



# MANUAL DE BUENAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN CONTEXTO DE CRISIS

Con el apoyo de:





# MANUAL DE BUENAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN CONTEXTO DE CRISIS

---

**SEGIB** – Secretaría General Iberoamericana  
<https://www.segib.org/>

**CIDEU** – Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano  
<https://www.cideu.org/>

**SIMUS** – Red Latinoamericana especializada en movilidad urbana sustentable  
<https://redsimus.com/>

## Equipo de expertos y colaboradores:

### **Maritza Toro López**

Urbanista y PhD en Planificación de la ciudad, Equipo de expertos Red SIMUS

### **Darío Cardona Sosa**

Experto internacional en movilidad urbana, Project manager Red SIMUS

### **Pau Avellaneda**

Urbanista experto en movilidad sostenible, Equipo de expertos CIDEU

### **Martha Lucía Gutiérrez Echeverri**

Secretaría General, Red SIMUS

### **Rosa Arlene María**

Directora Ejecutiva, CIDEU

**Diseño y diagramación:** Karen Tarazona C. – GH  
<https://www.behance.net/Katarazonac0123>

# CONTENIDO

MANUAL DE BUENAS PRÁCTICAS DE  
MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN  
CONTEXTO DE CRISIS

<b>Presentación</b>	5
<b>Introducción</b>	6
<b>Capítulo 1 - Marco conceptual</b>	8
Derecho a la ciudad y movilidad sostenible	8
Once factores claves de cambio para alcanzar el derecho a la ciudad y movilidad sostenible	9
Contexto de crisis	11
Temporalidad en un contexto de crisis	11
<b>Capítulo 2 - Género e inclusión</b>	13
<b>Capítulo 3 - Metodología para la sistematización de buenas prácticas</b>	15
Categorización de buenas prácticas	15
Criterios de aplicabilidad e impacto	17
<b>Capítulo 4 - Fichas de buenas prácticas</b>	19
<b>Capítulo 5 - Conclusiones</b>	80
<b>Bibliografía</b>	82
<b>Agradecimientos</b>	83





Desde CIDEU nos complace poner a disposición de gobiernos locales y organizaciones, este **Manual de Buenas Prácticas de Movilidad Urbana Sostenible en Contexto de Crisis**, que hemos elaborado en colaboración con la Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados para la Movilidad Urbana Sustentable – SIMUS.

Con este manual, nos proponemos visibilizar y poner en valor los esfuerzos que han realizado las administraciones públicas locales para mantener funcionando las diversas formas de movilidad en el territorio, en medio de una crisis sanitaria, social y económica sin precedentes, que nos hizo recordar la necesidad de poner a las personas en el centro de las políticas y estrategias, principalmente a las más vulnerables. Pero, sobre todo, esperamos que esta recopilación de buenas prácticas aporte inspiración, ideas y herramientas para implementar estrategias que faciliten a las administraciones dirigir la movilidad hacia los medios más sostenibles, saludables y seguros.

Queremos resaltar el apoyo de la Secretaría General Iberoamericana-SEGIB en esta iniciativa. CIDEU forma parte de los Programas, Iniciativas y Proyectos Adscritos (PIPA) de la SEGIB, un instrumento privilegiado de la cooperación iberoamericana para contribuir al desarrollo y la consolidación de capacidades en el territorio. Esta colaboración entre CIDEU y SIMUS ha sido posible gracias al financiamiento que aportó SEGIB, mediante una convocatoria a los PIPA para apoyar propuestas que contribuyan al mejoramiento de las situaciones generadas por la pandemia.

Finalmente, agradecemos a las principales protagonistas de este ejercicio, que son las ciudades y organizaciones que se han sumado de manera entusiasta, aportando informaciones clave de sus iniciativas. Es otra muestra de que la colaboración y el trabajo en red entre ciudades nos ayudan escalar soluciones y replicar o adaptar políticas acelerando aprendizajes, minimizando errores y optimizando así tiempo y recursos, en el camino de encontrar respuestas a los nuevos desafíos urbanos.

Esperamos que este manual sea muy útil en esta fase de recuperación a la que nos abocamos, que exige políticas y estrategias alineadas con la consecución de los objetivos a largo plazo en materia de cambio climático y sostenibilidad, que nos encaminan hacia un modelo socioeconómico sostenible con el planeta, más resiliente e inclusivo.

**Laura Pérez Castaño**

Secretaria General, CIDEU





El conocimiento e intercambio de lecciones aprendidas como fuerza de producción, se ha convertido en un motor clave para generar cambios y esquemas de cooperación entre las sociedades. Como respuesta a la crisis sanitaria del COVID19, los gobiernos locales de las diferentes ciudades reaccionaron de manera rápida, creativa e innovadora para dar respuesta urgente con miras a mitigar los impactos sociales, ambientales y económicos. En ese sentido, el presente Manual de Buenas Prácticas de Movilidad Urbana Sostenible en Contexto de Crisis, acopia más de 40 experiencias e iniciativas transformadoras en materia de movilidad y desarrollo urbano con enfoque de género, inclusión y multiculturalidad de ciudades iberoamericanas miembros de las redes de SIMUS Y CIDEU. Este maravilloso trabajo es el resultado de un proceso participativo de intercambio y co – creación que se generó a lo largo del desarrollo del proyecto.

Esperamos que este instrumento, permita no sólo compartir y difundir las buenas prácticas implementadas, sino que además aporte elementos determinantes, basados en evidencia y aprendizaje aplicado en diferentes contextos sociales, para inspirar la adopción de políticas públicas en contexto de crisis que posibiliten combinar medidas de corto plazo para superar la emergencia y medidas de largo plazo que permitan corregir los problemas estructurales que vimos son patrones comunes en muchas ciudades.

Este proyecto se lleva a cabo gracias a la financiación de la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB), que impulsa de manera permanente programas de cooperación iberoamericana, permitiendo la unión de dos redes especializadas, de una parte en movilidad urbana sustentable de América Latina, como es SIMUS y de otra, en desarrollo estratégico urbano como es CIDEU quien es miembro de los programas PIPA; para entrelazar el trabajo colaborativo entre ciudades de dos continentes bajo esquemas de apoyo mutuo, confianza, solidaridad e integración iberoamericana para abarcar una temática determinante y medular que impulsa el desarrollo sostenible para lograr ciudades más seguras, inclusivas, resilientes y sustentables social, económica y ambientalmente.

Agradecemos a cada uno de los equipos técnicos de los gobiernos locales y a los expertos vinculados al proyecto, por su generosidad y apertura en compartir sus conocimientos y experiencias que sirvieron de fundamento para el presente manual.

**Martha Lucía Gutiérrez Echeverri**  
Secretaria General – Red SIMUS



# Introducción



Foto de Ketut Subiyanto en Pexels

Este manual es un producto del Proyecto “Derecho a la ciudad y movilidad sostenible e inclusiva en contexto de crisis”, ejecutado por CIDEU y SIMUS, que resultó seleccionado en la convocatoria Programas, Iniciativas y Proyectos Adscritos (PIPA) frente a la COVID-19, realizada por la Secretaría General Iberoamericana ([SEGIB](#)) para apoyar financieramente proyectos impulsados por los PIPA, que contribuyan al mejoramiento de situaciones generadas por la pandemia en sus ámbitos de especialización.

El proyecto tuvo por objetivo contribuir a generar capacidades en los gobiernos locales de Iberoamérica para gestionar la movilidad urbana sostenible en contexto de crisis, a través de la elaboración y difusión de un manual de buenas prácticas y la impartición de un curso online sobre la temática.

Para elaborar el manual se inició con el diseño de una metodología de sistematización, a partir del análisis preliminar de un conjunto de iniciativas de movilidad que se habían identificado previamente. El paso siguiente fue una serie de actividades participativas de validación de dicha metodología. Se inició con la celebración del Webinar «Derecho a la ciudad y movilidad en contexto de crisis», abierto al público, para compartir con los gobiernos locales y regionales algunas de las herramientas y estrategias de desarrollo urbano que estaban implementando las ciudades iberoamericanas para garantizar una movilidad sostenible e inclusiva en el contexto de la pandemia. Se presentaron las experiencias de las ciudades de Santiago (Chile), Medellín (Colombia) y Gijón (España), sobre las que se realizó un debate con las personas participantes. Esta actividad, cuyo contenido se puede acceder en este [enlace](#), fue una primera toma de contacto para comprometer a las ciudades con su colaboración con el manual.



# Introducción

Luego se realizaron dos talleres de validación: el primero con representantes de gobiernos locales vinculados a la movilidad, para validar el enfoque y la metodología diseñada para el manual. Se realizó en el marco de los trabajos de la Microrred de Movilidad Sostenible de CIDEU, en la que participaban las ciudades de Córdoba, Medellín, Tunja, Mérida, Quito, Zaragoza y Santiago de los Caballeros. También se realizó un taller con representantes de gobiernos locales que implementan políticas transversales de género e inclusión, para analizar y proponer cómo incorporar la variable de género e inclusión en la metodología de sistematización. Participaron las ciudades de Lima, Bogotá, Guadalajara, Pachuca, Montevideo, Barcelona y Santiago de Chile.

Después de validar la metodología, se convocó a las ciudades y entidades socias de CIDEU y SIMUS, a presentar iniciativas que se pudieran incorporar en el manual, utilizando una encuesta como guía para aportar contenidos. Como resultado de la consulta, se recibieron 37 iniciativas, de 27 ciudades y entidades socias de CIDEU y SIMUS de toda Iberoamérica. Además, se incluyeron 7 iniciativas de otras localidades del mundo, que se consideran relevantes para completar la muestra. En total, el manual recoge 45 iniciativas, de 34 localidades en 15 países.

El manual se organiza en un marco conceptual y una reflexión obligada sobre los temas de género e inclusión, una explicación de la metodología utilizada para la sistematización, y un compendio con las 45 fichas de buenas prácticas recopiladas, que aportan una síntesis con datos básicos, descripción y objetivo de la iniciativa, cómo incorpora la perspectiva de género e inclusión, y los aprendizajes y resultados obtenidos.

Este manual es el resultado de un esfuerzo de construcción colectiva de conocimiento que se pone a la disposición de personas gestoras y tomadoras de decisiones de las ciudades iberoamericanas, con la intención de que se convierta en una herramienta de consulta para el apoyo a la toma de decisiones, en lo referente a la gestión de la ciudad, el transporte y la movilidad sostenible en situaciones de crisis.

# Capítulo 1

## Marco conceptual

### Derecho a la ciudad y movilidad sostenible

“Partimos de la premisa de que es importante reconocer que cada espacio urbano es único y que cada sociedad se plantea distintas visiones a futuro, pero lo común es el reto que enfrentamos de **hacer ciudades que ofrezcan calidad de vida: ciudades para la gente y con la gente.**”

**Martha Lucía Gutiérrez Echeverri**  
Secretaria General – Red SIMUS

**Ciudades que superen** los problemas de inequidad social, de empobrecimiento, de degradación del medio ambiente, de congestión, inseguridad, exclusión, y ciudades que estén dispuestas a cambiar los patrones de consumo que no están relacionados con la felicidad y calidad de vida del ser humano.

**Ciudades preparadas para asumir** pandemias con impacto de virus letales como el COVID19 y los efectos del cambio climático. Fenómenos que implican adoptar cambios en la movilidad, en el diseño de las ciudades y del espacio público que tiendan a reducir el concepto de congestión y de masividad. Centrando la gestión en lo que quiere la gente, y para ello es fundamental generar espacios garantistas de participación ciudadana, en especial, escuchar a los niños y a los jóvenes que son la expresión más natural de concebir ambientes vivibles, seguros, divertidos que permiten la vida en sociedad.

**Ciudades que reconozcan el valor del tiempo**, que es la constante en el transporte, bajo el modelo de ciudades compactas, policéntricas, multifuncionales, que cada vez reduzcan los largos desplazamientos.

**Ciudades vivas, como lo planteó Jane Jacobs en su obra cumbre “La muerte y vida de las grandes ciudades”**, donde expone la importancia de la proximidad del vecindario porque permite a los habitantes sentirse más arraigados y seguros: “Un vecindario, no es solo una asociación de edificios sino también una red de relaciones sociales y humanas” (Jacobs, 1993).

De estos planteamientos, surge la reivindicación del derecho a la Ciudad y a la Movilidad Sostenible como derechos colectivos que son.

**Alcanzar una ciudad justa y a la vez una movilidad urbana sustentable de alta calidad, se crea a partir del reconocimiento de la movilidad como derecho social fundamental de las sociedades.** En tal sentido, surge la obligación del Estado de garantizar espacios inclusivos, seguros, saludables, democráticos y sostenibles en la ciudad y, de garantizar la prestación del servicio de transporte en condiciones de seguridad y calidad, asegurando la existencia, coordinación e integración de los diversos modos de transporte, de la infraestructura vial y del espacio público requerido para satisfacer adecuadamente las necesidades de movilización de las personas.



En tal sentido, dimensionamos 11 factores de cambio claves:

## Once factores claves de cambio para alcanzar el derecho a la ciudad y movilidad sostenible:



- 1.** La mejor movilidad es la que no se hace. Por eso es fundamental armonizar los planes de desarrollo urbano orientados a la movilidad sostenible, definiendo usos de suelo mixto.
- 2.** Modificar radicalmente los patrones de movilidad que desestiman el vehículo privado. Adoptando políticas integrales que incentiven y privilegien el uso del Transporte Público: Viaje seguro y de calidad.
- 3.** El viaje multimodal, más que una opción, será una elección obligatoria. Sistemas Integrados Multimodales (MaaS).
- 4.** Movilidad personal y activa. Impulso de ciudades pedaleables y caminables.
- 5.** Infraestructura urbana y movilidad basada en herramientas tecnológicas. Innovación y tecnología para mejorar la calidad de vida.
- 6.** Nuevo paradigma en la industria de logística y carga. Innovación y tecnología para mejorar la calidad de vida.
- 7.** La competencia por el mercado del domicilio de última milla. Definición e identificación de zonas específicas y operación de mercancías sin importar el tamaño de la urbe.
- 8.** La micromovilidad eléctrica. La patineta y bicicletas eléctricas tendrán un gran auge.
- 9.** Ciudades más humanas, sustentables y ambientalmente más sanas. Adopción de movilidad baja en carbono, economía verde, arquitectura sustentable e infraestructuras eco inteligentes.
- 10.** Espacios urbanos autónomos. Reconvertir las grandes urbes en áreas funcionales, descentralizadas, policéntricas y adaptativas.
- 11.** Sistemas de transporte público a escala Metropolitana y regional. Mayor calidad de vida asociada a ciudades intermedias y pequeñas.



# 11 FACTORES CLAVES DE CAMBIO





## Contexto de crisis

Se puede denominar un contexto de crisis al momento en que diversos factores y circunstancias agravan una situación y/o específicamente se genera una ruptura (de una situación normal), que atenta contra el funcionamiento y los valores de la sociedad, donde aparece una necesidad urgente de actuar (Aligne, 2009).

La gestión eficiente de un momento de crisis requiere una buena comprensión actualizada de la situación, pues desafíos importantes incluyen la coordinación de información entre actores y la generación de una estructura organizativa, adaptativa y eficiente que pueda adaptarse a las necesidades presentadas. La característica de una crisis es que es casi siempre impredecible, sin embargo, con el conocimiento preciso de la situación se puede manejar exitosamente una respuesta a la crisis.

Este manual se enfoca específicamente en contextos de crisis generados por factores internos y externos que agravan situaciones urbanas y de movilidad. Este manual se enfoca en orientar el apoyo a la toma de decisiones, con el fin de ayudar a superar la complejidad de la situación sugiriendo diferentes alternativas decisivas relacionadas a la ciudad, el transporte y la movilidad sostenible, teniendo en cuenta estos tres contextos de crisis:



1. Crisis Sanitaria



2. Crisis Sociales



3. Crisis Ambientales

## Temporalidad en un contexto de crisis

El término temporalidad en un contexto de crisis se infiere a la duración y/o momento de extensión o persistencia de una situación o proceso de crisis. Hablar de temporalidad implica establecer una relación entre el transcurrir del tiempo y los hechos o acciones que se generan en ese periodo. Por lo tanto, dividimos en este manual la temporalidad en un contexto de crisis en tres tiempos o momentos diferentes:



1. **Pre-crisis:** momento antes de que se genera una alerta a la crisis (preparación)



2. **Respuesta:** momento exacto de dar respuesta a la crisis (alerta)



3. **Post-crisis:** momento después de la crisis (retroalimentación)





Fig.2. Ciclo de gestión de crisis. Fuente: Imagen propia tomada de Aligne, 2009



# CAPÍTULO 2

## GÉNERO E INCLUSIÓN

### en la movilidad sostenible



Para construir una sociedad más justa se deben generar espacios inclusivos en los que todos y todas puedan sentirse libres, autónomos e independientes. Es fundamental entonces, comprender las diferencias en la percepción urbana y de transporte, usos y necesidades de movilidad entre hombres, mujeres y otras identidades de género, y el rol que juega en su vida cotidiana. Pues con una buena infraestructura urbana, de transporte y de movilidad se puede generar igualdad, acceso y desarrollo, potenciando la autonomía física y económica de cada individuo (Escalante, 2021).

Este manual reúne iniciativas con enfoque de género, inclusión y multiculturalidad implementadas específicamente en un contexto de crisis, de manera que puedan ser ejemplos a utilizar para abordar esta problemática en distintas ciudades y sistemas de transporte. Desafortunadamente, diferentes contextos de crisis han llevado a generar protocolos para atender la violencia, agresión y discriminación contra las mujeres en el transporte y los espacios públicos. Por ejemplo, como lo señala el Fondo de Población de las Naciones Unidas (UNFPA) durante la crisis que enfrentamos debido al COVID-19 se han afectado los hombres y mujeres de una manera muy diferente, tristemente han empeorado las desigualdades a las que ya se enfrentan mujeres y niñas en el mundo.

A pesar del progreso significativo en cuanto a protección legal, la violencia contra mujeres y niñas aún es generalizada y se reconoce que es una barrera importante en el avance de las mujeres. El miedo a la violencia en el hogar, por parte de miembros de la familia y otros allegados, así como en el espacio público y en el transporte público restringe la participación de las niñas y mujeres en la educación, el empleo y otros aspectos del desarrollo humano (Heather, Cárdenas, Pereyra y Sagaris, 2019). En particular, si las ciudades buscan alcanzar su potencial para generar crecimiento económico, deben ser inclusivas; y para que las mujeres puedan ejercer plenamente su derecho a la ciudad, deben ofrecer espacios seguros, inclusivos, saludables, democráticos y sostenibles, garantizando un derecho social fundamental basado en el desarrollo urbano y una movilidad sustentable de alta calidad. Por otro lado, proveer acceso seguro y equitativo a la educación y al empleo no es solamente un derecho humano básico, sino que también es parte de los compromisos de diferentes países en cuanto a las agendas globales. La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, los ODS y la Nueva Agenda Urbana, proporcionan un marco de política para el desarrollo urbano inclusivo. Con su adopción, la comunidad internacional ha reconocido la importancia de la accesibilidad,



en especial en los contextos urbanos, y se ha dado particular atención a resolver las múltiples formas de discriminación (Heather, Cárdenas, Pereyra y Sagaris, 2019).

Afortunadamente, ya existen avances en diferentes países en Iberoamérica en la incorporación del enfoque de género en las políticas relacionadas con el sector transporte, analizando, en particular, dos dimensiones del papel de la mujer en el sector: las mujeres como actores en su mercado laboral y las mujeres como actores y sujetos de las políticas de transporte. Esto ha llevado a propiciar una mayor participación de la mujer en el sector de la infraestructura, transporte y movilidad, y ha generado un vínculo entre transporte y género fundamental para alcanzar un desarrollo sostenible (Jaimurzina, Muñoz y Pérez, 2017).

Este vínculo entre género y transporte, desde la perspectiva de desarrollo sostenible, se compone por múltiples preocupaciones que pueden ser reagrupadas en función del rol de las mujeres, que son, a la vez, tanto usuarias como actores clave del sector transporte. Ha habido avances en el análisis y el desarrollo de iniciativas relacionadas con la primera dimensión, buscando lograr una mejor correspondencia entre la demanda y la oferta de la movilidad femenina y mejorar las políticas relacionadas con la seguridad ciudadana, la violencia contra las mujeres y el acceso al espacio público.

La segunda dimensión, relacionada con el empoderamiento de las mujeres como actores del sector, todavía precisa de una mejor definición y articulación en términos de estadísticas actualizadas y fiables junto con la recopilación de las experiencias regionales en el tema. Su mayor inserción es una necesidad imperante debido a que la participación de las mujeres enriquece el debate, aportando diferentes visiones, y es a su vez, una cuestión de justicia democrática y legitimidad. Los compromisos internacionales, suponen un motor de avance y obligación en la incorporación de la transversalización del género en las políticas públicas, incluyendo las de transporte. En línea con lo anterior, la incorporación de los ODS en los planes nacionales de desarrollo ha supuesto otro mecanismo de impulso en la incorporación de la perspectiva de género a niveles nacionales (Jaimurzina, Muñoz y Pérez, 2017).

Por consiguiente, es fundamental incorporar la perspectiva de género en la planificación urbana y del transporte, pues ésta garantiza la influencia en la accesibilidad justa e incluyente de las mujeres y grupos sociales con desventajas a las oportunidades de

empleo, servicios, equipamientos e infraestructuras que ofrece una ciudad. Es por esto, que es esencial crear espacios públicos para todos y todas; ciudades abiertas, inclusivas, de espacios de convivencia que recojan la pluralidad, la heterogeneidad de las personas que hoy habitan las ciudades y que permitan su desarrollo vital y social en igualdad de condiciones (Gobierno Vasco. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes (2012). Urbanismo inclusivo. Las calles tienen género).



Photo by <https://unsplash.com/@densiq>



# CAPÍTULO 3

## METODOLOGÍA PARA LA SISTEMATIZACIÓN DE LAS BUENAS PRÁCTICAS

### Categorización de buenas prácticas

Todas las experiencias a exponer en este manual han tenido un positivo impacto en el contexto de la crisis sanitaria del COVID-19, como también en otros contextos de crisis sociales o ambientales. En buena parte de los casos, además, se combinan más de uno de éstos contextos de crisis.

