de la movilidad de las mujeres.

Palabras clave: movilidad cotidiana con perspectiva de género; movilidad del cuidado; urbanismo con perspectiva de género; urbanismo feminista; accesibilidad; transporte público vertical; ascensores; Vigo.

Agradecimientos

A Yolanda, compañera.

A Mirela Fiori, por haber demostrado una profesionalidad y calidad humana excepcional en el acompañamiento como tutora de este proceso de investigación.

A todas las mujeres viguesas que compartieron sus experiencias de movilidad.

A mi familia murciana.

Índice de contenidos

1. Introducción	9
2. El problema de investigación	11
2.1. Antecedentes	11
2.2. Planteamiento y formulación del problema	12
2.3. Objetivos de la investigación	14
2.3.1. Objetivo general	14
2.3.2. Objetivos específicos	15
2.4. Justificación de la investigación	15
3. Marco teórico	17
3.1. Urbanismo feminista	17
3.2. Movilidad cotidiana desde la perspectiva de género	20
3.2.1. Patrones de viaje por roles de género	21
3.2.2. Principales elementos de la exclusión por género del espacio público	23
3.2.3. La interseccionalidad en la movilidad cotidiana	25
3.3. El análisis urbano y de la movilidad con perspectiva de género	25
3.3.1. El valor de los datos	25
3.3.2. La evaluación de la movilidad en el urbanismo feminista	26
3.3.2.1. Indicadores de evaluación	27
3.4. Marco normativo y programático. La inclusión del género en el urbanismo	29
3.4.1. La Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad	30
3.4.2. La Agenda 2030	30
3.4.3. La Nueva Agenda Urbana	31
3.4.4. Marco normativo Español y Gallego	32
3.4.5. El Programa EDUSI y su atención a la perspectiva de género	33
3.5. Conclusión del marco teórico	34
4. Marco metodológico	35
4.1. Población y ámbito de estudio	35
4.2. Diseño de la metodología de investigación	38
4.3. Técnicas y Actividades	39
4.3.1. Sociograma	41
4.3.2. Revisión documental	42
4.3.3. Observación participante estructurada	43
4.3.4. Entrevistas con personas clave	45
4.3.4.1. Línea histórica	47
4.3.4.2. Recorridos exploratorios	48
4.4. Fuentes	49

5. Resultados esperados	51
6. Contexto de aplicación	53
6.1. Territorio. Los Barrios Beiramar, Picacho, Peniche y Camelias	53
6.1.1. Zonificación urbana	54
6.1.2. Zonas verdes	55
6.1.3. Viario	56
6.1.4. Servicios	59
6.2. Población	60
6.2.1. Pirámide de edad	61
6.2.2. Tasa de dependencia	64
6.2.3. Perfil socioeconómico	64
6.2.4. Población de origen migrante	66
6.3. Proyecto Vigo Vertical	66
6.3.1. Antecedentes	66
6.3.2. EDUSI Vigo Vertical	66
6.3.3. Red de ascensores ejecutada	69
6.4. Conclusiones parciales del análisis del contexto	70
7. Análisis e interpretación de resultados	73
7.1. Sociograma	73
7.1.1. Resultados del sociograma	73
7.1.2. Conclusiones parciales del sociograma	74
7.2. Observación participante estructurada	75
7.2.1. Resultados de la observación participante estructurada	76
7.2.2. Conclusiones parciales de la observación participante estructurada	94
7.3. Experiencias y percepciones de personas usuarias de la red de ascensores	95
7.3.1. Resultados de la entrevistas con personas clave	96
7.3.2. Resultado de la técnica de líneas históricas	103
7.3.3. Resultados de la técnica de recorridos exploratorios	104
7.3.4. Conclusiones parciales sobre las experiencias y percepciones de las personas usuarias de la red de ascensores	107
8. Conclusiones y recomendaciones	109
8.1. Recomendaciones	112
9. Consideraciones finales	114
10. Referencias bibliográficas	116
11. Anexos	121
11.1. Anexo I: Guía de Observación	121

11.2. Anexo II: Guía de Entrevista	124
11.3. Anexo III: Formulario del recorrido exploratorio	127
11.4. Anexo IV: Identificación de perfiles de personas entrevistadas	129

Índice de figuras

Figura 1.	Árbol del problema práctico	11
Figura 2.	Representación de los destinos de viaje habituales de la movilidad cotidiana en España y su agrupación en la movilidad del cuidado	22
Figura 3.	Iconografía de movilidad cotidiana y del cuidado en México	23
Figura 4.	Localización y barrios del ámbito de estudio	35
Figura 5.	Áreas censales analizadas del Distrito 3 de Vigo	36
Figura 6.	Principales elementos del ámbito de estudio	37
Figura 7.	Esquema de relaciones entre actividades de investigación	40
Figura 8.	Matriz de relación entre objetivos específicos y técnicas y actividades	40
Figura 9.	Matriz resumen de metodología y resultados esperados	52
Figura 10.	Imagen del ámbito de estudio	53
Figura 11.	Límites administrativos del territorio	54
Figura 12.	Zonificación del territorio	55
Figura 13.	Fotografías de los parques “Camilo José Cela” y “O Castro”	56
Figura 14.	Identificación de viales principales y relieve	56
Figura 15.	Fotografías de conexiones comunes entre los viales principales	57
Figura 16.	Accesibilidad del territorio	58
Figura 17.	Servicios del territorio	59
Figura 18.	Pirámide de población Distrito 3 del censo de 2019	61
Figura 19.	Población de personas mayores de 65 y menores de 18 años del censo de 2019	62

Figura 20.	Población por grandes grupos de edad del censo de 2011	63
Figura 21.	Distribución de la renta media por hogar y de la población con ingresos por unidad de consumo menor al 60% de la mediana	64
Figura 22.	Zonas de actuación de la EDUSI Vigo Vertical	67
Figura 23.	Previsión de infraestructuras de transporte vertical en el territorio	68
Figura 24.	Antes y después de la instalación de los ascensores 1, 2 y 3	70
Figura 25.	Sociograma	74
Figura 26.	Mapa del espacio público observado	76
Figura 27.	Fotografías representativas del grado de abordaje de violencias	77
Figura 28.	Fotografías representativas del grado de accesibilidad universal	80
Figura 29.	Fotografías representativas del grado del equipo	83
Figura 30.	Fotografías representativas del grado de funcionalidad	84
Figura 31.	Fotografías representativas del grado de percepción comunitaria	85
Figura 32.	Fotografías alusivas al grado de representatividad	87
Figura 33.	Fotografías representativas del grado de señalización	88
Figura 34.	Fotografías representativas del grado de vigilancia	89
Figura 35.	Fotografías representativas del grado de visibilidad	91
Figura 36.	Fotografías representativas del grado de vitalidad	93
Figura 37.	Línea histórica 1	103
Figura 38.	Línea histórica 2	104
Figura 39.	Itinerario del recorrido exploratorio	105
Figura 40.	Mapa sintetizador de conclusiones	111
Figura 41.	Perfiles de personas entrevistadas	129

1. Introducció

Las ciudades son espacios sometidos a cambios constantes y desiguales, consecuencia de las transformaciones urbanas que se suceden en ellas a distintas escalas, desde pequeñas obras civiles a grandes planes estratégicos.

Esta procesión de alteraciones moldea los condicionantes que la ciudad transmite a la ciudadanía, incluso en forma de facilidades o limitaciones para el ejercicio de actividades, beneficiando o discriminando a grupos concretos de población. Detrás de estas directrices se encuentran los modelos urbanos en vigor, aplicados por las administraciones locales e influenciados por los actores financieros, gracias a la vigencia sistémica del neoliberalismo y la globalización (Roy, 2011).

Un ejemplo de actividad condicionada por las transformaciones urbanas es la movilidad cotidiana, es decir, las posibilidades de desplazamiento de las personas habitantes de una ciudad durante su actividad ordinaria (Miralles-Guasch, 2009)..

Además, las necesidades espaciales de cualquier actividad varían en función de cuál es el grupo de población que lo ejerce. En este sentido, la heterogeneidad de nuestras sociedades implica la existencia de requerimientos contrapuestos para un mismo espacio público. Sin embargo, las directrices de los modelos urbanos vigentes consiguen que prevalezcan aquellos criterios que benefician a los intereses de los citados actores financieros (Roy, 2011).

Recuperando el ejemplo de la movilidad cotidiana, es común que la mayor parte de la superficie del espacio público de las ciudades esté ocupado por el vehículo privado, funcionalidad que beneficia a las actividades productivas capitalistas por las necesidades de desplazamiento que conlleva la zonificación de la ciudad, que separa las zonas residenciales de los lugares de trabajo. Sin embargo, esta ocupación espacial perjudica a las personas transeúntes o que utilizan el transporte público, que son las formas de desplazamiento habituales de las actividades reproductivas o de cuidados, pues estos colectivos perciben como obstáculos a los elementos que facilitan la circulación de vehículos (De Madariaga, 2004; Valdivia, 2018; Rivas, 2009).

En este punto, resulta crucial destacar la vinculación que existe entre roles de género y división del trabajo, fruto de la convivencia del capitalismo con la organización social patriarcal, donde las tareas reproductivas son asumidas únicamente por las mujeres. Debido a esta asociación, las mujeres tienen unos patrones de movilidad propios que no suelen beneficiarse de la ordenación pro-automóvil de los espacios públicos (De Madariaga, 2009; Valdivia, 2018). Es decir, que más de la mitad de la población tiene una relación negativa con el espacio público de su zona de residencia. Por ello resulta interesante y necesario añadir la perspectiva de género al estudio de la movilidad, con

el fin de averiguar cómo evolucionan los condicionantes del espacio público sobre las mujeres tras una transformación urbana y comprobar si ésta ha conseguido corregir los desequilibrios funcionales habituales de un territorio.

La problemática sobre movilidad y género descrita anteriormente, es un conflicto que afecta a todas las ciudades del mundo. Debido a la globalización de los modelos urbanos vigentes y las discriminaciones espaciales que conllevan, la necesidad de realizar estudios de movilidad cotidiana con perspectiva de género en una ciudad es también global (Valdivia, 2018). Adicionalmente, la ciudad gallega de Vigo, sobre la que se centra el presente trabajo, destaca por su idoneidad para esta investigación.

Vigo, debido a su condición de ciudad con una funcionalidad mayoritaria pro-automóvil y a que actualmente parece estar transformando su espacio público en pos de mejorar su accesibilidad peatonal mediante la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) "Vigo Vertical", resulta un escenario adecuado donde comprobar cómo estas transformaciones urbanas han afectado a los condicionantes de la movilidad cotidiana de las mujeres.

Por este motivo, el presente trabajo final de máster se centra en investigar los desplazamientos ordinarios de las personas residentes en los barrios vigueses de "Beiramar", "Picacho", "Peniche" y "Camelias", pues se sitúan en torno a varias de las actuaciones de mejora de la accesibilidad peatonal de la EDUSI "Vigo Vertical". Además, no se han encontrado estudios de impacto de género sobre el efecto de estas actuaciones, por lo que la investigación desarrollada pretende llenar este hueco.

En cuanto a la composición del documento, este se inicia con una sección preliminar que introduce el problema de investigación relacionado con la movilidad cotidiana en Vigo, seguido de la definición de los marcos teórico y metodológico que respaldan y planifican el análisis ejecutado, así como de una previsión de resultados para orientar la investigación. En especial, la investigación se apoya en el concepto de movilidad del cuidado desarrollado por Inés Sánchez de Madariaga (2009) y en las indicaciones de las distintas guías analizadas sobre planificación de la movilidad cotidiana y urbanismo feminista o con perspectiva de género.

Posteriormente, en base a las determinaciones previas, se realiza el análisis de la movilidad cotidiana, evaluando el contexto del ámbito de estudio y extrayendo información cualitativa sobre las experiencias de las personas participantes en los desplazamientos cotidianos del territorio. En cada una de estas etapas se realizan conclusiones parciales que valoran gradualmente los resultados obtenidos.

Finalmente, el documento cierra con unas conclusiones generales sobre el trabajo realizado, así como unas consideraciones que evalúan su ejecución.

2. El problema de investigación

En este apartado se identifica el problema práctico a partir del cual se desarrolla la investigación del presente Trabajo final de máster, incluyendo la definición de inputs iniciales clave, el planteamiento y posterior formulación del problema de investigación, los objetivos que buscan responder a sus demandas, así como la justificación de este procedimiento.

2.1. Antecedentes

Identificación de los inputs clave iniciales para el proceso de investigación que orientan el posterior desarrollo del planteamiento del problema.

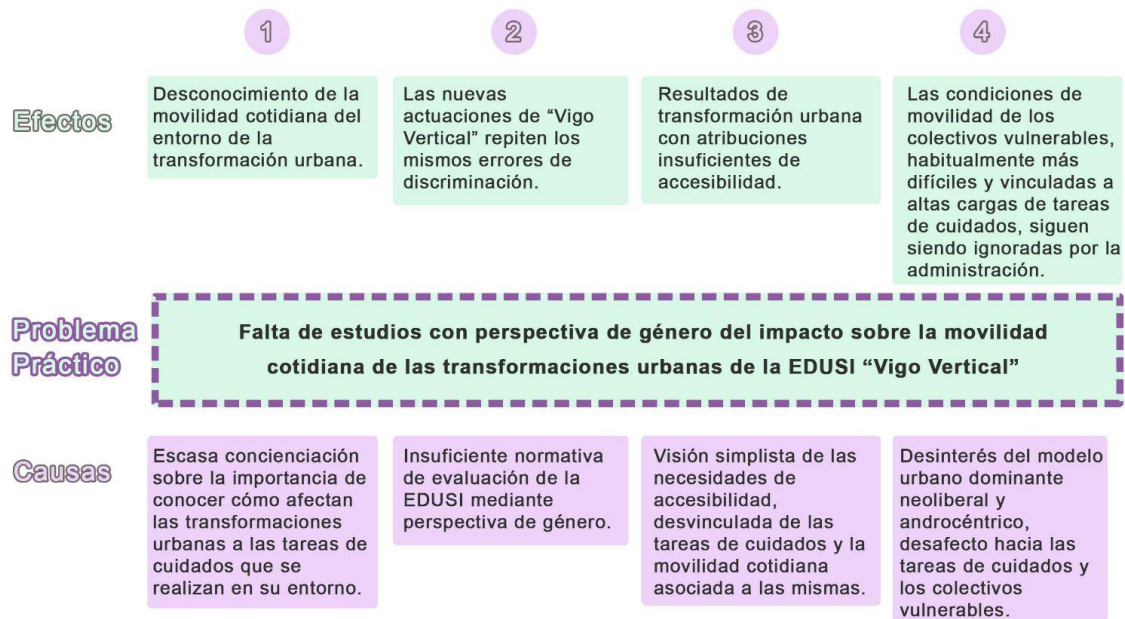
Línea de trabajo: **Urbanismo para ciudades colaborativas e inclusivas.**

Temas: **Transformaciones urbanas y Movilidad cotidiana con perspectiva de género.**

Problema práctico: **Falta de estudios con perspectiva de género del impacto sobre la movilidad cotidiana de las transformaciones urbanas de la EDUSI “Vigo Vertical”.**

Árbol del problema:

Figura 1. Árbol del problema práctico.



Nota: Elaboración propia

Población: **Personas habitantes de los barrios de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias” de Vigo.**

Dimensión geográfica y temporal: **Barrios de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias”, Vigo, año 2022.**

2.2. Planteamiento y formulación del problema

Una problemática recurrente en las ciudades es que no se desarrollan análisis exhaustivos mediante perspectiva de género del impacto que tienen las transformaciones urbanas sobre la movilidad cotidiana, es decir, sobre el movimiento de personas en los espacios donde realizan sus actividades diarias o eventuales. Según lo definen desde la cooperativa Col•lectiu Punt 6 (2019), estas actividades están compuestas por cuatro esferas de tareas: productivas (generadoras de bienes o servicios, remuneradas), reproductivas (cuidadoras, no remuneradas), propias (desarrollo personal e intelectual) y políticas (participación social, cultural y política), que mantienen una relación desigual en favor de las productivas, que se manifiesta en el espacio público urbano y en sus posibilidades de desplazamiento en un tiempo concreto. En este contexto, las tareas reproductivas o de cuidados, aunque acaparan la mayoría de desplazamientos diarios y resultan fundamentales para la atención de la vida humana y la dependencia del resto de esferas, no son estudiadas con suficiente determinación por los gestores urbanos.

Así pues la mayoría de las administraciones locales de ciudades desconocen cómo es su movilidad cotidiana en cuanto a las tareas de cuidados, ni cómo ésta se ve afectada por las sucesivas transformaciones urbanas que ejecutan (Ortiz et al, 2021), y por lo tanto, no pueden actuar para promover una mayor atención a los desplazamientos diarios de la esfera reproductiva.

La causa directa es la escasa concienciación de los gobiernos locales sobre la importancia de conocer cómo afectan las condiciones del espacio público a la realización de las tareas de cuidados, dándoles un papel residual siempre supeditado a las tareas productivas. Esta circunstancia deriva de los modelos urbanos globales imperantes en la gestión de las ciudades que siguen planteamientos neoliberales y androcentristas, contemplando la ciudad como la plataforma física elemental para que el capitalismo desarrolle su actividad. En pos de este objetivo, zonifican los usos de la ciudad y optimizan su espacio público para los desplazamientos lineales de los vehículos privados hasta las áreas productivas, desvalorizando las tareas de cuidados que se realizan a pie o en transporte público y a escala de barrio (Roy, 2011, Harvey, 1990 & Ortiz et al, 2021).

En este contexto, se desconoce cómo interactúan los colectivos sociales desfavorecidos con el espacio público. Entendiendo como colectivos desfavorecidos aquellos que el sistema capitalista, apoyado en la cultura patriarcal, colonialista y mercantilizante dominante en el norte global, no prima para las tareas productivas masculinizadas. Es decir, cualquier persona que no tenga las condiciones acumulables de hombre, blanco, heteronormativo y de clase acomodada (Col·lectiu Punt 6, 2019, Jirón & Singh, 2017 y Fraser, 2020). Estos colectivos desfavorecidos, entre los que destacan las mujeres, son quienes habitualmente soportan las tareas reproductivas o de cuidados, además de realizar las propias productivas, y por tanto los que encuentran mayores limitaciones para circular por una ciudad no concebida para recorridos cotidianos a pie.

Los modelos urbanos globales dominantes neoliberales y androcéntricos vuelven a ser los generadores de esta problemática por su desafecto hacia las tareas de cuidados y los colectivos vulnerables, pues no estimulan a los gobiernos locales a planificar la ciudad en base a las necesidades de los actores sociales, generando ciudades hostiles y despóticas que imposibilitan el ejercicio del Derecho a la ciudad (Harvey, 2008).

Por otro lado, el carácter de la ciudad como espacio en cambio constante y el papel de la transformación urbana como identificación puntual de sus mutaciones, potencia los efectos perjudiciales de la falta de análisis sobre la movilidad cotidiana. Su carencia representa el riesgo de repetir errores no identificados en los sucesivos cambios urbanos, acumulando así posibles situaciones discriminatorias para la movilidad de las tareas de cuidados (Borja, 2014).

Detrás de esta problemática, se encuentra un sistema de seguimiento e indicadores insuficiente, basado en una normativa de evaluación de los efectos de las transformaciones urbanas sobre la movilidad que no precisa cómo valorar sus efectos en las tareas de cuidados. Por ejemplo, en el ámbito de la Comunidad Europea, las Estrategias de Desarrollo Urbano Integrado (EDUSI) con las que se accede a Fondos Europeos de Desarrollo Regional (FEDER) que financian transformaciones urbanas, incluyen obligaciones de seguimiento con enfoque de género pero no especifican cómo deben hacerse. Este proceso se deja en manos de las administraciones locales cuya influencia por los modelos globales urbanos ya mencionados y la falta de formación en urbanismo con perspectiva de género, dificulta que elaboren una evaluación eficaz al respecto (Plan de evaluación común, 2018 & Col·lectiu Punt 6, 2019).

Un ejemplo sería la ciudad de Vigo, en Galiza, que en el año 2015 inauguró la primera remodelación urbana de las múltiples previstas en su EDUSI "Vigo Vertical", cuyo objetivo es mejorar la conectividad entre espacios urbanos contiguos pero separados por importantes desniveles debido a la compleja topografía de la ciudad. El proyecto

consiste básicamente en instalar en zonas estratégicas rampas mecanizadas y ascensores con las que mejorar la movilidad cotidiana de su entorno, que a día de hoy cuenta con ochos intervenciones realizadas y varias proyectadas o en ejecución (Blanco, 2021).

Sin embargo, la capacidad de evaluación de impacto de género en Vigo está limitada por el modelo legal gallego, caracterizado por su excesivo centralismo y escaso margen para la profundización o la innovación de propuestas transformadoras (Alonso, 2020). En consecuencia, la falta de documentos públicos que informen sobre una evaluación con perspectiva de género de los efectos sobre la movilidad cotidiana de las primeras transformaciones, nos lleva a formular la siguiente **pregunta de investigación**:

¿Qué efectos han producido en la movilidad cotidiana, desde la perspectiva de género, las actuaciones de mejora de la accesibilidad y conectividad urbanas ejecutadas entre los barrios vigueses de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias”, en el marco de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado “Vigo Vertical”?

Su condición de primer eje accesible de “Vigo Vertical” ampliado y la existencia de un ámbito de afección claramente delimitado por la topografía, lo convierten en un caso ejemplarizante del que extraer información de movilidad cotidiana mediante perspectiva de género para optimizar los resultados de Vigo Vertical en sus nuevas actuaciones, resolviendo así el desconocimiento de esta materia en la ciudad.

2.3. Objetivos de la investigación

Constituyen las aspiraciones de respuesta de la pregunta de investigación, es decir, expresan cómo se procederá para resolver el problema formulado anteriormente.

2.3.1. Objetivo general

Representa el resultado que se espera obtener de la investigación del presente trabajo final de máster, qué se va a estudiar para responder a la pregunta de investigación, en este caso:

Estudiar con enfoque de género los efectos que ha producido en la movilidad cotidiana las actuaciones de mejora de la accesibilidad y conectividad urbanas ejecutadas entre los barrios “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias”, en el marco de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado “Vigo Vertical”.

2.3.2. Objetivos específicos

Constituyen los componentes que posibilitan la realización del objetivo general, expresando niveles inferiores de profundidad en el mismo, identificando en el presente trabajo de investigación cuatro objetivos específicos:

- 1. Analizar los enfoques teóricos, metodológicos, normativos y prácticos, relacionados con la movilidad cotidiana con perspectiva de género.*
- 2. Identificar los colectivos que participan en la movilidad cotidiana (Mujeres mayores, madres, niños, cuidadoras, personas con discapacidades, etc).*
- 3. Detectar principales puntos de atracción e itinerarios de la movilidad cotidiana.*
- 4. Indagar sobre las experiencias y percepciones en relación a los itinerarios de la movilidad cotidiana antes y post ejecución del proyecto Vigo Vertical.*

2.4. Justificación de la investigación

Conocer el estado de la movilidad cotidiana de un espacio público tras una transformación urbana es fundamental para saber el grado de desarrollo del Derecho a la ciudad de los colectivos vulnerables de su entorno. Se trata de una valiosa información para la gestión de los gobiernos locales que tengan entre sus objetivos avanzar hacia ciudades más igualitarias y comprometidas con los Objetivos al Desarrollo Sostenible 1, 3, 5, 10 y 11 de la Agenda 2030. Esta última es una estrategia global desarrollada por la ONU, resultando la manifestación más reciente de una sucesión de marcos normativos que han incorporado progresivamente el género dentro del urbanismo, como la Carta Europea de las Mujeres, los Programas europeos, la Nueva agenda urbana o la legislación estatal y autonómica, contenidos que profundizaremos en el marco teórico.

Gracias a esta incorporación, la movilidad cotidiana con perspectiva de género logra descubrir que en las ciudades los viajes vinculados a las tareas reproductivas son cuantitativamente los desplazamientos principales. Esto sucede a pesar de que los modelos globales urbanos dominantes neoliberales y androcéntricos han concebido un espacio público hostil y discriminatorio para este tipo de movimientos (Col·lectiu Punt 6, 2019 y Harvey, 2008).

A su vez, en el contexto cultural de las ciudades del norte global: patriarcal, colonialista y mercantilizante, las tareas de cuidados las asumen colectivos rechazados para las tareas productivas masculinizadas y que, por tanto, tienen acceso a menos recursos. Así pues, quienes padecen las limitaciones de la movilidad cotidiana son a su vez

colectivos desfavorecidos por el sistema capitalista y por tanto aquellos que más atención deberían recibir por parte de las Administraciones públicas para resolver o mitigar sus situaciones de desigualdad (Col•lectiu Punt 6, 2019, Jirón & Singh, 2017 y Fraser, 2020).

Además, el hecho de que la ciudad de Vigo se encuentre en pleno proceso de ampliación de las infraestructuras de conectividad de la EDUSI “Vigo Vertical” hace imperioso conocer cómo afectaron las primeras actuaciones a la movilidad cotidiana y a los colectivos vulnerables, para utilizar ese conocimiento en el diseño de las nuevas transformaciones urbanas previstas en este programa, y que estas sirvan mejor al objetivo de integrar a los colectivos desfavorecidos de la ciudad.

3. Marco teórico

Constituye el referente conceptual que orienta la investigación empírica a desarrollar y fundamenta los aspectos principales de la pregunta de investigación: la movilidad cotidiana con perspectiva de género y su incidencia en los análisis urbanos.

Para analizar equitativamente la movilidad cotidiana es preciso indagar en ella desde una perspectiva de género, pues la diferencia existente en los desplazamientos urbanos vinculada a los roles de género implica un uso cotidiano desigual del espacio público, cuyo diseño a su vez perpetúa dichas desigualdades debido a los modelos urbanos en los que se asienta.

El urbanismo con perspectiva de género o urbanismo feminista es la respuesta urbanística a este conflicto, interpretando la ciudad desde un prisma reivindicativo que impugna los modelos urbanos que han propiciado este uso desigual del espacio de la ciudad, proponiendo otras jerarquías de movilidad y actividad para el ordenamiento urbano, identificando la movilidad cotidiana de los cuidados como la función principal del espacio público que asegura la habitabilidad de la ciudad.

3.1. Urbanismo feminista

El feminismo, como movimiento social y político que pretende conseguir la igualdad efectiva de derechos entre la mujer y el hombre, tiene la vocación de intervenir en todos los ámbitos donde dicha desigualdad exista, como sucede en la ciudad: el lugar donde se manifiesta esta realidad adversa a través de su conflicto social inherente y donde la vocación de cambio es posible (Borja, 2003).

Por tanto, recurriendo a la terminología utilizada por Jordi Borja, el urbanismo feminista es la mediación del pensamiento feminista en el diseño y gestión de las ciudades con el fin de aprovechar la oportunidad de cambio ocurrible en la misma. De esta manera, pretende contribuir a eliminar las desigualdades de género e interseccionales que ocasionan los actuales modelos urbanos globales y que se manifiestan a través del conflicto social. Daphne Spain (2006) asocia estas oportunidades con los momentos de crisis de los modelos urbanos, como los que atraviesan actualmente debido a la crisis climática, aprovechando las grietas que se generan para introducir transformaciones urbanas desde el feminismo que promuevan sociedades más igualitarias.

La identificación crítica de los efectos hostiles que tienen los modelos urbanos vigentes sobre las necesidades de la ciudadanía, deben su reconocimiento a la activista Jane Jacobs (1961). La autora fue pionera en señalar que el funcionalismo con el que se planifican las ciudades no consideran las necesidades de las personas que las habitan

ni de las actividades cotidianas que realizan en la misma, sentando las bases teóricas desde las que se desarrolló el urbanismo con perspectiva de género o feminista.

El concepto ha ido evolucionando en función de las distintas olas que han atravesado el movimiento feminista, conformando lo que Anna Bofill (2013) identifica como urbanismo con perspectiva de género: la posibilidad de transformar el entorno urbano que ha sido construido solamente a la medida de hombres con edad, salud y nivel social útil para la esfera productiva. En su lugar, mediante los saberes históricos de las mujeres, el urbanismo con perspectiva de género pretende volverlo habitable y seguro para toda la ciudadanía, haciendo el derecho a la ciudad accesible también a las mujeres.

Actualmente, Zaida Muxi (2019), en el prólogo del libro “Urbanismo Feminista, por una transformación radical de los espacios de la vida” , define el urbanismo feminista como:

“Un cambio fundamental de valores. Se trata de situarnos en nuevos procesos que miren y entiendan las necesidades de las personas y su resolución desde otras variables, desde otro prisma y desde otras prioridades.

El primero de los valores es poner la vida en el centro y, para ello, reconocer la diversidad de personas y realidades que formamos parte de los lugares, incorporando las diferentes necesidades y capacidades para poder responder a situaciones y personas reales, y no a estadísticas frías y universalizadoras. Un urbanismo feminista se construye desde el diálogo, desde la empatía, desde relaciones sin jerarquías en que se respetan todos los conocimientos. En él se consideran todos los cuerpos, sin normativizar modelo alguno. Este entiende de manera entrelazada los espacios, los tiempos, las necesidades, las oportunidades, los sistemas naturales y a las personas” (p.14).

En términos similares, Blanca Valdivia (2018) identifica el urbanismo feminista como una reivindicación de la importancia de los cuidados, donde ciudadanía y entorno asumen su dependencia hacia estas tareas, entendiéndolas como una responsabilidad colectiva que debe priorizar la concepción de espacios y tiempos en la ciudad, situando a las personas en el centro de las decisiones teniendo en cuenta su diversidad. Para la autora, el nuevo paradigma hacia el que avanza el urbanismo feminista es hacia el modelo de la ciudad cuidadora, “pensando ciudades que nos cuiden, que cuiden nuestro entorno, nos dejen cuidarnos y nos permitan cuidar a otras personas” (p.79).

Por tanto, el urbanismo feminista se propone como una herramienta interpretativa y transformadora del espacio urbano que detecta en el mismo una realidad urbana hostil hacia las mujeres, resultado de la división sexual de la ciudad. Un modelo urbano

originado en Europa tras la aparición del capitalismo, que ha separado las esferas productivas y reproductivas que históricamente habían convivido en espacios compartidos, apartadas desde entonces en las zonas fabriles y los hogares, respectivamente (Valdivia, 2018).

A su vez, el capitalismo encontró en la cultura patriarcal preexistente la base necesaria para imponer la división sexual en el trabajo, fundamentándose en distinciones funcionales y biológicas. A las mujeres, que también asumieron el desempeño de trabajos productivos, les fue designada de forma preferente la asunción completa de las tareas reproductivas, mientras que a los hombres únicamente les adjudicaron tareas productivas (Valdivia, 2018).

Pese al valor indispensable que tiene la esfera reproductiva para el ejercicio de la vida y para posibilitar la esfera productiva, fueron estas segundas las que acumularon el prestigio social y las que daban acceso exclusivo a un salario con el que tener autonomía, iniciando la desvalorización de los trabajos de cuidados y el predominio cultural de lo productivo sobre lo reproductivo (Valdivia, 2018).

Frente a este escenario de desvalorización de la esfera reproductiva, Inés Sánchez de Madariaga (2009) sostiene que entre las principales aportaciones de los estudios de género al urbanismo se encuentra la reconceptualización de la noción del trabajo: reconociendo, revalorizando y visibilizando las tareas de cuidados no remuneradas que tradicionalmente han asumido las mujeres por la división sexual del trabajo. Como ya se ha dicho, estas tareas han sido ignoradas por los ideales androcéntricos, a pesar de ser indispensables para el mantenimiento de la vida y por ende de los trabajos sí remunerados.

Blanca Valdivia (2018) plantea que a la sazón de ambas separaciones y con la consolidación de la sociedad industrial, se produjo la mencionada división sexual de la ciudad. Las mujeres quedaron ligadas a los trabajos de cuidados dentro del ámbito privado del hogar y subordinadas a los hombres, para los que se reservaban la mayoría de los trabajos remunerados desarrollados en las áreas productivas de la ciudad, quedando vinculados al espectro de lo público donde ocurren las actividades económicas, políticas o culturales. De esta manera, se generó una dicotomía artificial excluyente mujeres-espacio privado y hombres-espacio público.

Esta segregación espacial y funcional sexual tuvo consecuencias discriminatorias contra las mujeres pues imposibilitó la igualdad de oportunidades entre ambos géneros y la construcción de una individualidad propia por parte de las mujeres, hechos que se trasladaron a una posición deficitaria de la mujer en el espacio público (Murillo, 1996).

Marta Román Rivas (2009) sostiene que esta diferencia por género de accesibilidad a la ciudad comienza a manifestarse en la infancia, limitando la entrada en el mundo

público en base a la percepción de seguridad de los adultos. Según la autora, la educación introduce el miedo en la concepción de las mujeres del espacio público, logrando que la asociación mujer/calle se relacione con algo que está fuera de lugar.

En consecuencia, el espacio público, como lugar de referencia masculina, se configura satisfaciendo las necesidades de las actividades y experiencias asignadas al rol masculino, los trabajos productivos asalariados, e ignorando las asumidas únicamente por las mujeres, las labores reproductivas (Sandercock y Forsyth, 1992), generando el modelo de ciudad vigente conocido como urbanismo androcentrista.

Para Inés Sánchez de Madariaga (2009), la falta de satisfacción de las necesidades de la esfera reproductiva en el espacio público se acentúa en las sociedades modernas tras la salida del espacio privado de los trabajos de cuidados, pues lugares como espacios de ocio, equipamiento, salud o comercio también serían lugares de trabajo desde una perspectiva de las labores reproductivas no remuneradas.

Por tanto, como plantea Blanca Valdivia (2018), los modelos urbanos actuales se caracterizan por seguir una visión androcéntrica que se transmite a la configuración de la ciudad mediante las formas convencionales de diseño, reforzadas por el legado zonificador del movimiento moderno y que potencian las actividades productivas sobre las reproductivas.

Esta visión androcéntrica urbana se manifiesta en el desarrollo de la vida cotidiana en la ciudad y en la distinta facilidad con la que se accede a cada tipo de tareas y en la conciliación de las mismas, limitando el aprovechamiento del tiempo y el espacio por las mujeres (Valdivia, 2018).

La movilidad asociada a cada actividad será diferente en función de la priorización que el espacio público establece para la misma, por lo que la suma de la división sexual del trabajo, el urbanismo androcentrista y los diferentes usos del espacio urbano necesarios para cada actividad implican un desarrollo de la vida cotidiana desigual para mujeres y hombres, resultando el conocimiento de la movilidad cotidiana fundamental para lograr ciudades más igualitarias (Valdivia, 2018).

3.2. Movilidad cotidiana desde la perspectiva de género

La movilidad cotidiana es el conjunto de desplazamientos que realiza de forma habitual la población de un entorno urbano concreto con carácter repetitivo (Monclús, 1992). Este concepto, analizado desde la perspectiva de género, demuestra una realidad desigual entre mujeres y hombres, marcada por la hostilidad del espacio público hacia las tareas de los cuidados debida a la división sexual de la ciudad y a la influencia que

recibe del capitalismo y el patriarcado (Valdivia, 2018). Esta interpretación se basa en las reflexiones del Urbanismo con perspectiva de género o feminista detalladas en el apartado anterior.

La movilidad cotidiana urbana fue reconocida como un factor determinante en la organización territorial de los asentamientos urbanos a mediados del siglo XX (Friedmann y Miller, 1956), siendo desde entonces su análisis una práctica común en el ámbito académico de la geografía y el urbanismo.

Su estudio se ha desarrollado desde distintos enfoques, a razón de las disciplinas que históricamente abarcaron la movilidad cotidiana y aplicaron en ella su propia metodología, enriqueciéndola, señalando de forma acumulativa la complejidad de variables que participan en su operativa: distancia, frecuencia, tiempo, velocidad, motivos y medio de transporte, sostenibilidad, contaminación, suelo utilizado, densidades, morfologías, funcionalidad o la accesibilidad de la misma (Miralles-Guasch, 2009).