Frente a lo anterior, algunos de los criterios a incluir para la selección de buenas prácticas son:



**Temporalidad:** Se entiende por temporalidad a lo que sucede en el tiempo, por consiguiente, la categorización de buenas prácticas en este manual se clasifican según duración o momentos de aplicación de las estrategias, si es antes de la crisis (pre-crisis), durante la crisis (respuesta) o después de la crisis (post-crisis). La categorización por temporalidad nos ayudará a poder situarnos en el tiempo y así dar una mejor respuesta a la crisis.

**Dimensión de aplicabilidad:** Con base en la identificación de buenas prácticas realizadas, también se organizan y clasifican por dimensión de aplicabilidad. Además de la categorización por temporalidad, también clasificamos las buenas prácticas por dimensiones de aplicabilidad, lo que traduce que las organizamos por estrategias físico espaciales (las que comprenden los hechos físicos y se relacionan específicamente a los procesos de desarrollo urbano o territorial) o socio espaciales (intervenciones relacionadas a hechos sociales, comunitarios y/o colectivos en zonas urbanas y/o regionales).



# Esquema de categorización





# Criterios de aplicabilidad e impacto

Como lo dijimos anteriormente, en este documento resaltaremos no solo las buenas prácticas relacionadas a la actual crisis sanitaria sino también a otros contextos de crisis ambientales y sociales. Es por esto que los criterios de aplicación que se han tenido en cuenta para evaluar estas buenas prácticas requieren de varios componentes que definan de una mejor manera la estrategia o intervención. Tuvimos en cuenta cinco componentes a evaluar:

## 1. Impacto

Efecto que genera la intervención sobre el desarrollo urbano, se clasifica en impacto alto, medio o bajo.

## 2. Contexto de crisis

Se clasifican las buenas prácticas no solo en un contexto de crisis sanitaria sino también en otros contextos de crisis ambientales y sociales.

## 3. Temporalidad

Se evalúa el momento de aplicación de la estrategia, si es antes de la crisis (pre-crisis), durante la crisis (respuesta) o después de la crisis (post-crisis).

## 4. Dimensión

Se tiene en cuenta si la estrategia es físico espacial (intervenciones físicas relacionadas a los procesos de desarrollo urbano o territorial) o socio espacial (intervenciones relacionadas a hechos sociales, comunitarios y/o colectivos en zonas urbanas y/o regionales).

## 5. Categorización

Se clasifica la intervención dependiendo su categoría, puede ser una estrategia específicamente urbana y/o regional (creación de espacios públicos), de transporte y movilidad (ciclo rutas temporales), económica (tarifas especiales para el transporte público), de confort y seguridad (adecuación temporal de refugios), de género e inclusión (espacios exclusivos para mujeres y niños en el transporte público) y de tecnología (aplicaciones para ayudar a personas vulnerables durante un contexto de crisis).



# Criterios de aplicabilidad

## Impacto



Alto



Medio



Bajo

## Contexto de crisis



Ambiental



Social



Sanitaria

## Temporalidad



Pre-crisis



Respuesta



Post-crisis

## Dimensión



Físico espacial



Físico y  
Socio espacial



Socio espacial

## Categorización



Urbana



Transporte  
y movilidad



Económica



Confort y  
seguridad



Género e  
inclusión



Tecnología



# CAPÍTULO 4

## FICHAS DE BUENAS PRÁCTICAS

Teniendo en cuenta los criterios de aplicabilidad e impacto ya mencionados, se dividen las diferentes iniciativas por 13 subcategorías relacionadas a los tipos de intervención y enfoque:

**1. Movilidad en Bicicleta:** Intervenciones relacionadas al enfoque del transporte y movilidad urbana en bicicleta. Donde se promueve la bicicleta como medio de transporte no motorizado buscando generar beneficios sociales, al mejorar la salud pública por la actividad física; ambientales, al disminuir la contaminación atmosférica y acústica; y económicos, al favorecer costos de viaje de los usuarios.

**2. Carriles Compartidos:** Intervenciones urbanas donde los vehículos y bicicletas comparten la calzada, por consiguiente, es un sistema dual de vías basados en la convivencia en la calzada entre dos o más tipos de vehículos. Por lo general en los carriles compartidos los vehículos motorizados tienen limitada su velocidad a un máximo de 30 kilómetros por hora en donde el objetivo es dar más seguridad a quien quiera desplazarse en vehículos no motorizados como la bicicleta.

**3. Iniciativas de cultura ciudadana:** Estas iniciativas se relacionan a los programas de sensibilización orientados hacia la cultura y educación para el manejo en la vía de peatones, ciclistas y vehículos motorizados.

**4. Ciclovías:** Las ciclorrutas o ciclovías son corredores viales exclusivos construidos en áreas urbanas para el tránsito de ciclistas y en general vehículos no motorizados que se encuentran sobre los andenes o separadores de corredores estratégicos, cuya función es proveer un modo alternativo de transporte dentro de la ciudad. Con este tipo de estrategia de movilidad se busca pacificar la congestión del tráfico automotor, disminuir las emisiones atmosféricas y el ruido, incentivar la actividad física y promover el uso de la bicicleta como medio de transporte.

**5. Género e inclusión:** Estrategias de intervención urbana enfocadas a promover el respeto por la igualdad de género y diversidad. Por ejemplo, son acciones urbanas que buscan un impacto positivo en mujeres y niñas, personas con discapacidad, comunidades indígenas, y redes LGBTI, entre otros.







**6. Movilidad Eléctrica:** Intervenciones o acciones enfocadas al uso de sistemas de transporte eléctrico. Una de las principales ventajas de la movilidad eléctrica es que mejora la calidad de vida de las personas al no emitir gases tóxicos, evitar la emisión de gases de efecto invernadero lo que a su vez ayuda en la lucha para mitigar los efectos del cambio climático. Por esto es considerada como clave para lograr una movilidad sostenible, obteniendo cada vez más apoyo a nivel mundial a través de políticas públicas como la electrificación del transporte público urbano.

**7. Peatonalización vial:** Intervenciones físico-espaciales enfocadas al cierre de vías vehiculares para dar prelación al flujo peatonal. Son nuevos espacios públicos de la ciudad que ganan en calidad ambiental, convirtiéndose en puntos de atracción comercial, permitiendo a los peatones disfrutar más de espacios que ofrece la ciudad, mejorando la movilidad de personas con discapacidad.

**8. Sistemas de bicicletas públicas:** Propuestas de transporte y movilidad que buscan fomentar la movilidad sostenible a nivel local o región enfocadas en posicionar la bicicleta como un modo de transporte que se articule a los sistemas integrados de transporte, y que, además, sensibilicen y promuevan la transformación cultural, hacia una movilidad activa. Estas iniciativas ayudan a que la ciudadanía se apropie y entienda la bicicleta como un medio de transporte con gran impacto social, económico y sostenible.

**9. Transporte público:** Estrategias de transporte enfocadas a brindar un servicio de transporte urbano integral de medios de transporte de uso generalizado, capaz de dar solución a las necesidades de desplazamientos de las personas. Estas intervenciones son clave para garantizar la capacidad de las personas para acceder a las oportunidades que ofrece la ciudad.

**10. Transporte enfocado al género:** Medidas o iniciativas orientadas a dar confianza y seguridad a las mujeres y niñas al usar diferentes sistemas de transporte público. Pues por mucho tiempo el transporte ha ignorado las necesidades de las mujeres y niñas en la planificación y el diseño, asumiendo que hay una igualdad de beneficios para todos. Por consiguiente, estas son las iniciativas que se diseñan basadas en las necesidades de los usuarios del transporte, reconociendo sus diferencias, especialmente entre hombres y mujeres.

**11. Infraestructura de transporte público:** Intervenciones físico espaciales relacionadas a las mejoras, adecuaciones o construcción de espacios vinculados al transporte colectivo y/o público. Son acciones de diseño de infraestructuras de movilidad y transporte que tienen en cuenta los desafíos y dinámicas urbanas y se enfocan en la evolución futura, adaptándose fácilmente a las cambiantes circunstancias de cada ciudad.

**12. Transporte privado individual:** Acciones enfocadas al uso de modos de transporte individual. Opciones como patinetas y monociclos que aportarán a descongestionar el servicio público en algunas ciudades.

**13. Urbanismo Táctico:** Intervenciones físico espaciales puntuales en la ciudad que permiten recuperar diferentes espacios revalorizando aquellos en desuso o dándole un uso nuevo para la comunidad. Esta manera de planear y transformar la ciudad cuenta con tres premisas indispensables: (1) las intervenciones siempre van a ser de bajo costo, (2) la implementación de las medidas es ágil y sencilla y (3) los cambios están dirigidos para mejorar la comunidad y brindar mejora calidad de vida.

Cada una de estas subcategorías nos ayudará a entender el tipo de intervención propuesta por cada ciudad y a la vez a relacionarlas con las dimensiones de aplicabilidad ya mencionadas.



# INDICE DE BUENAS PRÁCTICAS

Haga clic en el botón ▶ para ir a la ficha correspondiente

## 1. Movilidad en bicicleta

Barcelona, España ▶  
Lima, Perú ▶  
Bucaramanga, Colombia ▶

## 2. Carriles compartidos

Cuenca, Ecuador ▶  
Milán, Italia ▶  
Zaragoza, España ▶

## 3. Iniciativas de cultura ciudadana

Puebla, México ▶  
Nueva Delhi, India ▶  
Lima, Perú ▶

## 4. Ciclovías

Bogotá, Colombia ▶  
Rosario, Argentina ▶  
Buenos Aires, Argentina ▶  
Riobamba, Ecuador ▶  
Pachuca, México ▶  
Lima, Perú ▶  
Lima, Perú ▶  
Puebla, México ▶  
Mendoza, Argentina ▶  
Quito, Ecuador ▶

## 5. Género e inclusión

Cartagena, Colombia ▶  
Medellín, Colombia ▶

## 6. Movilidad eléctrica

Málaga, España ▶  
Quito, Ecuador ▶

## 7. Peatonalización vial

Lanús, Argentina ▶  
Sydney, Australia ▶  
General San Martín, Argentina ▶

## 8. Sistemas de bicicletas públicas

Rosario, Argentina ▶  
San Francisco, Estados Unidos ▶  
La Habana, Cuba ▶  
Donostia/San Sebastián, España ▶

## 9. Transporte público

Rosario, Argentina ▶  
Tunja, Colombia ▶  
Santiago de los Caballeros, República Dominicana ▶

Santo Domingo, República Dominicana ▶  
Arequipa, Perú ▶  
Mérida, México ▶

## 10. Transporte enfocado al género

Cartagena, Colombia ▶  
Nairobi, Kenia ▶

## 11. Infraestructura de transporte público

Medellín, Colombia ▶  
Santiago, Chile ▶  
Santiago, Chile ▶

## 12. Transporte privado individual

Italia ▶

## 13. Urbanismo táctico

Rosario, Argentina ▶  
Nueva Zelanda ▶  
Concepción, Chile ▶





Movilidad en bicicleta



# Aumento de Carriles Bici



Barcelona, España

## 1. Movilidad en bicicleta

**Población:** 1 a 3 millones  
**Economía:** Ciudad portuaria, Ciudad capital, Ciudad industrial, Ciudad turística  
**Institución/Organización responsable:** Dirección de Servicios de Género y Políticas del Tiempo



Existe una Medida para la movilidad ciclista que establece un plan director de mejora y ampliación progresiva de la red de carriles bici, pero la pandemia de COVID19 ha acelerado el proceso y algunos de ellos se han implementado con carácter de urgencia.

Ya existía una voluntad de ampliar la movilidad sostenible, y eso pasa por mejorar las condiciones de peatones (eso es, también, evitar que tengan que compartir espacios con ciclistas) y por la mejorar la movilidad de ciclistas y otros vehículos de movilidad personal (patinetes, etc.). Todo ello enmarcado en una voluntad de aumentar al máximo posible el número de carriles para vehículos a motor limitados a una velocidad máxima de 30km/h.

La dirección de movilidad en el marco del área de ecología urbana ha diseñado los trazados de los carriles afectando lo mínimo la circulación del resto de vehículos por la red básica. Además, la dirección de paisaje urbano ha realizado el diseño y selección de elementos urbanos para distinguir los carriles bici.

Contexto de crisis



Sanitaria



Ambiental

Dimensión



Físico espacial



Socio espacial

Categorización



Urbana



Transporte y movilidad



Confort y seguridad



Género e inclusión



Tecnología

Impacto



Alto

### Mirada de género e inclusión:

La infraestructura de los carriles se ha hecho de modo que se garantice la máxima seguridad (indicadores semafóricos, separación de vías, etc.) y se ha acompañado de un estudio para mejorar la política de movilidad ciclista a fin de incorporar a más mujeres entre las personas ciclistas. Se ha desarrollado un documento de "Recomendaciones para incorporar la perspectiva feminista e interseccional en la movilidad ciclista" que deberá tomarse en consideración y que se orienta a garantizar que un aumento de diversidad entre las personas ciclistas pueda acogerse sin problema.

**Objetivo principal:** Aumentar el número total de kilómetros de bici carriles, tomando espacio reservado para el tráfico de coches y motos y generando una infraestructura segura para bicis y VMP (vehículos de movilidad personal).

### Aprendizajes y/o resultados obtenidos:

Los desafíos han sido garantizar el flujo de movilidad general de la ciudad al verse reducida la cantidad de kilómetros para vehículos a motor. Los aprendizajes deberán verse con el tiempo, estimando un impacto positivo en la movilidad sostenible.

### Para saber más:

<https://www.barcelona.cat/mobilitat/es/nueva-movilidad/informate-sobre-la-nueva-movilidad/en-bicicleta>



## Programas de Movilidad en bicicleta



::::: Lima, Perú

### 1. Movilidad en bicicleta



**Población:** 10,882,757 hab  
**Altitud:** 154 msnm  
**Superficie:** 2,672 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Costera  
**Elementos naturales:** Zona de amenaza sísmica  
**Temperatura promedio:** 15 - 27°C  
**Economía:** Ciudad capital, Ciudad turística  
**Institución/Organización responsable:** Gerencia de Movilidad Urbana Lima

La capital del Perú, preocupada por el riesgo de hacinamiento en el transporte público durante el brote de COVID-19, inició la mejora de su infraestructura para ciclistas con casi 50 km de ciclovías de emergencia, más espacios para el estacionamiento, además de programas enfocados al uso de la bicicleta como medio de movilidad en la ciudad.

**Descripción proyecto:** A través de distintos programas se promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y seguro y también su uso recreativo realizándose iniciativas que además fomentan la recuperación de espacio públicos: Programas: Escuela de ciclismo, Asistencia Mecánica, A la Chamba en Bici, Ciclovías recreativas.

**Objetivo principal:** Promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y seguro en la ciudad de Lima.

**Personas beneficiadas:** Más de 1 millón de personas.

Contexto de crisis



Sanitaria



Ambiental

Dimensión



Socio espacial



Físico espacial

Categorización



Urbana



Transporte y movilidad



Confort y seguridad

Impacto



Alto

**Mirada de género e inclusión:** Se ha afianzado la participación de mujeres en la mejora de la movilidad urbana en el mercado de Lima, pues se cuenta con el Escuadrón ciclista de mujeres (equipo de mujeres que recorren espacios públicos para garantizar la fluidez vehicular en el centro histórico de Lima) y la Cuadrilla de mujeres en mantenimiento de señales de tránsito. A través de estas iniciativas de convivencia vial, se ha fomentando la ciclovía recreativa, en la cual participan las mujeres también en igualdad.

**Aprendizajes y/o resultados obtenidos:** El resultado principal ha sido la implementación de las Ciclovías en algunos casos ocupando un carril de la calzada, esto ha llevado a trabajar en la sensibilización a conductores de vehículos motorizados a respetar al peatón y al ciclista.

Sin embargo, el aspecto más positivo de esta iniciativa ha sido el aumento de usuarios en las ciclovías, la recuperación de espacios públicos, y el reforzamiento de la movilidad sostenible no motorizada como transporte intermodal, inclusivo, económico, saludable y amigable con el medio ambiente.

#### Para saber más:

<https://www.munlima.gob.pe/gerencias/gerencia-de-movilidad-urbana/>



# Ciudad que ama las bicicletas (City Loves Bikes)



..... Bucaramanga, Colombia

## 1. Movilidad en bicicleta



**Población:** 1 a 3 millones  
**Altitud:** 959 msnm  
**Estructura y morfología urbana:** Llanura  
**Elementos naturales:** Zona de amenaza sísmica  
**Temperatura promedio:** 19,7 °C  
**Economía:** Ciudad capital, Ciudad industrial, Ciudad turística  
**Institución/Organización responsable:** Metrolínea, con colaboración de Dirección de Tránsito, Alcaldía, Ciudadanos, Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Planeación

La estrategia de movilidad antes de la crisis por pandemia estaba enfocada en la promoción de nuevos modos de transporte sostenibles (para la reducción de gases de efecto invernadero que impactan la salud de los habitantes) e incluyentes (para fomentar el uso del transporte público por todos los grupos poblacionales), dentro de lo cual la bicicleta tuvo un rol preponderante.

**Descripción proyecto:** El Área Metropolitana de Bucaramanga se vio afectada, tanto sanitaria como económicamente, por la pandemia del COVID-19 -19. La ocupación de UCIs llegó al 100% en el pico de la pandemia y se incrementó el desempleo. Con la ejecución de este programa se lograron evitar las aglomeraciones en el sistema de transporte masivo, previniendo posibles contagios de COVID-19 -19. Además, se creó conciencia sobre la protección del medio ambiente, al basarse en un medio de transporte libre de CO<sub>2</sub>; ayudando económicamente a los menos favorecidos, pues cualquier persona puede utilizar las bicicletas para transportarse gratuitamente.

**Objetivo principal:** Concientizar a los ciudadanos sobre la utilización de un método de transporte alternativo y sostenible, de manera gratuita, para garantizar la movilidad sin distinción de las condiciones socio-económicas, étnicas, raciales y/o de orientación sexual.

**Personas beneficiadas:** Se ha impactado la vida de alrededor de 10.000 usuarios que a la fecha se encuentran registrados en el sistema de Clobi.

Contexto de crisis



Sanitaria



Ambiental



Social

Dimensión



Físico espacial



Socio espacial

Categorización



Urbana



Transporte y movilidad



Económica



Confort y seguridad



Género e inclusión



Tecnología

Impacto



Alto

**Mirada de género e inclusión:** La iniciativa es incluyente con todo tipo de población, pues ha proporcionando bicicletas adaptadas a personas con algún tipo de discapacidad (por ejemplo, discapacidad visual o de extremidades inferiores o superiores).

**Aprendizajes y/o resultados obtenidos:** El principal desafío ha sido crear la cultura de respeto al ciclista por parte de los conductores de vehículos motorizados, puesto que anteriormente no estaban acostumbrados a ciclistas en las vías urbanas. Otro desafío ha sido dar a conocer, a los ciudadanos, la cicloinfraestructura y el proyecto Clobi, puesto que anteriormente existía una cultura del uso exclusivo de vehículos motorizados particulares, en detrimento de los sistemas de transporte público. Así las cosas, el principal aprendizaje ha sido aprovechar las sinergias interinstitucionales y alianzas estratégicas para fomentar el cambio cultural requerido en la ciudadanía.

**Para saber más:**

[www.metrolinea.gov.co](http://www.metrolinea.gov.co)



2

Carriles compartidos



## Calles Completas – El Vado



..... Cuenca, Ecuador  
2. Carriles compartidos



**Población:** 500 mil a 1 millón  
**Altitud:** 2560 m  
**Estructura y morfología urbana:** Montaña  
**Elementos naturales:** Fuentes hídricas  
**Temperatura promedio:** 6°C - 18°C  
**Economía:** Ciudad Agrícola, Ciudad Turística  
**Institución/Organización responsable:** Municipio de Cuenca. Municipio de Cuenca y Lactalab - Ciudades Sustentables

El crecimiento del parque automotor en las últimas décadas ha provocado que las ciudades se diseñen considerando al vehículo privado como principal medio de transporte. Esto ha dado como resultado una notable reducción del espacio público destinado al peatón y a otros medios de transporte más limpios como la bicicleta; además de un incremento en la cantidad de emisiones generadas por el parque automotor. La planificación deficiente del espacio público, a menudo basada en enfoques obsoletos y rígidos que ya no se ajustan a la realidad actual, motiva la necesidad de planificar las ciudades y resolver sus problemáticas de movilidad de manera diferente. Esta intervención se inserta en un área que es el ingreso al Centro Histórico de la ciudad, por lo cual, circula una gran cantidad de vehículos al día. Los gases y el ruido generados por los autos, y la falta de respeto hacia la circulación peatonal han sido un problema para los moradores, estudiantes y visitantes del sector durante años.

**Descripción proyecto:** Esta es una intervención de Calles Completas en una intersección conflictiva de El Vado en la ciudad de Cuenca. Fue elaborada en conjunto con estudiantes de una universidad local, y finalizó en un Manual de Urbanismo Táctico replicable en otras intervenciones de la ciudad. La zona de El Vado es la puerta al Centro Histórico de la ciudad, por lo que, está influenciada por diversos flujos de movilidad sobre todo vehiculares. La intervención busca dar equidad y seguridad al espacio público de la calle y se basó en la Planificación Orientada a la Acción y el Urbanismo Táctico como herramientas capaces de generar soluciones de movilidad, que involucren a los ciudadanos y democratizen el acceso al espacio público. Como estrategias fuerza: se reorganizaron ciertas circulaciones viales, se extendieron aceras, se reconfiguró una parada de autobús, y se otorgó continuidad a una ciclovía que estaba inconexa desde años atrás, entre otras.

**Objetivo principal:** Intervenir las Calles Completas en una intersección conflictiva de El Vado en la ciudad de Cuenca.