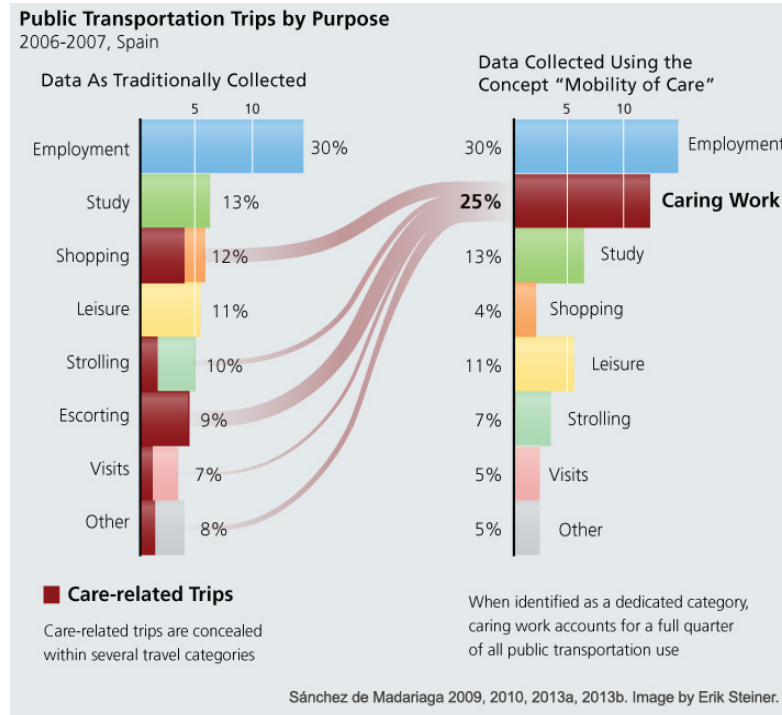
De entre ellas, la variable de la accesibilidad, en especial la ejercida por los colectivos sociales no hegemónicos con desplazamientos desiguales en el espacio público, fue el resquicio aprovechado a finales del siglo XX para introducir lúcidamente la perspectiva de género en el análisis de la movilidad cotidiana.

La doctora en geografía Carme Miralles-Guasch (2009), que ha profundizado en el análisis de la movilidad cotidiana y en su sustancia territorial, sostiene que los modelos actuales de desplazamiento están sujetos a tres perspectivas que previamente determinan sus principales variables: el paso del fordismo al postfordismo, el paradigma de la sostenibilidad ambiental y el protagonismo de las personas frente a los medios de transporte. En este último aspecto, destaca el efecto que tiene sobre la movilidad cotidiana las características sociales de las personas transeúntes, como el colectivo social en el que se inscriben o su nivel de renta, resultado de las complejas relaciones que los condicionantes sociales mantienen con el territorio.

3.2.1. Patrones de viaje por roles de género

Para Carme Miralles-Guasch (2009), la aplicación de la perspectiva de género supuso el hito del estudio de la movilidad en su vinculación con las casuísticas sociales ya que permitió detectar que los distintos roles de género implican modelos de movilidad diferentes entre mujeres y hombres: desplazamientos próximos frente a alejados, transporte a pie o público colectivo frente a privado, y motivaciones de viajes cercanas a las esferas domésticas frente a laborales, respectivamente, además de facilitar la visualización de la movilidad específica ejercida por otros colectivos como jóvenes, migrantes, en condiciones de pobreza o en función de su estructura familiar.

Figura 2. Representación de los destinos de viaje habituales de la movilidad cotidiana en España y su agrupación en la movilidad del cuidado.



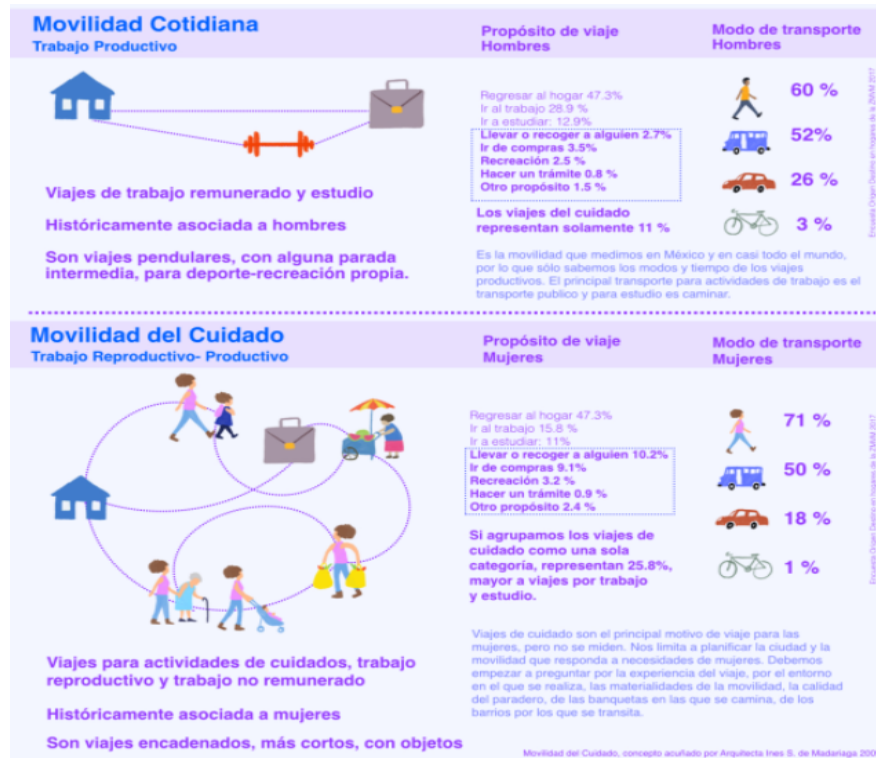
Nota: Recuperado del blog de Gender Innovations (Gender Innovations, 2022).

Inés Sánchez de Madariaga (2004) profundiza en el uso singular del espacio público que realizan las mujeres debido a su asignación en la división del trabajo de las actividades de cuidados. Plantea que existen cadenas de tareas que intercalan distintos trabajos reproductivos no remunerados variables, que se realizan en lugares distintos, generando trayectorias poligonales y entrelazadas cuya movilidad podría considerarse como un todo cubierto por el motivo-paraguas de las tareas reproductivas: la movilidad del cuidado.

A esta movilidad poligonal del cuidado habría que sumarle la propia de las tareas productivas que también realizan las mujeres, aumentando la complejidad de desplazamientos en el espacio público (De Madariaga, 2004).

Esta visión conjunta manifestó que el peso real de los desplazamientos de cuidados tiene un volumen equivalente al generado por los trabajos remunerados de la esfera productiva, cuya movilidad se caracteriza por un movimiento pendular alejado de la complejidad de la movilidad de los cuidados, demostrando que la movilidad del cuidado debe tener un rol principal en la planificación del espacio público y el transporte, obteniendo así ciudades más habitables y compatibles con todas las esferas laborales (De Madariaga, Inés, 2009).

Figura 3. Iconografía de movilidad cotidiana y movilidad del cuidado en México



Nota: Recuperado del blog de Urbanismo, Mujeres y Ciudad en Latinoamérica (Adame, 2020)

3.2.2. Principales elementos de la exclusión por género del espacio público

Inés Sánchez de Madariaga (2004) afirma que los aspectos más visibles respecto al espacio público que muestran las diferencias y discriminaciones por motivos de género son, por un lado, aquellos relacionados con los patrones de viaje comentados en el apartado anterior y por otro, elementos externos como los horarios, la seguridad, comodidad, etc.

En los patrones de viajes distinguimos los siguientes parámetros:

A. Motivo del desplazamiento

Las causas de los viajes realizados por las mujeres son más numerosas que las de los hombres, ya que debido al reparto sexual del trabajo y a la participación de las mujeres en las tareas productivas, los desplazamientos de estas incluyen viajes laborales y cadenas de tareas de cuidados: compra de alimentos, acompañamientos de dependientes, gestiones administrativas, etc. (De Madariaga, 2004).

B. Pautas espaciales y números de viajes

Los viajes realizados por las mujeres siguen pautas de tipo poligonal, resultado de encadenar varios desplazamientos diarios entre distintos lugares para responder a las

necesidades de las tareas de cuidados cotidianas y las productivas. En contraste, los desplazamientos masculinos que no incluyen tareas reproductivas son de tipo pendular, de ida y vuelta, entre empleo y vivienda (De Madariaga, 2004).

C. Distancias recorridas

Mientras que los desplazamientos relacionados con los cuidados ocurren en un área acotada como un barrio y sus zonas limítrofes, los vinculados a las tareas productivas recorren más distancias al transcurrir entre una zona residencial y una zona de empleo. La zonificación de la ciudad distinguiendo espacios alejados para las tareas reproductivas y las productivas, implica una peor accesibilidad al empleo por parte de las mujeres así como a las instalaciones y equipamientos de fuera del ámbito local (De Madariaga, 2004).

D. Modo de transporte

El uso del vehículo privado es más alto entre los hombres, mientras que la tasa de utilización del transporte público y del desplazamiento a pié es mayor entre las mujeres. Esta situación se debe a la menor capacidad económica de las mujeres, que no disponen de vehículo privado, y al carácter poligonal de la movilidad de cuidados que dificulta los desplazamientos en transporte privado (De Madariaga, Inés, 2004).

Respecto a los elementos externos de exclusión, señalamos los siguientes:

A. Restricciones temporales y horarias

La dependencia de las mujeres hacia los horarios de los servicios públicos vinculados a las tareas de cuidados y del propio transporte público, que está planteado para satisfacer los desplazamientos ligados a las tareas productivas con horarios valle y pico, siendo indiferentes a las necesidades de la esfera reproductiva y a las jornadas de trabajo parciales, restringen la movilidad de las mujeres (De Madariaga, 2004).

B. Seguridad

Se trata del factor más condicionante por la diferencia que presenta entre hombres y mujeres, la percepción o realidad de inseguridad producto de la violencia machista que deshumaniza nuestras sociedades, relacionada con la posibilidad de sufrir delitos de naturaleza sexual. Ésta limita los recorridos y horarios de las mujeres en función del nivel de transeúntes y percepción de seguridad de los espacios públicos (De Madariaga, 2004).

C. Comodidad, ergonomía y accesibilidad

El espacio público está diseñado para las dimensiones corporales, habilidades y fuerzas de los hombres con buen estado de salud, sin limitaciones de movilidad y sin cargas materiales o personas dependientes acompañantes. Esta condición limita la accesibilidad del espacio público para el resto de transeúntes y especialmente para las

mujeres porque acumulan características y necesidades contrarias a las que los modelos urbanos androcéntricos han aplicado a las ciudades (De Madariaga, 2004).

3.2.3. La interseccionalidad en la movilidad cotidiana

Tal y como se ha indicado en los apartados anteriores, la exclusividad con la que se conciben los espacios públicos para las tareas productivas desde los modelos urbanos androcéntricos y capitalistas afecta a la ciudadanía según su género, por la división sexual del trabajo.

Sin embargo, esta afección es asociable y puede verse alterada por otras variables como las categorías sociales: edad; raza y clase; los estados: estado de salud y estado civil; la identificación con roles de género no heteronormativos, y la existencia de personas dependientes a su cargo. Por tanto, las posibilidades de movilidad de las personas dependen de una serie de características acumulativas cuyas combinaciones suponen distintos grados de dependencia y de vulnerabilidad (Madariaga, 2004; Valdivia, 2018).

En relación a la condición asociativa del género con otras categorías o rasgos personales, Lisa Horelli (2019) señala que su reconocimiento permite incorporar otros ejes de desigualdad y amplía la diversidad identificada de experiencias y necesidades de movilidad cotidiana.

Por tanto, existe una amplia diversidad de experiencias de movilidad cotidiana y necesidades de accesibilidad al espacio público debido a la heterogeneidad de nuestras sociedades, siendo necesario reconocerla para incorporar a la producción social del hábitat todas las demandas de sus realidades urbanas concretas, introduciendo una mirada interseccional junto a la perspectiva de género (Valdivia, Blanca, 2018).

3.3. El análisis urbano y de la movilidad con perspectiva de género

3.3.1. El valor de los datos

La base ideológica androcentrista que afecta a los modelos urbanos de planificación y gestión de la ciudad, también se manifiesta en los procesos tradicionales de obtención de datos de la movilidad cotidiana, ya que centra su observación en los desplazamientos de la esfera productiva y no valoriza los movimientos encadenados de las tareas de cuidados.

Frente a esta situación, Inés Sánchez de Madariaga (2009) destaca la importancia de obtener información cuantificable propia de la movilidad del cuidado frente a la ocultación de los procesos tradicionales de recolección de datos sobre transporte, atendiendo a los siguientes criterios: contabilización los viajes cortos a pie de menos de un kilómetro o con una duración de quince minutos, detección de desplazamientos encadenados y distinción de los viajes de ocio de los vinculados a las tareas reproductivas.

Igualmente Carme Miralles-Guasch (2009) resalta el papel decisivo de la información cuantitativa de datos sobre movilidad cotidiana utilizada para su propia gestión, así como la metodología implementada en su obtención, valorando la complejidad de variables que intervienen y la necesidad de abordarlos todos.

Por otro lado, frente a la carencia de datos cuantitativos que detecten las necesidades de la movilidad cotidiana de las mujeres y de las tareas de cuidados, se valora la generación de datos cualitativos que recojan las experiencias de las personas usuarias del espacio público mediante técnicas de observación y entrevistas, cubriendo de esta manera los huecos de conocimiento sobre la movilidad cotidiana real de un territorio (Muxi et al, 2011).

3.3.2. La evaluación de la movilidad en el urbanismo feminista

Las políticas públicas, incluidas las urbanas y de movilidad, se articulan a través de normas y metodologías que no son neutras al género y tienen un impacto diferente en mujeres y hombres, pese a no ser concebidas con este propósito intencionadamente. Ésto es consecuencia de tratar como iguales a quienes parten de situaciones de desigualdad, lo que supone en la práctica la perpetuación de tales desigualdades (Emakunde y Ortiz, 2013).

Ante esta coyuntura, la perspectiva de género se articula en la evaluación de impacto en función del género, una herramienta aplicable a las distintas normas y metodologías que resuelve sus deficiencias en pos de la igualdad. Esta pone en el centro de toda intervención a las personas, detectando las necesidades de mujeres y hombres y las desigualdades existentes, considerando la incidencia que por razón del sexo se transmite en los estereotipos y roles, revelando los efectos diferenciales para actuar en consecuencia y lograr resultados equitativos para todas las personas. Su ejecución requiere de un compromiso político firme con el objetivo de la igualdad que se verbalice en las normativas y metodologías desarrolladas desde los poderes públicos (Emakunde y Ortiz, 2013).

En este contexto, las metodologías que analizan la movilidad cotidiana de las ciudades, debido a su condición de técnica al servicio de la función pública, también

precisa de la perspectiva de género para que sus resultados incluyan las necesidades de toda la población y visualicen tanto las tareas productivas como las reproductivas, focalizando su atención en las mujeres y el resto de colectivos desfavorecidos por los modelos urbanos androcéntricos, rompiendo de esta manera con la perpetuación de las desigualdades.

Las evaluaciones de impacto de género deberán plantear cómo repercuten en la situación diferencial de mujeres y hombres las siguientes dimensiones: la división sexual del trabajo, la distribución y acceso a los recursos, el empleo de reglas de género y las organizaciones sociopolíticas y de la vida privada. Además, evaluarán si las actuaciones analizadas contribuyen a incrementar, perpetuar o reducir las desigualdades de género (Emakunde y Ortiz, 2013).

3.3.2.1. Indicadores de evaluación

La guía de movilidad cotidiana con perspectiva de género desarrollada por el Col·lectiu Punt 6 (2021) propone una serie de indicadores cuantitativos y cualitativos que facilitan la evaluación de la movilidad cotidiana (Sara Ortiz et al, 2021). Recogemos los que estimamos apropiados para nuestro caso de estudio:

Indicadores de movilidad cotidiana y cuidadora:

1. Satisfacción sobre la calidad del sistema de movilidad de la infraestructura de transporte vertical, desagregado por género, edad y otras variables.
2. Satisfacción con la intermodalidad entre los diferentes servicios de transporte, desagregado por género, edad y otras variables.
3. Campañas de fomento de la movilidad sostenible con imágenes y lenguaje no sexista.
4. Recogida de datos de los desplazamientos vinculados con el cuidado de las personas, desagregados por género, edad y otras variables identitarias.
5. Satisfacción con los elementos de apoyo de cuidado (bancos, lavabos públicos, cambiadores, espacios de cuidado, etc.) situados en las cadenas de desplazamientos, desagregados por género, edad y otras variables identitarias.
6. Proporción de la superficie de espacio adicional para cochecitos, carros de la compra en infraestructura de transporte público.
7. Satisfacción sobre la mixtura de usos y el acceso a comercios locales, actividades en plantas bajas que apoyen los desplazamientos cotidianos, desagregados por género, edad y otras variables identitarias.

Indicadores de movilidad accesible y diversa:

1. Proporción de recorridos peatonales con calles accesibles y con prioridad peatonal.

2. Satisfacción con respecto a la señalización, los mapas y la información horizontal y vertical relacionada con el sistema de movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público, desagregados por género, edad y otras variables identitarias.
3. Número y porcentaje de paradas de autobús e infraestructura de transporte público vertical con accesibilidad universal física, sensorial y cognitiva
4. Satisfacción con elementos que facilitan la accesibilidad: rampas en intersecciones de calle y acceso a transporte público, barandillas a diferentes niveles, cambios de color y textura de los pavimentos, ascensores, etc.
5. Satisfacción con el estado de las infraestructuras de movilidad a pie (aceras, rampas, semáforos, pasos peatonales, etc.), desagregados por género, edad y otras variables identitarias.
6. Número y porcentaje de carriles y vías ciclables separadas de la movilidad a pie.
7. Satisfacción con la red de bicicletas, desagregados por género, edad y otras variables identitarias.

Indicadores de movilidad segura y libre:

1. Percepción de seguridad de las personas usuarias.
2. Número de barreras visuales eliminadas o resueltas (muros, instalación de espejos, sustitución con materiales transparentes).
3. Satisfacción en relación a la seguridad vial de las personas que se mueven a pie, desagregados por género, edad y otras variables identitarias.
4. Número de agresiones o acoso en el sistema de movilidad denunciado por mujeres y niñas.
5. Número de campañas de prevención del acoso sexual dirigidas a la ciudadanía en general.
6. Número de campañas de prevención del acoso sexual dirigidas a los agresores.
7. Valoración cualitativa de las campañas de prevención.
8. Satisfacción con los protocolos de abordaje del acoso sexual en el transporte público.

Indicadores de movilidad nocturna y festiva:

1. Actividad nocturna de las infraestructuras de transporte público vertical
2. Estado de la iluminación y su mantenimiento en toda la cadena de desplazamiento.
3. Número de paradas de bus iluminadas.
4. Líneas de transporte con servicio de parada a demanda nocturna.
5. Percepción de seguridad en los servicios de transporte nocturnos.
6. Satisfacción con el sistema de movilidad y transporte nocturno, desagregados por género, edad y otras variables identitarias.

Indicadores de movilidad equitativa y participativa

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

3.4. Marco normativo y programático. La inclusión del género en el urbanismo

La inclusión del género en el urbanismo es el resultado de un proceso progresivo y no exento de dificultades y reticencias políticas, marcado por varios eventos internacionales cuyas proposiciones posteriormente se reflejaron en estrategias de las Naciones Unidas y normativas propias de los países participantes.

3.4.1. La Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad

La Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad se redactó en 1995 mediante una línea de investigación cofinanciada por la Sección para la Igualdad de Oportunidades de la Comisión de la Unión Europea, coincidiendo con la IV Conferencia Mundial de las Mujeres organizada por las Naciones Unidas en Beijing (Carta Europea, 1995).

El documento definía cinco temas prioritarios vinculados al urbanismo (Carta Europea, 1995):

- Un planeamiento y desarrollo urbano que incluyera a las mujeres como expertas en la vida cotidiana
- Una movilidad urbana igualitaria que facilite el acceso universal a todas las posibilidades de desplazamiento.
- Una seguridad ciudadana que tenga en cuenta que las mujeres no son las únicas responsables de su seguridad personal y que el diseño y la organización de la ciudad están directamente relacionados con la violencia que se produce en sus calles.
- Una vivienda que considere a las mujeres expertas en la materia.
- Unas estrategias que aseguren su durabilidad y el establecimiento de procesos democráticos significativos e irreversibles.

Además, la Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad reivindicó que se incorporasen a la agenda urbana aspectos determinantes para la igualdad de género efectiva en la urbes, como el derecho a una movilidad segura y libre o la inclusión en la agenda política de la vida cotidiana entendida desde el punto de vista de los usos de las mujeres.

3.4.2. La Agenda 2030

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible es un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, una estrategia desarrollada por las Naciones Unidas, aprobada en una resolución en el año 2015 por sus 193 miembros y articulada a través de sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que abarcan esferas económicas, sociales y ambientales.

La Agenda 2030 es el marco global que utilizan actualmente los países miembros de la ONU para regir el desarrollo mundial durante los próximos 15 años y que se adapta a las casuísticas nacionales y regionales mediante documentos propios para cada

ámbito (Agenda 2030 de España, 2021; Urbanisme amb perspectiva de gènere: mesura de govern, 2017).

Los 17 Objetivos al Desarrollo Sostenible señalan las metas priorizadas por la Agenda 2030 para completar su estrategia frente a los desafíos globales que afectan a la humanidad. Entre ellos destacamos los siguientes:

- ODS 1 - Poner fin a la pobreza en todas sus formas y en todo el mundo.
- ODS 3 - Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.
- ODS 5 - Lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y las niñas.
- ODS 10 - Reducir la desigualdad en los países y entre ellos.
- ODS 11 - Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Estos Objetivos al Desarrollo Sostenible guardan relación con los estudios de movilidad cotidiana con perspectiva de género debido a su vinculación con el Urbanismo feminista y su afán transformador del espacio público para lograr ciudades más igualitarias y cuidadoras donde no se discrimine el acceso a la movilidad por la relación del transeunte con las tareas de cuidados o por cuestiones de género, de clase social, de edad, de raza o de salud. Por tanto, los estudios de movilidad cotidiana con perspectiva de género, gracias a la transversalidad que los caracteriza, actúan como herramientas eficaces para lograr la implementación de los ODS señalados.

3.4.3. La Nueva Agenda Urbana

La Nueva Agenda Urbana (NAU) es una guía global que orienta la planificación y gestión de las ciudades para alinearlas con la transformación urbana necesaria para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, aprobada en 2016 por las Naciones Unidas.

La NAU también se despliega en los ámbitos de países y regiones mediante documentos propios, como es el caso de la Agenda Urbana Española aprobada en 2019 (Agenda Urbana Española, 2022).

Aunque la NAU no es un documento vinculante, cabe destacar la relación con la perspectiva de género que aparece en sus puntos 5 y 13, donde se dice que la NAU

debe conseguir la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y niñas con el objetivo de aprovechar plenamente su contribución vital al desarrollo sostenible, así como asegurar la participación plena y efectiva de las mujeres en igualdad de derechos en todas las esferas y lugares de liderazgo, previniendo y eliminando todas las formas de discriminación, violencia y acoso contra mujeres y niñas en los espacios públicos y privados (Urbanisme amb perspectiva de gènere: mesura de govern, 2017)..

Además, la NAU especifica qué aspectos relacionados con la planificación urbana o la movilidad deben basarse en el género (Urbanisme amb perspectiva de gènere: mesura de govern, 2017).

3.4.4. Marco normativo Español y Gallego

La implementación legal de la evaluación de impacto en función del género tiene su origen en 1997, cuando la Comisión Europea la señaló como una medida estratégica para integrar la perspectiva de género en todos los ámbitos, elaborando para ello una Guía para la Evaluación del Impacto en Función del Género. Desde entonces, la Unión Europea ha repetido su aplicación en los sucesivos programas de actuación implementados (Emakunde y Ortiz, 2013).

En el ámbito estatal español se establece en 2003 una regulación para los Informes de impacto en función del género que afectaba a todas las leyes y reglamentos, hecho que se consolidó ampliando su ámbito en 2007 con la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad efectiva de mujeres y hombres (Emakunde y Ortiz, 2013).

En el ámbito autonómico destaca el impulso de Catalunya que en 2001 implantó la evaluación de impacto en función del género, mientras que Galiza redactó su propia legislación en 2004 mediante la Ley 7/2004, de 16 de julio, Gallega para la Igualdad de Mujeres y Hombres (Emakunde y Ortiz, 2013). El texto gallego establecía un modelo centralizado de realización de informes de impacto que se mantuvo tras la actualización de su jurisprudencia con el Decreto legislativo 2/2015, de 12 de febrero, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales de la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de igualdad (Alonso, 2020).

Para Alba Alonso (2020), el modelo centralizado de evaluación de impacto de género con el que se ha caracterizado Galiza, junto a su orientación de favorecer las medidas incluidas en el marco legal estatal y autonómico, han limitado el desarrollo de análisis más complejos o propuestas más transformadoras. También destaca que en el ámbito local gallego hay un vacío de conocimiento sobre dónde se han realizado estudios de impacto de género y con qué enfoque.

En lo referente a la aplicación de estudios de impacto de género en el ámbito urbanístico, la Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia incluye la perspectiva de género en su Artículo 6, anunciando en su apartado 2 que “la ordenación del territorio tendrá en cuenta el impacto de los roles de género en el uso diferenciado del territorio por mujeres y hombres”. Incluso en el mismo artículo llegan a mentar el derecho a la movilidad, expresando en su apartado 4 que “La ordenación del territorio debe facilitar, garantizar y mejorar la accesibilidad universal a los servicios públicos y los derechos ciudadanos, como el derecho a la vivienda, el empleo, la movilidad o un entorno saludable (...)” (LSG, 2016).

Sin embargo, la mención de la perspectiva de género y el impacto de los roles de género de la legislación urbanística gallega no se ha traducido en un reglamento técnico que guíe, regule y asegure la realización de estos estudios de impacto de género en los ámbitos urbanos, dificultando que sirvan para transformar eficazmente el espacio público de la ciudad hacia realidades más igualitarias.

3.4.5. El Programa EDUSI y su atención a la perspectiva de género

La Unión Europea planteó las Estrategias de Desarrollo Urbano Integrado (EDUSI) como la vía con las que acceder a Fondos Europeos de Desarrollo Regional (FEDER), en concreto al 5% de estos fondos destinados a financiar medidas integradas para el desarrollo urbano sostenible.

Los fondos FEDER están comprometidos con la inclusión de género, incorporando en sus principios horizontales para el periodo 2021-2027 metas como la igualdad de género, la igualdad de oportunidades y no discriminación, la accesibilidad y el cambio climático. Los marcos que desarrollen sus programas deben seguir una estrategia dual de implementación de los principios horizontales señalados (Estrategia FSE+, 2021).

Las EDUSI son los documentos elaborados para planificar y dirigir de forma estratégica las actuaciones previstas para el desarrollo urbano sostenible de una ciudad, estableciendo prioridades, su marco territorial y el conjunto de visiones sectoriales que le afectan.

En España estas estrategias se desarrollan en el marco del Acuerdo de Asociación de España 2014-2020 y del Programa Operativo de Crecimiento Sostenible (POCS) 2014-2020.

Las EDUSI están vinculadas a sistemas de seguimiento y evaluación que aseguran el cumplimiento de los objetivos temáticos del Programa Operativo de Crecimiento Sostenible (POCS) 2014-2020. Entre los sistemas de evaluación se incluye uno de enfoque de género que analice el alcance y el desarrollo de la igualdad de género en la realidad sobre la que se incide, incorporando la perspectiva de género en todo el

proceso, incluso en la operacionalización de las necesidades informativas a criterios y preguntas de evaluación y el diseño metodológico (Plan de evaluación de los programas operativos FEDER, 2014).

Por tanto, los estudios de la movilidad cotidiana con perspectiva de género sobre los efectos que han tenido las transformaciones urbanas vinculadas a la EDUSI “Vigo Vertical” que pretenden realizarse en este proyecto de investigación, encajan como posibles sistemas de evaluación con perspectiva de género necesarios para validar su seguimiento según el Plan de evaluación de los programas operativos FEDER.

3.5. Conclusión del marco teórico

Resulta evidente que los modelos urbanos vigentes y las posibilidades desiguales de movilidad que estos generan son lesivos para nuestras sociedades, ya que contribuyen a perpetuar y extender los efectos dañinos del consorcio dado entre capitalismo y patriarcado, que ha dirigido la construcción de la ciudades desde la revolución industrial, como se ha explicado anteriormente.

Frente a esta coyuntura, el urbanismo feminista y el análisis de la movilidad cotidiana con perspectiva de género que se impulsa desde el mismo, aparecen como herramientas útiles y esperanzadoras para corregir en nuestras ciudades su presente y debener. El marco conceptual que defiende, con planteamientos rupturistas con los dogmas androcéntricos y neoliberales vigentes, rescata los valores humanos más fraternales e igualitarios con los que nutrir el urbanismo, fundamentando su promesa de superar el inadmisibile modelo actual y lograr ciudades verdaderamente sostenibles y habitables para todas las personas.

De esta manera, el urbanismo feminista se postula como una de las teorías urbanas más comprometidas y coincidentes con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 y la Nueva Agenda Urbana asociada a la misma, impulsadas por la ONU, la estrategia con la que actualmente se pretende revertir la deriba insostenible global.

Por lo tanto, considero que se deben aprovechar todas las ocasiones que permitan poner en práctica las posibilidades del urbanismo feminista, aplicando sus paradigmas en cualquier transformación urbana como remedio al desastroso escenario al que han conducido los modelos urbanos vigentes.

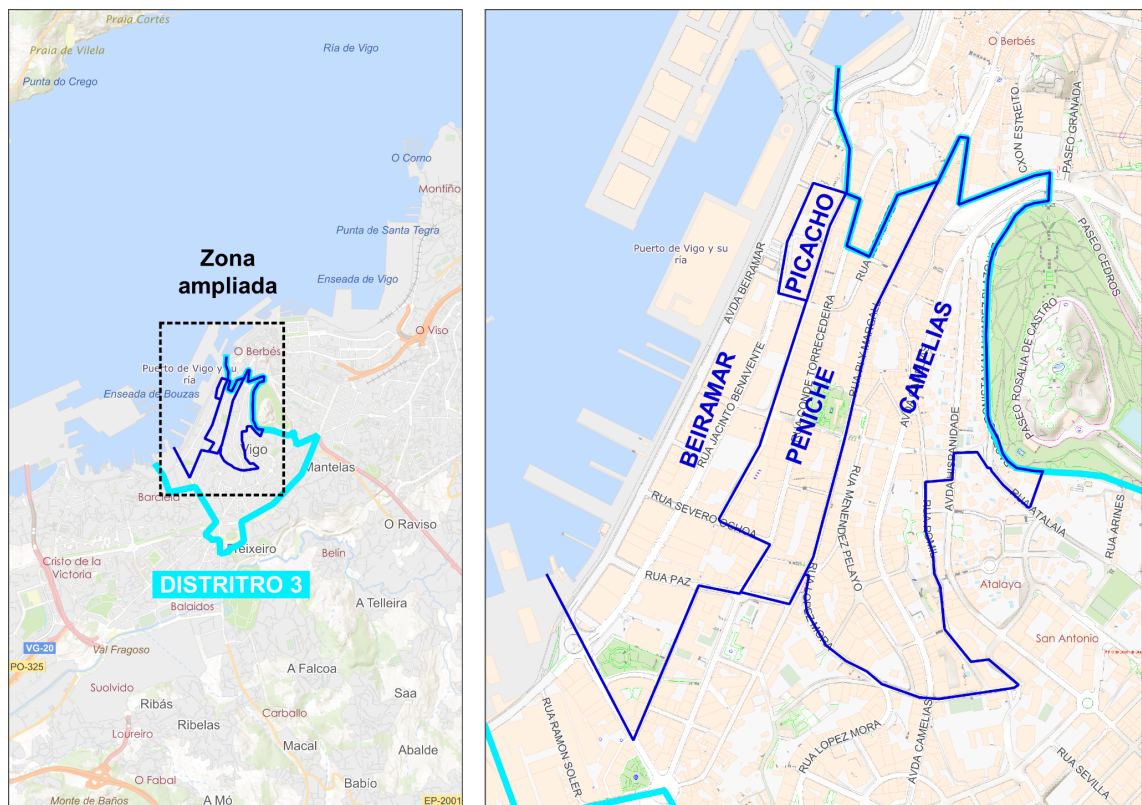
4. Marco metodològic

La investigació que pretende desenvolupar-se en el present treball final de màster analitza la mobilitat quotidiana entre els barris vigueses de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” i “Camelias”, configurant-se a través de les següents definicions sobre la població i el àmbit objecte d'estudi, el disseny de la metodologia d'investigació, les tècniques i activitats implementades, así com les fonts utilitzades.

4.1. Población y àmbito de estudio

Las actividades investigadoras sobre movilidad cotidiana con perspectiva de género se realizarán en los barrios de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias” pertenecientes al Distrito 3 de la ciudad de Vigo (fig. 4), localidad que se caracteriza por asentarse en un territorio cuya acentuada topografía condiciona de forma determinante las posibilidades de la movilidad urbana.

Figura 4. Localización y barrios del àmbito de estudio

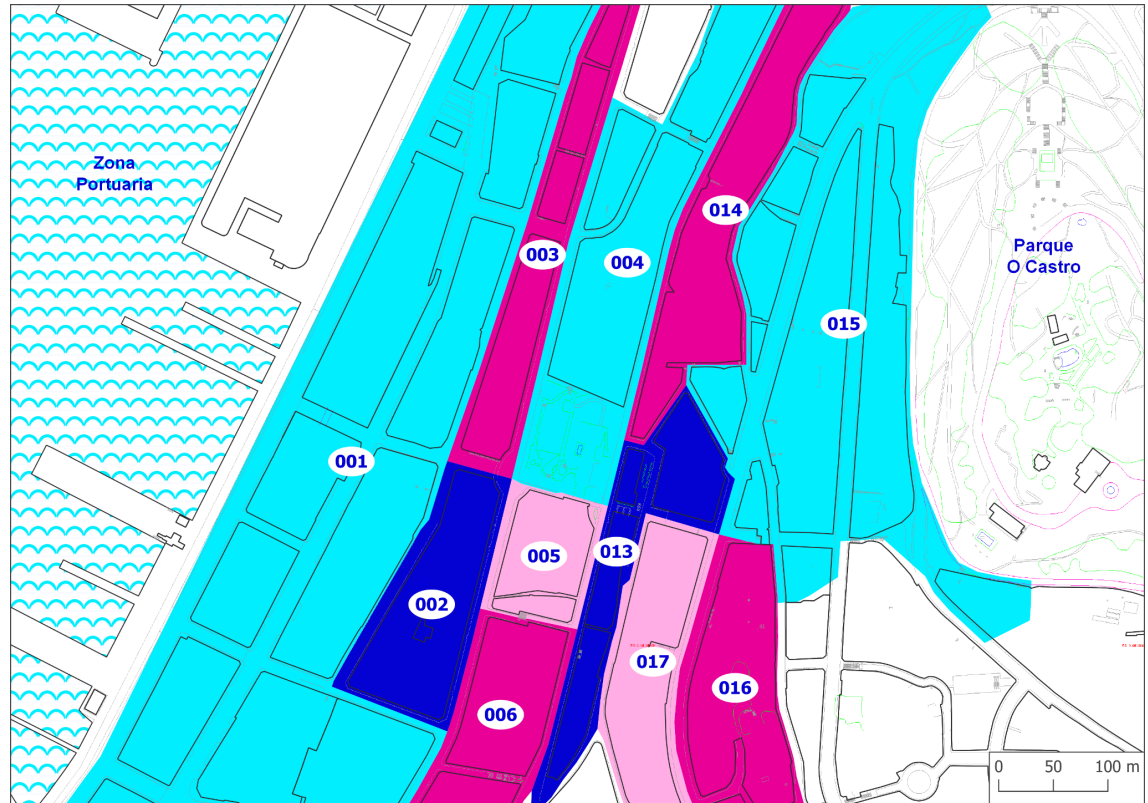


Nota. Elaboración propia. Fondo recuperado de Mapas bases del IGN.

En concreto, se analizará la movilidad cotidiana circunscrita entre los viales de Camelias, Pi y Margal, Conde de Torrecedeira y Marqués de Valterra (fig. 6), que se

corresponde parcialmente con las áreas censales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 13, 14, 15, 16 y 17 del distrito censal 3 de Vigo (fig. 5).

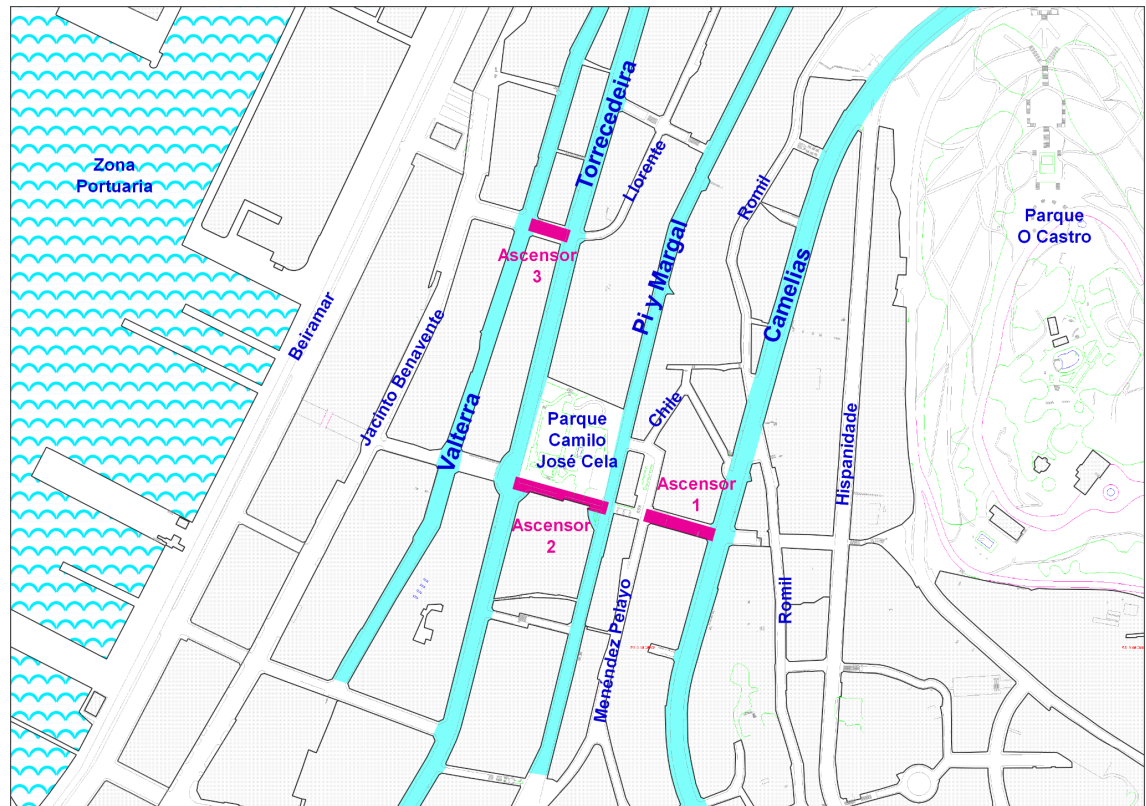
Figura 5. Áreas censales analizadas del Distrito 3 de Vigo



Nota. Elaboración propia.

Estas calles son paralelas entre sí y están situadas a distintas alturas, aunque conectadas a través de una cadena de tres ascensores públicos que, desde su instalación progresiva entre los años 2015 y 2020 vinculada a la EDUSI “Vigo Vertical”, transformaron las posibilidades de la movilidad peatonal del entorno.

Figura 6. Principales elementos del ámbito de estudio



Nota. Elaboración propia.

El estudio del impacto generado por esta infraestructura de transporte vertical público colectivo sobre la movilidad cotidiana entre los barrios de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias”, realizando dicho análisis mediante perspectiva de género, es la principal motivación de este trabajo de investigación.

En cuanto a la población objeto de estudio será aquella que asuma actividades de cuidados y que por tanto produzca una movilidad condicionada por dichas tareas, resida en el entorno estudiado entre los barrios de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias” o utilicen este espacio público en sus recorridos para satisfacer las necesidades vinculadas al cuidado.

Por tanto, la población analizada serán mayoritariamente las mujeres que utilicen el espacio público citado, pues, debido al reparto del trabajo por roles de género existente desde la industrialización, son las mujeres quienes soportan las tareas de cuidados aunque también participen en la esfera productiva. En otras palabras, las mujeres son quienes acumulan la experiencia más valiosa respecto a la movilidad cotidiana de los cuidados y las hostilidades para más de la mitad de la población que conlleva la ordenación androcéntrica del espacio público.

Para lograr que la información cualitativa obtenida sea lo más heterogénea posible y represente distintas realidades de las mujeres transeúntes, se procurará una visión interseccional que incluya distintas edades y diversidades funcionales, culturales, raciales, sexuales y de renta.

Se primarán las experiencias de quienes utilicen el transporte público vertical.

4.2. Diseño de la metodología de investigación

La perspectiva de género como categoría analítica básica obliga a adaptar la metodología de estudio para que pueda recoger la diversidad de experiencias y necesidades de la población tradicionalmente excluida (Muxi, Zaida et al, 2011).

Para Zaida Muxi et al (2011) las particularidades que debe incorporar la metodología con perspectiva de género en el análisis urbano son las siguientes:

- Necesidad de potenciar la participación en igualdad de condiciones durante los talleres participativos, así como de atender las disponibilidades horarias, los requerimientos de las personas dependientes y de aquellas a su cargo.
- Precisión de un posicionamiento político-teórico desde su fase inicial, debido a la implicación política propia del feminismo cuyo objetivo es influir en los cambios de relaciones de género existentes.
- Visibilizar la vida cotidiana de toda la población.

Para lograrlo, la autora propone seguir una estrategia de triangulación múltiple mediante la multidisciplinariedad y la diversidad de métodos y datos (cualitativos, cuantitativos y análisis bibliográficos), cuyo proceso metodológico sería el siguiente:

Aproximación cuantitativa al área de estudio mediante el análisis de datos estadísticos, desarrollando un marco general de la situación y contextualizando la zona.

Utilización de herramientas cualitativas para incorporar información no cuantificable en los datos estadísticos que permita responder a las preguntas quién usa, con quién, por qué y cómo el espacio público.

La primera herramienta sería la observación participante, técnica que permite aproximarse a la realidad social que se estudia de forma directa, percibiendo su complejidad y durante el momento que sucede el fenómeno a analizar, es decir, teniendo en cuenta su contexto y sus referencias espacio-temporales. El análisis sería

secuencial en distintos espacios para diferentes horas del día y en días laborables y festivos (Muxi et al, 2011).

La segunda herramienta serían las entrevistas, diferenciando dos tipos. Por un lado entrevistas espontáneas a las personas usuarias realizadas a la vez que el trabajo de observación, que serán no estructuradas, para conocer sus percepciones. Estas se complementarán con entrevistas en profundidad con las que corroborar las dinámicas observadas (Muxi et al, 2011).

La tercera herramienta consistiría en la toma de fotografías y realización de diagramas y dibujos que complementen y depuren la información obtenida (Muxi et al, 2011).

A partir de estos planteamientos, con el objeto de responder lo más coherente posible a las necesidades del planteamiento del problema, los objetivos específicos y el marco teórico, se opta por un enfoque de investigación centrado en extraer datos cualitativos de la movilidad cotidiana del entorno analizado.

De esta manera, se pretende que la información obtenida cuente con la perspectiva de género de la que carecen habitualmente los datos cuantitativos sobre movilidad debido a los preceptos que les imponen los modelos urbanos vigentes y a su visión androcentrista y capitalista (Muxi et al, 2011).

Por lo tanto, el análisis de la movilidad cotidiana con perspectiva de género entre los barrios de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias” de Vigo, adoptará un diseño de investigación que se apoya principalmente en la investigación de campo y se complementa con la investigación documental, tal y como se describe a continuación.

4.3. Técnicas y Actividades

Las técnicas a desarrollar relacionadas con la investigación documental serán la elaboración de un sociograma, aunque también se nutrirá de la investigación de campo, y la revisión documental.

En relación a la investigación de campo, las técnicas propuestas son la observación participante estructurada y las entrevistas con personas clave, que se complementarán con técnicas como la preparación de líneas históricas y los recorridos exploratorios.

Se han definido las técnicas y actividades que mejor responden a los objetivos específicos que soportan el problema de investigación, tal y como se exponen a continuación en la siguiente tabla y esquema:

Figura 7. Esquema de relaciones entre actividades de investigación



Nota. Elaboración propia.

Figura 8. Matriz de relación entre objetivos específicos y técnicas y actividades

Matriz de relación entre objetivos específicos y técnicas implementadas	
Objetivos específicos	Técnicas y Actividades
1. Analizar los enfoques teóricos, metodológicos, normativos y prácticos, relacionados con la movilidad cotidiana con perspectiva de género	Revisión documental. Consultar normativas y programas de análisis de movilidad con perspectiva de género
2. Identificar los colectivos que participan en la movilidad cotidiana (Mujeres mayores, madres, niños, cuidadoras, personas con discapacidades, etc)	Sociograma. Representar actores clave de la movilidad cotidiana y sus relaciones
	Revisión documental. Consultar datos demográficos del padrón y censo local
3. Detectar principales puntos de atracción e itinerarios de la movilidad cotidiana	Observación participante. Investigación in situ de la actividad del espacio público
	Entrevistas con personas clave. Estructurada
4. Indagar sobre las experiencias y percepciones en relación a los itinerarios de la movilidad cotidiana	Líneas de historia. Análisis de la movilidad cotidiana en una experiencia diaria
	Recorridos exploratorios. Investigación in situ de la actividad junto con usuarias

Nota. Elaboración propia.

4.3.1. Sociograma

Esta actividad consiste en representar gráficamente el posicionamiento y las relaciones sociales existentes entre los actores que influyen en una realidad concreta, en nuestro caso de estudio la movilidad cotidiana entre los barrios de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias” de Vigo.

Permite identificar los diversos actores involucrados, entender sus roles y peso en los procesos de decisión que interceden en nuestro caso analizado, así como representar las dinámicas y relaciones de poder entre dichos actores (Alberich et al, 2009).

El uso del sociograma facilita la visualización de las personas clave participes de la movilidad cotidiana, incluso aquellas cuyas percepciones y necesidades sobre la movilidad cotidiana no han sido atendidas en los procesos de análisis tradicionales de los modelos urbanos androcéntricos y capitalistas debido a sus condiciones de género, edad, dependencia, racialidad o vulnerabilidad económica, entre otras.

Esta identificación estratégica, guiada por criterios de perspectiva de género, posibilita conocer a qué clase de personas se pretende dirigir e involucrar en el resto de actividades de investigación, dotando de una orientación previa para las siguientes tareas de observación, con la intención de que la información cualitativa extraída de las mismas sea lo más inclusiva y representativa posible.

Para implementarla, primero se elabora una lista con los tipos de actores que tienen influencia, gestionan o participan en la movilidad cotidiana de la zona de estudio, representando las distintas sensibilidades existentes: diferentes personas usuarias, organizaciones civiles, administraciones públicas gestoras y actores financieros con intereses en la misma (Ruiz-Mallén et al, 2022).

En segundo lugar, siguiendo los grafismos que plantea Isabel Ruiz-Mallén (2022), se deben relacionar los actores con los siguientes símbolos:

- **Triángulos.** Instituciones con poder en la toma de decisiones.
- **Cuadrados.** Organizaciones y redes.
- **Círculos.** Individuos y grupos de ciudadanos.

A continuación se utiliza un eje de coordenadas x-y para representar los roles de los actores participantes, donde la variable x indica el nivel de acuerdo que existe entre estos según cuatro categorías: “De acuerdo”, “De acuerdo pero...”, “Indiferente” y “En desacuerdo”. Mientras, en el eje y se indica el nivel de control en la toma de decisiones que afectan al modelo de movilidad del ámbito estudiado. Los actores se sitúan en el plano de ejes según su peso y postura (Ruiz-Mallén et al, 2022).

Por último, Isabel Ruiz-Mallén (2022) propone que se identifiquen las relaciones entre los actores marcándolos con la siguiente simbología:

- **Línea gruesa.** Para relaciones estrechas.
- **Línea delgada.** Para relaciones débiles.
- **Línea con cruz.** Para relaciones conflictivas.
- **Línea con interrogante.** Para relaciones desconocidas.

El tiempo estimado para el desarrollo de esta actividad es de 2 horas.

4.3.2. Revisión documental

La revisión documental consiste en consultar bibliografía, ya sea en forma de bases de datos demográficos o de ensayos y guías sobre urbanismo con perspectiva de género o feminista, para recabar información sobre la población del entorno estudiado, así como técnicas de análisis con perspectiva de género de espacios públicos y de la movilidad cotidiana.

Siguiendo las indicaciones de Casilimas (1996), la actividad se estructura en cinco etapas: una primera de rastreo e inventariado, una segunda fase de clasificación de los documentos encontrados, una tercera etapa de selección entre dicho material de la documentación más pertinente para la investigación, una cuarta fase de lectura en profundidad que extraiga información clave y, por último, una quinta etapa sintética de lectura cruzada y comparativa. La información obtenida se estructurará en matrices para facilitar su tratamiento.

Mediante el análisis de bases de datos cuantitativos demográficos desagregados, se pretende disponer de una primera aproximación general sobre la composición social del vecindario de la zona estudiada y del porcentaje de personas residentes con un posible nivel bajo de satisfacción con el espacio público del barrio y la movilidad cotidiana que se produce en el mismo, debido a su distribución espacial y a la jerarquización de funciones que implementan los modelos urbanos androcéntricos vigentes.

El tiempo estimado para la revisión documental de bases de datos demográficas será de 2 días, incluyendo la etapa de rastreo de información y posterior tratamiento de esta.

En lo que respecta a la revisión de ensayos y guías de análisis urbanos con perspectiva de género o feministas, esta actividad constituye la base de elaboración del marco teórico, por lo que su desarrollo ya ha sido satisfecho con anterioridad.

Tanto el estudio de bases de datos cuantitativos demográficos como la revisión de ensayos y guías de análisis urbanos con perspectiva de género, al igual que el

sociograma, sirven de orientación para el resto de actividades de investigación sobre la movilidad cotidiana con perspectiva de género. También reconducen o refuerzan las definiciones del sociograma.

4.3.3. Observación participante estructurada

Consiste en el análisis de un espacio público del que se extrae información del uso social que acontece en el mismo, determinando quién, dónde, cómo y con quién se utiliza, la vinculación entre estos usos y la configuración física del espacio, además de detectar aquellos aspectos que condicionan su uso desde una perspectiva de género interseccional (Ortiz et al, 2021).

Las incursiones investigadoras de observación durarán una hora, repetidas en días laborables, no laborables y durante diferentes momentos: mañana, tarde y noche, con el fin de abarcar las variaciones de la movilidad cotidiana (Ortiz et al, 2021). Se realizarán seis incursiones, combinando los distintos tipos de día y momentos posibles.

La observación se realizará desde la infraestructura de transporte público vertical que conecta los cuatro viales principales del ámbito analizado: las calles Camelias, Pi y Margal, Conde de Torrecedeira y Marqués de Valterra. El estudio también cubrirá los 700 metros de los cuatro viales más próximos a la infraestructura, así como los itinerarios alternativos que los conectan. De esta manera, se pretende conocer la movilidad cotidiana que se genera en torno a la infraestructura de transporte público vertical y en el área de influencia de la misma, además de imaginarnos cómo sería la movilidad antes de su instalación.

En la información extraída se anotarán los perfiles de transeúntes, qué usos realizan, los elementos del espacio público que dificultan o favorecen su movilidad y los conflictos de usos o convivencia detectables (Ortiz et al, 2021).

Las actividades previas del sociograma y la revisión documental de datos demográficos del entorno, servirán para identificar con antelación y con carácter orientativo a las personas clave de la movilidad cotidiana cuyo comportamiento en el espacio público se pretende observar, facilitando su búsqueda durante la actividad.

La información obtenida se sistematiza según la identificación subjetiva del observante respecto a las personas transeúntes: género, edad, origen, si están solas o acompañadas, etc. (Ortiz et al, 2021).

La ejecución de la actividad precisa de un **guión de observación** que prepare para la detección de aspectos vinculados a la movilidad de naturalezas físicas, lingüísticas y sociales y en el que la percepción de seguridad durante la movilidad cotidiana se valore transversalmente mediante los distintos indicadores.

Este guión se encuentra completamente desarrollado en el **Anexo I**, en el que se toma como referencia las orientaciones para análisis con perspectiva de género de espacios urbanos y movilidad cotidiana definidas por Zaida Muxí, el Col·lectiu Punt 6: Sara Ortiz, Adriana Ciocoletto, Marta Fonseca, Roser Casanovas y Blanca Valdivia, además de Mariela Iglesias, Irene Escorihuela, Nel·la Saborit y Josefina Roco (Zaida Muxí et al, 2011; Sara Ortiz et al, 2021; Mariela Iglesias et al, 2018). Distingue los siguientes ejes de observación:

- **Abordaje de violencias.** Actos violentos contra las mujeres, analizado con carácter intersectorial de vulnerabilidad acumulativa por formar parte de otros colectivos desfavorecidos por los modelos sociales y urbanos vigentes.
- **Accesibilidad universal.** Tanto física como visual.
- **Equipo.** Ordenamiento y conjunto de mobiliario, infraestructuras cotidianas, accesibles y bien mantenidas.
- **Funcionalidad.** Análisis de la especialización viaria según sus usos y el grado en que facilitan la movilidad del cuidado.
- **Percepción comunitaria.** Implicación de las personas usuarias.
- **Representatividad.** Presencia en todas las dimensiones del espacio público de mujeres y otros colectivos no favorecidos por los modelos urbanos androcéntricos y capitalistas.
- **Señalización.** Comprobado que la accesibilidad de toda comunicación: visual, acústica y táctil, además de que la iconografía sea no sexista y diversa.
- **Vigilancia.** De carácter formal o informal.
- **Visibilidad.** Física, simbólica y social.
- **Vitalidad.** Análisis de la concurrencia de personas, diversidad de usos y actividades.

Estos ejes se han desarrollado a partir de los fundamentos conocidos como “Seis principios de Canadá para el diseño de entornos urbanos seguros”, fruto de la investigación vanguardista desarrollada en este país y que Anne Michaud (2002), Inés Sánchez de Madariaga e Inés Novella Abril (2021) recogen en los siguientes puntos:

1. **La orientación.** Control de la localización y del itinerario.
2. **La vigilancia.** Posibilidad de escapar y obtener ayuda.

3. **La visibilidad.** Capacidad de ver y ser vista
4. **El acondicionamiento.** Entornos bien planificados y mantenidos
5. **La comunidad.** Actuar en comunidad
6. **La vitalidad.** Oír y ser oída.

Con la información extraída de la observación participante estructurada, después de su análisis y procesamiento que incluirá medios de sistemas de información geográfica, se iniciará la redacción de las conclusiones sobre la investigación con perspectiva de género de la movilidad cotidiana entre los barrios de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias” y el impacto de la infraestructura de transporte público vertical que los une.

Además, gracias a la información extraída de la observación, se enriquecerá el sociograma desarrollado previamente, ampliando o reforzando sus identificaciones.

En concreto, con esta actividad se conseguirá información directa sobre la diversidad de personas usuarias y usos que se dan en el espacio público. Este conocimiento ampliado, junto con la orientación ofrecida por el sociograma y el análisis de las bases de datos demográficos, permitirá optimizar la selección de personas clave en la movilidad cotidiana para las siguientes actividades de entrevistas y marchas exploratorias.

4.3.4. Entrevistas con personas clave

Consiste en dialogar con personas involucradas en la comunidad vecinal que desempeñen un papel de informante social o con perfiles característicos que singularizan los tipos de usuarios de la movilidad cotidiana en torno a la infraestructura de transporte público vertical estudiada. En definitiva, personas que conozcan el contexto de la movilidad cotidiana local en detalle. Las personas entrevistadas deberán recoger la diversidad de experiencias en función de la identidad de género y otras variables interseccionales (Ortiz et al, 2021).

La identificación de las potenciales personas a ser entrevistadas surgen del desarrollo de las tres actividades anteriores.

Esta herramienta permite extraer información cualitativa precisa sobre la movilidad cotidiana, además de ampliar la red de contactos. Las entrevistas tendrán una hora de duración y seguirán un esquema semi-estructurado siguiendo un guión de preguntas, adaptándolo a un esquema de diálogo que establezca un clima de confianza y respeto (Sara Ortiz et al, 2021).

Las entrevistas serán grabadas con audio, garantizando la confidencialidad y anonimato de la persona entrevistada.

Para desarrollar la actividad será necesario un **guión de entrevistas** que se encuentra completamente desarrollado en el **Anexo II** y que distingue los ejes temáticos de la movilidad cotidiana con perspectiva de género que deben cubrirse durante la conversación.

El uso del guión no será literal, sino que se adaptará a las personas entrevistadas, sirviendo únicamente de orientación y primando una comunicación coloquial e inclusiva, utilizando los ejes temáticos del guión como el horizonte que guíe la interlocución.

Los ejes temáticos para las entrevistas sobre la movilidad cotidiana con perspectiva de género que aparecen en el guión, escogidos entre los definidos por el Col·lectiu Punt 6: Sara Ortiz, Adriana Ciocoletto, Marta Fonseca, Roser Casanovas y Blanca Valdivia, (Ortiz et al, 2021), son los siguientes:

- **Movilidad cotidiana y cuidadora.** Conocer el grado de satisfacción de la persona entrevistada sobre:
 - Calidad del sistema de movilidad de la infraestructura de transporte público colectivo, red de ascensores y autobuses;
 - Elementos de apoyo de cuidado (bancos, lavabos públicos, cambiadores, espacios de cuidado, etc.) situados en las cadenas de desplazamientos.
 - Mixtura de usos y el acceso a comercios locales, actividades en plantas bajas que apoyen los desplazamientos cotidianos

- **Movilidad accesible y diversa.** Conocer el grado de satisfacción de la persona entrevistada sobre:
 - Red de movilidad cotidiana.
 - La señalización, los mapas y la información horizontal y vertical relacionada con el sistema de movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público
 - Elementos que facilitan la accesibilidad: rampas, barandillas a diferentes niveles, cambios de color y textura de los pavimentos, ascensores, etc.
 - Elementos que facilitan la accesibilidad al transporte público.
 - Intersecciones
 - Red de bicicletas
 - Tarifación del transporte público

- **Movilidad segura y libre.** Conocer el grado de satisfacción de la persona entrevistada sobre:
 - Percepción de seguridad.
 - Condicionantes de la percepción de seguridad

- Paradas de transporte público
- Protocolos de abordaje del acoso sexual en el transporte público.
- Infancia.
- Contaminación.

- **Movilidad nocturna y festiva.** Conocer el grado de satisfacción de la persona entrevistada sobre:
 - El sistema de movilidad y transporte nocturno.
 - Espacio e inseguridad
 - Medidas de actuación para mejorar la percepción de seguridad.

- **Movilidad equitativa y participativa.** Conocer el grado de satisfacción de la persona entrevistada sobre:
 - Funcionamiento de los organismos consultivos y los procesos de participación vinculados a la movilidad y a las infraestructuras de transporte.
 - Representatividad en el espacio público

Las entrevistas se complementarán cuando sea posible con las técnicas de Línea histórica y Recorridos exploratorios.

4.3.4.1. Línea histórica

Por otro lado, cuando las personas entrevistadas sean usuarias de la red de ascensores y su movilidad cotidiana del cuidado tenga una relación con los mismos, la entrevista incluirá la elaboración de una línea de tiempo.

La intención de esta actividad es representar las labores productivas y reproductivas de un día cotidiano, su horario, los medios de transporte utilizados y su localización. De esta manera se distinguen los tiempos y movimientos dedicados a las tareas de cuidados.

Este procedimiento permite identificar qué elementos han influenciado en la movilidad cotidiana y cuáles fueron las respuestas de las personas entrevistadas hacia esos acontecimientos (Ruiz-Mallén et al, 2022).

Esta técnica incluirá el análisis de dos periodos de la línea histórica de movilidad, tanto el del momento actual, caracterizado por la presencia de la infraestructura de transporte público vertical que parece vertebrar la movilidad cotidiana del ámbito estudiado, como la de la movilidad que existía en el momento previo a su instalación.

Los materiales adicionales necesarios para realizar esta subactividad será papel de dimensiones amplias, rotuladores e incluso post-its.

Las personas entrevistadas serán preguntadas por sus actividades cotidianas, que la persona entrevistadora representará gráficamente en un eje temporal. Las personas participantes identificarán la importancia de dichos acontecimientos y la vinculación con la movilidad (Isable Ruiz-Mallén et al, 2022).

Es importante terminar el ejercicio de la línea histórica con un análisis sintético del resultado.

En cuanto a los resultados de la actividad de las entrevistas, especialmente si los coloquios se han realizado con mujeres, la información extraída supone una mayor profundización en la realidad de la movilidad cotidiana iniciada con la actividad previa de observación. Los resultados de ambas fases se complementan, descubriendo aspectos que habían pasado desapercibidos e incorporando las percepciones directas de las usuarias, superando la barrera del mero observador.

Por tanto, el tratamiento de la información obtenida en las entrevistas debe entenderse como una continuidad del análisis de la movilidad cotidiana iniciado con los resultados de la actividad de observación, ahora también enriquecido con otras fuentes cualitativas.

Por último, la actividad de las entrevistas a personas clave permitirá identificar a aquellas personas cuya relación en la movilidad cotidiana del barrio sea fundamental desde la perspectiva de género para la investigación del presente trabajo por su aporte cualitativo. Una vez identificadas, se les propondrá participar en la siguiente actividad de marchas exploratorias.

4.3.4.2. Recorridos exploratorios

La técnica, también conocida como marchas exploratorias, consiste en un recorrido de reconocimiento del entorno urbano pero con las mujeres entrevistadas, con el objetivo de obtener información sobre la percepción de seguridad y la movilidad cotidiana desde una perspectiva de género interseccional (Ortiz et al, 2021).

Para su realización se tendrá como referencia el **guión de observaciones** y el **guión de entrevistas** que se recogen en los **Anexos I y II**, respectivamente, aunque para facilitar su dirección se repartirá un formulario (Anexo III) que contiene los ejes principales de la movilidad con perspectiva de género y las preguntas más sintéticas sobre las percepciones de las personas participantes.

Durante el desarrollo de la actividad se recorrerá el entorno urbano que une los barrios de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias” de Vigo, utilizando tanto la infraestructura de transporte público vertical existente como sus viales anexos, con el

objeto de detectar y analizar para las mujeres del grupo cuáles son los elementos físicos y sociales que condicionan su percepción de seguridad (Ortiz et al, 2021).

Dado que la percepción de seguridad es un elemento clave en la movilidad cotidiana con perspectiva de género y que las marchas exploratorias son una herramienta óptima para recoger esta información cualitativa, se enfocará el desarrollo de la actividad a obtener dicho conocimiento mediante el enfoque del formulario que se repartirá a las personas asistentes.

La marcha tendrá una duración máxima de 1 hora y su recorrido se definirá con las percepciones recogidas durante la actividad previa de las entrevistas.

La información obtenida con las marchas exploratorias sigue la estela de las actividades anteriores, profundizando en la investigación de la movilidad cotidiana y en la obtención de información cualitativa específica y de calidad. También posibilita enriquecer los planteamientos originales del sociograma.

4.4. Fuentes

La investigación del presente trabajo final de máster utiliza como recursos de información fuentes provenientes de bases de datos de la Administración pública, de guías y ensayos de urbanismo o movilidad con perspectiva de género o feminista, así como de la experiencias de las personas participantes en la movilidad cotidiana de la zona estudiada, siendo esta información última extraída mediante las distintas actividades descritas en el apartado anterior.

Las fuentes utilizadas procedentes de la administración pública, son las siguientes:

- *Censo del municipio de Vigo de 2019*. Elaborado por el departamento de estadística del Ayuntamiento de Vigo. Utilizando en concreto los datos demográficos de las secciones censales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 13, 14, 15 y 16 del distrito censal 3 de la ciudad de Vigo.
- *Censo del municipio de Vigo de 2011*. Recuperado del Instituto Nacional de Estadística. Utilizando en concreto los datos demográficos de las secciones censales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 13, 14, 15 y 16 del distrito censal 3 de la ciudad de Vigo.
- *Atlas de distribución de renta de los hogares*. Elaborado por el Instituto Nacional de Estadística. Utilizando en concreto los datos demográficos de las secciones censales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 13, 14, 15 y 16 del distrito censal 3 de la ciudad de Vigo.

Los documentos y guías sobre urbanismo y movilidad cotidiana con perspectiva de género o feminista consultados, son las siguientes:

- Ortiz, S. [Sara], Ciocoletto, A. [Adriana], Fonseca, M. [Marta], Casanovas, R. [Roser] y Valdivia, B. [Blanca], (2021). *Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica*. Disponible en:
<http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2021/09/Guia-Movilidad-Cotidiana-con-Perspectiva-de-Genero-1.pdf>
- Muxí, Z. [Zaida], Casanovas, R. [Roser], Ciocoletto, A. [Adriana], Fonseca, M. [Marta], & Gutiérrez Valdivia, B. [Blanca], (2011). *¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?*. Recuperado a partir de:
https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/22338/1/Feminismos%2017_06.pdf
- Paricio, A. [Ana], (2019). *Manual de urbanismo de la vida cotidiana*. Barcelona: Barcelona Regional. Disponible en:
https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/112461/3/20210223-Manual_UrbanismeVidaQuot-v3.pdf
- Iglesias, M. [Mariela]; Valdivia, B. [Blanca]; Escorihuela, I. [Irene]; Ortiz, S. [Sara]; Saborit, N. [Nel·la]; Roco, J. [Josefina], (2018). *Derecho a la ciudad metropolitana en el marco de la Nueva Agenda Urbana y la Agenda 2030*. Materiales docentes Máster universitario de Ciudad y Urbanismo. Barcelona: FUOC
- Emakunde y Ortiz, H. [Helena]. (2013). *Guía para la elaboración de informes de impacto de género*. Emakunde - Instituto Vasco de la Mujer, Gobierno Vasco y Lejarazu-Red Kuorum. Recuperado a partir de
https://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/publicaciones_guias2/es_emakunde/adjuntos/26.guia.para.la.elaboracion.de.informes.de.impacto.de.genero.pdf
- Michaud, A. [Anne]. (2002). *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire*. Montréal: Femmes et Ville de la Ville de Montréal.
- De Madariaga, I. [Inés] y Novella Abril, I. [Inés]. (2021). *Proyectando con perspectiva de género. Guía para planificar ciudades y pueblos inteligentes y sostenibles*. Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Población y Territorio. Junta de Extremadura. Recuperado de:
<http://sitex.gobex.es/SITEX/files/guiagenero/GuiaGeneroJuntaex.pdf>

5. Resultados esperados

Los resultados supondrán la resolución del problema central del trabajo final de máster, que quedó formulado con la pregunta de investigación que recordamos a continuación:

¿Qué efecto ha producido en la movilidad cotidiana desde las perspectiva de género las actuaciones de mejora de la accesibilidad y conectividad urbanas ejecutadas entre los barrios vigueses de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias”, en el marco de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado “Vigo Vertical”?

Por tanto, la respuesta a esta pregunta de investigación, que durante la fase de formulación del problema quedó estructurada mediante los objetivos específicos que se especificaron, será consecuencia de aplicar las actividades y técnicas investigadoras a la meta de conocer los efectos que ha producido en la movilidad cotidiana las actuaciones de mejora de la accesibilidad y conectividad urbanas ejecutadas entre los barrios “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias”, en el marco de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado “Vigo Vertical”, el objetivo general de éste trabajo final de máster.

Este nuevo conocimiento desarrollado durante la investigación, materializado en bases de datos e información georeferenciada sobre la movilidad cotidiana de la zona estudiada, tendrá una manifestación propia relacionada con cada uno de los objetivos específicos, quedando reflejada en la siguiente tabla:

Figura 9. Matriz resumen de metodología y resultados esperados

Matriz resumen metodología y resultados				
Objetivos específicos	Técnicas y Actividades	Instrumentos	Fuente	Resultados
1. Analizar los enfoques teóricos, metodológicos, normativos y prácticos, relacionados con la la movilidad cotidiana con perspectiva de género	Revisión documental de guías de análisis de urbanismo y movilidad cotidiana con perspectiva de género	Guía documental	Guías y ensayos de urbanismo con perspectiva de género señaladas	Proceso metodológico propio adaptado a caso de estudio
2. Identificar los colectivos que participan en la movilidad cotidiana (Mujeres mayores, madres, niños, cuidadoras, personas con discapacidades, etc)	Sociograma. Representar actores de la movilidad cotidiana y sus relaciones	Indesign	Elaboración propia, en base guías, histórico de noticias y retroalimentación con las siguientes actividades de investigación	Base de datos y mapa geoprocesado con listado de colectivos que participan en movilidad cotidiana del barrio y sus localizaciones características
	Revisión documental de padrón y censo local	Excel	Censo de población, datos inframunicipales, año	
	Observación participante. Investigación in situ de la actividad del espacio público	Diario, cuaderno de notas, croquis, mapas, cámaras, datos abiertos	Elaboración propia, portal de datos abiertos del Ayuntamiento de Vigo y Sociograma	Base de datos y Mapa geoprocesado con principales puntos de atracción, itinerarios y elementos de conflicto
3. Detectar principales puntos de atracción e itinerarios de la movilidad cotidiana	Recorridos exploratorios. Investigación in situ de la actividad junto con usuarias	Recorridos exploratorios junto con usuarias, guía de marcha exploratoria, formulario, grabadora	Colaboración de agentes cívicos locales: Asociaciones Vecinales, AMPAS, Culturales, así como actividad previa de Observación	
	4. Indagar sobre las experiencias y percepciones en relación a los itinerarios de la movilidad cotidiana	Entrevistas a personas clave.		Guía de entrevistas, grabadora

Nota. Elaboración propia.

6. Contexto de aplicación

6.1. Territorio. Los Barrios Beiramar, Picacho, Peniche y Camelias

Los barrios de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias” componen la mancha urbana de Vigo que, desde la ría, rodea la ladera occidental del Monte de “O Castro”, hito del relieve urbano de la ciudad cuya accidentada topografía se manifiesta especialmente en esta zona.

Aproximadamente, sus superficies son de 360.000, 15.000, 106.000 y 234.000 m², respectivamente.

Figura 10. Imagen del ámbito de estudio

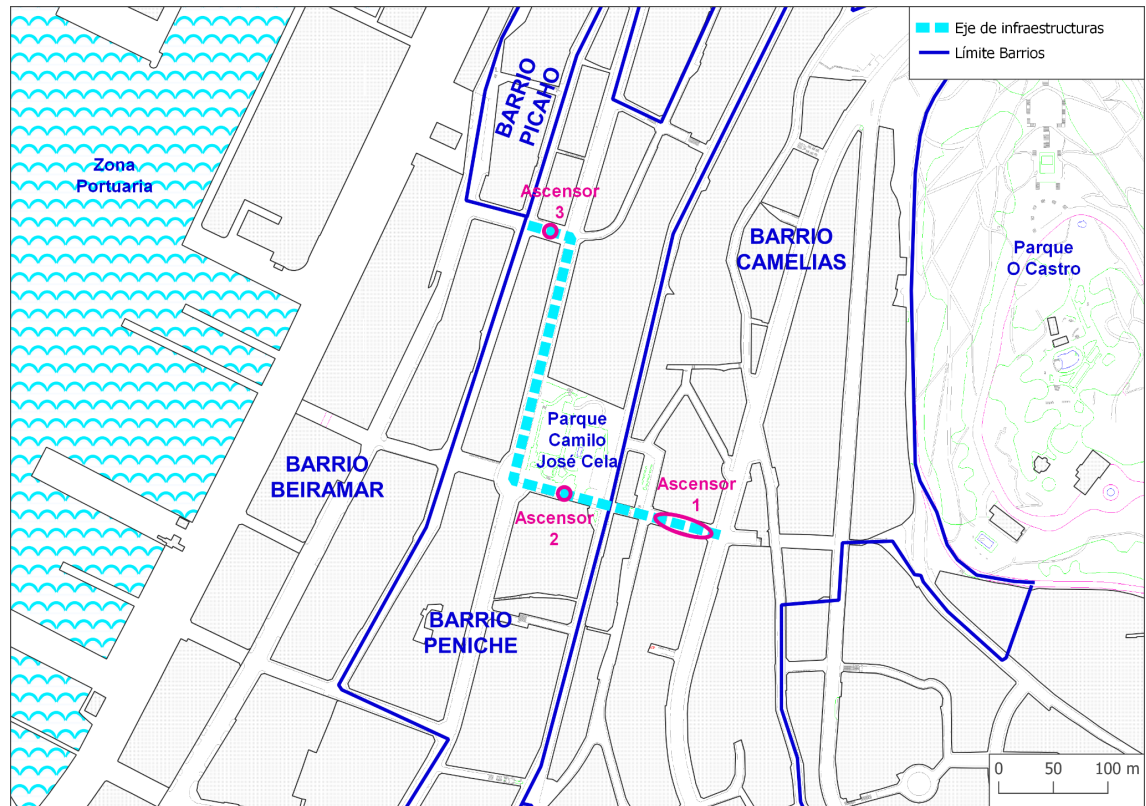


Nota. Elaboración propia. Fondo recuperado de Google maps.

Los cuatro barrios están “cosidos” por una cadena de infraestructuras de transporte público formada por ascensores verticales y diagonales que vertebran la movilidad peatonal de la zona. Su implementación fue posible gracias a la estrategia de desarrollo urbano sostenible “Vigo Vertical” desarrollada en la ciudad.

Este eje de infraestructuras genera un área de influencia que se superpone a las fronteras administrativas de los barrios y que constituye el territorio de interés para la investigación desarrollada en el presente trabajo final de máster, con una superficie aproximada de 120.000 m².

Figura 11. Límites administrativos del territorio



Nota. Elaboración propia.