**Personas beneficiadas:** Entre 50 mil y 100 mil personas.

### Para saber más:

[www.cuenca.gob.ec](http://www.cuenca.gob.ec)

Contexto de crisis



Ambiental

Categorización



Transporte y movilidad



Confort y seguridad

Dimensión



Físico espacial



Socio espacial

Impacto



Alto

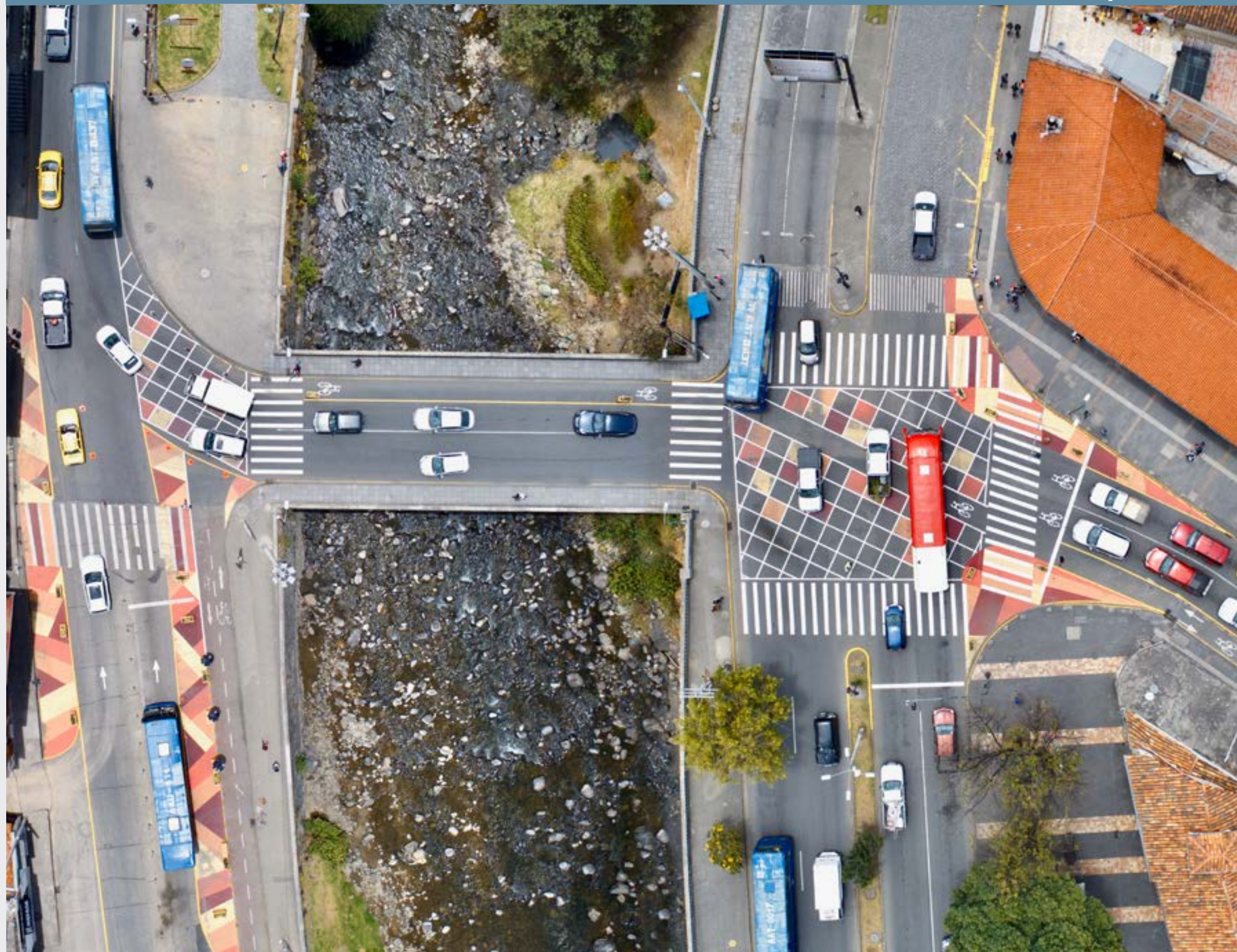
Continuación de esta ficha



## Calles Completas – El Vado



::::: Cuenca, Ecuador  
2. Carriles compartidos



**Mirada de género e inclusión:** No se ha incorporado una mirada de género en específico; sin embargo, se optó por incluir una visión de accesibilidad universal en el diseño para que sea usado por todos los usuarios.

**Aprendizajes y/o resultados obtenidos:** Llevar a cabo por primera vez un proyecto de Urbanismo Táctico en Cuenca dejó una serie de aprendizajes para esta ciudad y sus particularidades. Uno de los principales fue entender que los procesos para construir ciudad no son lineales y rígidos, siempre existen cambios y adaptaciones sobre la marcha, y esta es la gran ventaja de utilizar una metodología que utilice el urbanismo táctico como herramienta de prueba de un diseño frente a la planificación tradicional. Uno de los mayores desafíos de la planificación urbana en la actualidad es incentivar la participación de los ciudadanos en la toma de decisiones sobre el espacio público y la generación de espacios de diálogo.

En ocasiones, es importante que un actor comprometido con mejorar la ciudad, sea un colectivo, un líder barrial o una persona con incidencia en grupos de mujeres, niños, jóvenes, adultos mayores, etc; tome la iniciativa y pueda ser coordinada con el sector público como es el caso del GAD Municipal de Cuenca. Cuando esto sucede lo más común es que despierte el interés de otras personas u organizaciones que se van involucrando para ampliar el alcance del proyecto. En este sentido, lo importante es identificar a estos actores o líderes y la diversidad social presente en el lugar para que la propuesta pueda ser apropiada e incluso transformada en el tiempo por quienes la habitarán cotidianamente.

Además, a pesar de la complejidad que presentan los procesos de planificación existen ciertas acciones que ayudan a comunicar los objetivos de un proyecto de forma más efectiva. Las intervenciones de Urbanismo Táctico permiten reformular los espacios urbanos para equilibrar el uso del espacio público, e involucrar a la comunidad en el debate sobre este en base a un modelo probado en escala y condiciones reales.



# Proyecto de Calle abiertas (Strade Aperte Project)



::::: Milán, Italia

## 2. Carriles compartidos



**Población:** 1.35 millones de hab.  
**Altitud:** 120 msnm  
**Superficie:** 181.8 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Planicie  
**Elementos naturales:** Fuentes hídricas.  
**Temperatura promedio:** 9 - 37 °C  
**Economía:** Ciudad capital, Ciudad turística, Ciudad Industrial  
**Institución/Organización responsable:** Comuna de Milano, Agencia de Movilidad, Ambiente y Territorio

La pandemia cambió muchos hábitos, desafió muchos estilos de vida, trastocó muchas prioridades diarias y limitó las libertades que parecían incuestionables. Entre las cosas que más se echan de menos en las ciudades durante el cierre, una en particular sigue siendo una necesidad esencial universal: MOVERSE. Por tanto, hay una necesidad inmediata de considerar y actuar sobre la reducción de la demanda de movilidad y la oferta de alternativas. Se debe buscar un nuevo equilibrio que permita a los ciudadanos tomar decisiones de movilidad efectivas, seguras y sostenibles en respuesta tanto a la nueva emergencia como a los desafíos urbanos existentes.

**Descripción proyecto:** La iniciativa de Calle abiertas es un proyecto piloto de una ciudad que replantea sus ritmos a partir de barrios que ofrecen servicios y calidad de vida en el espacio de una caminata de 15 minutos. Mediante intervenciones de peatonalización temporal de algunas calles, ensanchamiento de aceras, establecimiento de zonas 30 (max 30 km por hora), conexiones con carriles bici existentes, tendido de áreas exteriores, se liberará un espacio público para dedicarlo a la vida al aire libre de adultos y niños. En particular, importantes vías comerciales de la ciudad serán peatonales temporalmente (Lazzaretto), creando conexiones para bicicletas y peatones con el futuro bici-carril.

**Objetivo principal:** Crear calles más protegidas y accesibles para todos, ofreciendo nuevos espacios públicos para adultos y niños y fomentando el desplazamiento a pie, en bicicleta y scooter para desplazamientos a escala urbana a través de una oferta diversificada, complementaria y alternativa al transporte público y privado.

Contexto de crisis



Sanitaria

Dimensión



Socio espacial



Físico espacial

Categorización



Urbana



Transporte y movilidad



Confort y seguridad

Impacto



Alto

### Aprendizajes y/o resultados obtenidos:

1. La época de pandemia ha permitido experimentar e intervenir eficazmente en las calles antes de que vuelvan a su capacidad máxima, minimizando así las interrupciones del tráfico.
2. La emergencia temporal actual ha obligado a identificar alternativas ligeras, rentables, rápidas y reversibles que, de ser efectivas, eventualmente podrían hacerse permanentes, acelerando así la transición ambiental ya planificada hacia modos de transporte más sostenibles.
3. Las acciones necesarias para gestionar la emergencia sanitaria adquieren un aspecto más urgente y encuentran menos resistencia al cambio.

### Para saber más:

<http://img.trk.comune.milano.it/static/105044/assets/2/30.4%20Strade%20Aperte.pdf>



## Carriles compartidos con limitación a 30 km/h



..... Zaragoza, España

### 2. Carriles compartidos



**Población:** 500 mil a 1 millón  
**Altitud:** 243 m  
**Superficie:** 973,8 km<sup>2</sup>. Ciudad Mediana  
**Estructura y morfología urbana:** Valle  
**Elementos naturales:** Recursos Hídricos  
**Temperatura promedio:** 21 °C  
**Economía:** Servicios y logística  
**Institución/Organización responsable:** Ayuntamiento de Zaragoza

La crisis sanitaria por COVID-19, ha generado gran temor de desplazamiento en transporte colectivo. Esta medida pretende dar diferentes alternativas a quienes deciden utilizar el vehículo privado.

**Descripción proyecto:** Consiste en la implantación de carriles calmados de tráfico para conectar puntos de la red de carriles bici en Zaragoza, facilitando la circulación por la ciudad de bicicletas, patinetes eléctricos y vehículos de movilidad personal en condiciones de seguridad.

**Objetivo principal:** Dar continuidad a la red de carriles bici existente pero de forma más económica.

**Personas beneficiadas:** Entre 50 mil y 100 mil personas.

Contexto de crisis



Sanitaria

Dimensión



Socio espacial



Físico espacial

Categorización



Transporte y movilidad

Impacto



Medio

#### Aprendizajes y/o resultados obtenidos:

- Aumento del uso de bicicletas y patinetes eléctricos en la ciudad.
- Es necesario acompañar la medida de campañas de comunicación para concienciar de su correcta utilización.
- Facilita la movilidad en medios de transporte personales sostenibles y más asequibles que los automóviles.

#### Para saber más:

[www.zaragoza.es](http://www.zaragoza.es)





Iniciativas de  
cultura ciudadana



## Corredor de Seguridad Vial Blvd Fidel Velázquez



::::: Puebla, Mexico

### 3. Iniciativas de cultura ciudadana



**Población:** 1 a 3 millones  
**Altitud:** 2,432 mnsn  
**Superficie:** Ciudad Metropolitana  
**Estructura y morfología urbana:** Valle  
**Elementos naturales:** Airosa  
**Temperatura promedio:** 5°C a 25°C  
**Economía:** Ciudad capital, Ciudad turística  
**Institución/Organización responsable:** Secretaría de Movilidad del Municipio de Puebla

**Mirada de género e inclusión:** Con la reconfiguración vial que tiene como objetivo salvaguardar a las y los peatones se incluyen luminarias a nivel de peatones para una mayor percepción de seguridad para mujeres y niñas.

En Puebla, el 80% de la población se traslada a pie, en bicicleta y/o en transporte público, sin embargo la mayoría del espacio público para la movilidad ha sido dedicado históricamente al automóvil desde inicios del siglo pasado, generando graves condiciones de inseguridad vial para todos los usuarios. Además, las muertes por hechos viales, se han convertido en una pandemia invisibilizada que por desgracia a partir del 2020 según la OMS la primer causa de muerte en niños y jóvenes de 4 a 24 años, son los hechos viales, perdiendo anualmente a más de 1.3 millones de personas.

**Descripción proyecto:** La Secretaría ha dedicado esfuerzos a la intervención de cruces conflictivos para la mejora de la seguridad tanto de peatones como de usuarios de vehículos, garantizando la prioridad establecida en la pirámide de movilidad, con criterios de accesibilidad e inclusión. Es por ello que este año la dependencia realizó la configuración vial de una de los corredores con mayor incidencia de hechos viales llamado Blvd. Fidel Velázquez con criterios de seguridad vial en una de las zonas más densas de la ciudad, así como donde se encuentra uno de los hospitales con mayor afluencia en la ciudad.

**Objetivo principal:** Proteger la integridad de todas las personas usuarias de las calles, priorizando acciones en aquellos puntos de la ciudad con mayor siniestralidad.

**Personas beneficiadas:** Hasta 10 mil personas.

Contexto de crisis



Sanitaria



Social

Dimensión



Físico espacial

Categorización



Transporte y movilidad

Impacto



Alto

**Para saber más:**

<http://smt.puebla.gob.mx/>



## “Diez pasos para un viaje más seguro” (‘10 Steps to a Safer Ride’)



..... Nueva Delhi, India

### 3. Iniciativas de cultura ciudadana



**Población:** 21.75 millones de hab  
**Altitud:** 216 msnm  
**Superficie:** 42.7 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Planicie  
**Elementos naturales:** Fuentes hídricas  
**Temperatura promedio:** 19 °C - 30 °C  
**Economía:** Ciudad capital, Ciudad turística  
**Institución/Organización responsable:** OLA Foundation

La seguridad tanto de pasajeros como de los conductores del sistema OLA ha sido una gran prioridad para la empresa, es por esto que se han comprometido a seguir los más altos estándares de seguridad e higiene para garantizar reducir riesgos de contagio de COVID-19 en los sistemas de transporte público.

**Descripción proyecto:** La iniciativa Diez pasos para un viaje más seguro de OLA enfatiza la importancia de que tanto pasajeros como conductores de los sistemas de transporte colectivo deben contribuir por igual para garantizar la seguridad durante todos los viajes en época del COVID-19. Como protocolo, esta iniciativa busca que todos los viajes se hagan sólo a través de las zonas seguras (de COVID-19) identificadas en cada ciudad. Y como estrategia de cultura ciudadana busca que los conductores-socios y usuarios sigan 5 pasos de precaución, relacionados al distanciamiento social, medidas de desinfección y la etiqueta de higiene personal. Los protocolos se han dividido de la siguiente manera:

#### Para conductores:

1. No viajar en zonas rojas: los vehículos no operarán hacia y desde las zonas rojas o de contención identificadas por el gobierno.
2. Autenticación autofoto de los conductores: todos los conductores-socios deben usar máscaras y deben autenticar esto antes del inicio de cada viaje compartiendo una selfie a través de la aplicación de su socio.
3. Cada conductor debe contar con kits de higiene en cada automóvil.
4. Los automóviles deben limpiarse con regularidad.
5. Cancelaciones flexibles: los conductores y clientes tienen la opción de cancelar un viaje si el otro no usa una máscara para garantizar su propia seguridad y la de los usuarios posteriores.

#### Para pasajeros:

1. El uso de una máscara es obligatorio: todos los pasajeros deben usar máscaras y deben desinfectarse antes y después de cada viaje.
2. El aire acondicionado se apaga y las ventanas se mantienen abiertas durante todos los viajes.
3. 2 pasajeros por automóvil: solo se permite dos pasajeros por viaje en la cabina. También se les pide que se sienten junto a las ventanillas de la parte trasera del automóvil.
4. Los pasajeros deben cargar y descargar el equipaje ellos mismos para ayudar a mantener el distanciamiento social.
5. Pagos sin efectivo para evitar cualquier contacto innecesario.

**Objetivo principal:** Implementar un enfoque de seguridad, que fortalezca el compromiso de permitir una experiencia de viaje segura para los conductores y pasajeros del transporte compartido.

Contexto de crisis



Sanitaria

Categorización



Transporte y movilidad



Confort y seguridad

Dimensión



Socio espacial

Impacto



Alto

Continuación de esta ficha



## “Diez pasos para un viaje más seguro” (‘10 Steps to a Safer Ride’)



::::: Nueva Delhi, India

### 3. Iniciativas de cultura ciudadana



**Mirada de género e inclusión:** Particularmente para las mujeres embarazadas, la pandemia ha demostrado ser desafiante, pues servicios esenciales de salud se han interrumpido, además varias de ellas han perdido su empleo dando resultado a que varias familias quedaran sin una fuente estable de ingresos. OLA Foundation ha proporcionado durante la pandemia servicio de transporte gratuito a establecimientos de salud para mujeres durante todo su embarazo.

**Aprendizajes y/o resultados obtenidos:** Ha sido muy exitoso que el Gobierno Central de India reconociera la importancia de la movilidad en los tiempos de pandemia, pues la lucha contra el COVID-19 es un esfuerzo colectivo, y sólo será posible salir adelante si los diferentes actores relacionados a los sistemas de transporte puedan trabajar conjuntamente para garantizar que todos tengan acceso a una movilidad segura y de alta calidad.

#### Para saber más:

<https://www.olacabs.com/media/in/press/ola-launches-10-steps-to-a-safer-ride-for-driver-partners-and-customers-as-services-resume-in-100-cities-in-green-and-orange-zones-across-the-country>

<https://www.olacabs.com/media/in>



# Campaña de Convivencia Vial



..... Lima, Perú

## 3. Iniciativas de cultura ciudadana



**Población:** 10,882,757 hab  
**Altitud:** 154 msnm  
**Superficie:** 2,672 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Costera  
**Elementos naturales:** Zona de amenaza sísmica  
**Temperatura promedio:** 15 °C - 27°C  
**Economía:** Ciudad capital, Ciudad turística  
**Institución/Organización responsable:** Gerencia de Movilidad Urbana

**Descripción proyecto:** A través de información sobre respeto a las normas de tránsito para la adecuada convivencia vial entre conductores, peatones y ciclistas se realizan 2 veces por semana campañas en la vía pública para mejorar la movilidad urbana en beneficio de la ciudadanía: Campaña “Yo respeto”, Campaña “Ciclista Responsable”, “Operativos de Tránsito y Fiscalización”.

**Objetivo principal:** Concientizar a los conductores de vehículos motorizados, peatones y ciclistas para el respeto a las ciclovías y cruces peatonales.

**Personas beneficiadas:** Más de 1 millón de personas.

Contexto de crisis



Sanitaria



Social



Ambiental

Dimensión



Socio espacial



Físico espacial

Categorización



Transporte y movilidad



Confort y seguridad

Impacto



Alto

### Para saber más:

<https://www.munlima.gob.pe/gerencias/gerencia-de-movilidad-urbana/>



4

Ciclovías



## Ciclovías temporales por COVID-19 (carriles bici de emergencia)



..... Bogotá, Colombia

### 4. Ciclovías



**Población:** 7,743,955 hab  
**Altitud:** 2,600 msnm  
**Superficie:** 1775 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Montaña  
**Elementos naturales:** Alta montaña  
**Temperatura promedio:** 13°C  
**Economía:** Ciudad capital  
**Institución/Organización responsable:** Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá

Mediante los Decretos Nacionales 636 del 6 de mayo de 2020 y 749 del 28 de mayo de 2020, se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes de la República de Colombia, en el marco de la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19. En consecuencia se limitó totalmente la libre circulación de la ciudadanía y de vehículos en el país.

**Descripción proyecto:** Al iniciar la emergencia sanitaria, Bogotá se centró en la necesidad de descongestionar el sistema de transporte público, mediante la redistribución del espacio en calzada para la circulación ciclista en algunas de las principales vías de la ciudad, con el fin de facilitar la movilidad de las personas, garantizando las condiciones de bioseguridad y distanciamiento físico.

Teniendo presente que la bicicleta es el medio que más se adapta a las indicaciones de la OMS, el distrito desarrolla de manera rápida y oportuna infraestructura para el uso de la bicicleta, atendiendo criterios de conexión de la ciudad-región, corredores con alta demanda de viajes en transporte público y a facilidades de conectividad con la red de ciclorrutas existente. Estos corredores viales fueron motivo de análisis y de estudio, con base en la evaluación de los componentes de tránsito, transporte, infraestructura y seguridad vial. De esta forma, el 25 de marzo del 2020 se consolidan 35 km de corredores para la circulación ciclista con segregación temporal. Esto a partir del seguimiento realizado a los corredores desde el 16 de marzo cuando se realiza la adecuación de 22 km, añadiendo luego otros 13 km al siguiente día, el 27 de abril del 2020 se adicionaron 45 km a la medida y finalmente el 18 de mayo se integran 4 km, consolidando con ello 84 km de corredores de ciclovías temporales que complementan la red de 550 km de ciclorrutas de la ciudad (De acuerdo a la línea base del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024) Producto del seguimiento a los corredores, migraron 28 km a la red de ciclo-infraestructura de la ciudad. Actualmente se busca mantener la operación de 22 km.

**Objetivo principal:** Los aspectos clave de esta iniciativa son:

1. Reducción de aglomeraciones en el sistema de transporte público
2. Ofrecer alternativas de movilidad sostenible a la ciudadanía, mediante el uso de bicicletas
3. Redistribución del espacio vial.

**Personas beneficiadas:** Más de 1 millón de personas.

Contexto de crisis



Sanitaria

Categorización



Transporte  
y movilidad

Dimensión



Físico  
espacial

Impacto



Alto

Continuación de esta ficha



## Ciclovías temporales por COVID-19 (carriles bici de emergencia)



..... Bogotá, Colombia

### 4. Ciclovías



**Mirada de género e inclusión:** Esta iniciativa tiene una mirada de enfoque de género en tanto a la mayoría de las mujeres les resulta mucho más difícil viajar que a los hombres y los datos pre-pandemia demostraron una brecha de uso de la bicicleta, 24% mujeres y 76% varones. Cuando viajan, se enfrentan a más barreras que los hombres para acceder a servicios urbanos, a oportunidades y usar el transporte urbano. Muchas de estas barreras las viven por el hecho de ser mujeres y se asocian particularmente con la violencia sexual. Se continuó con el seguimiento a casos de violencias de género a través de las rutas de atención a casos de violencias (línea púrpura). Asimismo, con el apoyo de la SDmujer, se avanzó en sensibilización a guías de ciclovía sobre violencias basadas en género.