6.1.1. Zonificación urbana

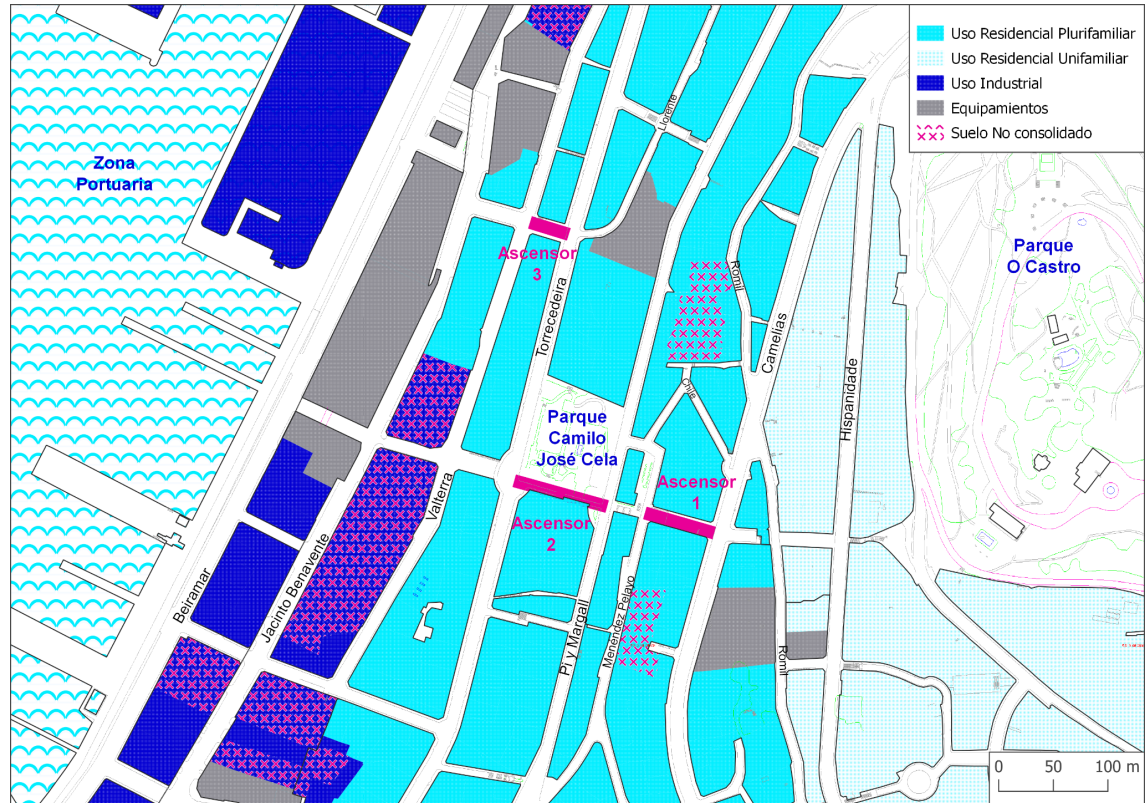
El territorio se divide en dos zonas según el uso global dominante industrial o residencial.

La primera franja urbana siguiendo el litoral la forma el Barrio de Beiramar que incluye parte de las instalaciones portuarias de la ciudad y tiene un uso mayoritario industrial, con elementos singulares de equipamientos culturales y educativos y espacios residenciales testimoniales. Aunque se trata de un entorno consolidado, el proceso de reconversión industrial que sucede actualmente sobre este territorio hace que varias de sus parcelas estén vacías o alberguen edificaciones en ruinas.

A continuación, en dirección Este hacia el interior de la ciudad, desde la calle “Conde Valterra” hasta la cima del Monte “O Castro”, el uso preponderante es el residencial en los barrios “Peniche” y “Camelias”. Se trata de un suelo urbano consolidado, a excepción de dos espacios aislados, que forma una trama compacta de vivienda en edificación plurifamiliar. La ciudad se dispersa a partir del vértice que surge del cruce de las calles “Camelias” e “Hispanidad”, a partir del cual se desarrolla un modelo de ciudad jardín de viviendas en edificaciones unifamiliares, cubriendo el último tramo construido hasta el parque situado en la cima de la montaña.

Por último, el barrio de “Picacho”, localizado entre “Beiramar” y “Peniche”, tiene una composición intermedia de usos residenciales, industriales y de equipamientos.

Figura 12. Zonificación del territorio



Nota. Elaboración propia.

6.1.2. Zonas verdes

Respecto a las zonas verdes, el territorio cuenta con el Parque “Camilo José Cela”, un espacio singular por el papel de centralidad que ejerce en el entorno, peculiaridad que se vio reforzada tras la instalación en su margen de uno de los ascensores que componen el eje de infraestructuras de transporte público vertical.

Este parque cuenta con arbolado de gran porte y espacios para distintas actividades con sus respectivas dotaciones: varias zonas de juegos infantiles, merenderos, zonas de ejercicio saludable para personas mayores o cancha deportiva.

Por otro lado, el Parque de “O Castro”, una de las zonas verdes insignia de la ciudad, se encuentra situado en la cima de la montaña homónima contigua con el entorno analizado. Sin embargo, pese a su aparente proximidad, la accesibilidad al mismo es limitada por las condiciones topográficas de su emplazamiento, resultando más sencillo su acceso desde los barrios situados en sus laderas Norte y Oeste.

Figura 13. Fotografías de los parques “Camilo José Cela” y “O Castro”

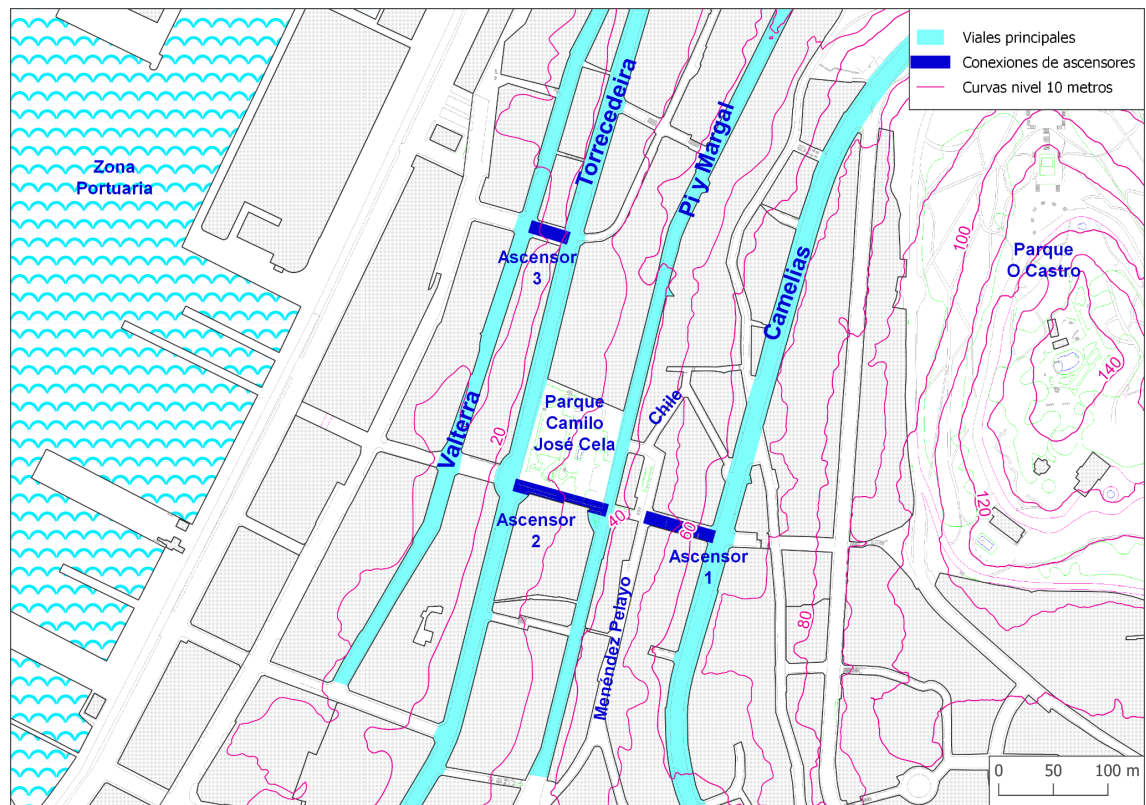


Nota. Elaboración propia.

6.1.3. Viario

El viario del entorno queda definido por un trazado de calles paralelas a la línea de costa que por su disposición actúan como imaginarias líneas de nivel que marcan el acentuado ascenso desde la zona portuaria hasta la montaña del Castro, cuyo pico a 140 metros sobre el nivel del mar se encuentra a escasos 600 metros del agua.

Figura 14. Identificación de viales principales y relieve



Nota. Elaboración propia.

Entre estos viales se encuentran las calles “Marqués de Valterra”, “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margal” y “Camelias” que, por su consideración como puntos finales e intermedios del eje de infraestructura de transporte vertical, son los viarios escogidos para la investigación de la movilidad cotidiana del entorno.

Las calles mencionadas tienen una pendiente prácticamente llana y mantienen una disposición paralela entre sí, aunque presentan una diferencia de cota que llega a superar los 20 metros de altura.

La conexión entre estos ejes fue realizada mediante viales transversales, solución que supuso la generación de pendientes longitudinales sin criterios de accesibilidad, con desniveles muchas veces salvados por escaleras o incluso viales cortados por la imposibilidad de darles continuidad.

Figura 15. *Fotografías de conexiones comunes entre los viales principales*

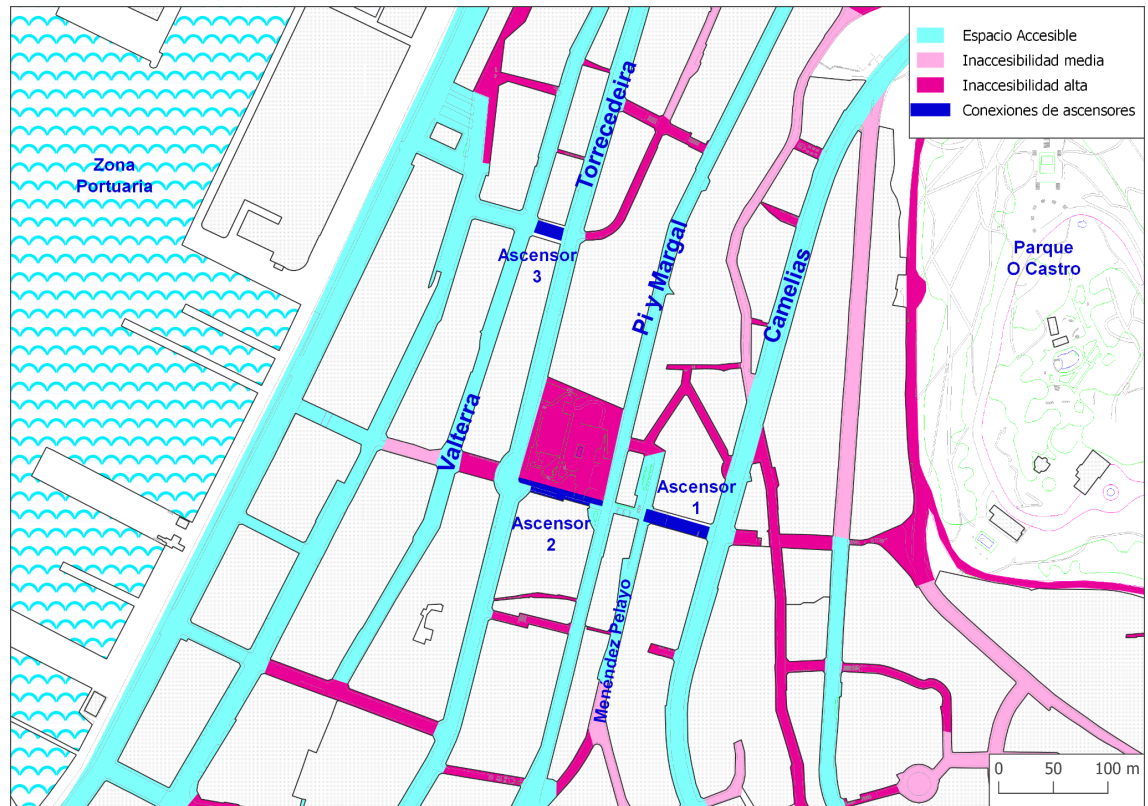


Nota. Elaboración propia.

Por lo tanto, el territorio analizado se divide en cuatro plataformas contiguas, identificados en las calles “Marqués de Valterra”, “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margal” y “Camelias”, que se encuentran segregadas espacialmente debido a la inaccesibilidad de sus viales conectores.

Esta condición se mantuvo hasta el año 2015, cuando se inició la instalación del eje de infraestructuras de transporte público vertical formado por tres ascensores que posibilitan una continuidad peatonal entre las cuatro áreas de movilidad accesible.

Figura 16. Accesibilidad del territorio



Nota. Elaboración propia.

Los aspectos topográficos del territorio han condicionado el desarrollo histórico de la movilidad cotidiana sobre el mismo, favoreciendo los desplazamientos en automóvil privado cuyo uso ha sido impulsado por los modelos urbanos androcéntricos aplicados en Vigo desde el siglo XX y que en 2019 el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vigo identificó en un 49,07% de los desplazamientos en la movilidad interna en toda la ciudad (APMUSV, 2020).

La ordenación de los viales se realizó acorde con la priorización de la movilidad de los vehículos privados, contando los cuatro ejes principales con dos carriles de circulación y espacios para estacionamiento de vehículos en línea. A su vez, los viales transversales secundarios también priorizan la circulación motorizada, salvo en los tramos donde su continuidad se interrumpe verticalmente por escaleras u otros obstáculos. Los espacios de estacionamiento de vehículos son especialmente numerosos en el entorno comprendido entre las calles “Beiramar” y “Marqués de Valterra”. Los espacios con prioridad peatonal se limitan al eje formado por los tres ascensores y el Parque Camilo José Cela.

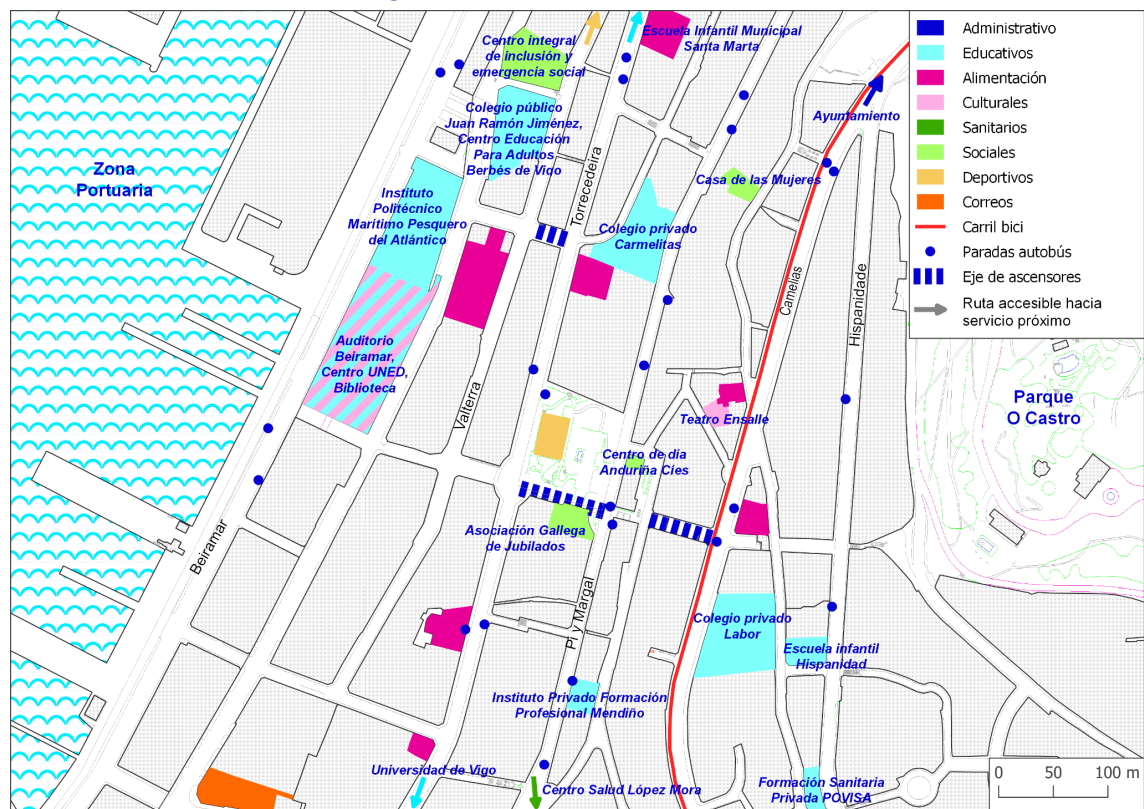
Por lo tanto, la movilidad cotidiana relacionada con las tareas de cuidado, caracterizada por desplazamientos con recorridos complejos y a pie o en transporte

público (De Madariaga, 2009), se encuentra en este entorno con un escenario verdaderamente hostil y dificultoso, condicionado por su inaccesibilidad.

6.1.4. Servicios

El territorio está dotado de servicios variados distribuidos de forma irregular entre los cuatro principales viales, generando una relación de complementariedad entre los mismos.

Figura 17. Servicios del territorio



Nota. Elaboración propia.

La calle “Marqués de Valterra” cuenta con servicios educativos públicos de primaria y para adultos, de alimentación y el Centro integral de inclusión y emergencia social. Además, está comunicada de forma accesible con la Avenida de “Beiramar” y sus destacadas instalaciones culturales y educativas: el Auditorio Municipal de Beiramar, el Centro asociado de la UNED de Pontevedra y su respectiva Biblioteca, además del Instituto Politécnico Marítimo Pesquero del Atlántico. Sin embargo, cabe destacar que el vial “Marqués de Valterra” no cuenta con paradas de autobuses propias.

La calle “Conde de Torrecedeira” es el vial más dotado en servicios de alimentación y permite un acceso directo a las instalaciones deportivas del Parque Camilo José Cela. Además, permite un itinerario accesible hacia las instalaciones educativas superiores y

universitarias situadas en su extremo meridional y a una escuela infantil municipal en su extremo septentrional. Dispone de varias paradas de autobuses.

La calle “Pi y Margall” destaca por la presencia servicios estratégicos de cuidados, como el Centro de día “Anduriña Cíes” o el acceso al Centro de Salud “López Mora” cuya área sanitaria incluye el territorio de los barrios analizados. Además, incluye los centros educativos privados de Carmelitas y Mendiño y varias paradas de autobuses. Sin embargo, destaca por la ausencia de servicios de alimentación.

Por último, la calle “Camelias” cuenta con servicios de alimentación, educativos privados, paradas de autobuses y carril bici, aunque destaca por ser el único vial que permite una conexión accesible con el Ayuntamiento de Vigo y el centro de la ciudad.

6.2. Población

La población residente de los barrios de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias” cuyo domicilio se encuentra en el área de influencia del eje de infraestructuras de transporte público vertical analizado, se corresponde parcialmente con los datos demográficos recogidos por las áreas censales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 13, 14, 15, 16 y 17 pertenecientes al distrito censal 3 de la ciudad de Vigo.

La información utilizada combina como fuentes el censo poblacional de 2019 ofrecido por el Ayuntamiento de Vigo, que destaca por su actualidad pero no incluye toda su información desagregada por género, y el censo población de 2011 de la ciudad de Vigo ofrecido por el Instituto Nacional de Estadística, que sí desagrega por género y edad toda su información, pese a su menor vigencia. Además, del Instituto también se utilizó el Atlas de distribución de renta de los hogares que cuenta con información socioeconómica del año 2019.

En el año 2019, el total de habitantes del conjunto de las áreas censales analizadas era de **13.537** personas, de las que 7.167 se identifican administrativamente como mujeres y 6.370 como hombres, lo que equivale a un 53% y 47% del censo, respectivamente (Portal datos abiertos Ayuntamiento de Vigo, 2022).

El distrito censal 3, al que pertenecen las áreas censales analizadas, tenía en el año 2019 un total de 43.160 habitantes, de los cuales 22.982 se identificaron administrativamente como mujeres y 20.178 como hombres (Portal datos abiertos Ayuntamiento de Vigo, 2022). Por lo tanto, la población de las áreas censales analizadas suponen un tercio del total del distrito 3.

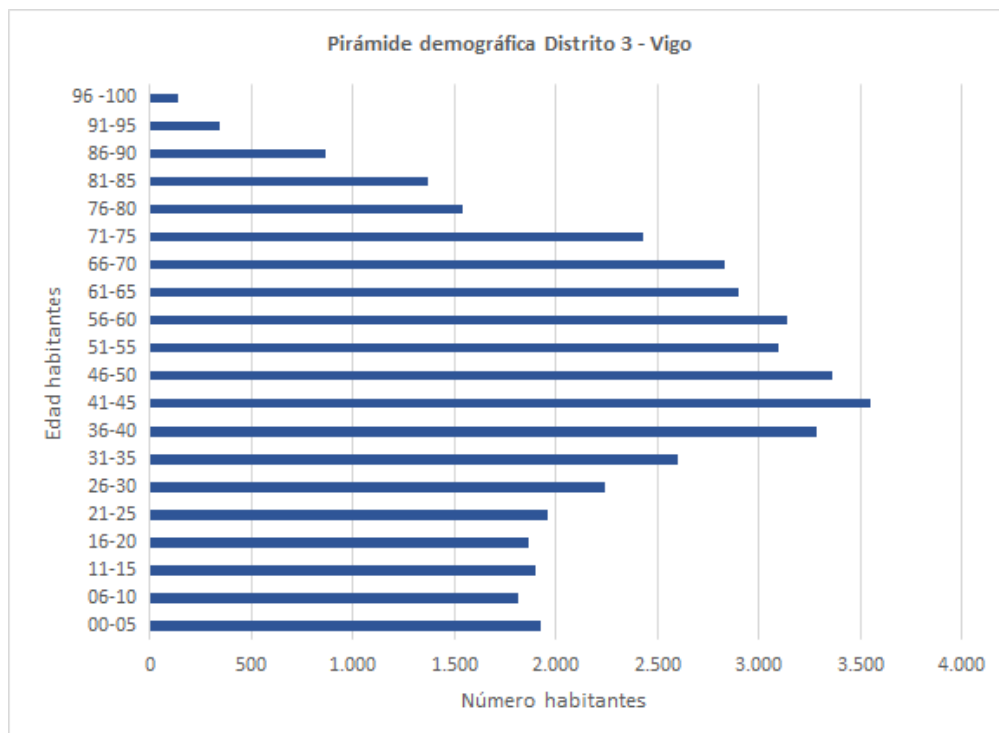
6.2.1. Pirámide de edad

Para determinar la pirámide de edad de la población del territorio por grupos quinquenales de edad, se utilizan los datos pertenecientes al total del distrito censal 3 de 2019, ya que esta información no se encuentra desagregada para territorios de menor tamaño. Tampoco están disponibles las edades quinquenales desagregadas por género.

El distrito 3, además de los barrios de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias” originados en los años 50-60, incluye otras zonas residenciales de reciente creación con edificaciones nuevas que se caracterizan por contar con residentes más jóvenes y con un nivel de renta más cómodo que los del resto del distrito. Este aspecto tendrá que ser tenido en cuenta en el análisis de la pirámide poblacional.

Del gráfico se desprende una estructura de pirámide poblacional regresiva, característica de los países desarrollados con baja natalidad y esperanza de vida alta. Este fenómeno se recrudece en el contexto de Galicia por la crisis demográfica que atraviesa marcada por el envejecimiento poblacional y la pérdida de población (Pazo y Moragón, 2018)

Figura 18. Pirámide de población Distrito 3 del censo de 2019



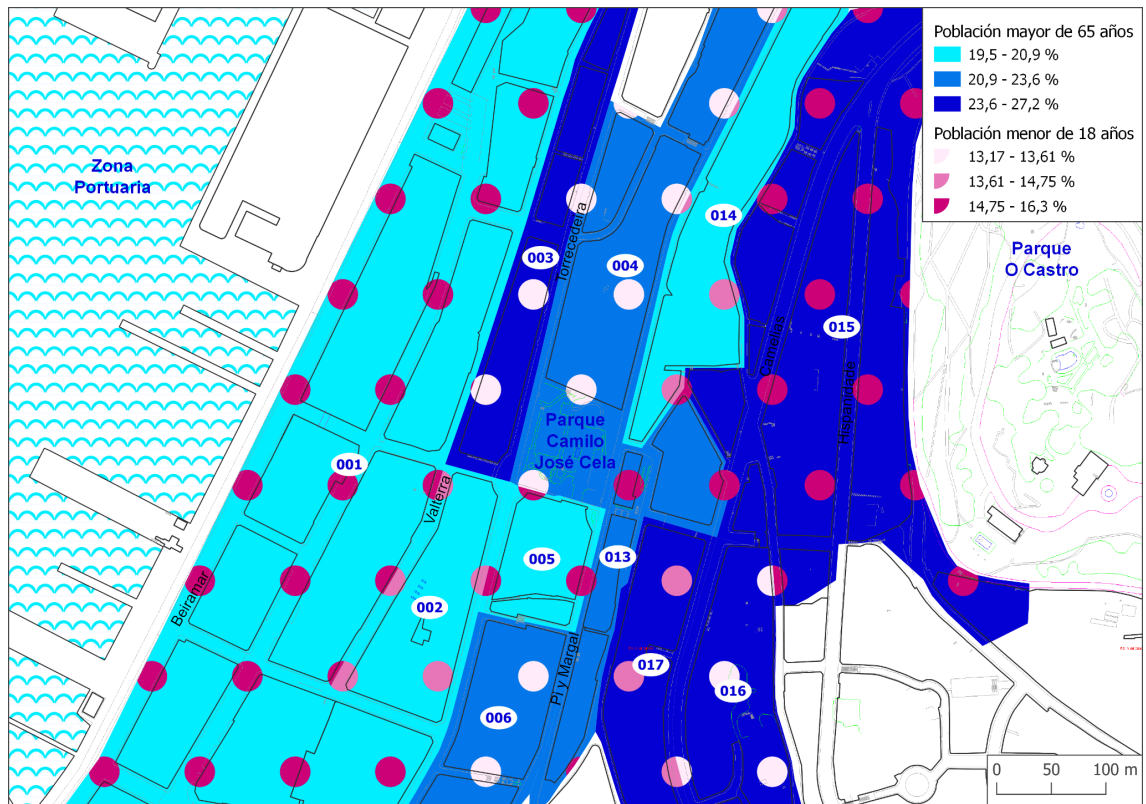
Nota. Elaboración propia a partir de información demográfica del Ayuntamiento de Vigo (Portal datos abiertos Ayuntamiento de Vigo, 2022).

También se detecta que en el Distrito 3 existe una población importante de más de 65 años de 12.417 habitantes, casi un 30% del total de las personas residentes (Portal datos abiertos Ayuntamiento de Vigo, 2022). Este porcentaje aumentará abruptamente en las próximas décadas, cuando el grueso de habitantes formado por el grupo de edades comprendidas entre los 45 y los 65 años vayan aumentando de edad.

El porcentaje de personas habitantes con más de 65 años y menos de 18 años sí aparece identificado por áreas censales en el Atlas de distribución de la renta de los hogares desarrollado por el Instituto Nacional de Estadística a partir de datos del año 2019. Gracias a esta información se detecta que en la mayoría del territorio analizado la población mayor de 65 años suponen el 22,8% del total de habitantes, mientras que la población menor de 18 años conforma el 14,2%.

La distribución equilibrada por todo el territorio de áreas censales con porcentajes importantes de población mayor de 65 años, revierte en que las limitaciones por las condiciones topográficas y de accesibilidad del área analizada afectan de forma global a todas las personas residentes de mayor edad.

Figura 19. Población de personas mayores de 65 y menores de 18 años del censo de 2019

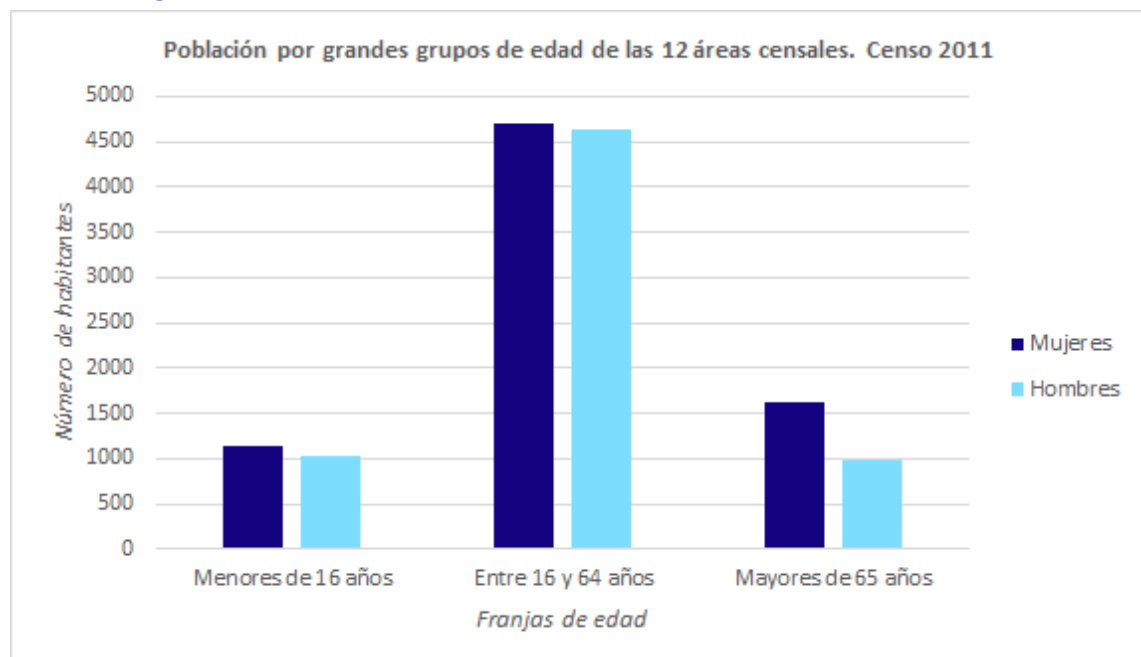


Nota. Elaboración propia. Información recuperada del Instituto Nacional de Estadística (Instituto Nacional de Estadística, 2019)

Por otro lado, dada la importancia de conocer la desagregación por género de la población mayor de 65 años y la población activa, recurrimos al censo poblacional de 2011. Este nos indican que para el cómputo de áreas censales analizadas el 62% de las personas con más de 65 años se identificaron como mujeres, mientras que el restante 38% lo hicieron como hombres. En cuanto a la población activa, aquella con edades comprendidas entre los 16 y 64 años, el 50,4% se identificaron como mujeres, mientras que el 49,6% lo hicieron como hombres (Instituto Nacional de Estadística, 2011).

Los datos del censo poblacional de 2011 permiten conocer la composición demográfica que existía hace diez años desagregada por género y grandes grupos de edad en el conjunto de todas las áreas censales analizadas. Las franjas de edad pormenorizadas corresponden a la población menor de 16 años, la comprendida entre 16 y 64 años y a los mayores de 65 años, que porcentualmente suponen el 16,2%, el 65,1% y el 18,7%, respectivamente (Instituto Nacional de Estadística, 2011).

Figura 20. Población por grandes grupos de edad del censo de 2011



Nota. Elaboración propia. Información recuperada del Instituto Nacional de Estadística (Instituto Nacional de Estadística, 2011)

El envejecimiento demográfico del territorio acontecido entre 2011 y 2019 es destacable, con un incremento del porcentaje de la población mayor de 65 años del 18,7% al 22,8%. Igualmente, la población menor de 16 años suponía en 2011 el 15% de la población, mientras que en 2019 la población menor de 18 años se mantiene en el 14,2% (Instituto Nacional de Estadística, 2011; Instituto Nacional de Estadística, 2019).

6.2.2. Tasa de dependencia

La tasa de dependencia se define mediante la proporción de personas dependientes (personas menores de 16 años o mayores de 64) sobre la población en edad de trabajar (entre 16 y 64 años).

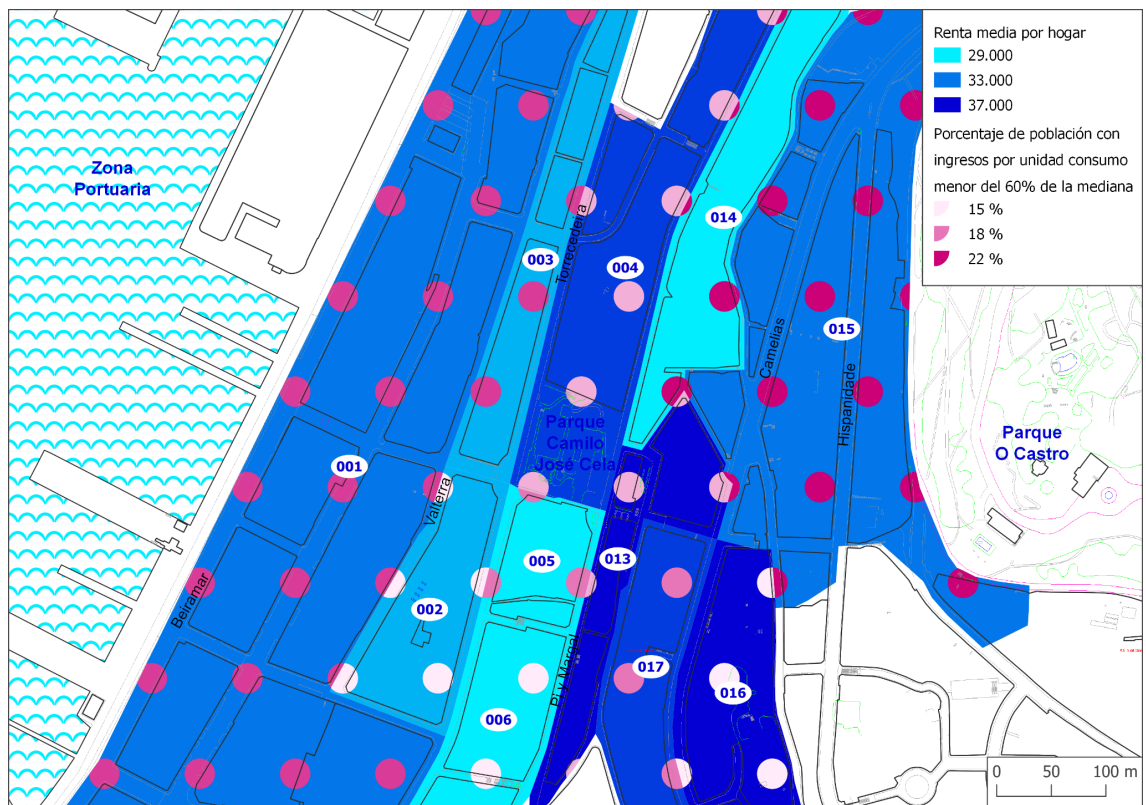
Para los datos demográficos de 2011, podemos establecer que la tasa de dependencia en el conjunto de las áreas censales analizadas era del 53,4%.

Sin embargo, dado que en los últimos años el envejecimiento demográfico ha sido notable, esta cifra habrá variado.

6.2.3. Perfil socioeconómico

El perfil socioeconómico del territorio lo definimos a partir de la información del Instituto Nacional de Estadística que identifica para las áreas censales la renta media de los hogares y el porcentaje de población con ingresos por unidad consumo menor al 60% de la mediana.

Figura 21. Distribución de la renta media por hogar y de la población con ingresos por unidad de consumo menor al 60% de la mediana



Nota. Elaboración propia. Información recuperada del Instituto Nacional de Estadística (Instituto Nacional de Estadística, 2019)

La localización geográfica de esta información nos permite aproximarnos al reparto espacial de las características sociales de las personas residentes en el territorio, identificando las zonas con población más vulnerable.

Las rentas medias por hogar señalan hacia la presencia de una población mayoritaria de clase media-baja, pues aplicando la metodología de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos y el tamaño medio de los hogares en España de 2,5 personas según estableció el Instituto Nacional de Estadística, la clasificación para rentas de hogares comprendidas entre 22.000 € y 36.200 € corresponden a esta categoría (Instituto Nacional de Estadística, 2022a; Pita y Maqueda, 2022). Las rentas superiores, localizadas al Sureste del territorio en la calle Camelias, identifican a residentes de clase media-alta.

En cuanto al porcentaje de población con ingresos por unidad consumo menor al 60% de la mediana, cabe destacar su presencia acentuada de hasta un 22% en las áreas censales 1 y 15 situadas en los extremos Este y Oeste, respectivamente. El hecho de que coincidan con niveles de rentas medias por hogar relativamente elevadas, indica la existencia de grupos de población con importantes diferencias de poder adquisitivo.

En el caso del área censal 1, esta polarización se justifica en que el área censal abarca una superficie extensa de uso mayoritario industrial con dos focos minoritarios residenciales. Estos tienen una clara diferencia de calidad y antigüedad constructiva y se localizan en extremos opuestos del área censal 1: las viviendas de baja calidad al Este del área censal, cerca del eje de ascensores analizados, y las viviendas de mejores prestaciones al Sur del área censal, lejos del territorio analizado.

Para el área censal 15, la polarización se debe a que ésta incluye dos zonas residenciales diferenciadas y separadas por la calle "Camelias". Al Oeste del área se encuentra una zona residencial compacta con características constructivas similares al área censal limítrofe, la número 14, cuyo nivel de renta medio por hogar es de los más bajos del territorio. Mientras, al Este del área censal 15 se localiza una zona residencial abierta que sigue el modelo de ciudad jardín, habitualmente vinculado con perfiles socioeconómicos altos.

Por lo tanto, podemos concluir que, pese a que existe una mixtura de perfiles socioeconómicos repartidos por todo el territorio, se aprecia una distribución progresiva Este-Oeste que parte de rentas bajas hacia perfiles más acomodados, cuyo máximo se agudiza especialmente hacia el Suroeste del territorio. Esta distribución coincide con la proximidad de los hogares con rentas bajas hacia la zona industrial portuaria del Oeste del territorio. Igualmente, las rentas de los hogares se incrementan con la cercanía hacia los barrios orientales que se caracterizan por su modelo de ciudad jardín o de áreas residenciales de nueva construcción.

De esta manera el territorio funciona como zona de transición entre dos realidades urbanas y socioeconómicas que históricamente se encontraban separadas por la barrera física que suponía los accidentados cambios del relieve del territorio, pero que ahora están conectadas por el eje de infraestructuras de transporte público vertical que cose los distintos barrios que lo componen.

6.2.4. Población de origen migrante

El Distrito 3 en el año 2019 contaba con una población de origen migrante de 2.639 personas, lo que equivale al 6,11% de la población total del distrito y al 17,4% del total de la población de origen migrante censada en la ciudad de Vigo (Portal datos abiertos Ayuntamiento de Vigo, 2022).

Entre los grupos mayoritarios destacan los colectivos procedentes de Venezuela, Portugal, Rumanía, Colombia, Brasil y China (Portal datos abiertos Ayuntamiento de Vigo, 2022).

Debido a que el territorio analizado lo conforman las áreas censales con menor nivel de renta del Distrito 3 y a que los asentamientos de la población de origen migrante suelen realizarse en zonas con condiciones socioeconómicas similares debido a la mayor asequibilidad de su parque de viviendas, es muy probable que el porcentaje de población de origen migrante sea mayor en el territorio analizado que en el Distrito 3. Según el censo de 2011, la población de origen migrante suponía el 10,20% del total de personas residentes en las doce áreas censales analizadas. El colectivo estaba formado por un 55% de personas identificadas como mujeres y un 45% como hombres.

6.3. Proyecto Vigo Vertical

6.3.1. Antecedentes

El aislamiento de los barrios vigueses de “Beiramar”, “Picacho” y “Peniche” con el centro urbano ha sido una problemática histórica de este entorno desde su urbanización a mediados del siglo XX (Xouto, 1990).

Las demandas y acciones ciudadanas para la mejoría de la habitabilidad de esta zona residencial han sido constantes, encontrándose entre sus peticiones una mejor conexión entre los barrios y con el centro de la ciudad (Fuente, 2018).

6.3.2. EDUSI Vigo Vertical

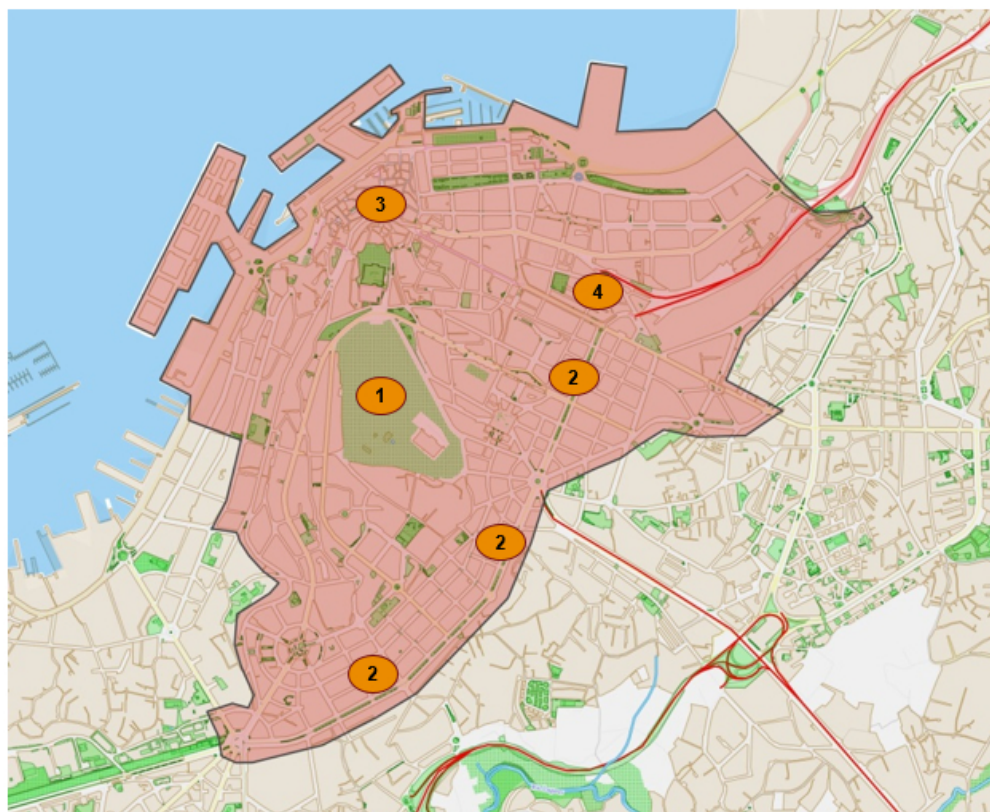
La Estrategia de Desarrollo Urbano Integrado (EDUSI) “Vigo Vertical” supuso una apuesta municipal mediante la que aprovechar los Fondos Europeos de Desarrollo

Regional (FEDER) concebidos para respaldar el desarrollo urbano sostenible de las ciudades de la Unión Europea. El Ayuntamiento de Vigo logró su aprobación en el año 2016 y su implementación todavía avanza a día de hoy (EDUSI Vigo Vertical, 2016).

A través de la EDUSI Vigo Vertical, la ciudad estableció la planificación estratégica de su desarrollo urbano mediante un conjunto de planes sectoriales, entre los que destaca “Vigo Vertical: accesibilidad transversal y conectividad peatonal”, con la intención de mejorar la movilidad y la accesibilidad peatonal entre las partes bajas y altas de la ciudad (EDUSI Vigo Vertical, 2016).

Este plan sectorial pretendía utilizar soluciones mecánicas para facilitar los desplazamientos peatonales en las zonas con pendientes elevadas, como ascensores y rampas mecanizadas, combinándolos para este propósito con las políticas locales de transporte, el planeamiento urbano y los equipamientos municipales (EDUSI Vigo Vertical, 2016).

Figura 22. Zonas de actuación de la EDUSI Vigo Vertical



- 1** Monte del Castro
- 2** Eje Gran Vía
- 3** Casco Histórico
- 4** Estación del AVE

Nota. Recuperado de la EDUSI “Vigo Vertical” (EDUSI Vigo Vertical, 2016).

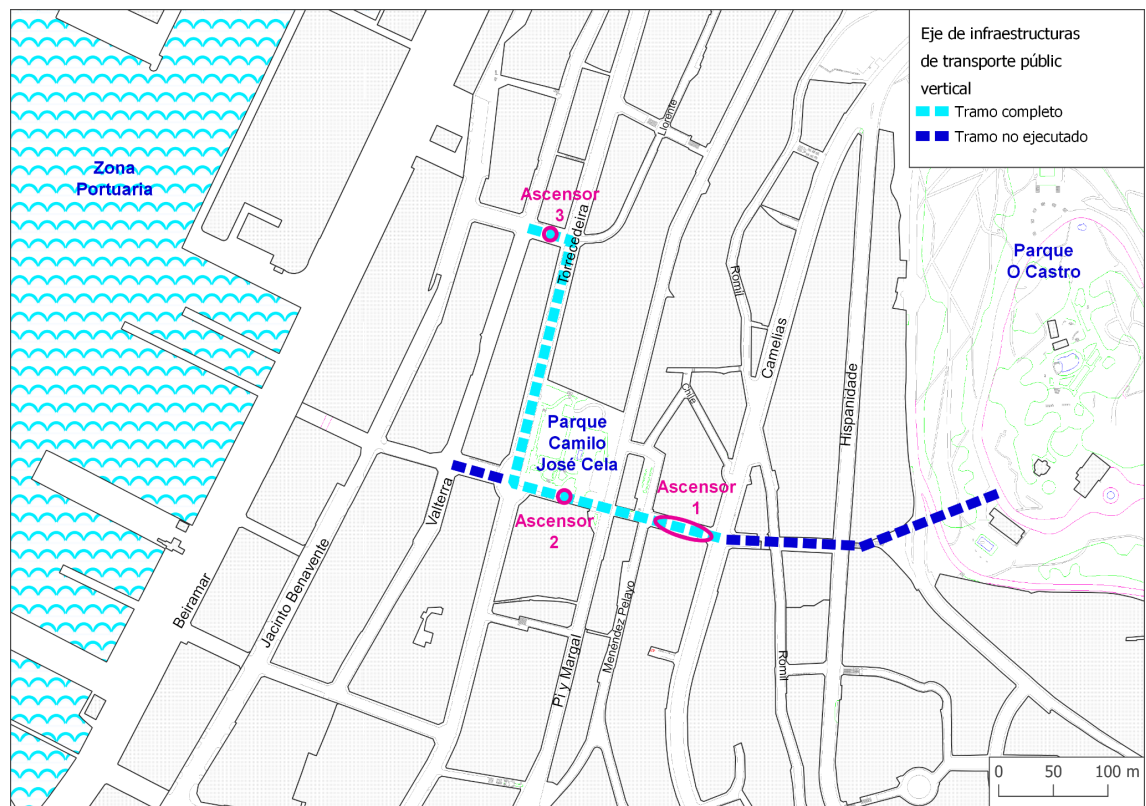
Distingue ocho áreas diferenciadas de actuación o ejes vertebradores, siendo la primera de ellas la que atraviesa el ámbito de estudio de este proyecto, planteándose en un inicio conectar desde la Avenida de Beiramar, junto al puerto, hasta el parque situado en la cima del Monte de “O Castro” (EDUSI Vigo Vertical, 2016).

Actualmente el trazado está incompleto, ya que conecta solo desde la calle Marqués de Valterra hasta Camelias, quedando por unir desde este último vial hasta la cima del cerro (véase fig. 24) , pues el recorrido entre Beiramar y Valterra tiene una pendiente suficientemente accesible.

Cuenta con dos ascensores verticales que superan las diferencias de cota entre las calles Valterra, Torrecedeira y Pi y Margal, siendo este último vial accesible peatonalmente hasta la calle Menéndez Pelayo que conecta mediante un ascensor diagonal con Camelias.

Aunque este eje vertebrador peatonal no une todavía con la cima de la montaña, sí que atraviesa la zona más poblada y compacta, impactando en la movilidad cotidiana de sus habitantes y resolviendo su aislamiento histórico.

Figura 23. Previsión de infraestructuras verticales de transporte para el territorio



Nota. Elaboración propia.

Por lo tanto, resulta un caso interesante para conocer cómo se han alterado los desplazamientos tras la instalación de los ascensores, especialmente desde la perspectiva de género para valorar si gracias a los mismos ha disminuido la exclusión del espacio público de las mujeres y el resto de colectivos no favorecidos por los modelos urbanos androcéntricos.

En un contexto de expansión de los ejes vertebradores de Vigo Vertical por toda la ciudad, conocer esta información sobre su impacto con perspectiva de género es fundamental para optimizar sus efectos en pos de una ciudad más igualitaria.

6.3.3. Red de ascensores ejecutada

El territorio cuenta con relieve irregular que se salva gracias a la instalación de tres ascensores que conectan los viales de “Marqués de Valterra”, “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margall” y “Camelias”, identificados como Ascensor 1, 2 y 3. Su ubicación aparece señalada en la figuras 14 y 16.

El **Ascensor 1** está situado sobre el trazado del vial “Juan Ramón Jiménez”, entre las calles “Camelias” y “Menéndez Pelayo”, contando esta última con un acceso peatonal accesible hasta la calle “Pi y Margall”. Tiene capacidad para 25 personas y realiza un solo trayecto en el que supera un desnivel de 20 metros. Su infraestructura se caracteriza por su instalación en diagonal que cubre el talud sobre el que se asienta.

El **Ascensor 2** se encuentra entre las calles “Pi y Margall” y “Conde de Torrecedeira”, en el límite del parque “Camilo José Cela”. El acceso peatonal que conecta con la calle “Menéndez Pelayo” y el Ascensor 1 se encuentran a continuación de la salida del Ascensor 2 en “Pi y Margall”. Tiene una capacidad para 12 personas y realiza una subida con tres paradas en distintas secciones del parque “Camilo José Cela”, superando un desnivel de 20 metros. Se aprovecharon las plataformas de acceso al ascensor para crear miradores hacia la ría de Vigo.

El **Ascensor 3** se localiza entre las calles “Conde de Torrecedeira” y “Marqués de Valterra”, sobre el trazado del vial “Instituto Oceanográfico”. A diferencia de los Ascensores 1 y 2, el 3 no se instaló directamente a su continuación, aun cuando existía un espacio público disponible para ello, sino que se desplaza al siguiente vial transversal situado 230 metros al norte. Este cambio parece obedecer a las mejores condiciones de accesibilidad de los viarios que acceden a “Marqués de Valterra” en el emplazamiento del Ascensor 3. Tiene capacidad para 10 personas y realiza un solo trayecto que supera un desnivel de 15 metros.

Los tres ascensores tienen un horario de funcionamiento interrumpido durante la noche, desde las 23 hasta las 7 horas.

Figura 24. Antes y después de la instalación de los ascensores 1, 2 y 3.



Nota. De izquierda a derecha, ascensores 1, 2 y 3. De arriba a abajo, situación previa y posterior a su instalación. Imágenes situación actual de elaboración propia. Imágenes de situaciones previas recuperadas de noticias en periódicos digitales y Google maps (Atlántico, 2015 y Atlántico, 2017).

6.4. Conclusiones parciales del análisis del contexto

Las conclusiones derivadas del análisis de población mediante la revisión documental de las bases de datos demográficos de los barrios de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias”, son las siguientes:

Que la mayoría de la población del territorio son mujeres, un 53%. Que este colectivo ha sido identificado en el marco teórico como un grupo social con necesidades de desplazamiento distintas a las de los hombres, tanto por su asunción de las tareas reproductivas como por los elementos externos de exclusión de las mujeres del espacio público que provoca la cultura machista dominante. Por lo tanto, existe una mayoría social en el territorio que padece las consecuencias de los modelos urbanos androcéntricos vigentes en Vigo.

Que se trata de un entorno con población envejecida, con sectores donde más del 30% de la población tiene más de 65 años y que se prevé que aumente exponencialmente en los próximos años. Por lo tanto, los requerimientos de cuidados y accesibilidad que precisa este sector de la población deben responderse desde la movilidad cotidiana que facilite la ordenación del espacio público.

Que la población residente presenta una evolución progresiva de los niveles de renta desde las cotas más bajas en la calle “Marques de Valterra” hacia los viales interiores. Que las dificultades que presenta la población con menos recursos económicos para cubrir sus necesidades de cuidados debe tenerse en cuenta en el estudio de la movilidad cotidiana vinculada a los mismos.

Por otro lado, del análisis territorial y del proyecto Vigo Vertical se extraen las siguientes determinaciones:

Que existe una zonificación urbana que divide al territorio en tres franjas con continuidad Norte-Sur entre la zona portuaria y la cima del monte de “O Castro”, cuyos límites siguen las calles “Marqués de Valterra” y “Camelias”-“Hispanidade”. Los usos de estas franjas son el industrial vinculado a las actividades portuarias, el residencial de edificación compacta y el residencial de ciudad jardín, respectivamente.

Que esta zonificación coincide la evolución progresiva de las rentas con la proximidad a la zona residencial de ciudad jardín y el alejamiento del ámbito industrial.

Que el territorio también se divide en franjas de accesibilidad, articuladas en torno a los viales “Marqués de Valterra”, “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margall” y “Camelias”, cuya pendiente prácticamente llana los diferencia de los viales transversales que los conectan, caracterizados por su inaccesibilidad.

Que la funcionalidad de estos viales prioriza las necesidades de los desplazamientos vinculados a las tareas productivas, con la mayoría de su superficie destinada al vehículo privado, mientras que los desplazamientos peatonales quedan constreñidos en espacios minoritarios. Por tanto, el territorio tiene una ordenación pormenorizada que beneficia los modelos de desplazamiento masculinos y discrimina los realizados habitualmente por las mujeres, tal y como se identifica en el marco teórico.

Que la distribución de servicios entre estos viales no es homogénea, por lo que la movilidad cotidiana del territorio requiere de un desplazamiento habitual entre las distintas franjas accesibles del entorno.

Que estas franjas de accesibilidad o viales llanos se conectan de forma accesible únicamente por los tres ascensores instalados en el territorio al amparo de la EDUSI Vigo Vertical.

Que aunque el eje de ascensores previsto en la EDUSI Vigo Vertical esté incompleto, ya que debería unir la zona portuaria de “Beiramar” con la cima del monte “O Castro” y solamente abarca el espacio intermedio, los tramos ejecutados conectan las zonas con mayor presencia de servicios y población.

7. Análisis e interpretación de resultados

La investigación de la movilidad cotidiana entre los barrios vigueses de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias” se ha desarrollado mediante las actividades de elaboración del sociograma del entorno, revisión documental, observación participante estructurada y entrevista con personas clave.

7.1. Sociograma

La actividad del sociograma se completa a partir de los conceptos extraídos del marco teórico sobre las potenciales personas partícipes en la movilidad cotidiana, los actores involucrados en su gestión y sus relaciones habituales, junto con el conocimiento de las peculiaridades del contexto local aportadas por el investigador.

7.1.1. Resultados del sociograma

Los perfiles de actores participantes o influyentes en la movilidad urbana cotidiana del entorno analizado, se agrupan en tres grupos: instituciones con poder en la toma de decisiones, organizaciones y redes e individuos y grupos de ciudadanos y ciudadanas.

Instituciones con poder en la toma de decisiones:

- Ayuntamiento de Vigo, en calidad de administración pública con las competencias de gestión de la movilidad urbana del territorio analizado.
- Unión Europea, en calidad de entidad supraestatal que define los marcos y directrices ideales de gestión de la movilidad urbana en las ciudades de sus estados miembros y que potencia mediante ayudas económicas.

Organizaciones y redes:

- Agentes financieros del sector del automóvil.
- Asociación de Vecinas y Vecinos del Casco Vello de Vigo, con ámbito de actuación en el territorio analizado.
- Asociación Gallega de Pensionistas de Vigo, con sede en el entorno estudiado.
- Asociaciones de Madres y Padres de alumnos de los centros educativos.
- Asociaciones ecologistas locales.

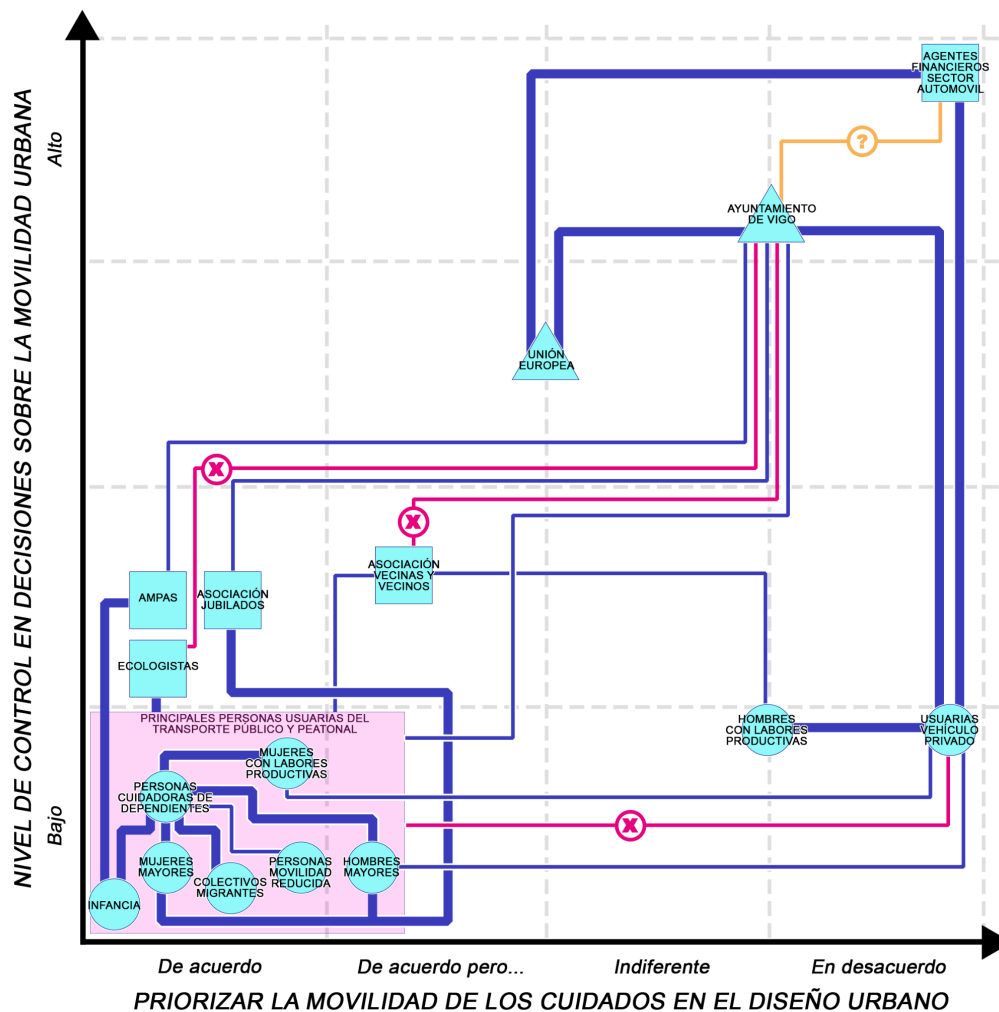
Individuos y grupos de ciudadanos y ciudadanas:

- Principales personas usuarias del transporte público y peatonal:
 - Personas cuidadoras con dependientes a su cargo.
 - Mujeres con labores productivas y reproductivas.
 - Mujeres mayores, de edades superiores a los 65 años.
 - Hombres mayores, de edades superiores a los 65 años.

- Infancia.
- Personas con movilidad reducida.
- Colectivos migrantes.
- Hombres con labores productivas.
- Principales personas usuarias del transporte privado.

Finalmente, el sociograma obtenido fue el siguiente:

Figura 25. Sociograma



Nota. Elaboración propia. Las líneas azules gruesas marcan relaciones estrechas. Las líneas azules delgadas marcan relaciones débiles. Las líneas rojas con cruces marcan relaciones conflictivas. Las líneas amarillas con símbolos de interrogación marcan relaciones desconocidas.

7.1.2. Conclusiones parciales del sociograma

Las conclusiones obtenidas del sociograma fueron las siguientes:

Que en el entorno urbano analizado se esperan encontrar los perfiles de actores característicos de la movilidad de los cuidados que se señalan en el marco teórico: mujeres, personas cuidadoras con dependientes a su cargo, personas mayores, infancia, personas con movilidad reducida y personas pertenecientes a colectivos migrantes.

Que estos perfiles, agrupados en el sociograma como las principales personas usuarias del transporte público y peatonal, son quienes presentan una postura más partidaria de priorizar la movilidad de los cuidados y a su vez son quienes actualmente tienen el nivel más bajo de control en la gestión de la movilidad urbana de Vigo.

Que existe una relación compleja de intereses sobre la movilidad y que está dominada por la influencia que tienen los actores financieros vinculados al sector del automóvil sobre las administraciones públicas con competencias o proyección sobre la movilidad urbana. Como resultado, el Ayuntamiento de Vigo, con la complacencia de la Unión Europea, no revierte el estado actual de jerarquización de las funcionalidades del espacio público que se encuentran dominadas por el transporte privado. Es decir, perpetúan el diseño urbano auspiciado por el capitalismo para favorecer los desplazamientos vinculados a las tareas productivas frente a los de la reproductiva, tal y como indicaba Blanca Valdivia (2018).

Que este escenario de claudicación ante los requerimientos de movilidad exigidos por los actores financieros, coexiste con una aparente actividad institucional en favor del desarrollo urbano sostenible hacia una disminución de la actividad de los vehículos privados en las ciudades, pero que es insuficiente para lograr una transición real con este propósito.

Que a pesar de las limitaciones de las políticas de movilidad sostenible desarrolladas en la ciudad, desde la administración pública se realizan concesiones puntuales a los requerimientos de la movilidad cotidiana de los cuidados, siempre que no perjudiquen a los desplazamientos de vehículos privados. Un ejemplo de estas actuaciones auspiciadas por la Unión Europea, serían las mejoras de accesibilidad peatonal mediante la instalación de infraestructuras de transporte vertical en el marco de la EDUSI "Vigo Vertical" entre los barrios "Beiramar", "Picacho", "Peniche" y "Camelias".

7.2. Observación participante estructurada

La actividad trata sobre el análisis con perspectiva de género de los usos sociales que se dan en el espacio público y de la vinculación entre estos y la configuración física

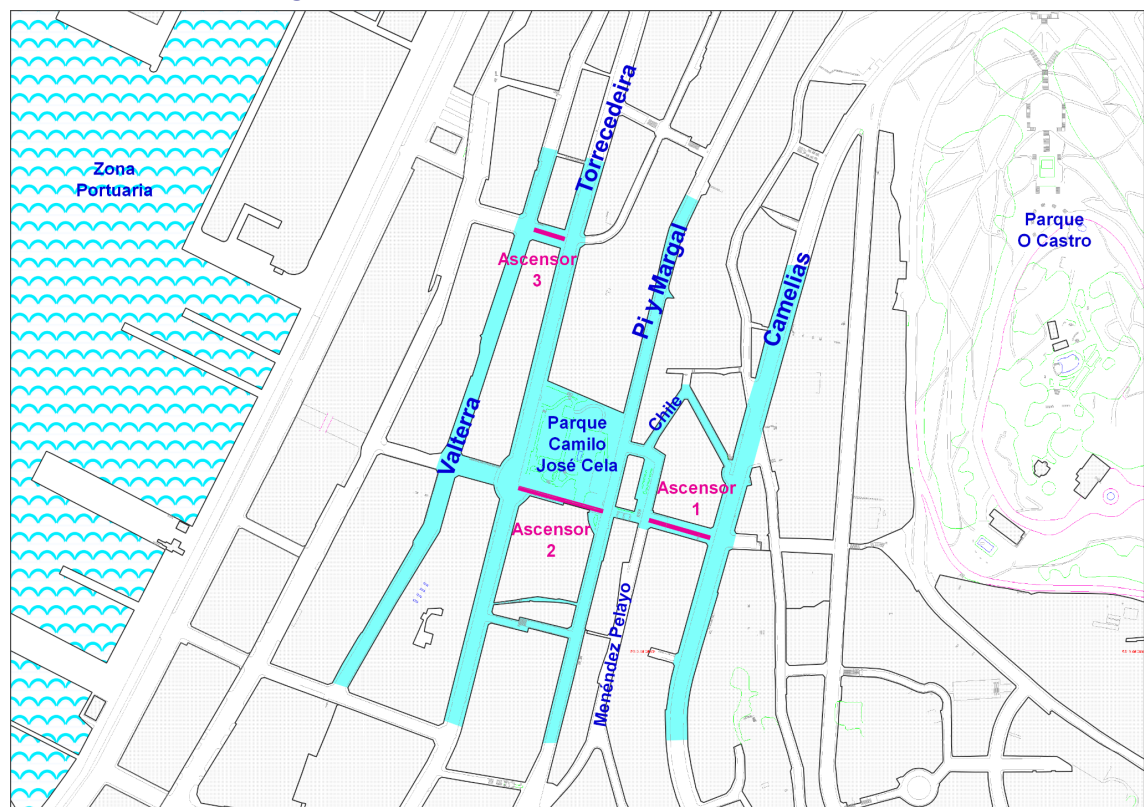
urbana. La observación se estructura en diez ejes temáticos que aparecen en la guía del Anexo I: abordaje de violencias, accesibilidad universal, equipo, funcionalidad, percepción comunitaria, representatividad, señalización, vigilancia, visibilidad y vitalidad.

Se distinguen nueve espacios de observación: los tres ascensores de “Vigo Vertical” y su espacio público cercano; los cuatro ejes viarios principales “Marqués de Valterra”, “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margall” y “Camelias”; los viales secundarios que conectan transversalmente a los ejes principales; y el parque “Camilo José Cela”.

En cada caso, se identifican las diferencias detectadas entre las distintas etapas temporales de observación en el caso de que resulten necesarias.

Las zonas observadas se representan en la siguiente imagen:

Figura 26. Mapa del espacio público observado



Nota. En azul aparece el espacio público observado. Elaboración propia.

7.2.1. Resultados de la observación participante estructurada

Los resultados de la actividad fueron los siguientes:

A. Abordaje de violencias

Este eje analiza los actos violentos contra las mujeres, con carácter intersectorial de vulnerabilidad acumulativa por formar parte de otros colectivos desfavorecidos por los modelos sociales y urbanos vigentes.

A.1. Campañas visibilización de rechazo a violencias y apoyo en temas de género

En ninguno de los espacios públicos analizados se han detectado elementos visuales vinculados a las campañas municipales existentes que visibilizan el rechazo a la violencia o el apoyo en temas de género. Sí se han encontrado materiales publicitarios de eventos promovidos por actores cívicos o políticos.

A.2. Punto de información, recogida de denuncias y apoyo en caso de acoso

En el espacio público observado no existe un punto de información sobre violencia de género, aunque en su proximidad se encuentra el equipamiento municipal de la Casa de La Mujer que alberga los servicios sociales municipales contra la violencia de género y de información de los Derechos de la mujer.

Figura 27. Fotografías representativas del grado de abordaje de violencias.



Nota. Elaboración propia.

B. Accesibilidad universal

Posibilidad de acceso al espacio público tanto física como visual

B.1. Económica: uso libre y no mercantilizado

El uso de todo el espacio público analizado, incluso el de los tres ascensores del eje de infraestructuras de transporte público vertical, es libre y no mercantilizado. Las ocupaciones de suelo público por las terrazas de los servicios de hostelería no son determinantes.

B.2. Adaptación a diversidad de cuerpos, alturas y estados de salud: infancia, personas mayores, acompañantes, cochecitos, etc.

Las instalaciones del espacio público no se encuentran adaptadas a la diversidad de personas usuarias.

Los ascensores no cuentan con botones de accionamiento o alarma a distintas alturas. Lo mismo sucede con barandillas y otros elementos de apoyo. Por otro lado, los tres ascensores tienen capacidad suficiente para que los utilicen simultáneamente personas dependientes y sus acompañantes, incluso sillas de ruedas y cochecitos.

Las zonas de descanso existentes en los distintos espacios públicos analizados tienen elementos de reposo homogéneos y estandarizados que no son inclusivos, pues no ofrecen distintas posibilidades para la diversidad de cuerpos.

En el parque “Camilo José Cela”, las áreas de juegos infantiles y de ejercicio físico para personas mayores no son inclusivas para la diversidad funcional.

B.3. Rampas

Las rampas habituales del espacio público, como las pertenecientes a vados peatonales o acceso a garajes, mantienen criterios de accesibilidad con pendientes suaves.

Los cuatro ejes principales del viario, las calles “Marqués de Valterra”, “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margall” y “Camelias”, cuentan individualmente con un relieve propio lo suficientemente llano como para que no sea necesaria la implantación de rampas.

El Ascensor 1 permite conectar peatonalmente las calles “Camelias” y “Pi y Margall”, aunque su infraestructura no termina en “Pi y Margall” sino que lo hace en el vial paralelo de “Menéndez Pelayo”. La conexión entre estos dos viales se realiza mediante un breve recorrido peatonal de 30 metros que debe superar la diferencia de altura de 3 metros existente entre ambas calles. Para ello, el espacio público cuenta con rampas parcialmente accesibles, con unas pendientes relativamente elevadas.

En el parque “Camilo José Cela”, las rampas de sus sendas interiores no son accesibles, aunque su accesibilidad se cubre parcialmente con las distintas conexiones del Ascensor 2 que discurre por su lateral.

Los viales secundarios que conectan transversalmente los ejes principales y que se caracterizan por salvar importantes diferencias de cota, no cuentan con rampas.

B.4. Accesos a infraestructuras, incluso medios táctiles y auditivos de utilización de servicios

Las instalaciones de acceso a la infraestructura de transporte público vertical de los tres ascensores no cuenta con medios táctiles y auditivos que permitan un uso inclusivo de estos servicios.

B.5. Pavimentos óptimos para silla de ruedas

Los pavimentos utilizados en los accesos a los tres ascensores y en los viales principales no presentan discontinuidades que supongan un impedimento a los desplazamientos en sillas de ruedas, a excepción de la calle “Marqués de Valterra”.

En el parque “Camilo José Cela” y en los viales secundarios, el pavimento no presenta las mismas características físicas de continuidad, dificultando los desplazamientos en silla de ruedas.

B.6. Pavimentos táctiles indicadores

Los ascensores no cuentan con pavimento táctil indicador que señale sus itinerarios a las personas invidentes. Tampoco el parque “Camilo José Cela” ni los viales secundarios.

Las calles “Marqués de Valterra”, “Conde de Torrecedeira” y “Camelias” cuentan con pavimentos táctiles indicadores, pero su disposición es incorrecta e incumple las directrices de la orden TMA/851/2021¹. Al contrario, la calle “Pi y Margall” sí acata aceptablemente la norma.

B.7. Continuidad de encaminadores

El espacio público analizado no presenta encaminadores, más allá de los propios vinculados a la accesibilidad de los vados peatonales o paradas de autobús.

La carencia de encaminadores es especialmente llamativa en lo que respecta a la señalización ausente del eje de infraestructuras de transporte público verticales.

B.8. Semáforos con tiempos lentos

Los viales semaforizados de “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margall” y “Camelias”, priorizan la movilidad de los vehículos motorizados privados, por lo que los tiempos de los semáforos para el flujo de peatones son cortos y mantienen largos periodos de espera.

B.9. Alcorques al mismo nivel de aceras

¹ TMA/851/2021 es el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados en el ámbito español.

La calle “Camelias” es el único vial cuyos alcorques se mantienen al mismo nivel que las aceras

B.10. Barandillas en los lugares precisos

Los espacios adyacentes a la infraestructura de transporte público vertical de los tres ascensores cuentan con los elementos de seguridad suficientes para las diferencias de alturas. Lo mismo sucede con los viales secundarios con cambios de pendiente

El parque “Camilo José Cela” se caracteriza por una distribución escalonada que se adapta a los cambios de cota entre sus dos calles limítrofes: “Conde de Torrecedeira” y “Pi y Margall”. La mayoría de sus desniveles están protegidos, aunque presenta algunos sin instalación de barandilla.

Los cuatro viales principales no necesitan barandillas.

B.11. Respaldos y reposabrazos en bancos

La existencia de respaldos y reposabrazos en los bancos optimiza estos inmuebles para las necesidades de los cuidados y la accesibilidad de la diversidad funcional.

Los bancos de las calles “Pi y Margall” y “Camelias” tienen respaldo y reposabrazos, mientras que los de la calle “Conde de Torrecedeira” y del Ascensor 1 tienen respaldos pero no reposabrazos.

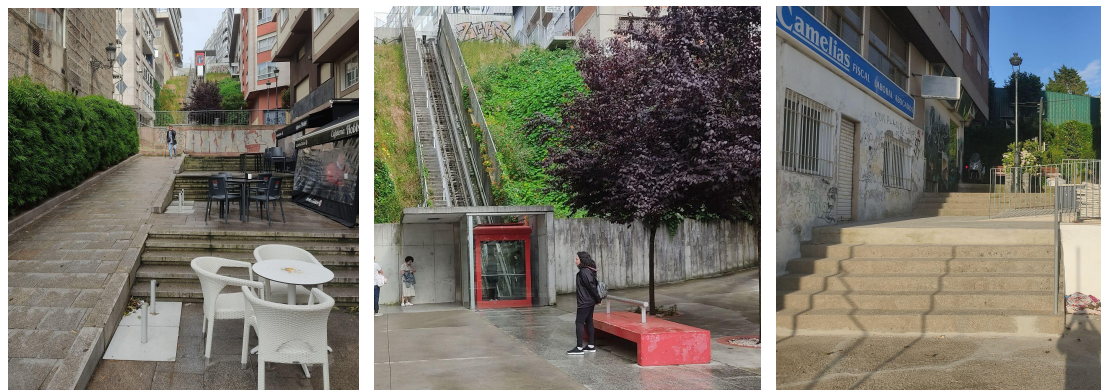
El parque “Camilo José Cela” cuenta con bancos con y sin respaldo y reposabrazos.