Los beneficiarios directos de los corredores de ciclovía temporal son las y los ciclistas de Bogotá, pero potencialmente, todas y todos los ciudadanos, en especial usuarios del transporte público, para quienes esta medida resulta ser una alternativa de movilidad, gracias a la cual se pueden evitar las aglomeraciones, y por ende el riesgo de contagio del COVID-19. Los ciclistas como receptores primarios de la estrategia, obtuvieron la consolidación del espacio público, junto con una movilidad segura, disponiendo de la adecuación de 84 km de ciclovías temporales, y la posterior implementación de manera permanente de 28 km, para fortalecer la red de ciclo-infraestructura de la ciudad. De esta forma se favorece la población cuya actividad económica requiere moverse por la ciudad. En medio de las restricciones de movilidad a causa de COVID-19 se encontró que un alto porcentaje de estos viajes se debía a la prestación de servicios esenciales, tales como los asociados al cuidado, que son en mayor medida realizados por mujeres. La tendencia de las medidas en pro de la bicicleta que se adoptaron en las ciudades del mundo y también en Bogotá, fue permitir movilizar a trabajadores esenciales, de manera segura, en bicicleta. Adicionalmente, la implementación de esta estrategia en Bogotá, benefició a los habitantes de las áreas donde se implementaron los carriles para circulación ciclista, ya que renovó la iluminación y la disposición de seguridad ciudadana para la protección de los ciclistas. En el mismo sentido, brindó mayores condiciones de seguridad personal motivando un mayor uso de este modo de transporte, dando acceso al emplazamiento en corredores sin puntos ciegos, con baja percepción de seguridad, iluminados y principalmente directos, que favorecen la disminución de las barreras que encuentran las mujeres a la hora de moverse en la ciudad.

**Aprendizajes y/o resultados obtenidos:** Uno de los grandes desafíos de esta estrategia fue implementar carriles temporales para bici que generen una percepción favorable de la seguridad vial y ciudadana, para promover el uso de este medio de transporte, principalmente en las mujeres, debido a que los patrones de viaje muestran que, para Bogotá la participación en el uso de la bicicleta no excede el 25%, lo que representa 212,660 de viajes diarios (Encuesta de Movilidad 2019).

#### Para saber más:

<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/>



## Nueva infraestructura ciclista



..... Rosario, Argentina  
4. Ciclovías



**Población:** 1,691,880 hab  
**Altitud:** 22,5 - 24,6 msnm  
**Superficie:** 178.7 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Llanura  
**Elementos naturales:** Fuentes Hídricas  
**Temperatura promedio:** 10.8 - 23.8°C  
**Economía:** Ciudad Portuaria  
**Institución/Organización responsable:** Secretaria de Movilidad de la Municipalidad de Rosario

**Mirada de género e inclusión:** Debido al contexto de pandemia el uso del servicio de transporte urbano estuvo por largos períodos de tiempo restringido a personal de actividades esenciales, limitando esta opción a que usuarias y usuarios habituales pudieran utilizar el servicio. En Rosario el transporte público es la principal opción de movilidad para las mujeres y en este contexto de restricción e interrupciones del servicio por medidas de fuerza, la bicicleta se constituyó en una alternativa para estas usuarias. Estudios realizados en Rosario muestran que las mujeres suelen restringir sus desplazamientos en bici a las zonas que cuentan con ciclovías por temor en relación a la seguridad del tránsito. En ese sentido, incrementar la red de ciclovías es una política que impacta directamente en el aumento del uso de bicicletas por las mujeres. A mayor incorporación de infraestructura mayor participación de las mujeres, que de acuerdo a últimos estudios es cercana al 25% o 30% del total de los viajes que se hacen en bici en Rosario (2008).

A partir del inicio de la pandemia en marzo de 2020, la pausa de actividades y la necesidad de las personas seguir movilizándose evitando el uso del transporte urbano por recomendación sanitaria en el marco del COVID-19 (en una primera instancia su uso fue exclusivo para personal que ejercía trabajos esenciales) la bicicleta pasó a ser, en la ciudad de Rosario, aún más elegida como un modo individual para viajar dentro de la ciudad, ofreciendo un desplazamiento rápido, cómodo y sobre todo seguro en relación a la baja de posibilidades de contagio circulando de esta manera.

**Descripción proyecto:** Con el objetivo de impulsar la bicicleta como forma de movilidad durante la pandemia, el municipio incorporó 57 km. de infraestructura ciclista en tres etapas durante el 2020 y 2021, con una respuesta más que positiva de la ciudadanía. Hoy, Rosario cuenta con 196 km. de ciclovías en toda la ciudad. Estas infraestructuras están ubicadas del lado izquierdo y sobre la calzada. Fueron hechas a un bajo costo, de incorporación rápida y con mínimos requerimientos operativos. La ampliación progresiva de la red fue planificada para conectar las ciclovías ya existentes, complementando la red y facilitando recorridos continuos de ciclistas sobre carriles exclusivos para su circulación para que puedan pedalear tramos más largos con mayor seguridad y fluidez. La implementación de la primera etapa generó el crecimiento del uso de la bicicleta sobre estas calles, tal es así, que en promedio se incrementó un 360% la cantidad de ciclistas en hora pico.

**Objetivo principal:** Impulsar la bicicleta como forma de movilidad durante la pandemia.

Contexto de crisis



Sanitaria

Dimensión



Físico espacial

Categorización



Transporte y movilidad

Impacto



Alto

**Para saber más:**

<https://www.rosario.gob.ar/inicio/secretaria-de-movilidad>



## Ciclovías en Avenidas



::::: Buenos Aires, Argentina

### 4. Ciclovías



**Población:** 3 a 5 millones  
**Altitud:** 25 msnm  
**Superficie:** 203 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Costera  
**Elementos naturales:** Agricultura y Ganadería  
**Temperatura promedio:** 18,6°C  
**Economía:** Ciudad portuaria, Ciudad capital, Ciudad turística  
**Institución/Organización responsable:** Secretaría de Transporte y Obras Públicas.

La crisis del COVID-19 ha impactado en todos los aspectos de la vida de las personas, siendo la movilidad uno de los principales. La demanda del transporte público ha sufrido una gran reducción dada la combinación de cuarentenas y el miedo de la gente a contraer la enfermedad. Es responsabilidad como gobierno brindarles a los ciudadanos un modo de transporte eficiente, sustentable y, ahora más que nunca: seguro. Mientras que el transporte público sigue siendo priorizado para el personal esencial, entendemos que la tendencia a usar el auto particular tampoco es la solución ya que ocupa mucho espacio, genera tráfico y es perjudicial para el medioambiente. En este sentido, y teniendo en cuenta que en la Ciudad de Buenos Aires más de la mitad de los desplazamientos son de hasta 5 km de distancia, elegir otras formas de viaje como la bicicleta es clave para garantizar una movilidad equilibrada, saludable, inclusiva y sostenible. En este marco, la bicicleta reúne todos los requisitos necesarios en el escenario que viene: es una alternativa de viaje al aire libre que asegura el distanciamiento social y es una aliada clave, junto con otros medios de micromovilidad, para los desplazamientos de las personas que se sumen en las distintas fases de reapertura a la vida en la Ciudad. En palabras del Secretario de Transporte y Obras Públicas, Juan José Mendez, meses antes de empezada la obra: “La pandemia nos hizo incorporar nuevos hábitos y encontramos la oportunidad para hacer una transformación profunda en la movilidad. Sabemos que cada vez hay más ciclistas en la Ciudad y por eso vamos a construir ciclovías en dos de las trazas donde observamos mayor cantidad de viajes para que las personas puedan realizar sus trayectos en forma segura. No sólo buscamos multiplicar el uso de la bicicleta sino determinar las bases de la Ciudad que queremos darle a las próximas generaciones”.

Contexto de crisis



Sanitaria

Categorización



Transporte y movilidad

Dimensión



Físico espacial

Impacto



Alto

Continuación de esta ficha



## Ciclovías en Avenidas



::::: Buenos Aires, Argentina

### 4. Ciclovías



**Descripción proyecto:** Una de nuestras prioridades como Secretaría de Transporte y Obras Públicas es que todo aquel que recorra la ciudad lo pueda hacer de manera segura. En materia de ciclismo, las experiencias internacionales demuestran que los carriles de convivencia o preferenciales no son respetados por los automovilistas, lo que genera una situación de peligro o inseguridad para el ciclista. Basándonos en estos hechos y en datos estadísticos, nuestros especialistas en planificación urbana proyectaron una red protegida que fomenta el uso de la bicicleta y previene siniestros viales. Esta es nuestra línea de trabajo desde 2009 cuando por primera vez apostamos a crear una red de bicisendas y ciclovías protegidas.

El comienzo de la pandemia trajo aparejado un “boom” en el uso de la bicicleta. Dada la combinación de restricciones y el cambio de hábito de los vecinos, múltiples personas comenzaron a elegir este medio de transporte individual, sustentable y que permite mantener el dis-

tanciamiento social. Sin embargo, nuestros estudios demostraron que 6 de cada 10 ciclistas circulaban por fuera de nuestra red. Esto representó un desafío en materia de seguridad vial ya que el 86% de los siniestros fatales ocurren fuera de la red. Paralelamente, también identificamos que la mayor concentración de ciclistas se observaba en las avenidas.

En base a esta demanda y sabiendo que la infraestructura segura atrae a nuevos ciclistas, es que decidimos invertir en infraestructura segura allí donde la ciudadanía la pedía: en avenidas. Es así como en aproximadamente un mes, en medio de la pandemia, construimos 17 km en dos de las principales avenidas de la Ciudad: Córdoba y Corrientes, y en distintos tramos de las avenidas Estado de Israel y Ángel Gallardo. Este proyecto se sumó a los 250 km de ciclovías existentes y a un contexto mundial que va en esta línea de apostar por el cambio en la distribución modal de transporte. Algunos ejemplos de experiencias similares internacionales se encuentran en México DF y Bogotá, en cuanto a lo local podemos mencionar a Rosario, Salta y Neuquén.

Hoy tenemos 405 mil viajes diarios hechos en bicicleta en la Ciudad, nuestro objetivo es llegar a un millón en 2023.

La respuesta de la ciudadanía fue inmediata. Como consecuencia de la incorporación de infraestructura ciclista en avenidas, vimos un fuerte crecimiento de más del 350% de ciclistas censados luego de la construcción de ciclovías, de 113% y 186% de ciclistas en Avenida Corrientes y Córdoba respectivamente.

Desde el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires sabemos que la salida de la pandemia no puede ser con mayores costos ambientales. Debemos aprovechar esta oportunidad para construir una ciudad más segura y sustentable. Como establece el arquitecto y urbanista danés Jan Gehl: “Si hacemos más carriles tendremos más autos, si hacemos más ciclovías tendremos más ciclistas, si damos más espacios públicos tendremos más vida pública”. Creemos firmemente que este es el camino a seguir para crear una ciudad más sustentable, una ciudad para las personas.

**Objetivo principal:** Inversión en Infraestructura segura en avenidas ya que representa la mayor demanda de ciclistas e incluirlos en nuestra red, incentivar el transporte individual, sustentable, que permite mantener el distanciamiento social. El gobierno de la Ciudad de Buenos Aires está comprometido con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y para eso entendemos que garantizar infraestructura segura es el primer paso para colaborar en el desarrollo de los objetivos de salud y bienestar, igualdad de género y ciudades y comunidades sostenible que plantea Naciones Unidas.

**Personas beneficiadas:** entre 100 mil y 1 millón de personas.



## Ciclovías en Avenidas



..... Buenos Aires, Argentina  
4. Ciclovías



### Datos de contacto:

<https://www.buenosaires.gob.ar/jefedegobierno/secretariageneral/institucional-subsecretaria-relaciones-internacionales-e-institucionales>

### Mirada de género e inclusión:

Mientras que los viajes que hacen los hombres suelen ser del hogar al trabajo, los viajes de las mujeres suelen sumar las tareas del cuidado de niños y adultos mayores. En el contexto de aislamiento, esta división desigual de las tareas del hogar se profundizó aún más. Sensibles por esta problemática y reconociendo nuestro rol, en 2019 lanzamos el primer Plan de Género y Movilidad de la Ciudad, en el que abordamos las desigualdades de género en el ámbito del transporte y la movilidad.

Las ciclovías en las avenidas son un ejemplo de que la perspectiva de género es transversal a todos nuestros proyectos. La bicicleta aparece como un símbolo de libertad, al ser un medio de transporte económico y de relativo fácil acceso. Al colocar infraestructura segura en las avenidas se triplicó la presencia de mujeres ciclistas.

Mientras que en 2009 las ciclistas mujeres representaban 7,2%; en los conteos anuales que se realizan desde la Secretaría, para 2019 las ciclistas mujeres alcanzaban el 21,3%. Específicamente en las avenidas intervenidas vimos un aumento del 11% al 28% de mujeres ciclistas que la recorren. Mejor iluminación, infraestructura segura y mayor presencia de otros peatones, son algunos de los motivos que relacionamos a este aumento.

*“Queremos que las mujeres se apropien —una vez más— de las calles, que sientan la ciudad como propia y no tengan que planificar sus movimientos en relación a ninguna barrera simbólica ni física”\*.*

\* Juanjo Mendez, Secretario de Transporte y Obras Públicas.

### Aprendizajes y/o resultados obtenidos:

La incorporación de ciclovías en avenidas vino a transformar el paisaje urbano de la Ciudad. Fue un factor disruptivo en su totalidad. Fue innovador por su ubicación: en 10 años de implementación de esta política en la Ciudad, es la primera vez que las ciclovías toman el espacio del auto en las avenidas. Por el contexto en el que fueron realizadas, en medio de una pandemia. Y también por los tiempos récord de su implementación que representaron un gran desafío.

En promedio, la Ciudad venía implementando 25 nuevos km de ciclovía por año promedio. En este caso, los 17 km de ciclovías incorporados en las avenidas se hicieron en 33 días, con un uso inmediato.

El carácter emergente de esta política, permitió hacer urbanismo táctico. Gracias a su rápida puesta en marcha, pudimos implementar nuevos diseños para evaluar y posteriormente rectificar y modificar. Incorporamos señalización nueva y carriles de operación. Se instalaron señales especialmente diseñadas para las ciclovías con el propósito de ayudar al ciclista a comprender su entorno, la dinámica y los diferentes actores con los que convive en la vía pública. Así, el ciclista cuenta con información sobre semáforos, metros restantes hasta que termine la ciclovía, la distancia hasta las próximas avenidas, si la calzada se vuelve empinada y debe reducir la velocidad, entre otros.

Estas ciclovías fueron pensadas desde un principio para ser permanentes, su instalación fue rápida debido al contexto y el carácter de urgencia pero el compromiso que asumimos con la ciudadanía fue claro: las ciclovías en avenidas vinieron para quedarse.



Estas **ciudades** también implementaron iniciativas relacionadas a las **ciclovías**:

## Implementación de Ciclovías

Riobamba, Ecuador

**Descripción proyecto:** La iniciativa consistió en implementar ciclovías dentro del cantón Riobamba, de manera que este modo de acceso conectará la ciudad con los principales equipamientos, como universidades, centros comerciales, entidades públicas, etc. Riobamba es la primera vez que incursiona en la implementación de ciclovías, lo que ha generado diferentes posturas sociales, tanto a favor como en contra, sin embargo siendo un proyecto integral que busca mejorar las condiciones de los ciudadanos se ha visto necesario continuar con el proyecto.

### Para saber más:

<http://www.gadmriobamba.gob.ec/>

## Ciclovías emergentes MML

Lima, Perú

**Descripción proyecto:** Intervenciones en las vías metropolitanas de Lima, para con acciones de bajo costo implementar ciclovías de carácter temporal que permitan cubrir el incremento de demanda de ciclistas (producto de las restricciones de la pandemia) e incrementar la seguridad de los usuarios del transporte motorizado (TNM), conjuntamente con campañas de sensibilización y promoción del Transporte No Motorizado en MML (Lima Metropolitana)

### Para saber más:

<https://www.munlima.gob.pe/gerencias/gerencia-de-movilidad-urbana/#subgerencia-de-fiscalizacion-del-transito-transporte-de-carga-y-vehiculos-menores>

## Ciclovía Emergente Caso Pachuca

Pachuca, México

**Descripción proyecto:** Con esta iniciativa se busca el reordenamiento del espacio público en la ciudad de Pachuca, brindando accesibilidad y seguridad vial para ciclistas y a la vez una buena conectividad de la infraestructura no motorizada.

### Para saber más:

<https://movilidadytransporte.hidalgo.gob.mx/>

## Plan emergente de infraestructura ciclista

Puebla, Mexico

**Descripción proyecto:** Esta estrategia consiste básicamente en la implementación de infraestructura ciclista emergente destinada a brindar una alternativa segura para cuidar los viajes esenciales y al mismo tiempo promover la reducción de emisiones contaminantes, disminuyendo los factores de riesgo para las comorbilidades consideradas dentro de la Jornada Nacional de Sana Distancia.

### Para saber más:

<http://smt.puebla.gob.mx/>



## Ciclovías, Instrumentos Normativos y Facilidades Económicas

Mendoza, Argentina

**Descripción proyecto:** Se busca con esta iniciativa promover y facilitar el acceso a las ciclovías teniendo en cuenta una buena regulación en la ciudad de Mendoza.

**Para saber más:**

<https://www.mendoza.gov.ar>

## Sistema de Transporte Individual Sostenible – SITIS

Lima, Perú

**Descripción proyecto:** El Sistema de Transporte Individual Sostenible se crea en la ciudad de Lima con la finalidad de asegurar el distanciamiento social minimizando los riesgos de contagio por el COVID-19, reduciendo las aglomeraciones, por medio de corredores viales para promover la movilidad activa que promuevan hábitos ambientalmente responsables para reducir los riesgos de contagio, promover la movilidad activa y ambientalmente responsable.

**Para saber más:**

[www.atu.gob.pe](http://www.atu.gob.pe)

## Plan de Electromovilidad en Transporte Urbano; Ciclovías Emergentes

Quito, Ecuador

**Descripción proyecto:** Inclusión paulatina de unidades cero emisiones en el transporte público de pasajeros; incorporación de vías exclusivas para ciclistas en las principales vías de la capital del Ecuador, con enfoque inclusivo y de género.

**Para saber más:**

<https://secretariademovilidad.quito.gob.ec>





Género e inclusión



## Transcaribe para todos y todas



Cartagena de Indias, Colombia

### 5. Género e Inclusión



**Población:** 500 mil a 1 millón

**Altitud:** 2m. Sobre el Nivel del mar

**Estructura y morfología urbana:** Costera

**Elementos naturales:** Turística y Portuaria

**Temperatura promedio:** Entre 24°C y 31°C

**Economía:** Ciudad Portuaria y Turística

**Institución/Organización responsable:** Transcaribe S.A

Con la iniciativa se pretende promover la inclusión de usuarios con discapacidad del SITM Transcaribe en la ciudad de Cartagena. Debido a la gran cifra de usuarios con discapacidad en la Ciudad de Cartagena y al acercamiento con diversas asociaciones, fundaciones e instituciones de todo orden que trabajan de forma conjunta por la visibilización de los derechos de las personas con discapacidad, se obtiene la información asociada con las diversas problemáticas que los afectan tanto físicas como sociales.

Por lo cual se inicia un proceso de información y capacitación a los funcionarios de la entidad con el apoyo de entes distritales y Nacionales (ministerio de Transporte), posterior a este proceso se realizan mesas de trabajo con cada grupo poblacional de acuerdo a su discapacidad en sesiones virtuales ya que en esta etapa del proceso se dió el aislamiento por COVID-19, estas sesiones se desarrollaron con el apoyo de la secretaría de Participación y Desarrollo Social del distrito.

**Descripción proyecto:** Se han desarrollado actividades desde diferentes enfoques, y de acuerdo a las necesidades específicas de los usuarios del sistema y teniendo en cuenta la cultura ciudadana de la población, entre ellas:

- Capacitaciones a personal de Gestión Social
- Mesas de trabajo con usuarios con discapacidad.
- Campaña ponte en mis zapatos.
- Trabajo con fundaciones y asociaciones.
- Mesa de trabajo en Huellas de Alberto Uribe, barrio habitado por usuarios con discapacidad en la ciudad.
- Jornada conjunta con secretarías del distrito en Huellas de Alberto Uribe.
- Seguimiento a quejas sobre la presentación del servicio, para que se tomaran medidas correctivas en las problemáticas recurrentes.

Desarrollo de la estrategia clubes de Usuarios Transcaribe con la Escuela de Gobierno y Liderazgo, dónde se dió la creación de un club de usuarios del sistema de personas con discapacidad con quién se desarrollaron encuentros de formación en cultura ciudadana. Participación en las mesas de construcción del plan decenal de cultura ciudadana de la ciudad.

**Objetivo principal:** La iniciativa apunta a beneficiar a la población con discapacidad de la ciudad de Cartagena.

**Personas beneficiadas:** Hasta 10 mil personas.



## Transcribe para todos y todas



Cartagena de Indias, Colombia

### 5. Género e Inclusión



**Mirada de género e inclusión:** Trabajando con toda la población cartagenera Usuaría del SITM Transcribe, de diferentes edades y en diferentes espacios de intervención del equipo social, tales como reuniones comunitarias, reuniones en instituciones educativas, espacios con líderes y secretarías que articulan el sistema.

**Aprendizajes y/o resultados obtenidos:** Los principales desafíos de esta iniciativa han sido desarrollarla con bajo presupuesto ya que solo se cuenta con el talento humano, debido a esto los ajustes a la infraestructura que contempla una de las estampas del proyecto no se han podido implementar. Debido a la pandemia las intervenciones no han podido ser frecuentes de acuerdo a los que se tenía programado y el acompañamiento de las personas con discapacidad para las intervenciones presenciales se han dificultado en algunas ocasiones.

#### Para saber más:

[www.transcaribe.gov.co](http://www.transcaribe.gov.co)

Contexto de crisis



Social

Categorización



Transporte  
y movilidad



Género e  
inclusión

Dimensión



Socio  
espacial

Impacto



Alto



## Formación en servicio incluyente



Medellín, Colombia  
5. Género e Inclusión



**Población:** 2,533,424 hab  
**Altitud:** 1,495 msnm  
**Superficie:** 382 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Valle  
**Elementos naturales:** Fuentes Hídricas, Valle de Aburrá  
**Temperatura promedio:** 17 - 27°C  
**Economía:** Ciudad turística, Primer Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación de Colombia  
**Institución/Organización responsable:** Metro de Medellín

**Mirada de género e inclusión:** Si se ha tenido en cuenta una mirada de género a través de formaciones con los servidores y contratistas en diversidad de género y masculinidades, además de servicio incluyente, lenguaje de señas. Además en los contratos es fundamental la inclusión laboral de personas con discapacidad y equidad de género.

Sin duda la Pandemia por COVID-19 nos ha tocado como sistema de transporte y con ella se han implementado estrategias de relacionamiento, de autocuidado y cuidado por los demás y también desde su razón de ser como sistema de transporte masivo se trabaja día a día por generar un sistema seguro e incluyente.