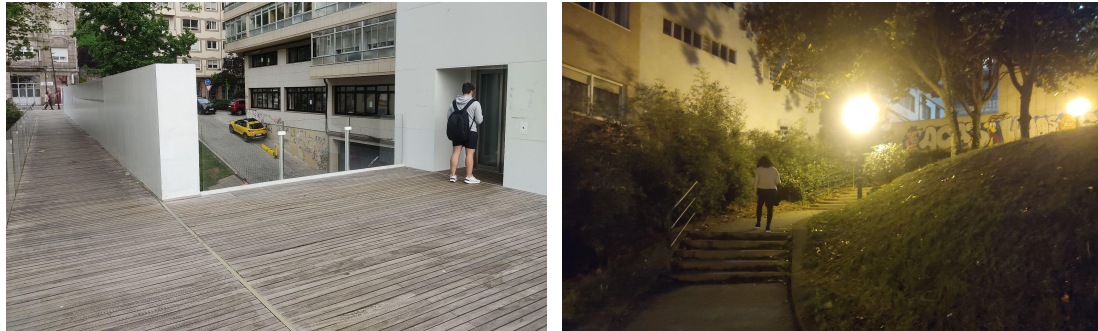
El resto de espacios públicos no cuenta con bancos.

B.12. Fachadas sin obstáculos pegados y elementos continuos hasta el suelo

Las fachadas carecen de obstáculos pegados en todo el espacio público analizado.

Figura 28. Fotografías representativas del grado de accesibilidad universal





Nota. Elaboración propia.

C. Equipo

Ordenamiento y conjunto de mobiliario, infraestructuras cotidianas, accesibles y bien mantenidas.

C.1. Aceras anchas y activas

Las calles “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margall” y “Camelias” cuentan con aceras de un ancho de paso libre de obstáculos de 2,5 metros. Su nivel de actividad es notable, especialmente durante las franjas horarias diurnas.

A diferencia, la calle “Marqués de Valterra” tiene aceras con anchos más variables y estrechos en torno a 1,5 metros, incluso tramos sin consolidar donde no existe continuidad de la acera. El resto de los viales secundarios también tienen aceras con ancho insuficiente. El nivel de actividad de estas aceras es ostensiblemente menor al que se produce en las calles “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margall” y “Camelias”.

C.2. Bancos suficientes para la movilidad peatonal cotidiana

Las calles “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margall” y “Camelias” cuentan con zonas de descanso separadas una media de 60 metros, pero con una dotación insuficiente de bancos pues la casi totalidad solo tienen un banco de tamaño estándar.

La calle “Marqués de Valterra” y el resto de viales secundarios no cuentan con dotación de bancos.

El parque “Camilo José Cela” cuenta con zonas de descanso en la mayoría de las secciones en que se divide.

C.3. Iluminación suficiente para la movilidad peatonal cotidiana

La iluminación de las calles “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margall” y “Camelias” es adecuada y permite observar con nitidez el trazado del viario durante horarios nocturnos.

La calle “Marqués de Valterra” presenta un alumbrado insuficiente, especialmente junto a zonas urbanas no consolidadas.

El parque “Camilo José Cela” presenta zonas con vegetación densa e iluminación insuficiente, aunque existen recorridos alternativos que evitan estos espacios.

Los viales secundarios transversales también carecen de una iluminación adecuada, presentando franjas mal alumbradas que coinciden con irregularidades en la línea de fachada.

C.4. Enlaces con paradas de transporte

El Ascensor 1 cuenta en ambos extremos con paradas de autobús urbano colindantes, tanto en la calle “Camelias” como en “Pi y Margall”, instalación que permite la intermodalidad de transportes públicos y facilita observar la llegada del transporte.

El Ascensor 2 únicamente dispone de esta complementariedad en su acceso desde la calle “Pi y Margall”, mientras que el Ascensor 3 no cuenta con esta posibilidad.

C.5. Baños públicos accesibles, seguros y gratuitos

Ninguno de los espacios públicos analizados cuenta con un servicio de baños públicos.

C.6. Cuidado, limpieza y mantenimiento del equipamiento

El nivel de limpieza de los cuatro viales principales, los viales secundarios y del parque “Camilo José Cela” puede considerarse satisfactorio.

Sin embargo, en los tres ascensores se detectan mayores niveles de suciedad que en su entorno. Además, es recurrente la interrupción de su servicio debido a problemas de mantenimiento, incluso a bloqueos con personas usuarias en su interior durante varias horas, especialmente en el Ascensor 1. Este ascensor se caracteriza por una infraestructura de ascenso diagonal frente a la tradicional infraestructura vertical de los ascensores 2 y 3.

C.7. Pasos peatonales muy diferenciados

Los pasos peatonales existentes no cuentan con una diferenciación destacable. Tampoco los que permiten la conexión entre las diferentes infraestructuras de transporte público vertical.

C.8. Espacio urbano consolidado

El espacio urbano analizado se encuentra mayoritariamente consolidado, a excepción de la calle principal “Marqués de Valterra” que presenta bordes sin consolidar, así como algunos tramos de los viales secundarios “Chile” y “Menéndez Pelayo”.

Figura 29. *Fotografías representativas del grado del equipo*



Nota. Elaboración propia.

D. Funcionalidad.

Análisis de la especialización viaria según sus usos y el grado en que facilitan la movilidad del cuidado.

D.1. Movilidad a pie privilegiada

Solamente el parque “Camilo José Cela” y alguno de los viales secundarios tienen movilidad a pie privilegiada, pero ninguno de estos espacios permite recorridos peatonales accesibles.

D.2. Variedad de opciones de recorrido

Los posibles recorridos en el entorno urbano analizado se vertebran en torno a los viales principales de “Marqués de Valterra”, “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margall” y “Camelias”. Su disposición paralela facilita un uso indistinto de los estos viales, aunque las mejores conexiones finales de “Pi y Margall” y “Camelias” las convierten en los ejes predominantes.

Dado que el trazado ortogonal que une estos viales está condicionado por las variaciones de cota que existe entre los mismos, las conexiones ascendentes se realizan preferentemente mediante el eje de ascensores, aunque existe la alternativa de recorrido de utilizar los viales secundarios y el parque “Camilo José Cela” pese a que estos no reúnan condiciones mínimas de accesibilidad.

La variedad de recorridos se anula cuando se interrumpe el eje de ascensores por una avería o durante la noche, ya que los ascensores tienen un horario de funcionamiento limitado.

D.3. Paradas Transporte público colectivo con variedad de horarios

La red municipal de autobuses urbanos presenta paradas en las calles “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margall” y “Camelias”, mientras que “Marqués de Valterra” no está incluida en sus itinerarios.

La variedad de horarios se identifica con la cantidad de líneas de autobús que abastecen cada vial. La calle “Camelias” es atravesada por ocho líneas: C4, C6, C7, 11, 12B, 17, N y N2, la calle “Pi y Margall” por otras ocho líneas: C3, C5, 8, C9, 12A, C15C, 20 y N1, mientras que la calle “Conde de Torrecedeira” únicamente por dos líneas: C1 y C9B.

Por lo tanto, encontramos tres niveles de servicios de autobuses. El más amplio se aplica a las calles “Pi y Margall” y “Camelias” que cuentan con ocho líneas de autobuses que incluyen recorridos nocturnos (N). Por otro lado, la calle “Conde de Torrecedeira” solamente cuenta con dos líneas y ninguna es en horario nocturno, mientras que la calle “Marqués de Valterra” está desabastecida.

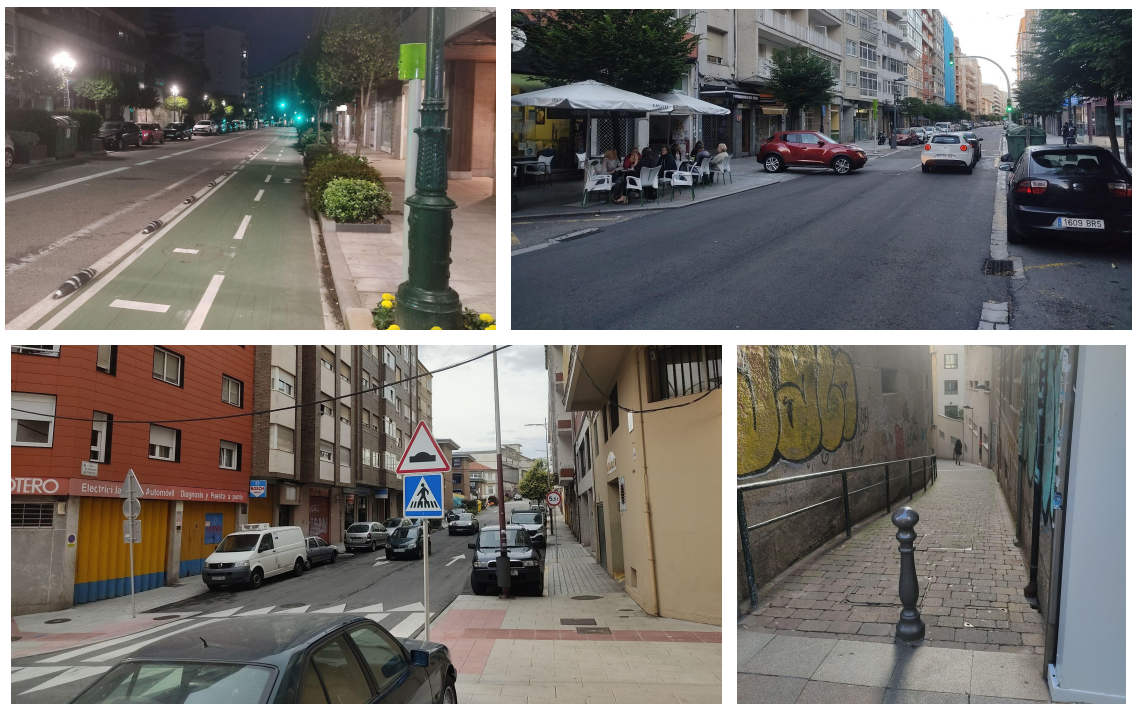
D.4. Bicicleta: aparcamiento, carriles propios y sistema público de bicicletas

La ciudad de Vigo carece de un sistema público de bicicletas y desde hace un año viene desarrollando una red de carriles propios para bicicleta, que actualmente atraviesa el entorno analizado por la calle “Camelias”.

El resto de espacios públicos carecen de infraestructuras vinculadas a las bicicletas.

Solamente se han encontrado aparcaderos de bicicletas en la calle “Camelias” junto al acceso al Ascensor 1.

Figura 30. *Fotografías representativas del grado de funcionalidad.*



Nota. Elaboración propia.

E. Percepción comunitaria.

Implicación de las personas usuarias.

E.1. Apropiación comunitaria de la infraestructura de transporte vertical y espacios asociados

Se ha observado que existe un uso continuado y diverso de las personas usuarias de la red de ascensores públicos.

Los perfiles identificados en el sociograma se han reconocido durante la observación del paisaje: mujeres, personas cuidadoras, mujeres y hombres mayores, infancia, personas con movilidad reducida y colectivos migrantes. Incluso se observa la presencia de personas dependientes que sin estar acompañadas utilizan el ascensor de forma autónoma.

También se ha apreciado que hay un uso popular de la red de ascensores, demostrando la apropiación del servicio por residentes, con presencia de personas de distintos estratos sociales.

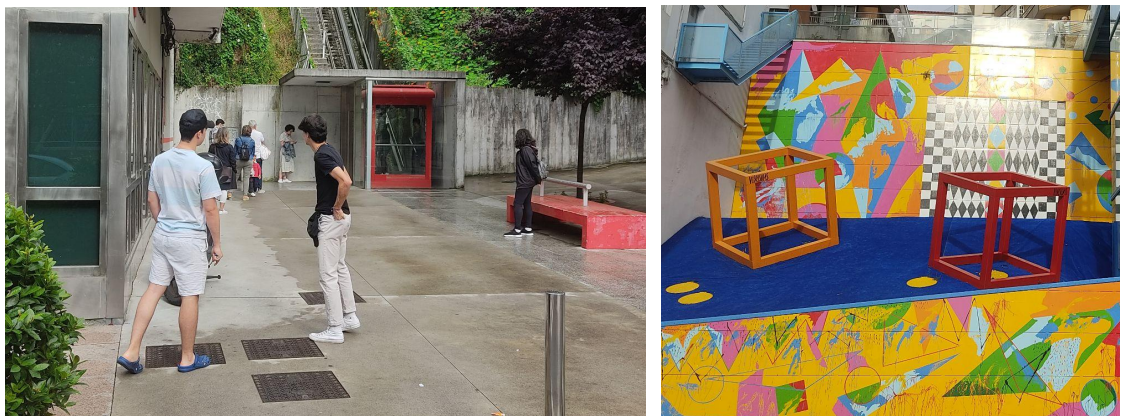
Los espacios de espera de la red de ascensores actúan como lugares de encuentro, pese a la carencia de elementos de descanso y protección.

E.2. Memoria de la comunidad del entorno

En el entorno urbano analizado no se encuentran elementos físicos que escenifiquen la relación entre la comunidad y el territorio.

Existen murales en medianeras visibles de edificios o paredes públicas que se desarrollaron mediante la iniciativa municipal "Vigo ciudad de color", pero estos no guardan referencias con la memoria de la comunidad, a diferencia de otros ejemplos en la ciudad donde se representan los trabajos tradicionales o figuras populares.

Figura 31. *Fotografías representativas del grado de percepción comunitaria*



Nota. Elaboración propia.

F. Representatividad.

Presencia en todas las dimensiones del espacio público de mujeres y otros colectivos no favorecidos por los modelos urbanos androcéntricos y capitalistas vigentes.

F.1. Usuarías

Durante la observación de la movilidad cotidiana del entorno se ha detectado la presencia de personas usuarias identificadas durante las actividades del sociograma y la revisión documental, que tienen la característica común de ejercer una movilidad poligonal y de recorridos cortos no acorde con los preceptos del espacio público que generan los modelos urbanos vigentes.

Es decir, se ha observado que, pese a la hostilidad general del espacio público hacia estos colectivos, estos no desaparecen, sino que se apropian de los espacios que quedan libres de la ocupación del vehículo privado y aprovechan las facilidades creadas para la movilidad peatonal, como los ascensores.

Observando a las personas transeúntes, se ha detectado presencia de mujeres, personas mayores, infancia, personas con movilidad reducida y colectivos migrantes, además de grupos de personas en los que se apreciaban los roles de cuidador o cuidadora y dependiente.

La presencia de todos estos colectivos ha variado según el momento de observación, siendo mayoritaria su presencia en el espacio público los días laborables y festivos durante la mañana y la tarde. En horario nocturno, desaparecían los perfiles vinculados a la infancia y personas mayores. La distribución espacial de esta presencia no era homogénea, distinguiéndose dos grupos de espacios.

Los ejes principales de “Conde de Torrecideira”, “Pà y Margal” y “Camelias”, junto con el parque “Camilo José Cela”, presentaban una mayor diversidad y presencia de estos colectivos sociales, mientras que se reducía en el eje principal de “Marqués de Valterra” y en los viales secundarios transversales.

F.2. Representación en señalítica: toponimias, imágenes y publicidad

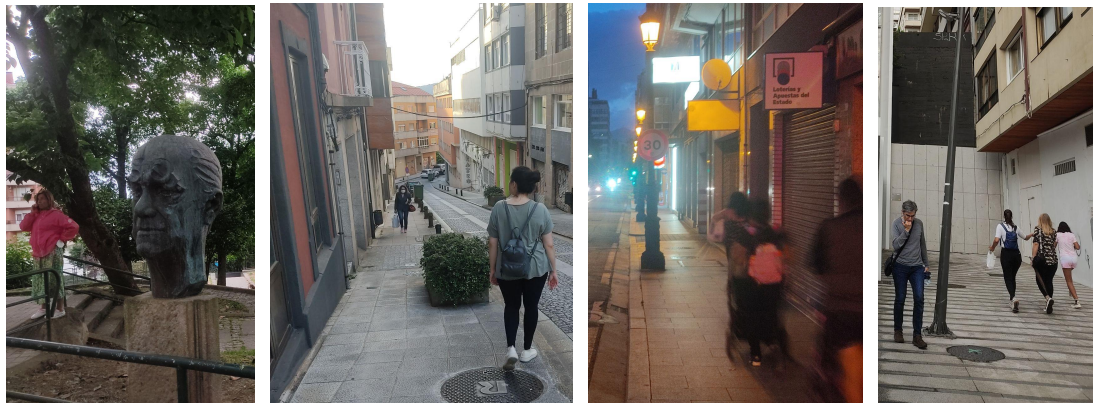
La representación señalítica, en forma de toponimias del viario, imágenes o publicidad, es claramente deficiente en cuestiones de género.

La toponimia del viario no incluye a ninguna mujer, frente a una denominación mayoritaria masculina. De los cuatro ejes principales, tres menciones a hombres ilustres locales o nacionales: “Marqués de Valterra”, “Conde de Torrecideira” y “Pà y Margal”, el parque principal del entorno lleva el nombre del escritor “Camilo José Cela” y en los viales secundarios encontramos a “Menéndez Pelayo”, “Camilo Tucho”, “López Mora” o “Jacinto Benavente”.

Las imágenes de los murales, cuando la obra incluye una figura humana, también tienen una representación mayoritaria masculina.

Por último, en la publicidad de los estores de las paradas de autobuses, es habitual encontrar carteles con iconografía sexista que objetiviza a la mujer.

Figura 32. *Fotografías alusivas al grado representatividad*



Nota. Elaboración propia.

G. Señalización.

Comprobación de accesibilidad en toda comunicación: visual, acústica y táctil, además de que la iconografía sea no sexista y diversa.

G.1. Mapas del entorno

No existen mapas del entorno. Un déficit especialmente grave en la red de ascensores y en el parque “Camilo José Cela”.

G.2. Información de la infraestructura de transporte vertical

La información de la infraestructura de transporte vertical se limita a comunicar los horarios de funcionamiento y el procedimiento en caso de avería. Esta información es similar en los tres ascensores y solamente se ofrece de manera visual, sin indicadores acústicos o táctiles.

G.3. Conexiones de intermodalidad de transporte

Las paradas de autobuses presentan carteles con información de las distintas líneas que tienen parada en cada instalación, pero solamente se ofrece de manera visual, sin indicadores acústicos o táctiles.

Sin embargo, los ascensores no presentan información de qué paradas y líneas de autobuses quedan cerca de sus extremos.

G.4. Señalización de emergencia en infraestructuras de transporte

En los ascensores no existe señalización táctil ni acústica sobre el sistema de emergencia o avería.

G.5. Publicidad y campañas

Toda publicidad se limita a medios visuales, sin indicadores acústicos o táctiles.

Figura 33. Fotografías representativas del grado de señalización



Nota. Elaboración propia.

H. Vigilancia.

Análisis de la vigilancia de carácter formal o informal.

H.1. Presencia de gente diversa en diferentes momentos.

En el espacio público analizado, siempre se ha encontrado presencia de personas que permiten una vigilancia informal del entorno, aunque la cantidad de diversidad de transeúntes varía en función del momento del día y del punto de observación.

En los tres ascensores es común encontrar a personas usuarias durante distintas horas del día que forman colas de espera para acceder a la infraestructura, aunque con distintas intensidades. Los Ascensores 1 y 2 desarrollan un flujo de transeúntes alto durante los horarios matutinos y vespertinos, variando a una intensidad media-baja durante la noche. Por su parte, el Ascensor 3 absorbe un flujo peatonal de intensidad media durante la mañana y la tarde, mientras que durante la noche la intensidad es baja. Además, las tres infraestructuras comparten un diseño diáfano que facilita la observación desde los viales limítrofes.

Los viales principales de “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margall” y “Camelias” cuentan con una presencia alta y diversa de personas durante la mañana y la tarde, manteniendo por la noche una intensidad baja. Esta actividad está vinculada a los servicios localizados en estas calles.

El vial principal de “Marqués de Valterra” desarrolla una intensidad media-baja durante la mañana y la tarde, mientras que por la noche se reduce a una intensidad baja.

El Parque “Camilo José Cela” tiene su pico de intensidad de diversidad de transeúntes durante la tarde, manteniendo por la mañana y la noche una intensidad media.

Por último, los viales secundarios transversales tienen una intensidad media-baja durante todo el día.

H.2. Cámaras visibles

Existen cámaras visibles en los exteriores de las tres infraestructuras de transporte público vertical, pero no en el interior de los ascensores. Por lo tanto, controlan únicamente lo que ocurre en las entradas y salidas de estas plataformas.

H.3. Configuración física de la infraestructura de transporte vertical

Los Ascensores 1 y 2 se encuentran alineados y sin obstáculos en su recorrido, lo que permite percibir una cierta continuidad física durante su trayecto y un control visual parcial del itinerario, ya que la distancia y los obstáculos laterales que forman las viviendas imposibilitan un control total efectivo.

Por otro lado, el Ascensor 3 tiene su ubicación desplazada 200 metros hacia el norte, actuando como un eslabón aislado del eje de infraestructuras de transporte sin conexión con la vigilancia informal compartida de los Ascensores 1 y 2.

H.4. Actividad comercial y servicios en el entorno que proporcionan “ojos”

En el territorio es común la presencia de comercios, hostelería y servicios en los que se ejerce una actividad variada y continuada que proporciona vigilancia informal sobre las personas transeúntes.

Esta característica sucede en todos los viales a excepción del eje principal de “Marqués de Valterra” y de parte de los viales secundarios transversales.

Figura 34. *Fotografías representativas del grado de vigilancia*



Nota. Elaboración propia.

I. Visibilidad.

Física, simbólica y social.

I.1. Recorridos claros con continuidad y conexión visual

Los recorridos peatonales en el territorio presentan distintos tramos con diferencias en su continuidad física o conexión visual.

Cuando el itinerario atraviesa los ejes viarios principales o utiliza los ascensores, su continuidad es clara y existe una conexión visual aunque esté limitada. Sin embargo, cruzar el parque “Camilo José Cela” o los viales secundarios transversales equivale a superar distintas plataformas de altura unidas por escaleras o rampas sin continuidad visual.

Por lo tanto, mientras los ascensores están en funcionamiento, se pueden realizar recorridos peatonales con continuidad y conexión visual entre cualquier parte del territorio.

I.2. Iluminación continua y distribuida

La iluminación es adecuada en los tres ascensores y en los ejes principales de “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margall” y “Camelias”, mientras que presenta recodos poco alumbrados en el eje principal de “Marques de Valterra”, el parque “Camilo José Cela” y algunos de los viales secundarios transversales.

I.3. Presencia de muros, vallas, escaleras, rincones o elementos que obstruyen la visibilidad

En general, el espacio público analizado está repleto de elementos que dificultan la visibilidad. La presencia de inmuebles como contenedores o vegetación, así como vehículos estacionados que obstaculizan la visión es una constante en todo el espacio público

El relieve accidentado del territorio convierte a los viales en una sucesión de muros, huecos y escaleras que dificultan la visibilidad, circunstancia acentuada en el parque de “Camilo José Cela” y en los viales secundarios transversales.

Salvo el Ascensor 3, las demás infraestructuras presentan varios rincones en sus áreas de acceso, pero esta característica no los hace diferentes del resto del paisaje urbano y sus oquedades.

Los viales principales tienen un trazado recto y llano que los distingue del resto del espacio analizado, pero la presencia habitual de accesos laterales en forma de escaleras o rincones sin salida empeoran esta percepción. Esta condición empeora para la calle “Marqués de Valterra” por ser limítrofe con espacios industriales en ruinas.

I.4. Visibilidad en las paradas de transporte colectivo

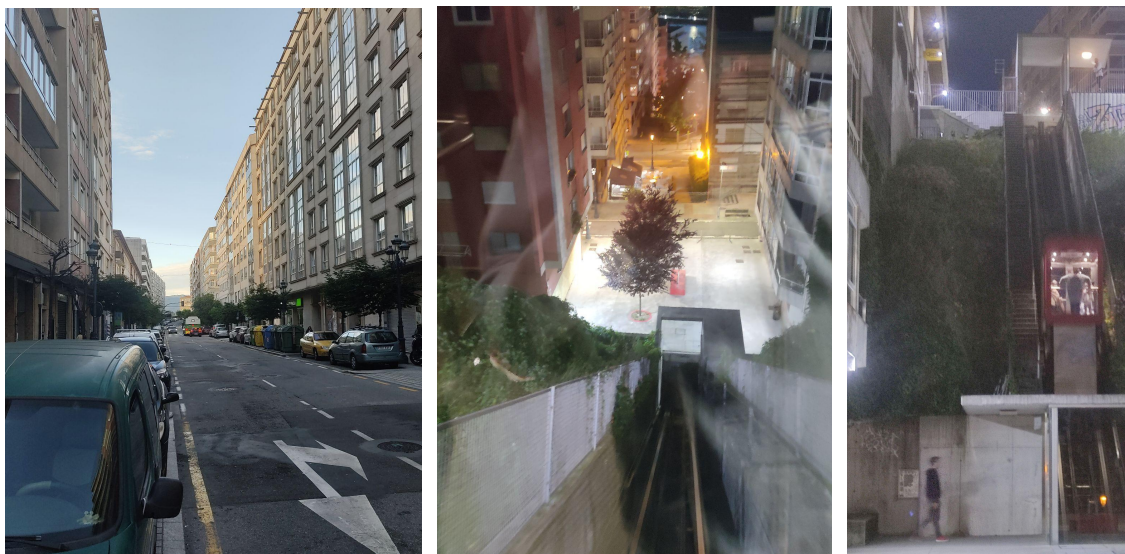
Las paradas de los tres ascensores tienen una visibilidad diferente, pero tienen en común que su localización retraída de la línea de fachada de los viales que conectan dificultan su visibilidad desde estos espacios.

El Ascensor 2 es el que tiene peores condiciones de visibilidad en sus accesos, pues el medio para entrar a la infraestructura desde la calle "Pi y Margall" es mediante una pasarela que da acceso a un mirador sobre el parque "Camilo José Cela". Esta pasarela se caracteriza por una planta en forma de L con muros que pese a sus huecos dificultan la observación del acceso al ascensor desde la calle. La conexión con la calle "Conde de Torrecedeira" es a través de un callejón amplio que también da acceso al parque y que se percibe fácilmente desde el viario, aunque cuenta con ciertos obstáculos físicos vinculados con la infraestructura.

Los dos accesos del Ascensor 1, así como el del Ascensor 3 con la calle "Marqués de Valterra", se encuentran retraídos unos 10 metros de la línea de fachada. Su instalación en espacios planeados para ser viales transversales, dota a los accesos de una anchura amplia entre 12 y 15 metros que facilita la visibilidad desde las esquinas que limitan con los viales principales que conectan, aunque la presencia de rincones y desniveles impide una comprobación completa. El acceso al Ascensor 3 por la calle "Conde de Torrecedeira" es el más próximo al vial que conecta, formado por una pasarela corta de 2 metros de ancho por 6 metros de largo.

Las paradas de la red de autobuses urbanos son visibles, pues se sitúan en las aceras de los viales principales que se caracterizan por proyección lineal.

Figura 35. *Fotografías representativas del grado de visibilidad*



Nota. Elaboración propia.

J. Vitalidad.

Análisis de la concurrencia de personas, diversidad de usos y actividades.

J.1. Proximidad infraestructura vertical con otros usos cotidianos

La red de ascensores conecta cuatro viales de los que tres de ellos destacan por su volumen de acceso a servicios: las calles “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margall” y “Camelias”.

En un contexto de proximidad más cercano, el Ascensor 1 cuenta con servicios de alimentación y hostelería próximos a sus paradas. Por su parte, el Ascensor 2 discurre en paralelo al parque “Camilo José Cela” y cerca de sus paradas se encuentra el local social de la Asociación de Pensionistas Gallegos y servicios de hostelería. El Ascensor 3 cuenta con servicios de hostelería y alimentación próximos a su acceso en calle “Conde de Torrecedeira”, mientras que por “Marqués de Valterra” su interacción es más limitada.

Los usos cotidianos varían en función del momento del día. Por la mañana y la tarde destacan las actividades de servicios y comerciales, mientras que por la noche es la hostelería la actividad principal. Por la noche, en el espacio público de la calle “Marqués de Valterra” y en el entorno del barrio de “Beiramar” hay actividades vinculadas a la prostitución.

J.2. Espacios de encuentro, socialización e intermedios de relación

Las zonas de acceso de los tres ascensores actúan como espacios intermedios de relación donde se concentran las personas usuarias del transporte público. Sin embargo, salvo en el Ascensor 1, destaca la ausencia de elementos que faciliten la socialización, como bancos o cubiertas para la protección climática.

Por otra parte, el parque “Camilo José Cela”, en su condición de espacio público central del entorno urbano analizado, es el principal espacio de encuentro y socialización del territorio. Este espacio sí cuenta con infraestructuras que posibilitan la socialización de las personas usuarias.

J.3. Zonas de descanso y cuidados

Las zonas de descanso son insuficientes y están infradotadas.

En la infraestructura de transporte vertical, solamente el Ascensor 1 cuenta con bancos en sus accesos, aunque su diseño no es inclusivo. La carencia de espacios de descanso de calidad en las áreas de acceso de estas infraestructuras, así como de elementos de apoyo o descanso en el interior de los propios ascensores, supone un detrimento en el avance para la movilidad de los cuidados que implicaba la instalación del eje de ascensores.

El parque “Camilo José Cela” cuenta con áreas de descanso, aunque sus equipamientos no son inclusivos y no dispone de aseos públicos ni de espacios propios para las tareas de cuidados.

Los viales “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margall” y “Camelias” cuentan con zonas de descanso, pero estas están infradotadas ya que las forman bancos individuales y de diseño no inclusivo.

La calle “Marqués de Valterra” y los viales secundarios transversales se caracterizan por la falta de zonas de descanso.

J.4. Oportunidades de espacios que fomenten otras actividades (comercios, cuidados, etc.)

En las zonas de acceso a los ascensores públicos y dentro de sus instalaciones no existen espacios que fomenten otras actividades.

J.5. Posibilita uso sin depender del clima, mediante porches y sombras

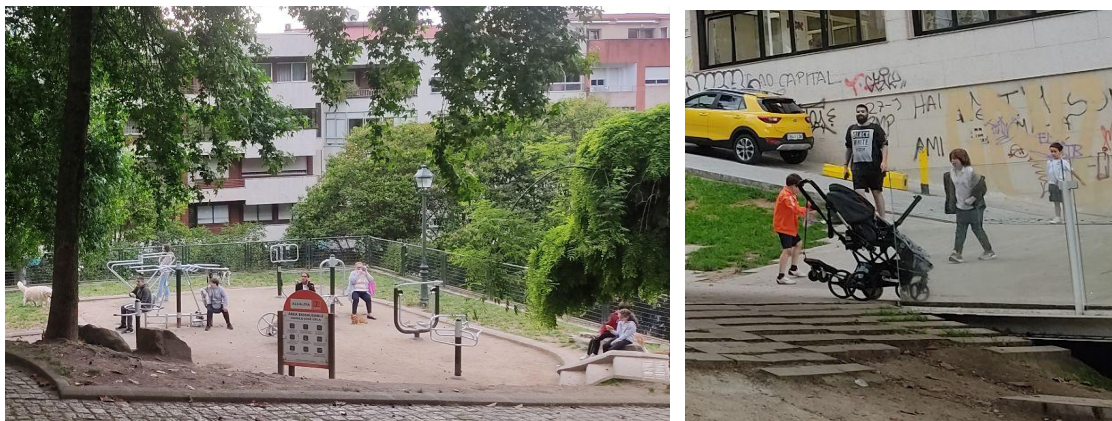
De los tres ascensores, únicamente el Ascensor 1 cuenta con un porche sobre la puerta de acceso al ascensor de dimensiones limitadas. Este espacio se muestra insuficiente cuando se forman aglomeraciones para acceder al ascensor, debiendo recurrir las personas usuarias a los salientes de las fachadas próximas para su protección.

Por lo tanto, la posibilidad de uso no es independiente del clima con la actual instalación del servicio de ascensores

J.6. Interseccional, permite el uso de personas distintas a la vez

Se ha observado que existe un uso interseccional y simultáneo de todo el espacio público durante las distintas etapas del día.

Figura 36. *Fotografías representativas del grado de vitalidad*



Nota. Elaboración propia.

7.2.2. Conclusiones parciales de la observación participante estructurada

Las conclusiones extraídas en relación a las personas usuarias, son las siguientes:

Que las personas usuarias coinciden mayoritariamente con los perfiles identificados en el sociograma como usuarios potenciales del transporte público y peatonal: mujeres, personas cuidadoras, mujeres y hombres mayores, infancia, personas con movilidad reducida y colectivos migrantes. Por tanto, pese a la hostilidad que la ordenación del espacio público traslada hacia estos perfiles, se observa como éstos aprovechan las nuevas instalaciones que facilitan la movilidad peatonal, apropiándose de los espacios transitables que quedan libres de la ocupación del vehículo privado.

Que las personas usuarias coinciden con los perfiles de renta señalados en la revisión documental, perteneciendo a perfiles asociados a rentas medias y bajas y observándose que realizan un uso conjunto de los ascensores.

Por otro lado, las conclusiones extraídas respecto al nivel de servicios urbanos vinculados con la movilidad del cuidado son las siguientes:

Que, en general, los servicios urbanos existentes útiles para la movilidad del cuidado son deficientes, frente a los vinculados al tráfico motorizado privado. Se constata de esta manera el argumentario del urbanismo con perspectiva de género que establece que, en ciudades donde imperan modelos urbanos androcéntricos y capitalistas, la movilidad cotidiana de los cuidados siempre va a ser marginada del espacio público (Valdivia, 2018).

Que existe una clara diferencia en el nivel de servicios que presentan los cuatro viales principales respecto a la movilidad cotidiana de las tareas de cuidados, determinando una jerarquía espacial donde la calle “Camelias” es la que presenta niveles más altos, seguida de “Pi y Margall” y “Conde de Torrecedeira” que mantienen una situación equilibrada entre ambas, y por último la calle “Marqués de Valterra” con las peores prestaciones.

Que esta distribución jerárquica del nivel de servicios coincide con la topografía del territorio, donde tienen mejores servicios las calles altas y próximas a los espacios residenciales de ciudad jardín o de reciente construcción, mientras que empeoran las prestaciones en los viales de menos altura y cercanos a la zona industrial portuaria.

Que entre las debilidades que afectan al desarrollo de la movilidad cotidiana con perspectiva de género destacan: la escasa dotación de zonas de

descanso, la falta de diseños inclusivos con las diversidades de cuerpos y necesidades de las personas usuarias, la inexistencia de medios de comunicación no visuales, la falta de baños públicos, la señalización poco desarrollada, la presencia común de rincones o zonas mal iluminadas, así como la falta de representatividad en el espacio público.

Que entre los potenciales que ayudan al desarrollo de la movilidad cotidiana con perspectiva de género destacan: la vitalidad del territorio, la vigilancia informal ejercida por la presencia continuada de personas diversas en el espacio público, la cercanía del equipamiento municipal de la Casa de la Mujer y la propia existencia de la red de ascensores como elemento vertebrador de la movilidad peatonal.

En último lugar, de la red de ascensores extraemos las siguientes conclusiones:

Que la población de los barrios atravesados por el eje de infraestructuras de transporte público vertical se ha apropiado del servicio de ascensores, argumento demostrado dado su actividad continuada, incluyendo su uso como un elemento común en su movilidad cotidiana.

Que los ascensores se han convertido en un elemento fundamental en la red de servicios urbanos que posibilita la movilidad cotidiana del territorio.

Que los ascensores no ofrecen el mismo nivel de servicio en aspectos como la accesibilidad o el confort, distinguiéndose el Ascensor 1 frente al resto de la red, lo que conlleva la perpetuación de las diferencias de nivel de servicios urbanos existentes entre los viales que conectan.

En conclusión, que se encuentran todavía en el territorio, en mayor o menor medida, todos los elementos externos de exclusión de las mujeres del espacio público identificados en el marco teórico, como diseños de elementos concebidos para hombres con capacidad funcional para las tareas productivas, percepciones de inseguridad por la limitación de recorridos y posibilidades horarias, así como restricciones temporales por el horario del transporte público.

7.3. Experiencias y percepciones de personas usuarias de la red de ascensores

La actividad consiste en detectar las experiencias y percepciones de las personas usuarias de la red de ascensores que conozcan el contexto de la movilidad cotidiana del territorio en detalle o que debido a su involucración en la comunidad desempeñen

un papel de informante social. Para esto se realizan diálogos desarrollados mediante entrevistas, técnicas de líneas históricas y de recorridos exploratorios.

La selección de perfiles de las personas entrevistadas se ha realizado con perspectiva de género, recogiendo la diversidad de experiencias necesarias en función de la identidad de género y variables interseccionales (Ortiz et al, 2021). Además, se siguieron las indicaciones sobre potenciales personas usuarias obtenidas en las anteriores actividades de investigación.

Todas las personas adultas entrevistadas fueron mujeres, incluyendo perfiles de distintas edades, con funciones de cuidadoras de personas dependientes, con situaciones de dependencia o con conocimientos específicos sobre violencia de género local. Además, también se recogió la experiencia de un niño que acompañaba a una de las mujeres entrevistadas.

La identificación de los distintos perfiles, que incluyen un total de 14 personas, aparecen recogidos en el Anexo IV.

7.3.1. Resultados de la entrevistas con personas clave

Los resultados de la actividad se recogen en función de los ejes que guiaron de manera semi estructurada las conversaciones, siendo los siguientes:

A. Movilidad cotidiana y cuidadora.

Grado de satisfacción de las personas entrevistadas sobre:

A.1. Calidad del sistema de movilidad de la red de ascensores.

En primer lugar, sobresale la opinión compartida por todas las personas entrevistadas sobre que la red de ascensores favorece positivamente la proximidad entre viviendas, equipamientos cotidianos, comercios, servicios, espacios de relación y la red de autobuses urbanos.

Respecto a la promoción del sistema de transporte público de ascensores, la mayoría de las personas entrevistadas consideran que desde el Ayuntamiento de Vigo se impulsa intensamente este tipo de infraestructuras movilidad y se muestran de acuerdo con este fomento, pues favorece a sus desplazamientos peatonales. Sin embargo, perfiles con experiencias de movilidad en otros territorios de la ciudad, sostienen que todavía quedan muchos espacios donde es necesaria su instalación.

El grado de satisfacción con las diferentes opciones de movilidad es muy bajo, pues se percibe que la infraestructura de ascensores es imprescindible para desplazarse en condiciones de accesibilidad por el territorio. Las personas entrevistadas con

problemas de movilidad o de edad mayor de 65 años son quienes más señalan esta dependencia hacia la red de ascensores. Además, destacan la problemática que suponen las averías recurrentes de la infraestructura, en especial del Ascensor 1, que según sus palabras textuales se vive como un trauma por la comunidad de edad avanzada, ya que les obliga a transitar por espacios sin accesibilidad o a mantenerse en casa.

En cuanto a la intermodalidad de las redes de ascensores y de autobuses urbanos, el grado de satisfacción podríamos traducirlo como bajo, pues la mayoría de las personas entrevistadas no se habían planteado que existiera dicha relación, entendiéndolos como dos servicios no vinculados. En cualquier caso, en general reconocían la utilidad de aquellas paradas de autobuses que estaban cerca de los accesos de los ascensores.

Respecto a la información útil para orientarse en usos continuados entre las redes de ascensores y de autobuses urbanos, todas las mujeres entrevistadas valoraron negativamente que no se ofreciera dicha información desde las infraestructuras de transporte. Esta opinión la compartían incluso las mujeres jóvenes que sí disponían de la aplicación móvil con información sobre las llegadas de autobuses.

Por último, el grado de satisfacción respecto a los horarios de la red de ascensores es bajo, coincidiendo la mayoría de las personas entrevistadas en que la interrupción de la actividad de los ascensores entre las 23:00 y las 7:00 perjudicaba o condicionaba su movilidad vinculada a la esfera del ocio.

A.2. Elementos de apoyo de cuidado situados en las cadenas de desplazamientos.

En cuanto a los bancos, el grado de satisfacción de las personas entrevistadas era medio. Las mujeres jóvenes entrevistadas, que no tenían personas dependientes a su cargo ni problemas de movilidad, sostenían que había una dotación razonable de bancos aunque no los utilizaran de forma habitual. Sin embargo, las mujeres de edad avanzada interrogadas sí coincidían en reconocer la necesidad de este mobiliario, señalando que aunque puntualmente estaban alejados entre sí su número era suficiente. Por otro lado, respecto a la falta de existencia de bancos en los accesos de las paradas de los ascensores, únicamente mostraron un grado de satisfacción bajo las mujeres con problemas de movilidad o cuidadoras de personas con dichas condiciones.

Las zonas de acceso al transporte de ascensores ostentaban una opinión favorable, a pesar de la falta de equipamientos de cuidados o que favorezcan la socialización. Ante esa opinión, las mujeres entrevistadas insistían en que estaban habituadas a desarrollar estas actividades en entornos sin dichas instalaciones.

Respecto a la falta de baños públicos, la mitad de las personas entrevistadas se mostraron muy críticas al respecto, mientras que el resto rechazaba la idea por asociarla a espacios que se deterioran rápidamente.

A.3. Mixtura de usos y el acceso a comercios locales, actividades en plantas bajas que apoyen los desplazamientos cotidianos.

La mayoría de las personas entrevistadas reconocen que se encuentran en un territorio con servicios útiles para sus necesidades cotidianas vinculadas a los cuidados a pesar de ciertas carencias, como escuelas infantiles o centros sanitarios alejados. Por lo tanto, puede considerarse que su grado de satisfacción es medio-alto, aunque destacan que la distribución desigual de los servicios entre espacios públicos situados a distintas cotas refuerzan el papel indispensable de la red de ascensores.

B. Movilidad accesible y diversa.

Grado de satisfacción de las persona entrevistadas sobre:

B.1. Red de movilidad cotidiana.

El grado de satisfacción respecto a la accesibilidad del territorio varía en función de los perfiles entrevistados, pero tienen en común la percepción de que la topografía del territorio hace inviable la movilidad con criterios de accesibilidad y que los ascensores han permitido eliminar esta barrera física, señalando su papel fundamental como elementos posibilitadores de esta condición.

Las mujeres entrevistadas de mayor edad, con problemas de movilidad o con personas dependientes a su cargo, son quienes más positivamente valoran la implantación de los ascensores al respecto, afirmando que gracias a los mismos ha mejorado su movilidad cotidiana por el territorio.

Sin embargo, desde su experiencia sostienen que los ascensores no cuentan con instalaciones adecuadas para la diversidad funcional, de cuerpos y estados de salud, especialmente cuando también se utilizan para transportar bultos, carritos o sillas de ruedas, pues resulta más difícil mantener el equilibrio dada la falta de apoyos. También hubo quien expresó que las infraestructuras de transporte vertical tenían una capacidad insuficiente para absorber los flujos de transeúntes en condiciones de comodidad.

De cualquier manera, existe un consenso absoluto sobre la afirmación de que la instalación de la red de ascensores en el territorio supuso un antes y un después para la movilidad cotidiana de sus habitantes. Esta afirmación se refleja en que el grado de satisfacción con la situación de la red de movilidad previa a la instalación de ascensores es muy negativo para todas las personas entrevistadas.

B.2. La señalización, los mapas y la información horizontal y vertical relacionada con el sistema de movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público.

Las mujeres entrevistadas comparten la opinión de que su grado de satisfacción es muy bajo con respecto a la señalización y planos sobre los distintos sistemas de movilidad, pues estos se limitan únicamente a planos sobre las líneas de autobuses que existen en algunas paradas de este servicio. Además, también mostraron su insatisfacción al valorar que no existía señalización sobre la ubicación de las redes de ascensores o autobuses, así como de los principales recorridos peatonales.

A pesar de no estar habituadas a coexistir con este tipo de señalizaciones, todas las mujeres interpretaron que era necesario ofrecer una información clara que facilitase la orientación y ubicación, especialmente para las personas visitantes del barrio. Algunas de las participantes de mayor edad insistieron en la necesidad de que tales servicios fueran inclusivos y facilitasen su interpretación para la diversidad funcional de las personas.

B.3. Elementos que facilitan la accesibilidad: rampas, barandillas a diferentes niveles, cambios de color y textura de los pavimentos.

El grado de satisfacción respecto a estos elementos varía en función del perfil de la persona entrevistada.

La mayoría de mujeres no detectaron inconvenientes, mientras que las mujeres más mayores, con problemas de movilidad, o con personas dependientes a su cargo, señalaron que ciertos pavimentos de madera del Ascensor 2 o del parque “Camilo José Cela” eran incómodos para las sillas de ruedas e incluso resbaladizos.

En cualquier caso, todas coincidieron en que la mayoría de los viales secundarios transversales del territorio no cuentan con ninguno de los elementos necesarios para facilitar la accesibilidad.

Por otro lado, existe una opinión compartida en cuanto al grado de satisfacción bajo respecto a la nula prioridad peatonal en el territorio, pues todas las personas entrevistadas rechazaron la prioridad de los vehículos privados en el espacio público, así como sus velocidades excesivas, que se traducen especialmente en inseguridad para las personas de mayor edad y la infancia.

C. Movilidad segura y libre.

Grado de satisfacción de las persona entrevistadas sobre:

C.1. Percepción de seguridad.

Las mujeres entrevistadas han manifestado un grado de satisfacción bajo o muy bajo con la percepción de seguridad, sensación agravada durante horarios nocturnos.

La mayoría, especialmente las mujeres jóvenes, vincularon esta percepción con la normalización y el aumento de las agresiones machistas, mientras que las entrevistadas de mayor edad la atribuían en mayor medida a la hostilidad que encontraban en el espacio público para su movilidad, debido a las fallas de accesibilidad y al despotismo de los vehículos privados.

No señalaron preocupación por los problemas de delincuencia, asegurando que los que ocurrían en el territorio se solucionaron con la remodelación urbana del parque “Camilo José Cela” que tuvo lugar junto a la instalación en su lateral del Ascensor 2 en 2019.

En cuanto a la percepción de seguridad vinculada con la red de ascensores, esta no fue calificada de manera negativa, a pesar de presentar rincones, limitaciones de visibilidad y ausencia de recorridos alternativos. En general, manifestaron que sus condiciones de seguridad estaban equilibradas con las del resto del territorio.

Por último, respecto a la autonomía de la movilidad cotidiana en el territorio, hubo unanimidad en considerar a la red de ascensores como el elemento posibilitador de la misma. No obstante, se valoró negativamente esta dependencia por las limitaciones en la elección de recorridos que supone, así como la obstrucción de la movilidad cotidiana cuando se producen averías en los ascensores.

C.2. Condicionantes de la percepción de seguridad de la red de ascensores

A pesar de no interpretar a la red de ascensores como un foco de inseguridad, las personas entrevistadas señalaron qué componentes de la configuración física de las infraestructuras de transporte vertical condicionan su percepción de seguridad.

Los principales elementos identificados fueron la arquitectura cerrada de los ascensores, así como el diseño de desplazamiento diagonal del Ascensor 1 y sus zonas intermedias sin iluminación, fueron los principales aspectos

Por otro lado, respecto a los recorridos de la red de ascensores, las personas entrevistadas los valoraron positivamente, pero reconocían la dificultad de localizarlos para foráneos del territorio por la falta de señalización en los viales principales.

En general, la iluminación del espacio público y la presencia de vigilancia informal se valoró positivamente, salvo en la calle “Marqués de Valterra” que la mayoría indicó que evitaban en horarios nocturnos.

Respecto al mantenimiento, la mayoría de personas entrevistadas identificaron que los ascensores no estaban suficientemente limpios y que su ventilación era insuficiente.

Aunque el mantenimiento más sensible lo atribuían al del funcionamiento de la propia infraestructura de transporte, cuyas recurrentes averías suponen el colapso de la autonomía funcional de las personas mayores.

En cuanto a las plantas bajas de los edificios colindantes y su nivel de actividad, las usuarias entrevistadas valoraron positivamente esta dotación, señalando cómo la hostelería desarrollada en estos espacios aseguraba la presencia de diversidad de personas, lo que permitía la vigilancia informal.

C.3. Paradas de transporte público

La ubicación de las paradas de la red de ascensores se valora positivamente por la conexión directa y visual que se desarrolla en la mayoría de ellas, así como por los espacios públicos colindantes, especialmente del Ascensor 3.

Sin embargo, respecto a las instalaciones de las paradas relacionadas con la percepción de seguridad, las personas entrevistadas valoraron negativamente que, salvo la alarma de avería en el interior de las cabinas de los ascensores, no existieran interfonos en toda la cadena de desplazamiento.

C.4. Infancia.

Las personas entrevistadas con edades correspondientes a la infancia o con menores dependientes a su cargo, valoraron positivamente cómo la red de ascensores permite a estos colectivos que se desplacen de manera autónoma.

Además, identifican positivamente a la red de ascensores como elementos funcionales para la movilidad cotidiana de la infancia, por conectar los distintos espacios educativos del territorio y la principal zona verde y de ocio del mismo, el parque “Camilo José Cela”. El parque cuenta con espacios de juego y actividad para distintas edades, pero estos equipamientos están muy demandados, principalmente debido a la falta de zonas verdes de la ciudad.

Sin embargo, señalaron que los accesos a los centros educativos no priorizan los modos de transporte sostenible: a pie, bicicleta o transporte público, pues sus entradas coinciden con espacios donde el tráfico motorizado privado es el prioritario.

D. Movilidad nocturna y festiva.

Grado de satisfacción de las persona entrevistadas sobre:

D.1. El sistema de movilidad y transporte nocturno

Todas las personas entrevistadas mostraron su desaprobación con el horario de la red de ascensores y su interrupción de actividad nocturna entre las 23 y las 7 horas, reclamando una actividad continua del mismo. Esta reclamación fue compartida por todas las franjas de edad.

En cuanto al servicio nocturno de la red de autobuses urbanos, las personas entrevistadas que lo habían utilizado señalaron un grado de satisfacción positivo.

D.2. Espacio e inseguridad

La valoración de la actividad nocturna en el espacio público del territorio varía en función de la edad de las personas entrevistadas. Las mujeres más jóvenes, a pesar de indicar su percepción negativa sobre la seguridad nocturna, sí apreciaban un nivel de actividad en el espacio público útil para la vigilancia informal. Sin embargo, la mayoría de las personas entrevistadas de edad avanzada opinaban que la actividad nocturna no les proporcionaba seguridad.

Por otro lado, la mayoría de las mujeres entrevistadas señalaron que el miedo a la violencia contra las mujeres es el principal motivo por el que reducen su movilidad durante la noche.

En cuanto a espacios evitados en horario nocturno, las personas entrevistadas que sí desarrollaban una movilidad cotidiana nocturna indicaron que en estos casos evitaban zonas puntuales del parque “Camilo José Cela”, el eje principal de “Marqués de Valterra” y la mayoría de los viales secundarios.

Los motivos de esta omisión de espacios públicos eran principalmente la concentración de barreras físicas, la iluminación deficiente y la disminución de actividad. No obstante, respecto al eje principal “Marqués de Valterra”, las causas incluían la presencia de actividad conflictiva vinculada al trapicheo y la prostitución.

E. Movilidad equitativa y participativa.

Grado de satisfacción de las persona entrevistadas sobre:

E.1. Funcionamiento de los organismos consultivos

Todas las mujeres entrevistadas mostraron un alto grado de insatisfacción por la ausencia de procesos participativos en el ámbito territorial de los barrios de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias” vinculados a la implementación de la red de ascensores.

E.2. Representatividad en el espacio público

Los pictogramas de la señalización viaria con figuras humanas de la ciudad de Vigo muestran principalmente a hombres, también los del territorio analizado. Ocurre lo mismo con el lenguaje sexista de las indicaciones de la calle. Al respecto, la mayoría de las personas entrevistadas muestran un grado de satisfacción medio o bajo.

El nomenclador de las calles y barrios del territorio no representa la diversidad social y no incluye a ninguna mujer. En este aspecto, la totalidad de las personas entrevistadas muestran un grado de satisfacción muy bajo.

En las proximidades del territorio pero no dentro del ámbito estudiado, existen representaciones o recordatorios de la historia del barrio que hacen referencia a toda la comunidad, incluso que reconozcan el trabajo realizado por las mujeres. También obras de arte que transmiten valores de igualdad a la sociedad. Todas las personas entrevistadas se muestran satisfechas con este aspecto, especialmente las de mayor edad con las referencias a la historia del barrio, pero preferirían que estos elementos también se encontrasen en la zona residencial analizada.

7.3.2. Resultado de la técnica de líneas históricas

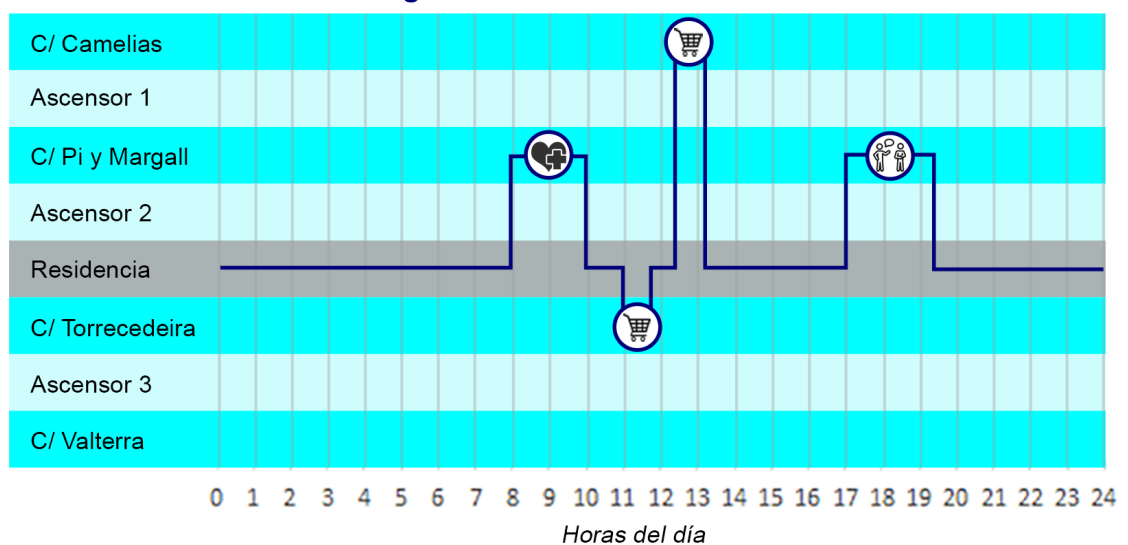
Para profundizar en las características de la movilidad del cuidado desarrollada por las personas entrevistadas, se elaboraron las líneas históricas de dos de las mujeres que participaron en la actividad.

La primera participante corresponde a un perfil de mujer con edad cercana a los 70 años, pensionista, con autonomía funcional, cuidadora de una persona adulta dependiente y residente de la calle “Conde de Torrecedeira”.

Su movilidad cotidiana habitual es siempre peatonal y se fundamenta en la red de ascensores que utiliza hasta en 8 ocasiones al día. Esta le facilita el acceso a los servicios comerciales de la calle “Camelias”, así como los viajes junto a un acompañante dependiente hasta el centro de salud o a la sede de la Asociación de jubilados donde socializan tanto cuidadora como dependiente.

La representación de su línea histórica es la siguiente:

Figura 37. Línea histórica 1



Nota. Elaboración propia.

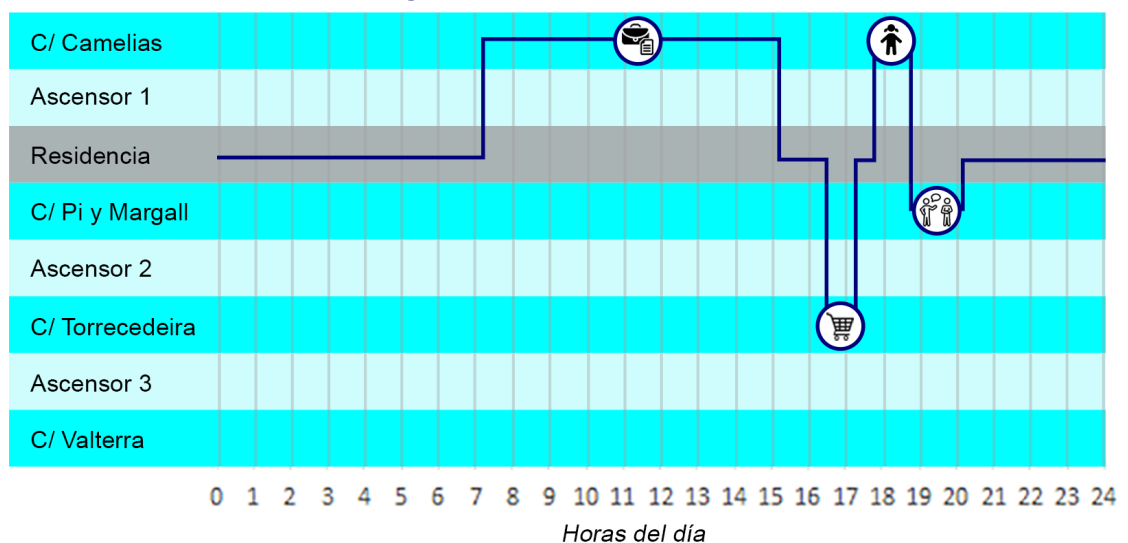
El segundo caso corresponde a un perfil de mujer con edad próxima a los 60 años, con actividad laboral y residente de la calle “Pi y Margall”.

Su movilidad cotidiana es siempre peatonal y utiliza la red de ascensores hasta 6 veces al día, aunque ocasionalmente algunos recorridos de bajada los hace a pie. Normalmente, utiliza el Ascensor 1 para acceder desde su residencia a la calle “Camelias”, desde la que continúa a pie o en autobús hasta el lugar donde desarrolla su actividad productiva.

También lo utiliza para acompañar a un familiar infantil de sus actividades extraescolares hasta la residencia de su núcleo familiar. Por otro lado, como en la calle donde reside no hay servicios comerciales, precisa el Ascensor 2 para acceder a los de la calle “Conde de Torrecedeira”. De forma habitual, aprovecha los servicios de socialización que encuentra en la calle “Pi y Margall”, a los que también accede peatonalmente.

La representación de su línea histórica es la siguiente:

Figura 38. Línea histórica 2



Nota. Elaboración propia.

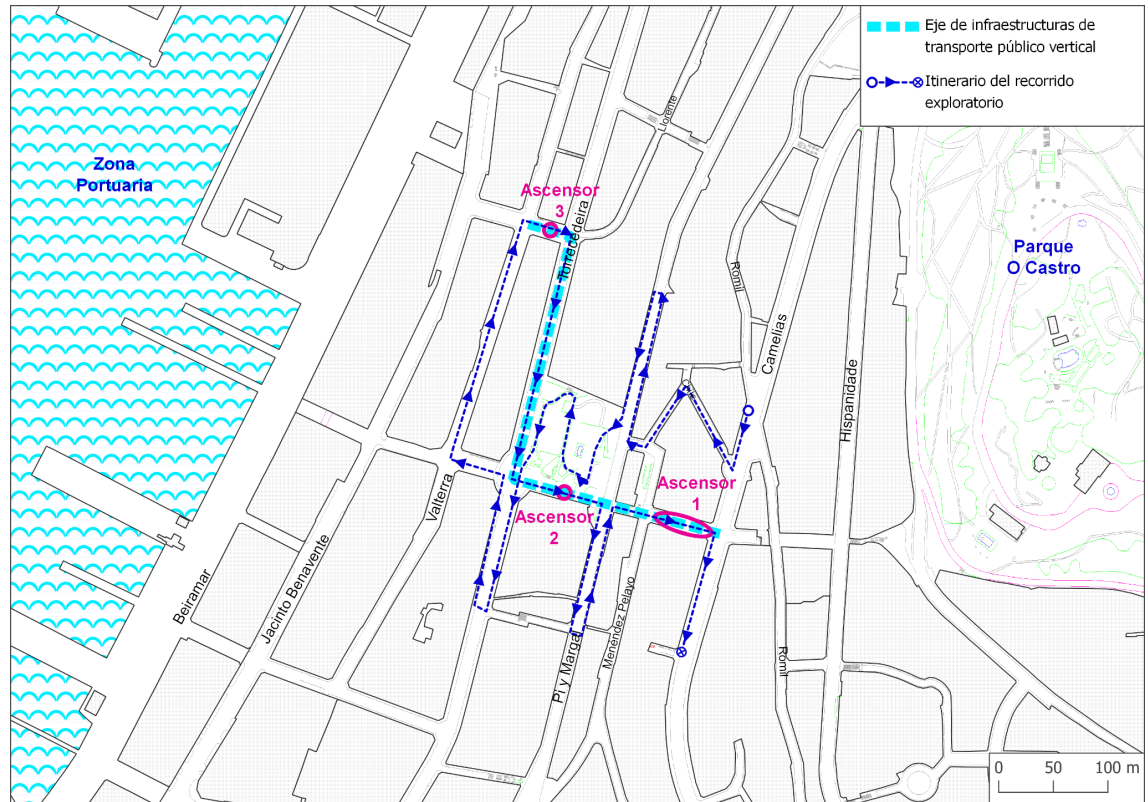
7.3.3. Resultados de la técnica de recorridos exploratorios

Para profundizar en la experiencia y percepciones de las personas entrevistadas y usuarias de la red de ascensores, se realiza la técnica del recorrido exploratorio con una de las participantes, acompañando a la transeúnte a lo largo de la red de ascensores y el territorio próximo, analizando qué elementos físicos y sociales condicionan su percepción de seguridad.

La persona entrevistada con la que se realizó el recorrido exploratorio corresponde a un perfil de mujer entre 30 y 40 años, con autonomía funcional y sin personas dependientes a su cargo.

El itinerario seguido durante la actividad del recorrido exploratorio, fue el siguiente:

Figura 39. Itinerario del recorrido exploratorio



Nota. Elaboración propia.

Las respuestas al formulario cumplimentado durante el recorrido, recogido en el Anexo III, fueron las siguientes:

A. Abordaje de violencias

La participante estimó que el sistema de la red de ascensores para notificar alarmas era insuficiente para abordar situaciones de violencia contra las mujeres, sosteniendo que dicha carencia condicionaba a la infraestructura de transporte vertical que, en su condición de zona de embudo del tráfico peatonal, perdía la oportunidad de generar un espacio seguro y de paso obligatorio en un territorio hostil.

B. Accesibilidad universal

La integrante del recorrido exploratorio no encontró problemas de accesibilidad en el recorrido externo a la red de ascensores, pero identificó distintos tramos en el recorrido

por el parque “Camilo José Cela” y por los viales secundarios que serían problemáticos para una persona con movilidad reducida.

Respecto a la accesibilidad interna de la infraestructura de transporte, la participante encontró que las áreas de acceso no disponían de sitios de reposo adecuados, ni de un sistema de accionamiento inclusivo para la diversidad de cuerpos y capacidades sensoriales.

C. Equipo

La participante señaló que la dotación de zonas de descanso le parecía insuficiente, aunque ella no soliera hacer uso de la misma.

D. Funcionalidad

La integrante del recorrido exploratorio valoró negativamente la movilidad del peatón, considerando que su movilidad cotidiana peatonal en el territorio siempre quedaba relegada a las priorizaciones del tráfico motorizado privado. Además, señaló que dada la complejidad del relieve y los exiguos espacios llanos del territorio, los espacios accesibles son escasos y estaban todos dominados por la movilidad motorizada vinculada a las tareas reproductivas, relegando a los peatones a espacios inclinados menos aprovechables.

E. Percepción comunitaria

La participante también opinaba que la red de ascensores es percibida por la comunidad como un elemento útil y valioso, considerando que todas las personas usuarias de la red o residentes del barrio reconocen su papel de paso comunicante de la accesibilidad entre los distintos ejes principales del territorio.

F. Representatividad

La integrante del recorrido exploratorio valoró positivamente la diversidad de personas usuarias de la red de ascensores que encontramos durante el recorrido, apreciando una mayoría de personas usuarias mujeres, coincidiendo con su identificación como colectivo principal de la movilidad peatonal y el transporte público, así como perfiles correspondientes a diferentes edades y condiciones sociales.

G. Señalización

La participante valoró que la falta de señalización de orientación limitaba la accesibilidad del territorio, reconociendo distintas situaciones en las que personas transeúntes foráneas tenían que preguntar por la ubicación de la infraestructura de transporte.

H. Vigilancia

La integrante del recorrido exploratorio señaló positivamente la vigilancia informal del territorio, con diversidad de observadores, a excepción de la percibida en la calle

“Marqués de Valterra” y en algunos tramos de la red de ascensores alejados de la actividad próxima, en especial el Ascensor 1. Por otro lado, valoró negativamente la presencia de cámaras en los accesos a la red de ascensores.

I. Visibilidad

La participante estimó que la visibilidad durante el itinerario de la red de ascensores era suficiente, encontrando en el Ascensor 3 la peor valoración debido a su localización aislada del resto de la infraestructura de transporte.

J. Vitalidad

La integrante del recorrido exploratorio valoró con un nivel alto la vitalidad durante los horarios de mañana y tarde, mientras que en horario nocturno rebajó su consideración a un nivel medio-bajo. Matizó que estas sensaciones sobre la vitalidad no se limitan al territorio, sino al conjunto de la ciudad, aunque estas se degradan en espacios menos consolidados o con presencia de colectivos socialmente conflictivos como la calle “Marqués de Valterra” durante la noche.

7.3.4. Conclusiones parciales sobre las experiencias y percepciones de las personas usuarias de la red de ascensores

Las conclusiones extraídas en relación a la información cualitativa obtenida de esta actividad han permitido matizar o extender las deducciones de las actividades anteriores, siendo las siguientes:

Que existe una opinión muy positiva sobre la red de ascensores entre todas las mujeres entrevistadas, siendo percibida por la comunidad como una infraestructura facilitadora de sus patrones de viaje que se caracterizan por desplazamientos poligonales en todo el territorio, sirviendo la red de ascensores para sortear repetidas veces a lo largo del día las barreras de accesibilidad que supone la topografía del territorio.

Que la accesibilidad de la movilidad cotidiana en el territorio, uno de los principales elementos condicionantes de la libertad de uso del espacio público de la mujer y de colectivos con movilidad reducida, depende de manera imprescindible de la red de ascensores. Este hecho se constata con las crisis que genera la interrupción de su funcionamiento por averías o en horarios nocturnos. Además, las barreras intransitables de la red de viales secundarios transversales, junto a la falta de espacios de calidad con priorización peatonal y las deficiencias puntuales de accesibilidad en pavimentos y equipos, dificultan un uso igualitario del espacio público.

Que el transporte público, el medio de desplazamiento más utilizado para la movilidad del cuidado además del peatonal, se encuentra subordinado a los

desplazamientos en vehículo privado y no se optimiza su funcionamiento. En este aspecto, destaca que no exista una intermodalidad clara entre autobuses y ascensores, las limitaciones horarias de funcionamiento o la falta de señalización al respecto.

Que la ergonomía y comodidad de los equipamientos y del transporte público no satisface las necesidades corporales de las personas usuarias. Sin embargo, la red de ascensores destaca por su utilización de manera autónoma de colectivos dependientes como la infancia o personas con movilidad reducida, a pesar de no estar adaptados a las distintas capacidades sensoriales.

Que la percepción de seguridad contra la violencia machista es baja en todo el territorio, incluida la red de ascensores, debido a su configuración física cerrada, iluminación, señalización y sistemas de alarma deficientes, así como puntos muertos de visibilidad. Por otro lado, la vitalidad del espacio público, la diversidad de las personas transeúntes y su papel de vigilancia informal, son aspectos positivos en todo el territorio salvo durante la noche, momento en que se muestran más deficientes, además de en la calle "Marqués de Valterra" durante todo el día.

Que existe una demanda de participación ciudadana en la gestión urbana del territorio

Que la representatividad del territorio es androcentrista, mostrando una carencia de inclusividad en todos los elementos pictóricos y referenciales del territorio.

Que los desplazamientos de las mujeres del territorio entrevistadas coinciden con la movilidad del cuidado definida en el marco teórico: siguen itinerarios poligonales marcados por un elevado número de destinos, se desplazan mayoritariamente dentro del territorio analizado, los motivos de sus viajes están preferentemente vinculados a la esfera reproductiva y los realizan intercalando desplazamientos peatonales y en transporte público, especialmente en la red de ascensores.

Que la red de ascensores desaprovecha su condición de paso obligado del tráfico peatonal al presentar deficiencias en la percepción de seguridad que proyecta su utilización.

8. Conclusiones y recomendaciones

La investigación realizada ha seguido un modelo de análisis progresivo con el fin de determinar mediante enfoque de género los efectos de las actuaciones de mejora de accesibilidad y conectividad de la EDUSI “Vigo Vertical” en el territorio formado por los barrios de “Beiramar”, “Picacho”, “Peniche” y “Camelias” de la ciudad de Vigo.

Para ello, la investigación asimiló las características y reclamaciones de las teorías sobre movilidad cotidiana con perspectiva de género mediante el análisis de distintos enfoques teóricos, metodológicos, normativos y prácticos relacionados con ésta, aprovechando la fructífera producción de guías y ensayos sobre urbanismo feminista o con perspectiva de género elaborados en los últimos años desde el ámbito académico e institucional. Entre todos los analizados, se ha ahondado especialmente en el material elaborado por Inés Sánchez de Madariaga, Blanca Valdivia y el Colectivo Punto 6.

Adicionalmente, se han identificado los colectivos participantes en la movilidad cotidiana del territorio a partir de las definiciones teóricas sobre urbanismo con perspectiva de género y su posterior comprobación y ampliación en trabajos de campo. Entre estos, se encuentran los perfiles de las personas participantes en la movilidad asociada a los desplazamientos de las actividades reproductivas, es decir, aquellos realizados a pié o en transporte público, tales como mujeres, personas mayores, infancia, personas con movilidad reducida, personas de clases sociales humildes y personas de origen migrante.

En relación al territorio, se ha detectado que los viales de “Conde de Torrecedeira”, “Pi y Margall” y “Camelias” actúan como focos de atracción complementarios para la movilidad de los cuidados, pues desde ellos se accede a los principales servicios básicos relacionados con las necesidades reproductivas: sanitarios, educativos, sociales, de alimentación y de ocio. El reparto desigual de estos servicios conlleva que los viales se complementan entre sí, a pesar de la conexión limitada entre los mismos debido a las diferencias de cota que los separan.

En este sentido, la red de ascensores aparece como el eje vertebrador de la movilidad cotidiana del territorio, pues la infraestructura es la condición que posibilita la accesibilidad entre las distintas plataformas viales. Por tanto, la red de ascensores es un paso obligatorio por todos los itinerarios imaginables que quieran evitar las distintas barreras físicas que minan el territorio: escaleras, pendientes inaccesibles o incluso espacios urbanos sin consolidar.

A su vez, los viales de “Camelias” y “Pi y Margall” se identifican como los principales ejes de acceso a los servicios situados en los espacios urbanos limítrofes con el territorio.

A partir de estos resultados, con el fin de ampliar la información obtenida sobre la movilidad de los cuidados y de sortear la inexistencia de datos cuantitativos sobre ésta, se explotaron las fuentes cualitativas existentes en el territorio, es decir, las personas participantes en esta movilidad y en especial las usuarias de la red de ascensores (Muxi et al, 2011). Mediante entrevistas, líneas históricas de desplazamiento y recorridos exploratorios, se ha indagado en las experiencias y percepciones de las personas transeúntes, valorando la situación actual y la previa a la ejecución de la red de ascensores en el marco de la EDUSI “Vigo Vertical”.

Como resultado, se constató la percepción global sobre que la red de ascensores ha mejorado la movilidad del cuidado del territorio, aumentando su accesibilidad y facilitando la movilidad peatonal y la del transporte público, allanando el desarrollo de recorridos característicos del cuidado (De Madariaga, 2004) - cortos, diversos y poligonales - en un entorno difícil marcado por su accidentado relieve. Es decir, la red de ascensores ha mejorado las posibilidades de los patrones de viaje que caracterizan a la movilidad desarrollada por la población que asume o se ve afectada por las tareas de cuidados: mujeres, personas mayores, infancia, personas con movilidad reducida, personas de clases sociales humildes y personas de origen migrante.

Sin embargo, cabe señalar que esta mejora no ha variado el equilibrio de ocupación del espacio público del territorio, pues éste sigue dominado por el tráfico privado, ya que las nuevas infraestructuras de transporte público vertical utilizaron espacios intersticiales residuales inaprovechables para el automóvil por sus condiciones topográficas. En otras palabras, no se ha producido una recuperación del espacio público existente para el peatón, sino que éste se ha ampliado mediante tecnología para facilitar nexos entre las distintas plataformas peatonales.