**Descripción proyecto:** Capacitar al personal de cara al cliente en la forma de relacionarse con el usuario, desde elementos del ser y la forma de conectarse con el otro y su necesidad, hasta elementos como el lenguaje de señas, inglés como segundo idioma, tipos de discapacidad entre otros, los cuales redundan en el relacionamiento positivo conmigo mismo, con el otro y con el entorno, en el marco de la cultura Metro.

Contexto de crisis



Sanitaria



Social

Dimensión



Socio espacial

Categorización



Transporte y movilidad



Género e inclusión

Impacto



Alto

**Para saber más:**

[www.metrodemedellin.gov.co](http://www.metrodemedellin.gov.co)



6

Movilidad eléctrica



**MEISTER**

(Movilidad respetuosa con el medio ambiente, integrada y económicamente sostenible a través de una innovadora infraestructura de recarga de electromovilidad y nuevos modelos comerciales)



..... Málaga, España

**6. Movilidad eléctrica**

**Población:** 500 mil a 1 millón  
**Altitud:** 8 msnm  
**Superficie:** 398 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Costera  
**Elementos naturales:** Montes de Málaga, valle del Guadalhorce, mar Mediterráneo, río Guadalmedina, río Guadalhorce  
**Temperatura promedio:** 11,9°C - 25,4 °C  
**Economía:** Ciudad Portuaria, Ciudad Capital, Ciudad Turística  
**Institución/Organización responsable:** Fundación CIEDES.

La crisis ambiental a la que nos enfrentamos afecta de manera global al medio ambiente y a las formas de vida asociadas a los ecosistemas. La actividad humana que la origina, constituye un impacto biológico y ambiental que pone en peligro al medio ambiente y suponen una seria amenaza para la humanidad. Sus consecuencias son ecológicas, sociales y climáticas. La ONU advierte que el planeta se enfrenta a esta triple emergencia medioambiental ligada al cambio climático, la contaminación y la pérdida de la biodiversidad.

**Descripción proyecto:** La iniciativa MEISTER busca implementar sistemas de transporte respetuosos con el medio ambiente, integrados y económicamente sostenibles a través de una innovadora infraestructura de recarga de electromovilidad y nuevos modelos comerciales. Los primeros usuarios de este piloto son empleados públicos voluntarios del Ayuntamiento de Málaga y han demostrado la compatibilidad del uso laboral de los vehículos eléctricos municipales y su uso en otras franjas horarias para disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub>. El CIEDES (Centro de Investigaciones Estratégicas y Desarrollo Económico y Social), junto con la SMASSA (Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios S.A) y la reconocida multinacional de tecnología grupo ETRA I+D, se unieron para llevar cabo 3 casos de negocio: vehículos eléctricos compartidos para flotas municipales, logística urbana sostenible y parking y recarga inteligente.

**Objetivo principal:** Promover modelos de negocio innovadores en los sistemas de transporte y la recarga de vehículos eléctricos que sean sostenibles y eficientes utilizando para ello tecnologías limpias y plataformas digitales que favorezcan la interoperabilidad.

**Personas beneficiadas:** Entre 50 mil y 100 mil personas.

Contexto de crisis



Ambiental

Dimensión



Socio espacial



Físico espacial

Categorización



Transporte y movilidad

Impacto



Alto

**Mirada de género e inclusión:** La igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres está incorporada en este proyecto ya que su aplicación es transversal en todas las actuaciones que lo componen.

**Aprendizajes y/o resultados obtenidos:** En lo que respecta a los principales desafíos, el proyecto pretende conseguir, no sólo la aceptación positiva de los ciudadanos y del Gobierno en lo que respecta a la movilidad sostenible, sino también la reducción de las emisiones de carbono y la obtención de impactos medioambientales positivos. Igualmente, se persigue la interoperabilidad de las aplicaciones y la integración efectiva de la plataforma MEISTER junto a la fiabilidad de los servicios actuales (aparcamiento, carga, centro logístico). Por último, el proyecto plantea poder agregar servicios de valor y aumentar el número de clientes. Los principales aprendizajes podremos compartirlos una vez que la implementación de los proyectos piloto haya llegado a su fin, pero podemos adelantar que la participación en este proyecto permitirá a la ciudad de Málaga y al resto de los socios, promover modelos de negocio innovadores en los sistemas de transporte y recarga de vehículos eléctricos, siendo sostenibles y eficientes, utilizando para ello tecnologías limpias y plataformas digitales que favorezcan la interoperabilidad.

**Para saber más:**

<https://meisterproject.eu/>



## Incorporación del Plan de Movilidad Eléctrica de Transporte Público de Pasajeros en el marco de la reestructuración de rutas en el distrito metropolitano de Quito.



::::: Quito, Ecuador

### 6. Movilidad eléctrica



**Población:** 1 a 3 millones. 2,011 millones (2020)  
**Altitud:** 2.850 m  
**Superficie:** 372,4 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Valle  
**Elementos naturales:** Agricultura, Especies Marinas, Madera  
**Temperatura promedio:** 15 °C, viento del NO a 5 km/h  
**Economía:** Ciudad Capital  
**Institución/Organización responsable:** Secretaría de Movilidad

**Mirada de género e inclusión:** Este estudio contempla un componente de género, personas con discapacidad y tercera edad, tanto en usuario como en personal operativo. Lo cual permitirá visibilizar las necesidades y requerimientos de los grupos más vulnerables dentro del transporte público con cero emisiones dentro del marco de la reestructuración de rutas planteado por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

La pandemia ha permitido una oportunidad única en América Latina de evidenciar las diferencias y vulnerabilidades en el transporte público, y más aún con la incorporación de vehículos cero emisiones. De acuerdo a Movilogs (IDB, Transport Gender Lab, mayo 2021) “transporte inclusivo: si no lo nombras, no existe”, es importante cambiar los paradigmas sobre la transportación y más aún cuando incluimos nuevas tecnologías, que si bien es cierto se lo analiza desde el punto de vista ambiental, hace falta lo relacionado a los componentes de la operación del transporte público.

**Descripción proyecto:** Conforme a las necesidades actuales del Distrito Municipal de Quito (DMQ), es fundamental apoyar a la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad como ente rector en la evaluación del potencial de implementación de flotas de emisión cero en las diferentes rutas reestructuradas que conforman el sistema integrado de transporte público (SITP) del MDMQ. En ese contexto el objetivo de un Estudio de Movilidad Eléctrica (EME) es establecer las bases técnicas de referencia para que el MDMQ implemente estrategias de transición del transporte público a tecnologías de emisión cero.

**Objetivo principal:** Apoyar a la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad para la implementación de flotas de cero emisión.

Contexto de crisis



Ambiental

Dimensión



Físico espacial

Categorización



Transporte y movilidad

Impacto



Alto

**Para saber más:**

<https://secretariademovilidad.quito.gob.ec>





# Peatonalización vial

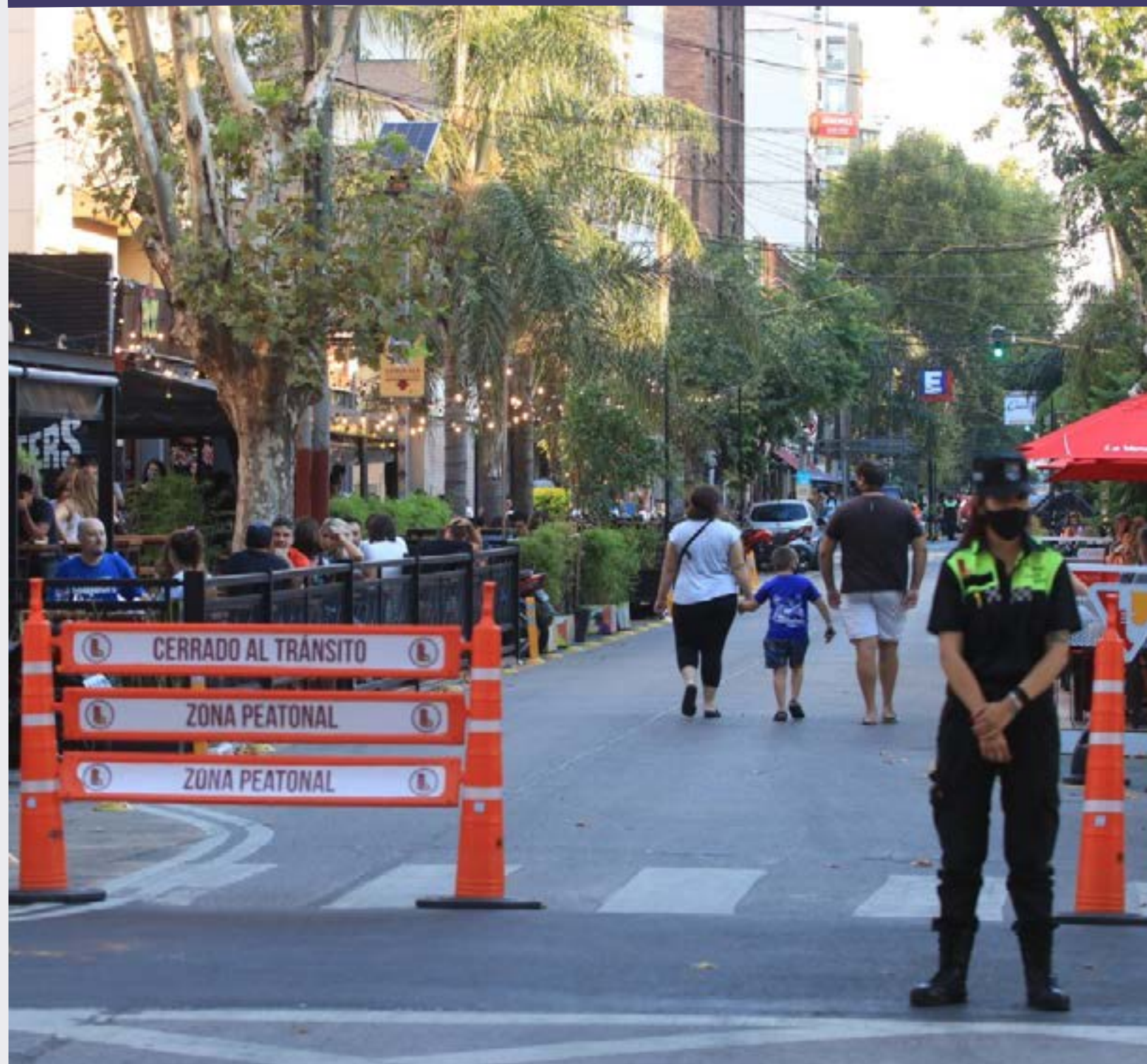


## Semipeatonalización del Polo gastronómico "Lanusita"



..... Lanús, Argentina

### 7. Peatonalización vial



**Población:** 459,263 hab  
**Altitud:** 7.5 msnm  
**Superficie:** 48 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Llanura  
**Elementos naturales:** Fuente Hídricas  
**Temperatura promedio:** 17°C  
**Economía:** Ciudad industrial  
**Institución/Organización responsable:** Lanús Municipio

Argentina arrastraba una recesión desde 2017, y estancamiento económico desde 2011, pero con el cambio de gobierno nacional en el año 2019 se previó un nuevo escenario de mejora de las expectativas económicas, que no sucedió, ya que Argentina sufrió una de las cuarentenas más larga del mundo, con resultados magros. La economía tuvo una contracción récord. La situación obligó a los gobiernos locales a tomar medidas, dentro de su ámbito de aplicación, para paliar la crisis. La idea de utilizar los espacios públicos al aire libre, y de darle más utilización a los mismos, para evitar las concentraciones en lugares cerrados comenzó a tomar fuerza. Era una iniciativa simple, efectiva y sustentable. A partir de esta medida, los locales comenzaron a funcionar cumpliendo con la normativa de emergencia, mejorando la movilidad urbana, facilitando los accesos peatonales, instalando terrazas en las veredas, lo cual permitió que el público pueda comer al aire libre respetando tanto la distancia como el resto de los protocolos necesarios para evitar contagios por COVID-19. También ello permitió reactivar en parte, la actividad económica del sector gastronómico.

**Descripción proyecto:** El proyecto, impulsado durante Octubre 2020, está destinado a generar nuevos espacios para los locales gastronómicos que conforman el polo ubicado en la calle E. del Valle Iberlucea entre las calles A.Alcorta y 25 de Mayo; Moreno y C.Tejedor (entre Iberlucea y Melo). A partir del proyecto, los locales gastronómicos ubicados en dichas calles tienen permitido construir terrazas para sumar mesas sobre la calzada generando un nuevo ambiente que aumenta la capacidad de cada local y también genera un clima social y de convivencia en un espacio al aire libre. El Municipio de Lanús ha implementado a través del Plan Estratégico Lanús Visión 2030 un programa de peatonalización en distintas áreas céntricas de la Ciudad para mejorar la movilidad y optimizar el desarrollo de los polos gastronómicos. La construcción de las mismas está a cargo de los comerciantes quienes son los únicos que pueden utilizar la calzada en la zona. Por su parte, el Municipio llevó a cabo la señalización correspondiente sobre la calzada en ambos frentes, se colocaron reductores de velocidad y cartelería con señalización correspondiente (para las calles que superen los 8,10 m). Esta medida tomada para alentar al desarrollo económico local en un contexto particular a causa de la pandemia, contempla la existencia de terrazas que se extienden hasta 1,6 metros a continuación de las veredas, dado que la zona se convierte en peatonal de jueves a sábados de 18 a 02. La peatonalización contempla además la restricción vehicular por la zona, salvo aquellos casos en donde se trate de residentes o personas con movilidad reducida, quienes sí podrán circular a velocidad mínima para ingresar a sus hogares. Actualmente el Municipio está analizando la ampliación del horario de peatonalización.

**Objetivo principal:** Generación de nuevos espacios públicos en distintas áreas céntricas de la Ciudad para mejorar la movilidad y optimizar el desarrollo de los polos gastronómicos.

**Personas beneficiadas:** Entre 10 mil y 50 mil personas.

Contexto de crisis



Sanitaria

Categorización



Transporte  
y movilidad



Económica

Dimensión



Físico  
espacial

Impacto



Alto

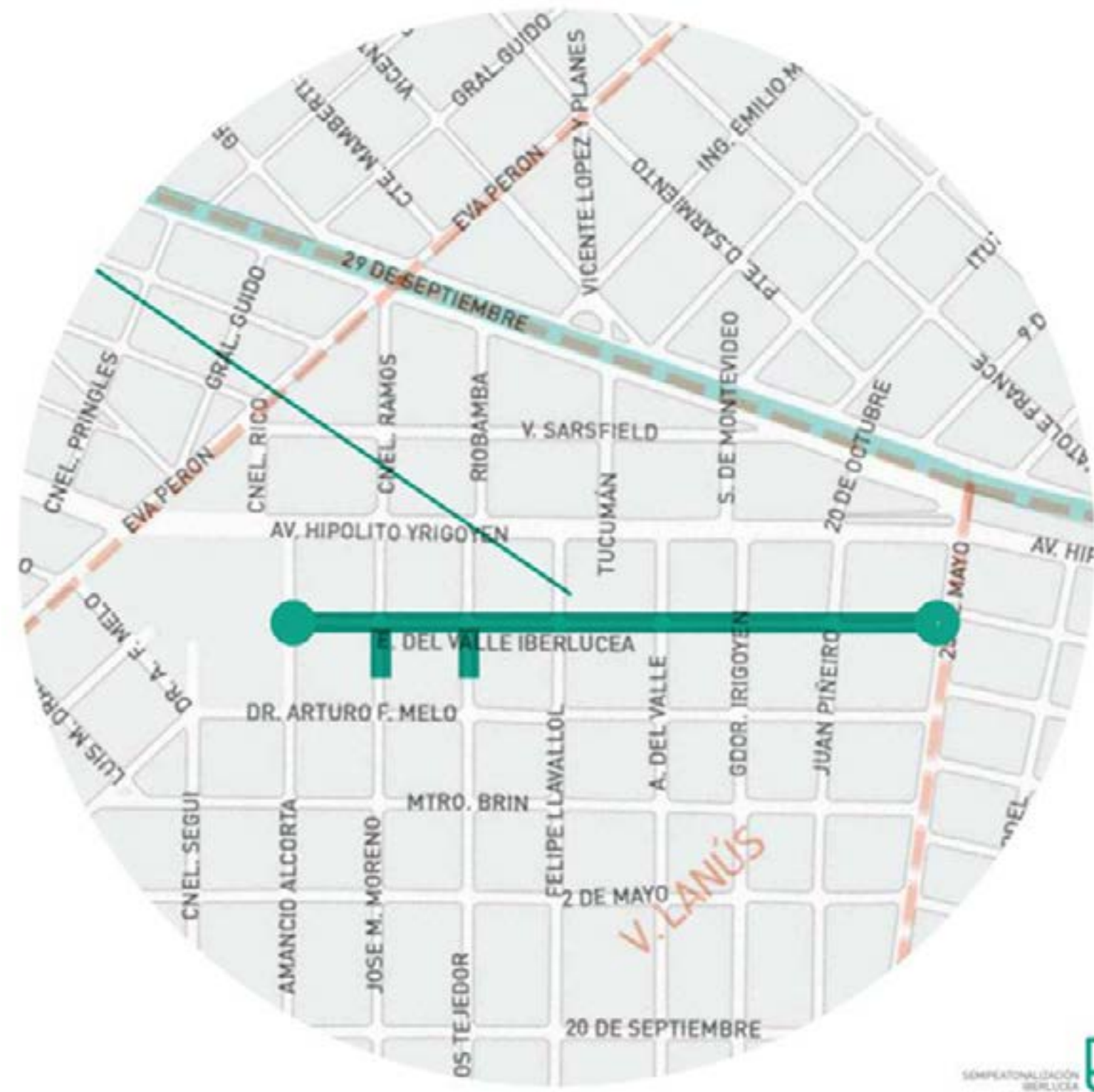
Continuación de esta ficha



## Semipeatonalización del Polo gastronómico "Lanusita"



..... Lanús, Argentina  
7. Peatonalización vial



**Mirada de género e inclusión:** Los lineamientos del Plan Estratégico del Municipio contemplan la mirada de género, por lo cual, la misma es transversal a todas las áreas de gobierno y a las iniciativas que ejecuten. La Coordinación de Políticas de Género y Diversidad Sexual de Lanús tiene como misión contribuir a la inclusión, la igualdad y el acompañamiento en procesos de concienciación en las temáticas de género y diversidad sexual.

**Aprendizajes y/o resultados obtenidos:** El proyecto reactivó la actividad gastronómica logrando una actuación conjunta del sector público y el sector privado para beneficios de los vecinos de Lanús y sus comerciantes. A partir de la iniciativa se beneficiaron aproximadamente 40 locales gastronómicos y permitió la instalación de 25 terrazas al aire libre. La peatonalización generada por horarios y días permitió aumentar la afluencia de público, estimando la comuna que, supera ampliamente las 20.000 personas quienes visitan esta calle los días jueves, viernes y sábados. En los primeros meses del 2021 las ventas ya habían crecido un 35%.

Los principales desafíos afrontados por la gestión estuvieron relacionados con el reordenamiento vehicular, a través de un sistema de cambios de sentido de calles aledañas e incorporación de nuevos espacios de estacionamiento.

### Para saber más:

Unidad de Coordinación del Plan Estratégico 2030 y Cooperación Internacional - Municipio de Lanús

<https://www.lanus.gov.ar/ucpel2030>

Contexto de crisis



Sanitaria

Categorización



Transporte  
y movilidad



Económica

Dimensión



Físico  
espacial

Impacto



Alto



## Programa de Calles como Espacios Compartidos (Streets as Shared Spaces Program)



..... Sydney, Australia

### 7. Peatonalización vial



**Población:** 5.523.000 de hab  
**Altitud:** 35.6 msnm  
**Superficie:** 12,368 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Costa  
**Elementos naturales:** Fuentes Hídricas  
**Temperatura promedio:** 2 - 30°C  
**Economía:** Ciudad Capital  
**Institución/Organización responsable:** Departamento de Planificación, Industria y Medio Ambiente - Gobierno de New South Wales (NSW), Australia.

**Aprendizajes y/o resultados obtenidos:** Se ha logrado trabajar en estrecha colaboración con artistas locales, a través de proyectos de estudio de diseño multidisciplinario, para crear intervenciones artísticas como murales con significados locales, que representan la historia de la comunidad, así como otras instalaciones temporales. Varios de estos proyectos han logrado unificar los principales espacios públicos, creando lugares donde la comunidad celebra y conmemora su carácter, patrimonio y cultura local.

Los espacios públicos son vitales para las comunidades, proporcionan lugares para la interacción social, pueden mejorar la salud y el bienestar y ofrecen a las comunidades un sentido de identidad y carácter. Los espacios públicos que apoyan e incluyen a las comunidades son cada vez más importantes a medida que las zonas urbanas y regionales crecen. Calles, senderos y plazas forman parte esencial de la red de espacios públicos. Ya sea que las personas las utilicen para caminar, andar en bicicleta, jugar, cenar al aire libre, socializar o hacer negocios, las calles son una infraestructura crucial para áreas urbanas exitosas y saludables.

**Descripción proyecto:** El programa "Calles como Espacios Compartidos" se lanzó en Mayo de 2020, como un programa piloto para permitir mejoras en el espacio público en New South Wales (NSW) en Australia durante el COVID-19. La puesta a prueba de intervenciones urbanas temporales e iniciativas emergentes ha permitido a las municipalidades, la comunidad y las otras partes interesadas probar ideas innovadoras que fundamentan cambios más permanentes para el futuro. El programa ha financiado proyectos que contribuyen a la vitalidad económica, reconociendo que las calles principales de cada ciudad actúan como un ancla o un atractivo para los negocios y las personas, donde deben apoyar las necesidades inmediatas de la comunidad, teniendo un impacto positivo en las economías locales, de la salud y el bienestar colectivo.

### Objetivo principal:

- Proporcionar espacios públicos más innovadores y creativos que mejoren la accesibilidad para peatones y permitan la actividad diurna y nocturna.
- Impulsar la colaboración y las asociaciones entre el gobierno local y otros sectores, ya sean públicos, privados, cívicos o comunitarios, adoptando un enfoque basado en el espacio.

Contexto de crisis



Sanitaria

Dimensión



Físico espacial

Categorización



Urbana



Confort y seguridad

Impacto



Alto

### Para saber más:

<https://www.dpie.nsw.gov.au/premiers-priorities/great-public-spaces/streets/streets-as-shared-spaces-program>



## Semi Peatonalización de Centros Comerciales

..... General San Martín, Argentina

### 7. Peatonalización vial



**Descripción proyecto:** Ampliar el área de circulación peatonal en áreas de concentración comercial para promover distanciamiento social durante la pandemia COVID-19.