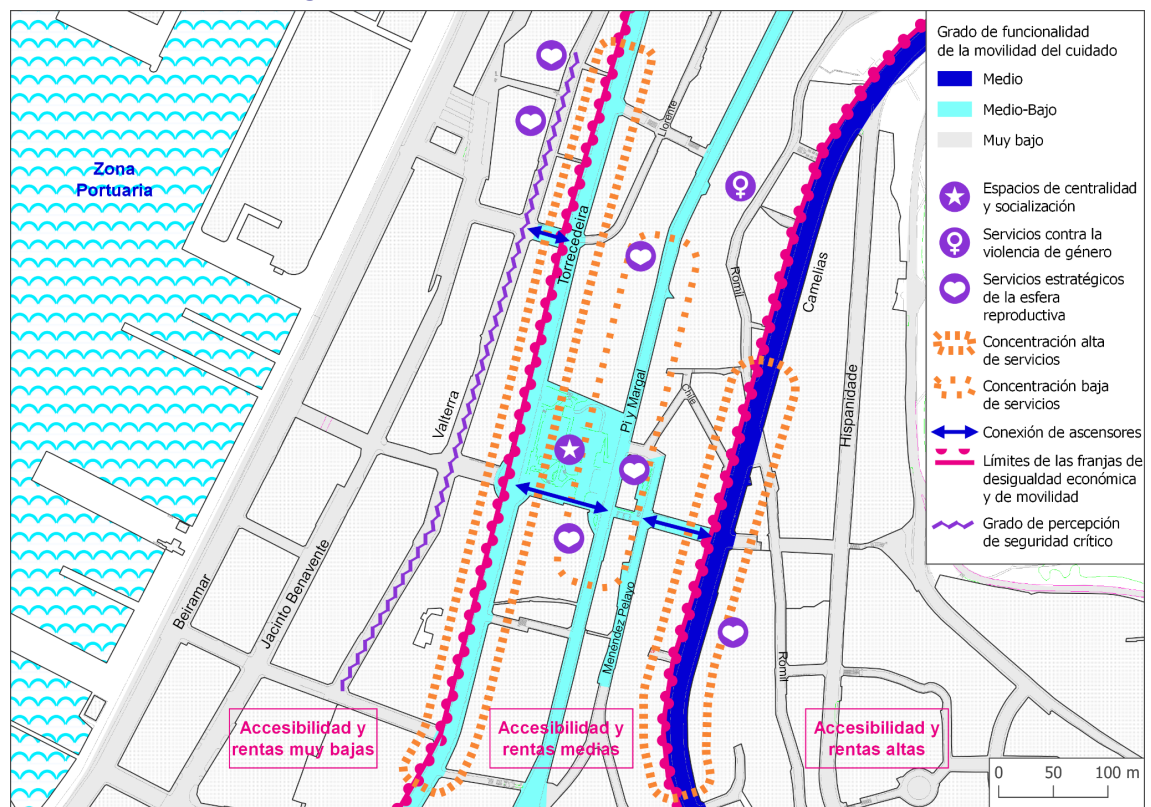
En cuanto a los elementos externos de exclusión de las mujeres del espacio público, como la percepción de seguridad, las restricciones temporales, equipamientos de cuidados o las condiciones ergonómicas de los elementos urbanos (De Madariaga, 2004), parece que la red de ascensores actúa como un vector de continuidad de las condiciones negativas presentes en el resto de la ciudad. Por lo tanto, se ha desaprovechado la oportunidad de que la infraestructura de transporte público vertical funcionara como un oasis, un espacio seguro en una zona de tránsito peatonal obligatorio enmarcado en un territorio que no satisface el derecho a la movilidad de las mujeres.

Además, se distingue que estos elementos externos de exclusión de las mujeres del espacio público presentan peores condiciones en el extremo Oeste del territorio, en las inmediaciones de la calle “Marqués de Valterra”, apreciándose un salto cualitativo en el vial contiguo de “Conde de Torrecedeira”, mejorando desde éste gradualmente hacia el Este del territorio hasta la calle “Camelias”.

Esta diferenciación coincide a grandes rasgos con la evolución de la renta de las personas residentes del territorio, demostrando que existe una relación directamente proporcional entre las desigualdades sociales de la población y los condicionantes urbanos y de movilidad del espacio que habitan. Incluso la red de ascensores participa en esta jerarquización de espacios a través de los grados de accesibilidad que ofrecen sus distintas unidades, por lo que finalmente contribuyen a perpetuar las diferencias dotacionales y sociales de los espacios que conectan.

Por tanto, el territorio se puede clasificar en tres franjas según el grado de satisfacción de las funcionalidades de su espacio público para la movilidad de las mujeres y las tareas de cuidados, clasificación espacial que coincide con el incremento del poder adquisitivo de las personas residentes, demostrando que existe un factor acumulativo de desigualdades. Las franjas de desigualdad económica y de movilidad se indican en la siguiente imagen.

Figura 40. Mapa sintetizador de conclusiones



Nota. Elaboración propia.

En conclusión, la red de ascensores ha supuesto un salto cualitativo para la movilidad cotidiana peatonal del territorio aunque no mejore la mayoría de los condicionantes habituales de exclusión del espacio público de las mujeres en Vigo. Incluso podemos

identificar que la infraestructura ha implicado un alivio para las personas que realizan desplazamientos vinculados a las tareas de cuidados frente a la hostilidad que reciben de un espacio público concebido mayoritariamente para las tareas productivas. Además, estas funcionalidades pro-automóvil de los viales del territorio están agudizadas debido a la topografía adversa del mismo.

No obstante, pese al avance que supone la red de ascensores, la movilidad cotidiana que tiene lugar a partir de esta infraestructura sigue enfrentándose a un territorio hostil para los desplazamientos vinculados a la esfera reproductiva. En primer lugar, las dotaciones útiles para las tareas de cuidados son insuficientes. Además, la ordenación urbana prioriza las funcionalidades productivas y mantiene presentes condicionantes de inseguridad y accesibilidad que impiden una movilidad igualitaria de más de la mitad de la población del territorio, las residentes mujeres.

8.1. Recomendaciones

Derivado del análisis realizado, se plantean las siguientes sugerencias en torno a la movilidad del cuidado viguesa:

En primer lugar, desde una visión global de Vigo, parece recomendable que la ciudad inicie una transición que abandone los modelos urbanos androcentristas y capitalistas vigentes que identifica Blanca Valdivia (2018) hacia otros paradigmas de urbanismo para ciudades colaborativas e inclusivas, dado su sustento del transporte motorizado privado y la hostilidad manifiesta de su ordenación viaria hacia las personas que realizan una movilidad cotidiana habitual a pie o en transporte público. Es decir, avanzar hacia modelos donde la funcionalidad del espacio público priorice las necesidades de las personas que se desplazan a pie o en transporte público, en definitiva, que priorice la movilidad del cuidado.

Igualmente, desde una perspectiva singular del territorio analizado, resulta imperioso ampliar la dotación de elementos necesarios para el soporte de las tareas de cuidados: zonas de descanso, aseos públicos, más zonas de socialización, etc. También se deberá mejorar las deficiencias en representatividad y percepción de seguridad encontradas en el análisis, mediante señalizaciones, un alumbrado público más efectivo, pictogramas y toponimias inclusivos, entre otras medidas. Además, se deberá de cuidar que su reparto sea equitativo para acabar con las desigualdades espaciales de la actual distribución de estos elementos.

En cuanto a la infraestructura de transporte público vertical, se sugiere reconsiderar su diseño para mejorar su accesibilidad, inclusividad y percepción de seguridad. Por ejemplo, preparando las zonas de entrada a los ascensores con equipamientos inclusivos para el descanso, los cuidados y la protección climática, evitando formas

con recovecos, señalando en planos y pavimentos los recorridos del eje de ascensores, o procurando una iluminación continuada de todo el itinerario de la infraestructura. De esta manera, se pretende que aproveche su condición de paso obligatorio en los itinerarios peatonales para aumentar la presencia de tramos seguros, igualitarios y accesibles en los recorridos habituales de la movilidad cotidiana del territorio.

En cualquier caso, se reconoce el beneficio que aporta la red de ascensores para el ejercicio en condiciones de accesibilidad de la movilidad cotidiana peatonal, por lo que se recomienda completar el eje de infraestructuras previsto por la EDUSI “Vigo Vertical” para el territorio, teniendo en cuenta las experiencias y percepciones de las personas usuarias, y continuar su expansión por el resto de la ciudad.

9. Consideraciones finales

Una vez terminado el proceso de investigación, cabe reseñar los aciertos, errores, limitaciones y posibles desarrollos para el mismo.

Resultó un acierto la elección del territorio analizado, ya que se ha confirmado como un espacio urbano provechoso para análisis de movilidad cotidiana por su abundancia de condicionantes y variables: topografía accidentada, el eje de ascensores, funcionalidad prioritaria para las actividades productivas, abundancia de servicios necesarios para los cuidados pero distribuidos de forma desigual, etc.

También lo fue haber logrado un grupo de personas entrevistadas vinculadas con las tareas de cuidados, su respectivo formato de movilidad y usuarias de la red de ascensores del territorio. Es decir, un grupo formado únicamente por mujeres más un niño, con presencia mayoritaria de personas mayores de 65 años, incluso varias con roles claros de cuidadoras al tener personas dependientes a su cargo.

A la par, considero un desacierto no haber conseguido que este grupo de personas fuese representativo de la diversidad existente entre las mujeres usuarias de la red de transporte público, ya que no incluye a personas racializadas o de origen migrante.

Así mismo, la imposibilidad de armar un grupo de mujeres más numeroso para la técnica de los recorridos exploratorios, obligó a realizarla con un equipo de una sola mujer, limitando así la relevancia de sus resultados.

En cuanto a las limitaciones, señalar que las propias de un ejercicio académico como el trabajo final de máster implicaron que no se dispusiera del tiempo suficiente para abarcar un mayor volumen de personas entrevistadas. Igualmente, el tiempo limitó la planificación, impidiendo un lapso suficiente para establecer contactos de forma pausada y progresiva con los colectivos sociales organizados, como asociaciones de madres y padres de escolares, de colectivos migrantes o vecinales. Este condicionante imposibilitó generar un clima de confianza que hubiera permitido añadir experiencias muy interesantes a las fuentes cualitativas consultadas.

Otra limitación a destacar fue la falta de datos demográficos inframunicipales actualizados y desagregados por género. Esta carencia implicó el uso de fuentes de distintos periodos, incluso algunas con más de 10 años de antigüedad, para analizar la situación de la población actual, con todas las contradicciones que esto conlleva.

Por último, un posible desarrollo de la investigación consistiría en continuar la profundización y extracción de información cualitativa de las experiencias de movilidad del cuidado del territorio. Para ello, se ampliará la base de personas participantes en la

investigación, resolviendo los déficits de diversidad del conjunto actual, y se realizarán nuevas actividades de investigación que no se han podido ejecutar en el presente trabajo final de máster, como encuestas, grupos de discusión, mapeos colectivos o recorridos exploratorios con grupos numerosos.

Adicionalmente, parece recomendable ampliar los contextos de aplicación, con el fin de abarcar todas las actuaciones realizadas en el marco de la EDUSI “Vigo Vertical” para mejorar la accesibilidad mediante infraestructuras de transporte público vertical. De esta manera podríamos conocer el impacto de género que han tenido estas transformaciones urbanas sobre la movilidad cotidiana, permitiendo perfeccionar las sucesivas implantaciones de redes de ascensores y rampas mecanizadas previstas en la ciudad. El objetivo último de esta medida sería asegurar que los espacios públicos transformados optimicen sus condiciones de accesibilidad y percepción de seguridad, asegurando que al menos los ejes peatonales se libren de la percepción hostil y violenta para mujeres y peatones que emana la ciudad de Vigo.

Finalmente, como reflexión personal de la experiencia investigadora, considero que ha tenido tres hitos. El primero, comprobar o redescubrir el potencial y valor transformador de la información cualitativa extraída de las experiencias de personas procedentes de colectivos no privilegiados por los modelos urbanos vigentes. Estas, conseguidas en las aportaciones de las entrevistas, fueron fundamentales para corroborar el alcance y gravedad de los efectos de estos modelos de ciudad.

En segundo lugar, el trabajo de investigación me ha permitido disfrutar del urbanismo en un marco libre de los condicionantes habituales del ejercicio laboral, resultando una experiencia humanizadora tanto en la práctica como en el producto conseguido. En definitiva, una reconciliación con las posibilidades transformadoras que albergan las profesiones vinculadas al urbanismo en contribuir hacia otro mundo posible.

En última instancia, aunque ya disponía de formación básica en urbanismo con perspectiva de género, con la investigación he profundizado en su marco teórico y experimentado su propuesta práctica en materia de movilidad. En paralelo a este proceso, se ha afianzado mi alineación con sus propuestas de intervención, pues las experiencias y necesidades de las mujeres entrevistadas han corroborado íntegramente el argumentario teórico del urbanismo feminista, así como su necesidad de urgencia.

10. Referencias bibliográficas

- Adame, A. [Acoyani]. (2020). *Iconografías Movilidad y Mujeres. Urbanismo, Mujeres y Ciudad en Latinoamérica*. Recuperado de:
<https://urbanismomujeresyciudad.files.wordpress.com/2020/05/infografia-movilidad-del-cuidado-umcl2020.001.jpg?w=580&h=1018>
- Agenda 2030 de España (2021). *Estrategia de Desarrollo Sostenible 2030 un proyecto de país para hacer realidad la Agenda 2030*. Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030. Gobierno de España. Recuperado de:
<https://www.mdsocialesa2030.gob.es/agenda2030/documentos/eds-cast-acce.pdf>
- Agenda Urbana Española (2022). *Agenda Urbana Española*. Gobierno de España. Recuperado de: <https://www.aue.gob.es/>
- Alberich, T. [Tomás], Arnanz, L. [Luis], Basagoiti, M. [Manuel], Belmonte, R. [Roberto], Bru, P. [Paloma], Espinar, C. [Carmen], García, N. [Néstor], Habegger, S. [Sabina], Heras, P. [Pedro], Hernández, D. [Dolores], Lorenzana, C. [Concha], Martín, P. [Pedro], Montañés, M. [Manuel], Villasante, T. [Tomás] y Tenze, A. [Alicia]. (2009). *Metodologías participativas*. Madrid: Observatorio Internacional de Ciudadanía y Medio Ambiente Sostenible.
- Alonso, Alba (2020). *La introducción de la evaluación de impacto de género en Galicia: Marco normativo y resultados para el periodo 2004-2009*. Recuperado de:
https://www.researchgate.net/publication/343749672_Galicia
- APMUSV. (2020). *Actualización del plan de movilidad urbana sostenible 2014/2020 de la ciudad de Vigo*. Obtenido de Ayuntamiento de Vigo:
https://hoxe.vigo.org/pdf/Transportes/pmus/969_441_PMUS_VIGO_2014_2020.pdf#%5B%7B%22num%22%3A165%2C%22gen%22%3A0%7D%2C%7B%22name%22%3A%22XYZ%22%7D%2C610%2C734%2C0%5D
- Blanco, A. [Alberto]. (2021). Vigo, la ciudad de las cuestas que escala imparables. *El Faro de Vigo*. Disponible en:
<https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2021/02/25/vigo-escala-imparable-vigo-vertical-ascensores-rampas-mecanicas-35548269.html>
- Bofill, A. [Anna]. (2013). *El derecho de las mujeres a la ciudad: una retrospectiva*. La construcción de la ciudad inclusiva: estrategias de intervención en el hábitat local. Seminario Barcelona Marzo 2013. Disponible en:

https://urbanismeinclusiu.files.wordpress.com/2013/03/el-derecho-de-las-mujeres-a-la-ciudad_anna-bofill.pdf

Borja, J. [Jordi], Drnda, M. [Majda], Fiori, M. [Mirela], Iglesias, M. [Mariela] y Muxí, Z. [Zaida] (2003). *La ciudad conquistada* (pp. pp-111). Madrid: Alianza.

Carta Europea. (1995). *Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad*. Recuperado de: <https://e-mujeres.net/carta-europea-las-mujeres-la-ciudad/>

Col• lectiu Punt 6. (2019). *Urbanismo feminista: por una transformación radical de los espacios de vida*. Virus Editorial i Distribuïdora.

De Madariaga, I. [Inés]. (2004). *Urbanismo con perspectiva de género*. Instituto Andaluz de la Mujer.

De Madariaga, I. [Inés]. (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 41 (161-2), 581-597. Recuperado a partir de: <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75953>

De Madariaga, I. [Inés] y Novella Abril, I. [Inés]. (2021). *Proyectando con perspectiva de género. Guía para planificar ciudades y pueblos inteligentes y sostenibles*. Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Población y Territorio. Junta de Extremadura. Recuperado de: <http://sitex.gobex.es/SITEX/files/guiagenero/GuiaGeneroJuntaex.pdf>

EDUSI Vigo Vertical. (2016). *Estrategia de Desarrollo Urbano Integrado Vigo Vertical*. Ayuntamiento de Vigo. Recuperado de: https://hoxe.vigo.org/pdf/FEDER/edusi_vv.pdf

Emakunde y Ortiz, H. [Helena]. (2013). *Guía para la elaboración de informes de impacto de género*. Emakunde - Instituto Vasco de la Mujer, Gobierno Vasco y Lejarazu-Red Kuorum. Recuperado a partir de: https://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/publicaciones_guia_s2/es_emakunde/adjuntos/26.guia.para.la.elaboracion.de.informes.de.impacto.de.genero.pdf

Estrategia FSE+. (2021). *Documento Estrategia FSE+ 2029-2017*. Ministerio de Trabajo y Economía Social. Secretaría de Estado de Empleo y Economía Social. Subdirección general de programación y evaluación FSE. Gobierno de España. Recuperado de: https://www.mites.gob.es/uafse/ficheros/fse_2021_2027/documento_estrategia_FSE_2021-2027.pdf

- Fraser, N. [Nancy]. (2020). *Los talleres ocultos del capital. Un mapa para la izquierda*. Traficantes de Sueños.
- Friedmann, J. [John] y Miller, J. [John]. (1956). The Urban Field, *Journal of the American Institute of Planners*, Vol. XXIV, American Institute of Planners, Boston
- Fuente, M. [María]. (2018). Las protestas del entorno de Torrecedeira se extienden contra el Puerto y la Xunta. *La Voz de Galicia*. Recuperado de: https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/vigo/2018/07/10/protestas-entorno-torrecedeira-extienden-contra-puerto-xunta/0003_201807V10C3993.htm
- Gender Innovations. (2022). *Public Transportation: Rethinking Concepts and Theories*. *Blog Gender Innovations*. Recuperado de: <https://genderedinnovations.stanford.edu/case-studies/transportation.html#tabs-2>
- Harvey, D. [David]. (1990). *Los límites del capitalismo y la teoría marxista*. México, D. F.: Fondo de Cultura Económica.
- Harvey, D. [David]. (2008). El derecho a la Ciudad. *New Left Review* (núm. 53, págs. 23-39).
- Horelli, L. [Lisa] y Damyanovic, D. [Doris]. (2019). Evaluation of spatial development from the gender+ perspective: A methodological proposal. En *Gendered Approaches to Spatial Development in Europe*. Recuperado de: <https://doi.org/10.4324/9780429503818-10>
- Iglesias, M. [Mariela], Valdivia, B. [Blanca], Escorihuela, I. [Irene], Ortiz, S. [Sara], Saborit, N. [Nel•la] y Roco, J. [Josefina] (2018). *Derecho a la ciudad metropolitana en el marco de la Nueva Agenda Urbana y la Agenda 2030*. Materiales docentes Máster universitario de Ciudad y Urbanismo. Barcelona: FUOC
- Instituto Nacional de Estadística. (2019). *Atlas de distribución de renta de los hogares. Últimos datos*. Instituto Nacional de Estadística. Recuperado de: <https://inespain.maps.arcgis.com/apps/MinimalGallery/index.html?appid=c8b41b2c471845afbc8f8eb20c54382e#>
- Instituto Nacional de Estadística. (2022). Encuesta continua de hogares. Últimos datos. Instituto Nacional de Estadística. Recuperado de: https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176952&menu=ultiDatos&idp=1254735572981

- Jacobs, J. [Jane]. (1961). *The death and life of great American cities*.
- Jirón, P. [Paola] y Singh, D. [Dhan]. (2017). Dossier. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 1-8.
- Ley del suelo de Galicia [LSG] (2016). *Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia* (España).
- Michaud, A. [Anne]. (2002). *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire*. Montréal: Femmes et Ville de la Ville de Montréal.
- Miralles-Guasch, C. [Carme] y Cebollada, À. [Àngel] (2009). *Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana*. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3094058/1.pdf>
- Monclús, F. [Francisco]. (1992). *Infraestructuras de transporte y crecimiento urbano en EEUU*.
- Murillo, S. [Soledad]. (1996). *El mito de la vida privada*. Madrid: Siglo XXI.
- Muxí Martínez, Z. [Zaida], Casanovas, R. [Roser], Ciocoletto, A. [Adriana], Fonseca, M. [Marta] y Gutiérrez Valdivia, B. [Blanca]. (2011). *¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?*. Recuperado a partir de: https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/22338/1/Feminismos%2017_06.pdf
- Ortiz, Sara; Ciocoletto, Adriana; Fonseca, Marta; Casanovas, Roser & Valdivia, Blanca. (2021). *Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica*. Disponible en: <http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2021/09/Guia-Movilidad-Cotidiana-con-Perspectiva-de-Genero-1.pdf>
- Paricio, A. [Ana] (2019). *Manual de urbanismo de la vida cotidiana*. Barcelona: Barcelona Regional. Disponible en: https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/112461/3/20210223-Manual_UrbanismeVidaQuot-v3.pdf
- Pazo, A. [Alberto] y Moragón, M.P. [María Pilar]. (2018). El despoblamiento en Galicia: la visualización de la “catástrofe”. *Ager. Revista de estudios sobre despoblación y desarrollo rural*, (24), 123-154.
- Pita, C. [Cristina] y Maqueda, A. [Adrián]. (2022). *¿Te consideras clase media? Definición y percepción no siempre encajan con los datos*. *Newtral*. Recuperado de: <https://www.newtral.es/clase-media-datos-percepcion/20220108/>

- Plan de evaluación de los programas operativos FEDER (2014). *Plan de evaluación de los programas operativos FEDER, Elementos comunes*. Recuperado de: https://hoxe.vigo.org/pdf/FEDER/plan_evaluacion_comun.pdf
- Portal datos abiertos Ayuntamiento de Vigo. (2022). Portal de datos abiertos del Ayuntamiento de Vigo. *Ayuntamiento de Vigo*. Recuperado de: <https://datos.vigo.org/es/>
- Rivas, M. R. (2009). *Recuperar la confianza, recuperar la ciudad*. Mujeres en la Ciudad. De violencias y derechos, 137.
- Roy, A. [Ananya]. (2011). *Urbanisms, worlding practices and the theory of planning*. *Planning Theory* (vol. 10, núm. 1, págs. 6-15).
- Ruiz-Mallén, I. [Isabel], Senabre, E. [Enric] y Ribera, R. [Ramón]. (2022). *Guía de metodologías participativas orientadas a su implementación*. Materiales docentes Máster universitario de Ciudad y Urbanismo. Barcelona: FUOC.
- Sandercock, L. [Leonie] y Forsyth, A. [Ann]. (1992). A gender agenda: new directions for planning theory. *Journal of the American Planning Association*, 58(1), 49-59. DOI. Recuperado de: <https://doi.org/10.1080/01944369208975534>
- Spain, D. [Dafne]. (2006). *La importancia dels espais de gènere urbans en l'ambient públic*. URBANISME I GÈNERE, 33.
- Urbanisme amb perspectiva de gènere: mesura de govern. (2017). *Urbanisme amb perspectiva de gènere: mesura de govern*. Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat. Ajuntament de Barcelona. Recuperado de: https://ajuntament.barcelona.cat/dones/sites/default/files/documentacio/mesura_degovernurbanismeigenere_220317.pdf
- Valdivia, B. [Blanca]. (2018). Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. *Hábitat y sociedad*, (11). Recuperado de: <https://institucional.us.es/revistas/habitat/11/Hys11-mon04.pdf>
- Xouto, X. [Xosé]. (1990). *Vigo, cen anos de historia urbana : 1880-1980*. Xerais, D.L. 1990

11. Anexos

11.1. Anexo I: Guía de Observación

El guión de observación prepara al observador para la detección de aspectos vinculados a la movilidad de naturalezas físicas, lingüísticas y sociales. La percepción de seguridad durante la movilidad cotidiana se valorará transversalmente mediante los distintos indicadores.

Para su definición, se toma como referencia las orientaciones para análisis con perspectiva de género de espacios urbanos y movilidad cotidiana definidas por Zaida Muxí, el Colectiu Punt 6: Sara Ortiz, Adriana Ciocoletto, Marta Fonseca, Roser Casanovas y Blanca Valdivia, además de Mariela Iglesias, Irene Escorihuela, Nel·la Saborit y Josefina Roco (Muxí et al, 2011; Ortiz et al, 2021; Iglesias et al, 2018).

Los focos de observación serán los siguientes:

- **Abordaje de violencias.** Actos violentos contra las mujeres, analizado con carácter intersectorial de vulnerabilidad acumulativa por formar parte de otros colectivos desfavorecidos por los modelos sociales y urbanos vigentes. Incluyendo:
 - Campañas de visibilización del rechazo a violencias y apoyo en temas de género
 - Punto de información, recogida de denuncias y apoyo en caso de acoso

- **Accesibilidad universal.** Tanto física como visual. Incluyendo:
 - Económica: uso libre y no mercantilizado
 - Adaptación a diversidad de cuerpos, alturas y estados de salud: infancia, personas mayores, acompañantes, cochecitos, etc.
 - Ascensores
 - Rampas
 - Accesos a infraestructuras, incluso medios táctiles y auditivos de utilización de servicios
 - Pavimentos óptimos para silla de ruedas
 - Pavimentos táctiles indicadores
 - Continuidad de encaminadores
 - Semáforos con tiempos lentos
 - Alcorques al mismo nivel de aceras
 - Barandillas en los lugares precisos
 - Respaldos y reposabrazos en bancos

- Fachadas sin obstáculos pegados y elementos continuos hasta el suelo
- **Equipo.** Ordenamiento y conjunto de mobiliario, infraestructuras cotidianas, accesibles y bien mantenidas. Incluyendo:
 - Aceras anchas y activas
 - Bancos suficientes para la movilidad peatonal cotidiana
 - Iluminación suficiente para la movilidad peatonal cotidiana
 - Enlaces con paradas de transporte
 - Baños públicos accesibles, seguros y gratuitos
 - Cuidado, limpieza y mantenimiento del equipamiento
 - Pasos peatonales muy diferenciados
 - Espacio urbano consolidado
- **Funcionalidad.** Análisis de la especialización viaria según sus usos y el grado en que facilitan la movilidad del cuidado. Incluyendo:
 - Movilidad a pie privilegiada
 - Variedad de opciones de recorrido
 - Paradas Transporte público colectivo con variedad de horarios
 - Bicicleta: aparcamiento, carriles propios y sistema público de bicicletas
- **Percepción comunitaria.** Implicación de las personas usuarias. Incluyendo:
 - Apropiación comunitaria de la infraestructura de transporte vertical y espacios asociados
 - Memoria de la comunidad del entorno
- **Representatividad.** Presencia en todas las dimensiones del espacio público de mujeres y otros colectivos no favorecidos por los modelos urbanos androcéntricos y capitalistas. Incluyendo:
 - Usuarías
 - Representación en señalítica, toponimias, imágenes, publicidad
 - Trabajadoras de las infraestructuras
- **Señalización.** Comprobado que la accesibilidad de toda comunicación: visual, acústica y táctil, además de que la iconografía sea no sexista y diversa. Incluyendo:
 - Mapas del entorno
 - Información de la infraestructura de transporte vertical
 - Conexiones de intermodalidad de transporte
 - Señalización de emergencia
 - Publicidad y campañas

- **Vigilancia.** De carácter formal o informal. Incluyendo:
 - Presencia de gente diversa en diferentes momentos.
 - Cámaras visibles.
 - Configuración de la infraestructura de transporte vertical
 - Presencia de muros, vallas, escaleras, rincones o elementos que obstruyen la visibilidad
 - Actividad comercial y servicios en el entorno que proporcionan “ojos”

- **Visibilidad.** Física, simbólica y social. Incluyendo:
 - Recorridos claros con continuidad y conexión visual
 - Iluminación continua y distribuida
 - Presencia de rincones, áreas escondidas y muros
 - Mobiliario que obstaculiza visibilidad
 - Percepción de escaleras
 - Percepción de ascensor
 - Marquesinas de paradas de transporte colectivo

- **Vitalidad.** Análisis de la concurrencia de personas, diversidad de usos y actividades. Incluyendo:
 - Proximidad infraestructura vertical con otros usos cotidianos
 - Flexibilidad de acceso a equipamientos y servicios de distinto uso
 - Espacios de encuentro, socialización e intermedios de relación
 - Zonas de descanso y cuidados
 - Oportunidades de espacios que fomenten otras actividades (comercios, cuidados, etc.)
 - Posibilita uso sin depender del clima, mediante porches y sombras
 - Interseccional, permite el uso de personas distintas a la vez

11.2. Anexo II: Guía de Entrevista

Para su definición, se toma como referencia las dimensiones de análisis de la movilidad con perspectiva de género definidas por el Col·lectiu Punt 6: Sara Ortiz, Adriana Ciocoletto, Marta Fonseca, Roser Casanovas y Blanca Valdivia, (Ortiz et al, 2021).

Los ejes que estructuran el diálogo serán las siguientes:

- **Movilidad cotidiana y cuidadora.** Conocer el grado de satisfacción de la persona entrevistada sobre:
 - Calidad del sistema de movilidad de ascensores;
 - ¿Favorece la cercanía entre tus destinos habituales?
 - ¿Se combina bien con el autobús urbano?
 - ¿Su horario y frecuencia es suficiente?
 - Elementos de apoyo de cuidado situados en las cadenas de desplazamientos.
 - Opinión sobre zonas de espera:
 - Bancos
 - Baños
 - Protección climática
 - Socialización
 - Mixtura de usos, comercios y servicios cotidianos
 - ¿Actividades diarias implican grandes desplazamientos?
 - ¿Los ascensores contribuyen a que esas distancias sean más cortas?
- **Movilidad accesible y diversa.** Conocer el grado de satisfacción de la persona entrevistada sobre:
 - Red de movilidad cotidiana.
 - ¿Te parece difícil caminar por el barrio?
 - ¿Qué elementos lo favorecen o dificultan?
 - La señalización
 - ¿Se ofrece información clara? Ubicación, dirección
 - Elementos que facilitan la accesibilidad al transporte público.
 - ¿Accesos al transporte público al mismo nivel que la calle o el andén?
 - Entrada al transporte público con silla de ruedas o carrito
 - ¿Existe información clara sobre horarios y frecuencias de paso de autobuses?
 - Intersecciones
 - Tiempo de los semáforos
 - Red de bicicletas

- Conflicto con personas a pie en paradas de autobús
 - ¿Existen aparcamientos de bicicletas?
 - Tarificación del transporte público
 - Opinión sobre tarifas de autobuses
- **Movilidad segura y libre.** Conocer el grado de satisfacción de la persona entrevistada sobre:
 - Percepción de seguridad.
 - Opinión a diferentes horas del día y la noche
 - En la red de ascensores
 - Decisiones limitadas por inseguridad
 - Condicionantes de la percepción de seguridad
 - Elementos condicionantes de la configuración física y social
 - Recorridos alternativos, visibles y claros
 - ¿Mantenimiento iluminación suficiente?
 - Vigilancia informal ventanas
 - Paradas de transporte público
 - Seguras y bien mantenidas
 - Interfonos colocados adecuadamente en toda la cadena de desplazamientos cotidianos y relacionados con el transporte público
 - Conexión directa, visual y accesible entre paradas y los espacios del entorno
 - Infancia.
 - Red de ascensores seguros para que mayores y niñas y niños se muevan de manera autónoma
 - Espacios de juegos en el barrio
 - Acceso a centros educativos en transporte sostenible y sin riesgo
- **Movilidad nocturna y festiva.** Conocer el grado de satisfacción de la persona entrevistada sobre:
 - El sistema de movilidad y transporte nocturno.
 - ¿La red de movilidad cotidiana y el transporte público de noche, en fin de semana o días festivos?
 - Limitaciones de horario y seguridad en la noche y fines de semana
 - Espacio e inseguridad
 - Espacios sin actividad a partir de X hora
 - Reducción movilidad nocturna por miedo a la violencia
 - Espacios evitados por la noche por miedo

- ¿Existen espacios monopolizados y socialmente conflictivos que no se puedan disfrutar libremente?
 - ¿Existen programas de visibilización y apoyo a la movilidad nocturna, segura y libre?
- **Movilidad equitativa y participativa.** Conocer el grado de satisfacción de la persona entrevistada sobre:
 - Representatividad en el espacio público
 - ¿Muestran por igual a mujeres y hombres los pictogramas que representan la figura humana (por ejemplo, las señales de tráfico, las señales de obra provisional, los semáforos y el tamaño de niñas y niños en pictogramas escolares)?
 - ¿Está representada la diversidad social (incluidas las mujeres) en el nomenclador de las calles y plazas del barrio o ciudad?
 - ¿Existen representaciones o recordatorios de la historia del barrio que hagan referencia a toda la comunidad y que reconozcan también el trabajo realizado por las mujeres en la red de movilidad cotidiana?
 - ¿Existen obras de arte en el espacio público que transmitan valores de igualdad en la sociedad?

11.3. Anexo III: Formulario del recorrido exploratorio

Para su definición, se toma como referencia los conceptos de los Anexos I y II.

Los ejes que estructuran el formulario serán las siguientes:

- **Abordaje de violencias.**
 - ¿Consideras que la red de ascensores contribuye correctamente al abordaje de violencias contra la mujer?
- **Accesibilidad universal.**
 - ¿Qué problemas de accesibilidad has encontrado?
 - ¿Consideras que la red de ascensores es inclusiva para la diversidad de cuerpos, alturas y estados de salud?
- **Equipo.**
 - ¿Consideras que el equipamiento de soporte de la red de ascensores es adecuado para las tareas de cuidados?
 - ¿Y el de su entorno?
- **Funcionalidad.**
 - ¿Consideras que como peatón se ha priorizado tu movilidad?
- **Percepción comunitaria.**
 - ¿Consideras que la red de ascensores ha sido apropiada por las personas habitantes del territorio?
- **Representatividad.**
 - ¿Consideras que hay diversidad entre las personas usuarias?
- **Señalización.**
 - Dada la falta de señalización, ¿cuándo te ha parecido más necesaria?
 - ¿Qué dificultades has encontrado para orientarte?
- **Vigilancia.** De carácter formal o informal. Incluyendo:
 - ¿Consideras que la vigilancia es suficiente?
 - ¿En qué tramos encuentras deficiencias?
- **Visibilidad.**
 - ¿Consideras que la visibilidad ha sido suficiente?
 - ¿En qué tramos has encontrado deficiencias?

- **Vitalidad.**
 - ¿Valoras positivamente la vitalidad de la red de ascensores?
 - ¿Y la del espacio público del entorno?

11.4. Anexo IV: Identificación de perfiles de personas entrevistadas

Figura 41. Perfiles de personas entrevistadas

Relación de personas entrevistadas							
Número de perfiles	Género	Edad	Vínculo con el territorio	Intensidad uso de ascensores	Aspectos singulares	Fecha entrevista	Técnicas adicionales
Perfil 1	Mujer	40-50	Trabajo	Semanal		30/05/22	
Perfil 2	Mujer	50-60	Trabajo	Semanal		30/05/22	
Perfil 3	Mujer	50-60	Trabajo	Diaria		30/05/22	
Perfil 4	Mujer	60-70	Vecina	Diaria	Cuidadora persona dependiente	02/06/22	Línea histórica
Perfil 5	Mujer	80-90	Vecina	Diaria	Persona dependiente	02/06/22	
Perfil 6	Mujer	60-70	Vecina	Diaria	Cuidadora persona dependiente	02/06/22	
Perfil 7	Niño	8-10	Vecino	Diaria	Persona dependiente	02/06/22	
Perfil 8	Mujer	60-70	Vecina	Diaria		02/06/22	
Perfil 9	Mujer	60-70	Vecina	Diaria	Cuidadora persona dependiente	02/06/22	
Perfil 10	Mujer	70-80	Vecina	Diaria	Persona dependiente	02/06/22	
Perfil 11	Mujer	50-60	Vecina	Diaria	Cuidadora persona dependiente	02/06/22	Línea histórica
Perfil 12	Mujer	20-30	Vecina	Semanal		03/06/22	
Perfil 13	Mujer	30-40	Vecina	Diaria		03/06/22	
Perfil 14	Mujer	30-40	Vecina	Diaria		05/06/22	Recorrido exploratorio

Nota. Elaboración propia.