**Para saber más:**

[www.sanmartin.gov.ar](http://www.sanmartin.gov.ar).





# Sistemas de bicicletas públicas



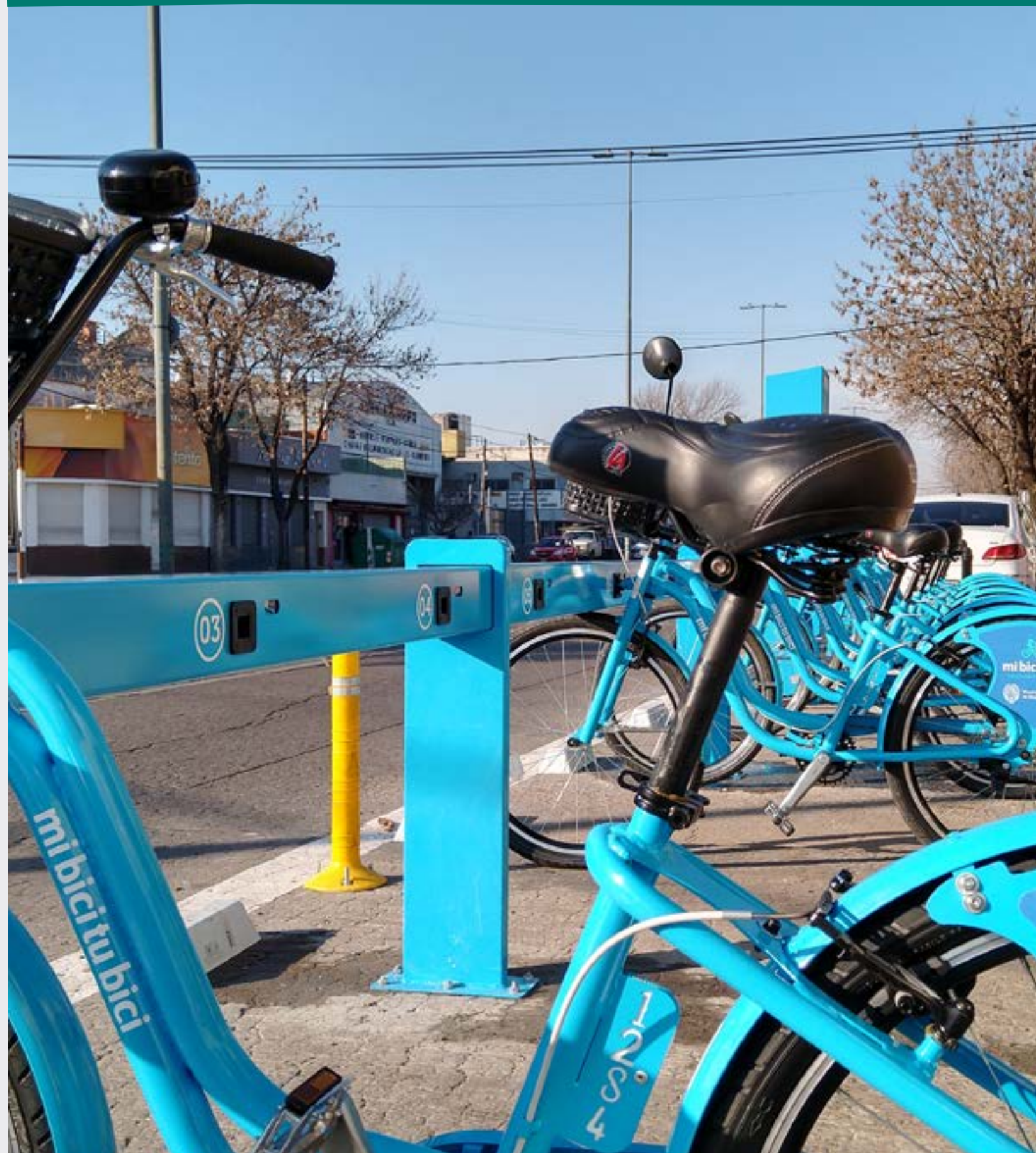
# Ampliación del Sistema de Bicicletas Públicas

## Mi bici tu bici



..... Rosario, Argentina

### 8. Sistemas de bicicletas públicas



**Población:** 1.691.880 hab  
**Altitud:** 22,5 - 24,6 msnm  
**Superficie:** 178.7 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Llanura  
**Elementos naturales:** Fuentes Hídricas  
**Temperatura promedio:** 10.8°C - 23.8°C  
**Economía:** Ciudad Portuaria  
**Institución/Organización responsable:** Secretaria de Movilidad de la Municipalidad de Rosario

A partir del inicio de la pandemia en marzo de 2020, la pausa de actividades y la necesidad de las personas seguir movilizándose evitando el uso del transporte urbano por recomendación sanitaria en el marco del COVID-19 (en una primera instancia su uso fue exclusivo para personal que ejercía trabajos esenciales) la bicicleta pasó a ser, en la ciudad de Rosario, aún más elegida como un modo individual para viajar dentro de la ciudad, ofreciendo un desplazamiento rápido, cómodo y sobre todo seguro en relación a la baja de posibilidades de contagio circulando de esta manera.

**Descripción proyecto:** El sistema de bicicletas públicas de Rosario, cumplió un importante rol para conectar distintos puntos de la ciudad en tiempos de pandemia. La posibilidad de utilizar un transporte público individual que permita respetar el distanciamiento social y ofrezca un desplazamiento rápido, cómodo y seguro, generó que cada vez más rosarinos y rosarinas lo utilicen para movilizarse. Desde marzo de 2020, Mi bici tu bici tuvo un notable crecimiento al igual que el uso de la bicicleta particular, como formas de movilidad sanitariamente más seguras para movilizarse en tiempos de pandemia. El crecimiento fue rápido y continuo, en 2020 se inscribieron a más de 11 mil personas, acercándose a los 77 mil inscriptos; hoy día el sistema ostenta 87 mil inscripciones y cerca de los 3 millones 800 mil viajes.

**Mirada de género e inclusión:** Del mismo modo que la disponibilidad de una red de ciclovías habilita a que más mujeres puedan hacer uso de la bici, poner a disposición de la ciudadanía Estaciones de Bicicletas Públicas es una política que contribuye a la paridad de género en el uso de este modo de movilidad tan deseable para el bienestar de las ciudades. Rosario cuenta con evidencia en ese sentido, mientras que en el uso de la bici en general (sin distinguir entre públicas y privadas) las mujeres realizan solo el 25% de los viajes en el sistema su participación es mucho mayor. Del total de personas inscritas al sistema un 55.8% son mujeres, un 44% varones y 0.2% no especificó su género. En el año 2020 del total de 991.045, un 53.7% fueron realizados por varones, un 46.1% por mujeres y un 0.2% por personas que no especificaron su género. En este sentido las bicis públicas ofrecen varias ventajas en relación a las privadas, cuentan con mantenimiento mecánico (siendo una tarea históricamente masculina son pocas las mujeres que pueden arreglar su propia bici), están menos expuestas a ser robadas y no exigen contar con espacio de guardado. En cuanto a la mirada de género a la hora de elegir los lugares de emplazamiento de estaciones se tienen especialmente en cuenta garantizar la seguridad pública (visibilidad, iluminación, zonas con amplia concurrencia de ciudadanas y ciudadanos, cercanía con centros de cuidado - educación, salud, etc) y vial (resguardo).

Contexto de crisis



Sanitaria

Dimensión



Físico espacial

Categorización



Transporte y movilidad

Impacto



Alto

#### Para saber más:

[www.rosario.gob.ar](http://www.rosario.gob.ar)

[www.emr.gob.ar](http://www.emr.gob.ar)



## Bicicletas compartidas gratuitas para población vulnerable



San Francisco, Estados Unidos

### 8. Sistemas de bicicletas públicas



**Población:** 4.3 millones de habitantes  
**Altitud:** Nivel del mar  
**Superficie:** 600 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Costera  
**Economía:** Tecnología  
**Institución/Organización responsable:** Lyft  
<https://www.lyft.com/>

**Mirada de género e inclusión:** A la fecha, el programa ha ayudado a más de 200 organizaciones y más del 50 % de los apoyos se han destinado a organizaciones en favor de las comunidades de color.

Durante el confinamiento por causa de la llegada de COVID-19 en el área de San Francisco, California, el personal médico que atendió durante la pandemia, requería movilizarse en la ciudad de manera fácil y sostenible. La misma situación ocurre hoy en día con personas de bajos ingresos, estudiantes y personal de servicios primordiales, que no cuentan con soluciones de movilidad.

**Descripción proyecto:** Bay Wheels es un sistema público regional para compartir bicicletas en San Francisco, California, operado por Motivate (una subsidiaria de Lyft) en asociación con la Comisión de Transporte Metropolitano y el Distrito de Gestión de la Calidad del Aire. Bay Wheels comenzó ofreciendo un programa de 30 días de membresías gratuitas para compartir bicicletas a los trabajadores de la salud, los cuales podían acceder a viajes ilimitados de 45 minutos en bicicletas clásicas y bicicletas eléctricas durante 30 días hasta el 30 de mayo de 2020. Este proyecto motivó a Lyft (casa matriz de Bay Wheels) a crear un programa especial para brindar acceso conjuntamente a una cantidad estimada de 1.5 millones de viajes en auto, bicicleta y scooter hasta 2024 para ayudar a las personas que necesitan acceso a alimentos, trabajos esenciales y servicios.

**Objetivo principal:** A través de soluciones de movilidad gratuita, propender porque las personas en condiciones de vulnerabilidad tengan acceso a transporte económico y confiable para llegar a donde necesitan ir, sin importar su edad, nivel de ingresos o su procedencia.

**Personas beneficiadas:** Estudiantes de escasos recursos, personal de servicios esenciales, comunidades vulnerables que requieran soluciones de movilidad y se registren en la plataforma.

Contexto de crisis



Sanitaria Social

Dimensión



Socio espacial

Categorización



Transporte y movilidad

Impacto



Alto

**Para saber más:**

<https://www.lyft.com/lyftup/programs>



Estas **ciudades** también implementaron iniciativas relacionadas a los **Sistemas de Bicicletas Públicas**:

### Sistema de Bicicletas Compartidas y Desarrollo de un Plan de Ciclo-Movilidad

La Habana, Cuba

**Descripción proyecto:** Ante un casi 60% de los desplazamientos a pie que se hacen en La Habana, se hacía necesario diversificar los medios de transporte y siendo la bici una de las mejores opciones se busca desarrollar un sistema de bicicletas públicas. La operación del sistema recae en un colectivo conformado por mujeres, además de existir incentivos y campañas comunicacionales para la inclusión.

**Para saber más:**

<https://www.ipscuba.net/economia/la-habana-estrena-sistema-de-bicicletas-publicas/>

### Servicio de Bicicleta Pública

Donostia/San Sebastián, España

**Descripción proyecto:** Por un lado se ha visto que es complicado gestionar en el espacio público la demanda de aparcamientos de bicicletas para la ciudadanía y por otro lado, es una manera de ofrecer a los turistas una manera sostenible para moverse por la ciudad. Además, partiendo del hecho de que las bicicletas públicas en San Sebastián son un servicio bastante deficiente, se ha buscado contar con un sistema mixto de bicicletas eléctricas y mecánicas. La ciudadanía y los turistas han respondido positivamente a esta iniciativa, tanto que se ha planteado ampliar la red de bicis en una segunda fase.

**Para saber más:**

<https://www.donostia.eus>



9

Transporte público



# Adecuación del Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros



..... Rosario, Argentina

## 9. Transporte público



**Población:** 1.691.880 hab  
**Altitud:** 22,5 - 24,6 msnm  
**Superficie:** 178.7 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Llanura  
**Elementos naturales:** Fuentes Hídricas  
**Temperatura promedio:** 10.8°C - 23.8°C  
**Economía:** Ciudad Portuaria  
**Institución/Organización responsable:** Secretaria de Movilidad de la Municipalidad de Rosario

**Mirada de género e inclusión:** Una de las motivaciones principales a la hora de implementar la adecuación fue poder garantizar la continuidad del TUP, que constituye el principal modo de movilidad de las mujeres en la ciudad. El 40.53% del total de los viajes realizados por mujeres se hacen en autobús y del total de viajes que se realizan en este modo en la ciudad ellas representan el 63.4 % (Datos de la Encuesta Origen Destino en Área Metropolitana de Rosario, 2008 y de las Encuestas Permanentes a Pasajeras y Pasajeros 2006-2020). En el proceso de planificación de las adecuaciones se priorizaron el acceso desde los diferentes barrios al sistema de salud y la seguridad de los entornos en los que se emplazan las paradas de transporte. Se generó un amplio proceso de consulta ciudadana en todo el territorio sobre los cambios a implementarse realizándose múltiples ajustes a partir de las percepciones y experiencias de usuarias y usuarios del Transporte Público.

Debido a la pandemia, y las restricciones de circulación implementadas, el número de viajes cayó a niveles sin precedentes: de 450 mil viajes diarios a realizar unos 100 mil, lo que significó una baja en la recaudación del 80% y pérdidas que se estiman por más de 10 millones de pesos diarios. La adecuación evitó una caída inminente del sistema y todas las implicaciones sociales que traería dejar sin transporte urbano a una ciudad de un millón de habitantes.

**Descripción proyecto:** De esta manera, Rosario cuenta con un sistema dinámico que puede adaptar sus recorridos de acuerdo a las necesidades y demandas de usuarias y usuarios, realista, sostenible y que garantice la movilidad de quienes habitan la ciudad. Entre las modificaciones planteadas, hubo líneas que:

- Mejoraron su servicio: son las líneas de mayor demanda y se incorporaron más unidades, para una mejor frecuencia y menor tiempo de espera.
- Servicios fusionados: buscan optimizar los recursos y generar una mejora en el servicio. Mejor frecuencia, más unidades y nuevas conexiones origen destino. Las líneas fusionadas resultaron de servicios eficientes en una parte de su recorrido, que en promedio tenían baja ocupación, y se complementaron con otros servicios que contaban con mayor ocupación en otra parte de su itinerario, para, de esta manera, equilibrar el sistema y fortalecer cada servicio.
- Servicios suspendidos: Eran líneas que transportaban pocos pasajeros o con recorridos similares a otras líneas. En ellas viajaba el 1% de los pasajeros y fueron cubiertos con otros recorridos con mejor prestación.

Desde el anuncio de la Adecuación, equipos del municipio estuvieron presentes en paradas estratégicas para explicar los detalles de la propuesta, entregando material gráfico y asesorando sobre el uso de herramientas digitales de información. Al mismo tiempo, representantes de la Secretaría de Movilidad y autoridades de los CMD se reunieron con más de medio centenar de vecinales y organizaciones barriales para escuchar sus inquietudes y propuestas a las sugerencias planteadas. A partir de estos espacios de diálogo se trazaron mejoras en los recorridos de acuerdo a las necesidades y demandas planteadas, optimizando conexiones interbarriales en distintas zonas. La adecuación generó un incremento en la cantidad de usos del sistema y una mejora en la calidad del servicio.

**Objetivo principal:** Sostener el funcionamiento de un servicio esencial que se encontraba en emergencia, garantizando la cobertura y conectividad en todos los barrios de la ciudad, ya sea utilizando un único servicio o a través del trasbordo gratuito.

Contexto de crisis



Sanitaria



Social

Dimensión



Socio espacial

Categorización



Transporte y movilidad

Impacto



Alto

### Para saber más:

<https://www.rosario.gob.ar/web/>  
<http://www.emr.gob.ar/>



## Estructuración del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP integrando el Sistema BiciUne de promoción de la movilidad activa y segura



::::: Tunja, Colombia

### 9. Transporte público



**Población:** 172,548 hab  
**Altitud:** 2822 msnm  
**Superficie:** 121.5 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Montaña  
**Elementos naturales:** Fuentes Hídricas  
**Temperatura promedio:** 12-14 °C  
**Economía:** Ciudad capital, Ciudad turística, Ciudad del Aprendizaje reconocida por la ONU  
**Institución/Organización responsable:** Alcaldía de Tunja

**Mirada de género e inclusión:** Dentro de los objetivos de la iniciativa está implementar tarifas diferenciales a algunas poblaciones específicas, como: personas con discapacidad, adultos mayores, estudiantes y madres cabeza de familia de estratos 1 y 2.

Algunos de los grandes desafíos de la ciudad están relacionados con la salud pública, no solamente a causa del COVID-19, sino de otras enfermedades asociadas a la movilidad de personas y bienes; y dentro del contexto ambiental, los problemas de ruido y contaminación del aire, además de los impactos adversos para la sociedad debido a la alta siniestralidad vial a nivel nacional y local.

**Descripción proyecto:** Estructuración del proyecto del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP de Tunja integrando el desarrollo de una red de co-promotores del Sistema BiciUne (Cicloinfraestructura, cicloparqueaderos y bicicletas compartidas en la ciudad), integrando universidades públicas y privadas, entidades públicas, empresa privadas, centros comerciales, y terminales regionales de transporte público terrestre de pasajeros. Esta iniciativa busca además de mejorar la movilidad en la ciudad, desincentivar el uso del vehículo particular, la tasa de motorización, y la contaminación ambiental por emisiones nocivas, a su vez, poder mejorar toda la infraestructura para la movilidad y seguridad vial.

**Objetivo principal:** Salvar vidas en las vías por medio del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP y la integración con el Sistema BiciUne de promoción de la movilidad activa y segura.

**Personas beneficiadas:** Entre 100 mil y 1 millón de personas

### Aprendizajes y/o resultados obtenidos:

Uno de los principales aprendizajes de este proyecto es que la buena implementación de un proyecto de este tipo depende de una buena estructuración y articulación de todos los interesados. Esto llevó a que el gobierno nacional de Colombia haya priorizado a Tunja dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo para lograr la co-financiación para la implementación de este proyecto.

Contexto de crisis



Sanitaria



Social



Ambiental

Dimensión



Socio espacial

Categorización



Urbana



Transporte y movilidad



Económica



Confort y seguridad



Género e inclusión



Tecnología

Impacto



Alto

### Para saber más:

<https://www.tunja-boyaca.gov.co/>



Estas **ciudades** también implementaron iniciativas relacionadas al **transporte público**:

### Mapeo de Movilidad urbana del transporte público

Santiago de los Caballeros, República Dominicana

**Descripción proyecto:** Una significativa cantidad de vehículos privados generan una cantidad más del 20% de las 3.3 toneladas per cápita de gases efecto invernadero de la ciudad. Es por esto que se hace necesario hacer un mapeo para visualizar en dispositivos móviles las rutas existentes de movilidad urbana y del transporte público, esto ayudará a tener una red detallada de los recorridos y flujos para así mejorar a futuro todo el sistema de transporte de la ciudad.

**Para saber más:**

<https://ayuntamientosantiago.gob.do>

### Eficiencia del transporte público

Santo Domingo, República Dominicana

**Descripción proyecto:** Esta iniciativa busca garantizar transporte seguro y eficiente a igual precio. Para garantizarlo, como empresa de transporte público con la pandemia del COVID-19 ha tocado disminuir a un 60% la cantidad de pasajeros transportados para mantener el distanciamiento necesario, sin embargo se ha logrado sostener el sistema sin aumentar el precio del pasaje, aumentando la cantidad de autobuses en ruta sin afectar a ningún usuario de sistema de transporte público.

**Para saber más:**

[www.omsa.gob.do](http://www.omsa.gob.do)

### Sistema Integrado de Transporte Urbano (100%)

Arequipa, Perú

**Descripción proyecto:** Por el alto grado de contaminación del aire, por el mal servicio de transporte urbano y el exceso de vehículos que congestionan el tránsito de la ciudad, la iniciativa que se implementó en la ciudad de Arequipa logró implementar un servicio de transporte urbano con integración operativa y tarifaria en toda la ciudad.

**Para saber más:**

<http://www.grtc-gra.gob.pe/>

### Circuito Enlace

Mérida, México

**Descripción proyecto:** Durante la pandemia sanitaria asociada a la COVID-19, se cambiaron de sitio diferentes paraderos de transporte público en la ciudad de Mérida, propiciando mayor distancia social. En consecuencia, las distancias de recorrido para los usuarios, aumentaron considerablemente. A fin de facilitar los traslados de las personas vulnerables, se fortaleció el sistema de transporte público gratuito en camionetas tipo van para personas mayores, discapacitadas y embarazadas recorriendo los paraderos de autobús y los sitios de atención social, para facilitar el traslado de personas vulnerables en el centro de la ciudad. Entre los grupos a quienes se dirige el programa están las mujeres embarazadas y sus hijos pequeños.

**Para saber más:**

[www.merida.gob.mx](http://www.merida.gob.mx)



10

Transporte  
enfocado al género



1. Ella se mueve segura- orientado a mujeres usuarias
2. Muévete seguro en Transcaribe – Inclusión
3. Transcaribe es para todos y todas – Inclusión y accesibilidad para las personas con discapacidad usuarias del sistema en tiempos de COVID-19 .



::::: Cartagena, Colombia

## 10. Transporte enfocado al género



**Población:** 914,552 hab  
**Altitud:** 2 msnm  
**Superficie:** 609.1 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Costera  
**Elementos naturales:** Mar  
**Temperatura promedio:** 24-31°C  
**Economía:** Ciudad turística y portuaria  
**Institución/Organización responsable:** Transcaribe S.A.

**Mirada de género e inclusión:** Esta intervención fortalece la inclusión de la mujer y prevención de la vulneración de derechos en el uso del transporte.

Debido a que los sistemas de transporte masivos de otras ciudades del país y del exterior, se presentan casos de violencia de género, las mujeres en la ciudad de Cartagena han sido la excepción. Los casos que se presentan se conocen de manera casual o por su difusión en noticias locales o en redes sociales, muchos de ellos no se reportan o se formalizan, originando la estrategia de abordaje pedagógico por parte del equipo de Gestión Social del SITM Transcaribe. Se promueve romper el silencio y acudir a la ruta de atención por parte del Distrito, de ahí que se trabaje de manera articulada con las entidades y actores del Distrito líderes en Género y diversidad como la Oficina de asuntos para la mujer de la Secretaría de Participación Ciudadana Y Desarrollo Social y el Bienestar Familiar. No dejar que en un sistema por ser masivo se permita que conductas inapropiadas continúen la cadena del silencio y estimular la denuncia frente a la situación.

**Descripción proyecto:** Ella se mueve segura, es una iniciativa que pretende prevenir comportamientos en los usuarios que vulneren los derechos de la mujer, realizando intervenciones en dos líneas principales: 1. Con usuarios y usuarias del sistema a bordo de buses, en estaciones, paraderos en vía y Portal. 2. Con personal de atención al usuario, haciendo énfasis en los colaboradores hombres en talleres teórico prácticos sobre “Nuevas Masculinidades” en coordinación con la secretaría de participación y desarrollo social del Distrito, oficina de asuntos para la mujer.

**Objetivo principal:** Prevención frente a los episodios de violencia de género que se puedan presentar en el uso del SITM Transcaribe.

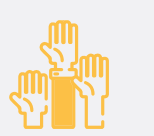
### Aprendizajes y/o resultados obtenidos:

Hasta el momento el equipo social se encuentra capacitado para el abordaje de las temáticas, se ha capacitado un gran número de funcionarios en las temáticas, los resultados se pueden ver en el mediano y largo plazo, pero debido al aislamiento, a las limitantes para reuniones e intervenciones los resultados aún no son los esperados.

Contexto de crisis



Sanitaria



Social

Dimensión



Socio espacial

Categorización



Transporte y movilidad



Género e inclusión

Impacto



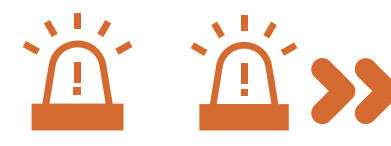
Alto

**Para saber más:**

[www.transcaribe.gov.co](http://www.transcaribe.gov.co)



## Apoyos para las mujeres del transporte público de Nairobi



..... Nairobi, Kenya

### 10. Transporte enfocado al género



**Población:** 914,552 hab  
**Altitud:** 2 msnm  
**Superficie:** 609.1 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Costera  
**Elementos naturales:** Mar  
**Temperatura promedio:** 24-31°C  
**Economía:** Ciudad turística y portuaria  
**Institución/Organización responsable:** Flone Initiative.

**Mirada de género e inclusión:** Esta intervención fortalece la inclusión de la mujer y prevención de la vulneración de derechos en el uso del transporte.

El transporte público es un sector clave de la economía, sin embargo, en Kenia, es un sector donde las mujeres son relegadas a puestos de bajo rango que generan bajos ingresos, horarios desfavorables, situación laboral insegura, pocas oportunidades de promoción, además estar sujetas a discriminación sexual, acoso y segregación ocupacional basada en el género.

Las mujeres que trabajan en el sector del transporte público en Nairobi, la mayoría de ellas trabajan como conductoras, han soportado la mayor proporción de pérdidas de empleos y la reducción de ingresos debido a las estrictas medidas para frenar la propagación de COVID-19. Además de perder empleos, su trabajo no remunerado en el hogar aumentó exponencialmente debido al cierre de escuelas y lugares de trabajo. Esta mayor responsabilidad de cuidado hace que sea difícil para las mujeres encontrar fuentes alternativas de empleo e ingresos. Estas mujeres viven en asentamientos informales, y la mayoría de ellas son madres solteras. Las interrupciones, incluyendo las restricciones de movimiento, han comprometido su capacidad de proveer las necesidades básicas de sus familias.

**Descripción proyecto:** “Flone Initiative” ha tomado dos medidas principales para ayudar a abordar los desafíos que enfrentan las mujeres en el transporte debido a la pandemia de COVID-19 :

1. Transferencias directas de efectivo que ayuden en la provisión de necesidades básicas de sus familias.
2. Proporcionar cursos de sensibilización sobre COVID-19 en asocio con Zydii, que es una plataforma de capacitación en línea, donde las mujeres recibieron lecciones de capacitación a través de SMS y luego descargaron enlaces para las versiones de libros electrónicos y audio de los cursos. “

**Aprendizajes y/o resultados obtenidos:** Las mujeres que trabajan en la industria matatu (es decir, minibuses privados en Kenia) como conductoras, conductoras y empleadas de reservas, han reportado sufrir de ansiedad general, falta de claridad de pensamiento y dolores de cabeza frecuentes como resultado de la pérdida de empleos, incapacidad para proporcionar alimentos a sus familias, la falta de acceso a agua potable, presencia de niños en casa y miedo a ser atrapados afuera durante las horas de toque de queda.

Esta situación debe prender las alarmas en la situación que pueden vivir las mujeres que trabajan en el sector transporte, de tal manera que, como en Kenia, se puedan realizar proyectos y programas especiales para revertir estas situaciones.

Contexto de crisis



Sanitaria



Social

Dimensión



Socio espacial

Categorización



Género e inclusión

Impacto



Alto

**Para saber más:**

[www.floneinitiative.org](http://www.floneinitiative.org)





# Infraestructura de transporte público



## Ecoestaciones avenida oriental Metroplús Medellín



Medellín, Colombia

### 11. Infraestructura de transporte público



**Población:** 2 533 424 hab  
**Altitud:** 1,495 msnm  
**Superficie:** 382 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Valle  
**Elementos naturales:** Fuentes Hídricas, Valle de Aburrá  
**Temperatura promedio:** 17 - 27°C  
**Economía:** Ciudad turística, Primer Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación de Colombia

**Institución/Organización responsable:** Metroplus S.A.

**Mirada de género e inclusión:** Durante la construcción de esta iniciativa se generaron oportunidades laborales sin discriminación de género. Estas fueron las acciones específicas para beneficiar a todas las personas:

1. Infraestructura y tecnología para las personas con movilidad reducida o discapacidad
2. Señalización castellano - Inglés.
3. Buenas prácticas de cultura ambiental sostenible.
4. Innovación en transporte público masivo sostenible

A pesar de los esfuerzos en movilidad, la ciudad tiene un gran problemática: Caos vehicular, accidentalidad, movilidad lenta, alta contaminación por gases de efecto invernadero, alta demanda de transporte de pasajeros, plazo en la ejecución de las obras agotado.

**Descripción proyecto:** El proyecto de las eco estaciones de la Avenida Oriental en Medellín empezó por la construcción de cinco estaciones centrales para reemplazar actuales paraderos de buses (Sandiego, Colón, San José, La Playa, Catedral), generando mayor seguridad y confort para los usuarios. Después de esta primera etapa se construyó un carril izquierdo exclusivo para mejorar los tiempos de viaje de la actual Línea 2. Se buscó la integración con el Tranvía de Ayacucho y distintas rutas de transporte público como también la integración a los corredores verdes actuales. La infraestructura cuenta con captación de agua lluvia que será usada en riego y descargas sanitarias además ha sido un componente fundamental para la mejorar la movilidad por el centro de Medellín.

**Objetivo principal:** Ofrecer una solución de movilidad inteligente que contribuya al mejoramiento de la calidad de vida de las personas y el desarrollo económico, social y ambiental del territorio beneficiado.

**Personas beneficiadas:** Entre 10 mil y 50 mil personas.

#### Aprendizajes y/o resultados obtenidos:

- Generación de empleo desarrollando obras de movilidad inteligente en pandemia (COVID-19).
- Aumento de la velocidad y agilidad del transporte público urbano.
- Disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Se movilizan 16.000 pasajeros. Se cumplen con los objetivos de desarrollo sostenible (ODS). Se cumple transversalmente con las metas del Plan Nacional de Desarrollo, Planes Municipales, aumento del turismo y se mejora el servicio al ciudadano.

Contexto de crisis



Sanitaria



Social



Ambiental

Dimensión



Socio espacial

Categorización



Transporte y movilidad

Impacto



Alto

#### Para saber más:

[www.metroplus.gov.co](http://www.metroplus.gov.co)  
<https://metroplus.gov.co/proyectos/medellin/troncal-avenida-oriental/>



## Proyecto Distanciamiento Físico en Paradas y Estaciones de Tránsito del Sistema de Transporte Público Metropolitano



..... Santiago, Chile

### 11. Infraestructura de transporte público



**Población:** 6.257.516 hab

**Altitud:** 567 msnm

**Superficie:** 837,89 km<sup>2</sup>

**Estructura y morfología urbana:**

Llanura

**Elementos naturales:** Fuentes Hídricas

**Temperatura promedio:** 5 - 29°C

**Economía:** Ciudad capital

**Institución/Organización responsable:** Directorio de

Transporte Público Metropolitano (DTPM), en colaboración con las Municipalidades de la Región Metropolitana.

**Mirada de género e inclusión:** De acuerdo con datos de la Encuesta Origen-Destino (SECTRA 2013), analizados por el DTPM, la proporción de viajes de cuidado es realizada mayoritariamente por mujeres, 65,5%. Estos viajes incluyen motivos como compras, trámites, salud y acompañar a otros, especialmente a niños/as y personas mayores. A la vez, las mujeres utilizan de manera más intensiva el Transporte público, viajes con características zigzagueantes y multipropósito. Dentro del orden que se establece en las paradas a través de la intervención gráfica del piso para la mantención de la distancia física, se encuentra la priorización de personas con movilidad reducida (personas mayores, embarazadas, niños en coche, personas con bastones, entre otras) y discapacidad durante la espera y para el acceso al bus desde la parada, hecho que facilita la experiencia de viaje de estos usuarios/as y de las personas que los/as acompañan, apuntando con esto a la comodidad y la seguridad durante la espera.

Uno de los principales impactos que ha tenido el Transporte Urbano ha sido la disminución de los viajes urbanos por varios factores como: la implementación masiva del teletrabajo como una medida preventiva de contagio para los trabajadores(as), el desempleo, el abandono de trabajadores remunerados por parte de mujeres, para cubrir las necesidades domésticas y de cuidado de niños(as) y personas mayores, la disminución de viajes innecesarios o prescindibles, el aumento de la tasa de motorización, el temor de viajar con otros en espacios confinados, como lo son los medios de transporte público, entre otros. Se han implementado medidas de sanitización de la flota, capacitación para la prevención del contagio de trabajadores(as), suministro de elementos de protección personal, fiscalización del cumplimiento de normativa, como el uso de la mascarilla, campañas de difusión de medidas preventivas e intervenciones en los paraderos.

La inseguridad frente al contagio es una emoción que ha impregnado la experiencia de viaje de los usuarios/as del Sistema. Así, de acuerdo a un estudio realizado por DTPM, más del 80% de los usuarios/as manifiesta que siente temor de contagiarse en los buses y paraderos del transporte público y reconoce que los usuarios/as tienen comportamientos de riesgo que podrían propiciar el contagio del COVID-19, lo que se condice con la información recibida a través de los distintos canales de atención de usuarios(as). Así, el distanciamiento físico en las paradas y zonas de espera se transformó en uno de los más relevantes desafíos del Sistema, abordándose a través de intervenciones de urbanismo táctico, de manera de guiar la ocupación del espacio y fomentar la adopción de hábitos de convivencia espacial que permitan prevenir el contagio del virus, disminuir la ansiedad que produce el miedo al contagio y fomentar el uso del Transporte Público, previendo la fuga hacia otros modos contaminantes.

**Descripción proyecto:** Proyecto aplicado como medida de resguardo sanitario para usuarios del Sistema de Transporte Público, durante la pandemia por COVID-19. A la manera del urbanismo táctico, se habilitaron 1.000 (mil) paradas y andenes de estaciones intermodales a lo largo de la Región Metropolitana, con demarcación en piso que propicia el distanciamiento físico de usuarios durante la espera de servicios. Como primera aproximación a una propuesta definitiva y en alianza con el operador de buses Redbus Urbano by Transdev y la Ilustre Municipalidad de Las Condes, se desarrolló el piloto de la propuesta en la zona de espera de la Plaza Los Domínicos de la comuna. La propuesta se ejecutó durante una jornada y de manera conjunta con el equipo multidisciplinario del ámbito público/privado, tales como: Ciudad de Bolsillo, Global, Departamento de Tránsito y Comunicaciones del Municipio de Las Condes, Redbus Urbano by Transdev y la Gerencia de Usuarios del DTPM, Comunicaciones del DTPM y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT).

Se aplica un modelo para cada una de las tipologías de paradas en la ciudad: paradas con refugio simple, estaciones de transbordo, corredor de buses (Grecia, Departamental, Pajaritos, Independencia, otros), plazas cívicas (Maipú, Renca, otras) andenes de estaciones intermodales (La Cisterna, Los Libertadores, Vespucio Norte, otras).

Cada intervención contempla la demarcación de una “zona de espera preferente”, que evidencia un área dedicada a usuarios con movilidad reducida que requieran de asistencia para subir al bus: embarazadas, tercera edad, personas con coche y personas con discapacidad. En paradas, esta zona preferencial se definió bajo aleros de cada refugio, otorgándoles preferencia en el uso de asientos y área para sillas de rueda y coches bajo techo. En andenes de estaciones intermodales, se definió un área cercana al punto de validación del pasaje, junto a los fiscalizadores que, mediante un proceso de capacitación conjunta con los operadores de buses, serán quienes prestarán la asistencia a quienes lo requieran. Además, se demarcó una “zona de espera segura” en modalidad fila o panal de abeja para el público general de los usuarios.



## Proyecto Distanciamiento Físico en Paradas y Estaciones de Tránsito del Sistema de Transporte Público Metropolitano



..... Santiago, Chile

### 11. Infraestructura de transporte público



**Objetivo principal:** Propiciar el distanciamiento físico, buscando generar una buena práctica entre los usuarios durante la espera, en el contexto de la emergencia sanitaria, educando sobre el autocuidado a los ciudadanos. Adicionalmente, organiza la espera y el abordaje de usuarios a los buses, de acuerdo con el orden de llegada de estos a la parada. Por otra parte, en andenes de estaciones intermodales eficientiza el uso del espacio existente y promueve la mantención de pasillos y vías de evacuación despejadas en caso de requerir evacuar la estación por emergencia.

Medición de percepción de seguridad sanitaria de los usuarios en las paradas intervenidas, permitiendo con ello establecer el prototipo a replicar en 1.000 paradas de la Región Metropolitana con mayor afluencia del Sistema.

**Personas beneficiadas:** 50% de los usuarios que utilizan el Sistema Red Metropolitana de Movilidad.

**Aprendizajes y/o resultados obtenidos:** Generar un amplio proceso de consulta ciudadana en todo el territorio sobre los cambios a implementarse realizándose múltiples ajustes a partir de las percepciones y experiencias de usuarias y usuarios del Transporte Público.

Contexto de crisis



Sanitaria

Dimensión



Físico espacial

Categorización



Transporte y movilidad



Económica

Impacto



Alto

**Para saber más:**

[www.dtpm.cl](http://www.dtpm.cl)



## PARADA VIVA – Red Metropolitana de Movilidad



..... Santiago, Chile

### 11. Infraestructura de transporte público



**Población:** 8,257,516 hab  
**Altitud:** 520 msnm  
**Superficie:** 837,89 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Cuenca  
**Elementos naturales:** Fuentes Hídricas  
**Temperatura promedio:** 0 - 37°C  
**Economía:** Ciudad Capital  
**Institución/Organización responsable:** Directorio de Transporte Público Metropolitano

El estallido social de octubre de 2019 y el movimiento ciudadano que se genera a partir de este, plantea una serie de demandas sociales y pone de manifiesto las inequidades sociales que se dan en nuestra sociedad, impulsando la toma de medidas por parte del Estado a través de las políticas públicas que pongan el foco en la equidad y la disminución de brechas que se producen entre distintos grupos sociales y territorios. La política de transporte no ha estado exenta del abordaje de estos desafíos, generando para ello medidas como la rebaja de la tarifa para las personas mayores y la reparación de paradas del Sistema de Transporte Público dañadas en las manifestaciones ciudadanas. Es en este contexto en que desarrolló el piloto “Parada Viva” (PB1824), mediante el cual se busca, definir un nuevo modelo de paradas acorde al estándar Red Metropolitana de Movilidad, que complemente la propuesta de valor de la nueva identidad del Sistema de Transporte y establezca estándares mínimos con miras a mejorar la experiencia de los usuarios/as durante la espera. El piloto “Parada Viva” se realiza en una comuna que tiene una alta vulnerabilidad social y que no contaba con las condiciones mínimas de accesibilidad, seguridad e información, en un contexto especialmente relevante ya que se trata del entorno de un centro de salud en medio de la pandemia del COVID-19. Así, se implementó un diseño contemplando las necesidades expresadas por los usuarios de la parada, levantadas a través de un estudio realizado en 2020, en un esfuerzo conjunto entre el DTPM y Redbus Urbano, que es la empresa que atiende el sector en el cual se emplaza esta parada, resolviéndose con el diseño la accesibilidad física e informativa, la seguridad (frente a delitos y accidentes) y la comodidad con un enfoque de diseño universal, asegurando de esta manera la incidencia de los actores territoriales.

**Descripción proyecto:** Proyecto gestionado por el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) como plan de acción a la evolución de paradas que, por limitaciones de espacio físico disponible, no cuentan con un refugio, afectando al usuario de manera negativa en su espera, en el momento más crítico de la experiencia de viaje, sin cumplimiento de un estándar. Del universo de paradas del Sistema de Transporte Público, actualmente más de 2.000 (dos mil) se encuentran bajo esta condición. Este proyecto denominado “Parada Viva” considera, como primer hito, la generación y evaluación de un prototipo colaborativo y sostenible para el cual se trabajó en alianza con el operador de buses Redbus Urbano by Transdev y la Ilustre Municipalidad de Renca, en respuesta a la solicitud de este último respecto de la creación de un nuevo punto de parada, asociado al Centro de Salud Familiar CESFAM Renca ubicado en el eje J.M. Balmaceda, en contexto COVID-19. El prototipo se desarrolla en 5 etapas. La primera, contempla la identificación de los organismos, entidades y actores necesarios a conformar la mesa de trabajo público/privada. La segunda, el trabajo territorial y el levantamiento de las demandas y necesidades recogidas durante el proceso de participación consultiva realizado a usuarios del Sistema, población flotante y habitantes del sector. En una tercera etapa, de manera conjunta con el equipo de Ciudad de Bolsillo, se desarrolla la propuesta de arquitectura para la platabanda del eje Balmaceda donde se creó un nuevo punto de parada. En una cuarta etapa, se invita a sesión a los representantes de las juntas de vecinos del territorio para presentarles el resultado del proceso de participación, plasmado en el diseño propuesto, con la finalidad de informar a la población local y con ello avalar la propuesta entregada. La quinta etapa considera levantamiento de recursos internos (DTPM, Redbus Urbano by Transdev y Municipio), como también externos por parte de proveedores que quisieron colaborar en esta intervención: Fahneu, Tomi, Budnik, Signify, Sercom, Idea-Tec. La última, la coordinación y ejecución de las obras a desarrollarse en un período de 5 semanas totales, actualmente en implementación.

Continuación de esta ficha 

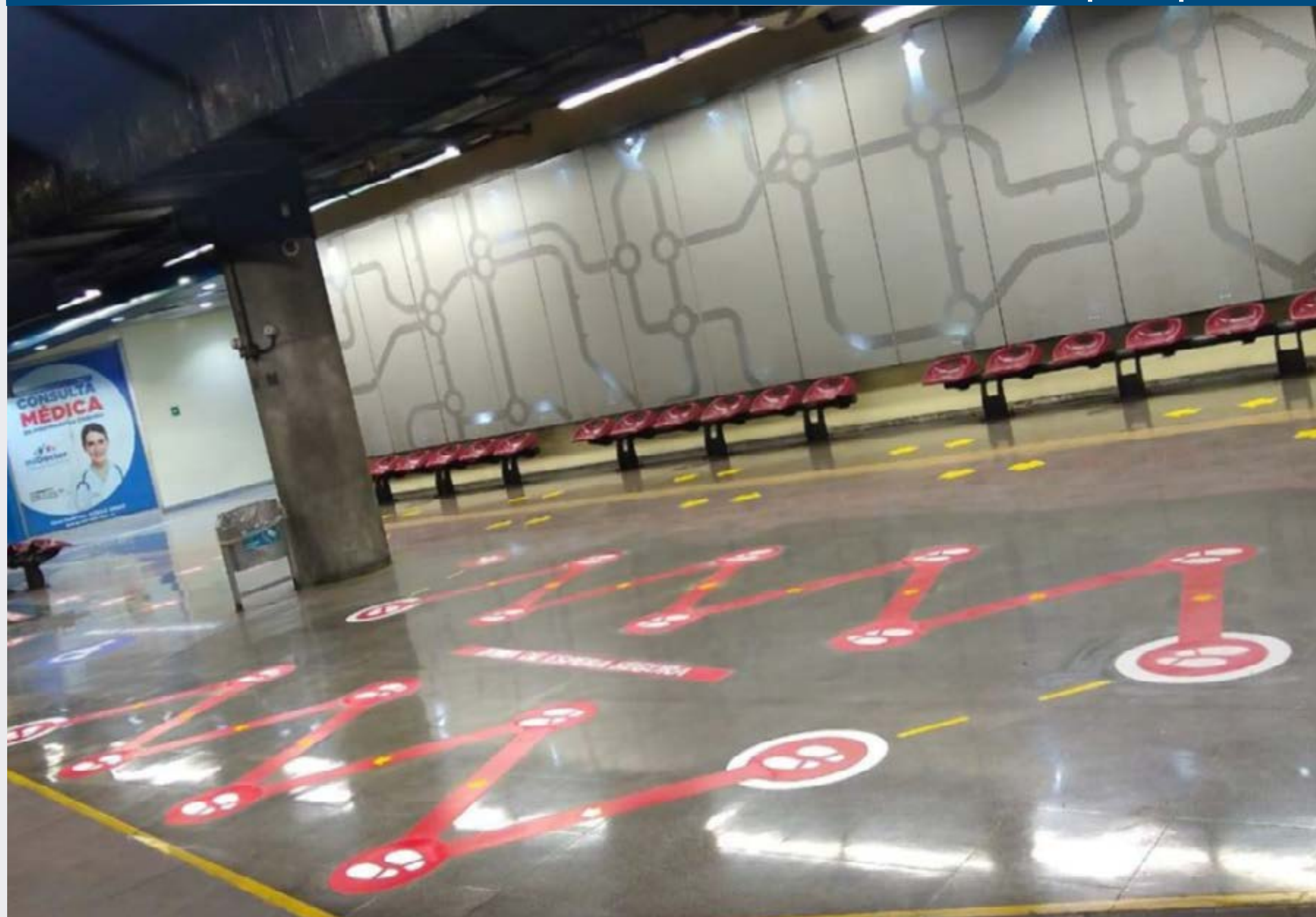


## PARADA VIVA – Red Metropolitana de Movilidad



..... Santiago, Chile

### 11. Infraestructura de transporte público



**Objetivo principal:** Accesibilidad universal de las paradas de transporte como también la aplicación de tecnología biocida que aporte a la disminución de virus y bacterias.

**Mirada de género e inclusión:** La inseguridad ante delitos y la violencia sexual es uno de los temas más relevantes para las mujeres de acuerdo al “Estudio Cualitativo de Precepción de Usuarías del Transporte Público”, (DTPM/Brújula, 2017). Esta inseguridad es percibida con más fuerza en dos de las principales etapas del viaje de los usuarios/as, a saber, la espera en la parada y sobre el bus. Estos resultados se condicen con la información levantada en el estudio ex ante “Parada PB1824” (DTPM-Redbus 2020), donde la principal necesidad expresada por los usuarios y usuarias de la parada tiene que ver con la seguridad, alcanzando un 28% de las menciones, seguida de protección climática 20% e iluminación 14%. Así, el diseño de la infraestructura asociada a las paradas no es neutro al género, las condiciones que estas puedan generar inciden directamente en la toma de las decisiones de viaje de las mujeres, debiendo estas muchas veces tomar medidas como: optar por no viajar en ciertos horarios, modificar la ruta o caminar hacia paradas más lejanas, modificar el modo de transporte, estar más alerta y cuidarse, modificar los horarios de viaje, viajar acompañadas, entre otras. Por otro lado, las condiciones de viaje de las mujeres también son distintas, dada la división sexual del trabajo y los estereotipos de género, según los cuales estas son las encargadas de las labores domésticas y de cuidado, viajando en mayor proporción acompañadas por niños, personas mayores, cargando bultos de compras, entre otras situaciones, que requieren de mejores condiciones de comodidad. Como consecuencia de lo anterior, la infraestructura enfrenta desafíos tanto en torno a la seguridad (ante delitos y como aquella que tiene que ver con las condiciones viales), la comodidad entregando los elementos que faciliten la espera cuando van acompañadas de niños, personas mayores o con bultos y la información que agiliza la toma de decisiones y entrega herramientas de planificación que pueden disminuir la espera en espacios inseguros, como lo es el predictor de tiempos estimados de llegada de buses. El proyecto “Parada Viva”, está emplazado junto al CESFAM Renca, centro que recibe a una diversidad de población que acude por razones de salud que muchas veces afectan su movilidad y que atiende principalmente a mujeres dado que cuenta con atención gineco-obstétrica. Es así que el proyecto se hace cargo de estas demandas y plasma las soluciones a través de elementos como: asientos más cómodos y en más cantidad, cámara de seguridad, totem informativo, todos elementos que facilitan el viaje de las usuarias de los servicios de transporte que transitan por el lugar.

Contexto de crisis



Sanitaria



Social

Categorización



Urbana



Transporte y movilidad



Económica



Confort y seguridad



Género e inclusión



Tecnología

Dimensión



Físico espacial

Impacto



Alto

**Para saber más:**

[www.dtpm.cl](http://www.dtpm.cl)

IR AL ÍNDICE DE FICHAS



12

Transporte  
Privado Individual



## Programa del Bono Movilidad sostenible



Italia

### 12. Transporte Privado Individual



**Población:** 60 millones de personas.

**Institución/Organización responsable:** Ministerio de la transición ecológica.

Las medidas adoptadas por las autoridades italianas para contener la epidemia de COVID19, incluyeron fuertes restricciones a los sistemas de transporte público locales, lo cual podría generar un retroceso en los avances del país en materia de movilidad sostenible si las personas deciden movilizarse de nuevo en carros particulares para sus desplazamientos diarios. Por esta razón, se deben promover alternativas sostenibles alternativas y complementarias al transporte público.

**Descripción proyecto:** Residentes adultos en municipios con una población de más de 50.000 habitantes se les concede un “bono de movilidad”, equivalente al 60 % del gasto incurrido (hasta 500 €), para la compra de bicicletas, incluidas las bicicletas de pedaleo asistido, así como vehículos para la movilidad personal con propulsión predominantemente eléctrica, o para el uso de servicios de movilidad compartida para uso individual, excluidos los automóviles.

Inicialmente el programa estaba planeado hasta el 2020, pero debido al éxito del mismo, casi se duplicaron los fondos para ampliar el programa hasta el año 2021.

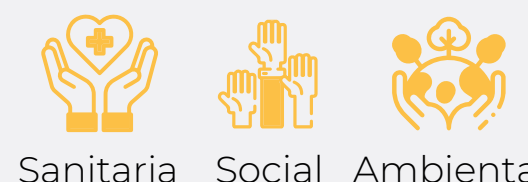
**Objetivo principal:** Fomentar formas de movilidad sostenible alternativas al transporte público local que garanticen el derecho a la movilidad de las personas en las zonas urbanas, teniendo en cuenta las limitaciones del transporte público para hacer frente a la pandemia de COVID-19.

**Personas beneficiadas:** Más de 500 mil personas han solicitado los bonos.

#### Aprendizajes y/o resultados obtenidos:

Inicialmente el programa buscaba fomentar modos alternativos al transporte público durante los cierres de este en pandemia, sin embargo finalizando el 2020 los resultados del programa, sumados a los montos recibidos de sanciones ambientales de municipios que no cumplieron los estándares de calidad del aire en Italia, se decidió ampliar el programa en el tiempo y en los modos que pueden ser financiados, tales como bicicletas de carga y vehículos eléctricos hasta de 150 kilovatios.

Contexto de crisis



Dimensión



Categorización



Impacto



#### Para saber más:

<https://www.ilbonusbicilette.it/>



T3

Urbanismo táctico



## Cruces Seguros



..... Rosario, Argentina

### 13. Urbanismo Táctico



**Población:** 1.691.880 hab

**Altitud:** 22,5 - 24,6 msnm

**Superficie:** 178.7 km<sup>2</sup>

**Estructura y morfología urbana:** Llanura

**Elementos naturales:**

Fuentes Hídricas

**Temperatura promedio:**

10.8 - 23.8°C

**Economía:** Ciudad Portuaria

**Institución/Organización responsable:** Secretaria

de Movilidad de la  
Municipalidad de Rosario

**Mirada de género e inclusión:** Los Cruces Peatonales Seguros generan mejoras en las condiciones de caminabilidad de la ciudadanía por lo que se transforman en políticas por la igualdad de género, ya que optimizan las condiciones para el traslado a pie en el espacio público. Es importante remarcar que las mujeres son quienes más utilizan las infraestructuras peatonales, tomando en consideración que la movilidad a pie es el segundo modo principal para las mujeres en Rosario, representando el 24.7% del total de sus viajes (Datos de la Encuesta Origen Destino en Área Metropolitana de Rosario, 2008 en el que se excluyeron como viajes los desplazamientos menores a 400 metros por lo que este porcentaje podría ser mayor). A su vez, si se considera el total de viajes que se hacen a pie en Rosario el 60.8 % son realizados por mujeres. Son las mujeres quienes realizan en mayor proporción los viajes relacionados con tareas de cuidado por lo que suelen moverse acompañadas por otras personas y/o con cargas. los viajes de cuidado (incluyen "compras", "salud" y "llevar/buscar/acompañar a alguien") son el segundo motivo de viaje para las mujeres -representan el 24.3% de sus viajes- y el tercer motivo de viaje para los varones significando el 15.4% del total de las razones de sus desplazamientos. Las mejoras en las condiciones de caminabilidad se transforman en políticas por la igualdad de género, ya que optimizan las condiciones para el traslado a pie en el espacio público, remarcando que las mujeres son quienes más utilizan las infraestructuras peatonales.

Desde el inicio de la pandemia se generaron nuevos patrones de movilidad y más personas eligieron moverse en la ciudad en bici o a pie, priorizando aquellos modos que garantizaban el distanciamiento social en espacios abiertos. La Municipalidad de Rosario incrementó los kilómetros de ciclovías (alcanzando los 196 km) e implementó distintas iniciativas para favorecer la movilidad peatonal en intersecciones específicas del área central. Sin embargo, se hace necesario, proteger al peatón, por medio de la infraestructura de movilidad logrando una mejor convivencia en el espacio público.

**Descripción proyecto:** Los Cruces Peatonales Seguros son ensanchamientos de veredas que acortan la distancia y los tiempos de cruce para peatones, hacen reducir la velocidad de los vehículos al momento de girar y mejora la visibilidad de conducción. Se emplazaron en 22 esquinas del área Central con una propuesta que busca favorecer la movilidad peatonal y brindar seguridad vial a todas aquellas personas que caminen por estos espacios. Entre sus características y beneficios se destacan: Los ensanches de veredas (aceras) que permiten mejorar la visibilidad entre peatones y conductores del vehículo, así como también reducen los tiempos y distancia para el cruce, generando una mayor seguridad. Contar con un radio de giro de mayor amplitud genera por lo que los automóviles disminuyen su velocidad al girar. El ensanche de veredas genera más espacio para peatones y reduce la calzada en el sector donde habitualmente los vehículos estacionan de forma indebida, ayudando a disuadir este comportamiento. Se generan nuevos usos del espacio público, al permitir la instalación de bicicleteros y macetas en estas intersecciones. La elección de estas esquinas del área central está relacionada a sus características arquitectónicas y al ordenamiento de las distintas formas de movilidad, procurando favorecer las condiciones para caminar hacia diversos lugares de interés como centros de salud, zonas comerciales, entidades educativas y espacios sociales y culturales que funcionan en este sector de la ciudad. Esta iniciativa es parte de las políticas de Movilidad Activa que se ha ido consolidando en Rosario y que hicieron que la gestión municipal impulse para priorizar arterias e intersecciones con la finalidad de mejorar la seguridad de quienes las transitan.

**Objetivo principal:** Visibilizar y proteger al peatón, como actor principal y fundamental de la movilidad urbana, y lograr una mejor convivencia en el espacio público.

Contexto de crisis



Sanitaria

Dimensión



Físico espacial

Categorización

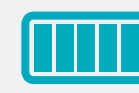


Transporte y movilidad



Género e inclusión

Impacto



Alto

#### Para saber más:

[www.rosario.gov.ar](http://www.rosario.gov.ar)

[www.emr.gov.ar](http://www.emr.gov.ar)



## Urbanismo táctico como la política oficial del gobierno de Nueva Zelanda



..... Nueva Zelanda

### 13. Urbanismo Táctico



**Población:** 5 millones de habitantes

**Institución/Organización responsable:** Ministerio de Transporte

El país había estado probando el urbanismo táctico esporádicamente antes de la pandemia, pero ahora el gobierno nacional cree que ha llegado el momento de implementar la técnica sobre un fondo financiado por emergencia, previendo que al terminar los cierres por pandemia, y la gente comience a viajar un poco más, las personas en los centros de las ciudades necesitarán más espacio para distanciarse físicamente de los demás.

**Descripción proyecto:** Las ciudades de Nueva Zelanda pueden solicitar fondos del 90% para ensanchar las aceras y construir ciclovías, medidas que se pueden poner en marcha en horas y días en lugar de las semanas y meses que a menudo puede llevar instalar dicha infraestructura.

El espacio adicional para las personas permitirá a los trabajadores clave y a otras personas mantener dos metros de distancia física al caminar o andar en bicicleta.

El proyecto, llamado “Innovating Streets for People” tiene un topemáximo a nivel nacional para permitir que el dinero fluya de la Agencia de Transporte de Nueva Zelanda a las ciudades interesadas en remodelar sus prioridades de transporte.

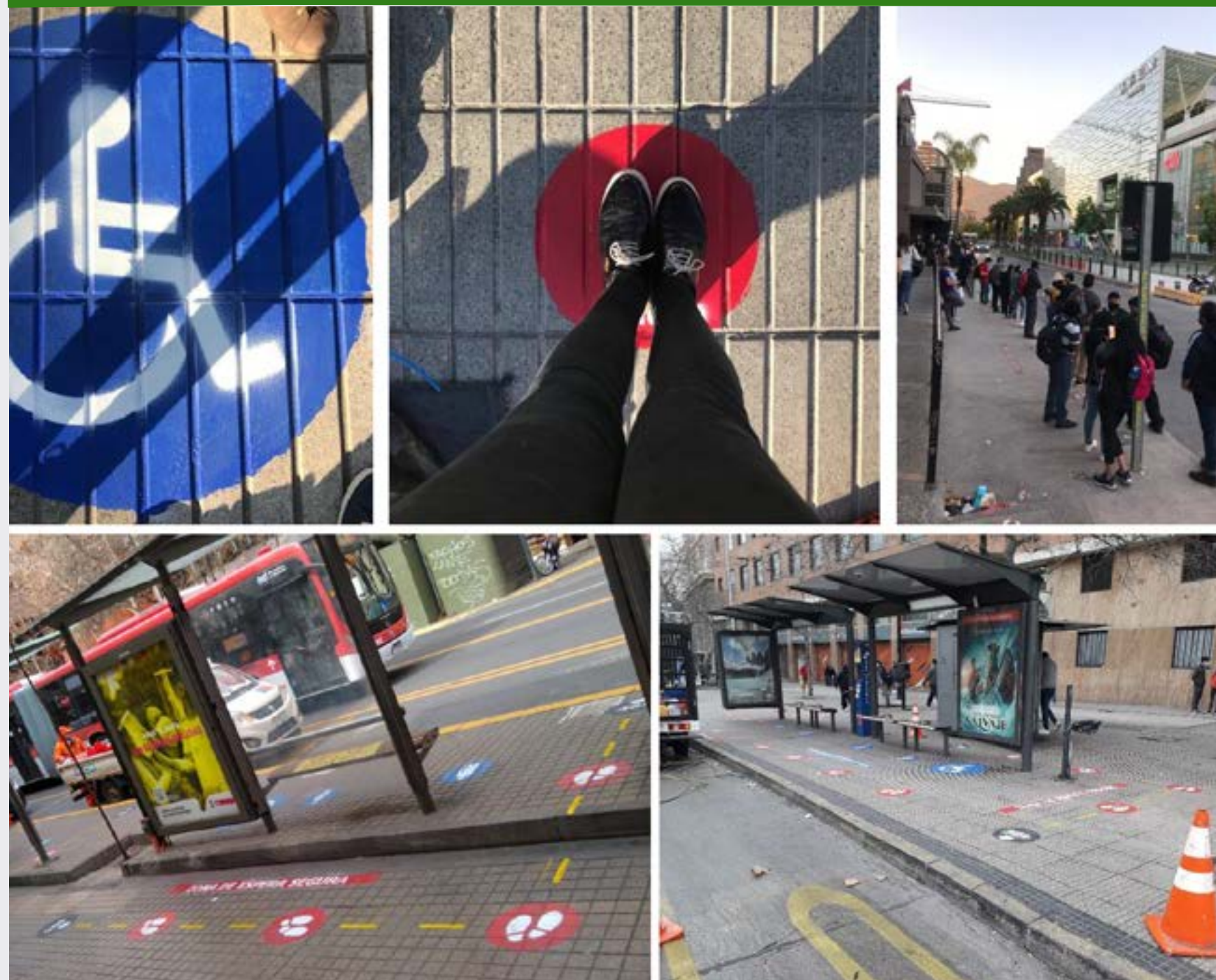


## Plan de Medidas de Urbanismo Táctico en tiempos de pandemia



Concepción, Chile

### 13. Urbanismo Táctico



**Población:** 49,782 hab  
**Altitud:** 30 msnm  
**Superficie:** 60 km<sup>2</sup>  
**Estructura y morfología urbana:** Costera  
**Elementos naturales:** Fuente Hídricas  
**Economía:** Ciudad capital, Ciudad Universitaria  
**Institución/Organización responsable:** Municipalidad de Concepción

**Aprendizajes y/o resultados obtenidos:** Uno de los principales aprendizajes en todo este proceso ha tenido relación con los usuarios, las personas y el quehacer de la ciudad. Pues ante iniciativas disruptivas o de medidas poco convencionales, es un desafío no menor lograr que las personas se acostumbren a ellas, las acepten y logren internalizar los beneficios.

El crecimiento acelerado de Concepción, sobre todo en la última década, se desarrolló hacia los barrios periféricos, sin embargo, la concentración de los servicios y comercio seguía en el centro de la ciudad. Por la emergencia relacionada al COVID-19 se hizo necesario buscar medidas de urbanismo táctico para suplir de espacios públicos a barrios con poca oferta comercial y de servicios básicos por medio de la ejecución de intervenciones físicas de bajo costo de inversión.

**Descripción proyecto:** La iniciativa consiste en implementar en el corto plazo, medidas que busquen mejorar la movilidad en cuanto a sus condiciones de seguridad sanitaria. Para ello, surgió la oportunidad, a través de fondos de emergencia del Estado, de poder desarrollar diversos proyectos a través de urbanismo táctico con medidas de corto plazo en su ejecución y bajo costo de inversión.

En el contexto de la conurbación del Gran Concepción, específicamente, en la comuna de Concepción, se plantearon proyectos tales como ensanches de espacios de acera sobre la calzada de circulación vehicular y ciclovías las cuales sumadas a la red existente, generan una conectividad y accesibilidad al corazón de la ciudad, que resulta ser también el centro a nivel metropolitano.

Esta iniciativa ha sido una oportunidad para avanzar de manera gradual y más rápida en iniciativas planificadas dentro de planes como por ejemplo el Plan Maestro de Ciclorutas del Gran Concepción así como la planificación urbana sobre otras vías que se buscan especializar para el Transporte Público.

Como parte de los resultados se han abierto nuevas oportunidades de promover este tipo de iniciativas en otros puntos de la ciudad, buscando dar soluciones de gran impacto y bajo costo.

**Objetivo principal:** Disminuir los hacinamientos de las personas en las veredas así como potenciar modos activos tales como la bicicleta.

**Personas beneficiadas:** Entre 50 mil y 100 mil personas

Contexto de crisis



Sanitaria

Dimensión



Físico espacial

Categorización



Transporte y movilidad

Impacto



Alto


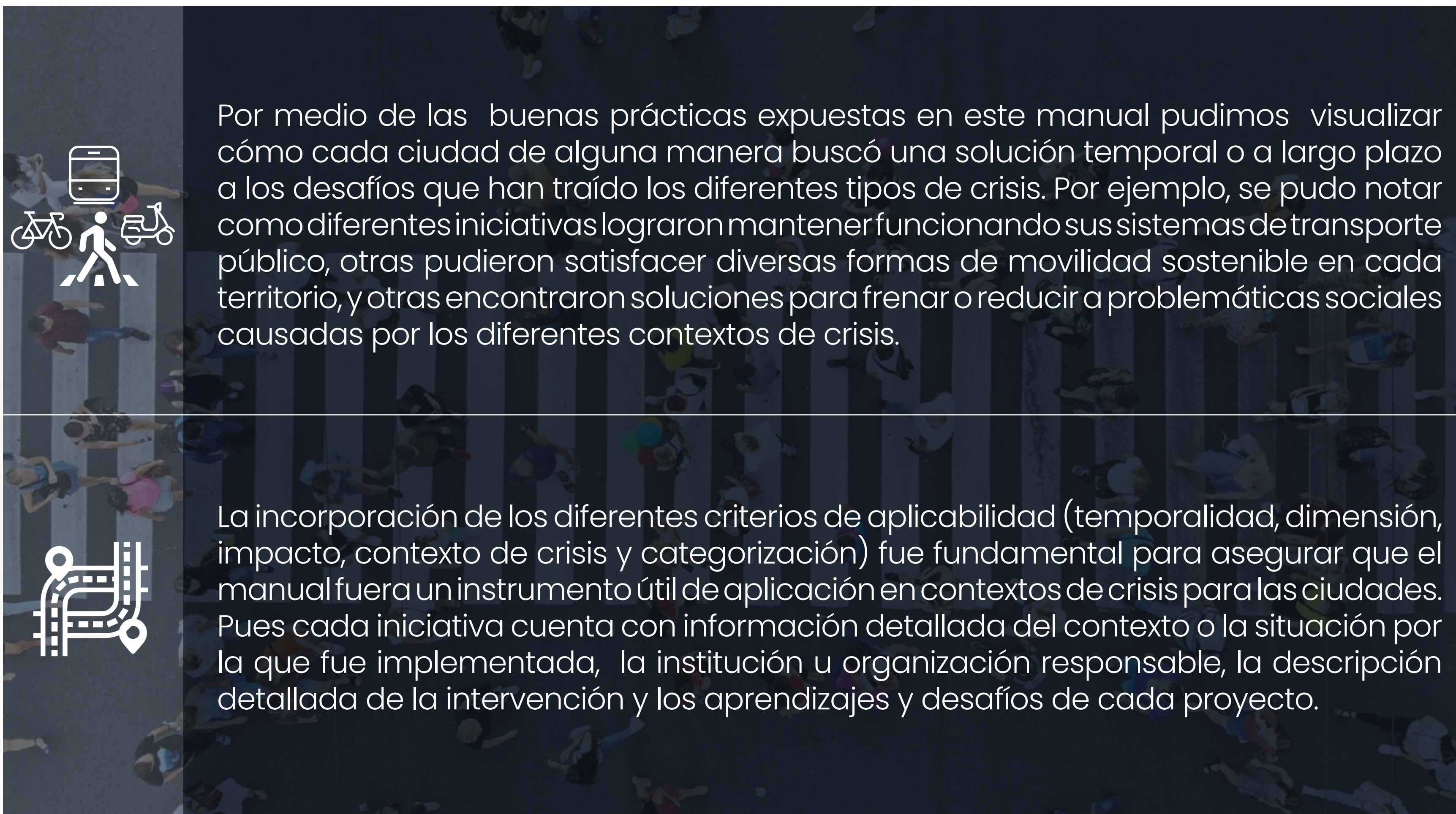
**Datos de contacto:**

[www.concepcion.cl](http://www.concepcion.cl)




# CAPÍTULO 5

## CONCLUSIONES



Por medio de las buenas prácticas expuestas en este manual pudimos visualizar cómo cada ciudad de alguna manera buscó una solución temporal o a largo plazo a los desafíos que han traído los diferentes tipos de crisis. Por ejemplo, se pudo notar como diferentes iniciativas lograron mantener funcionando sus sistemas de transporte público, otras pudieron satisfacer diversas formas de movilidad sostenible en cada territorio, y otras encontraron soluciones para frenar o reducir a problemáticas sociales causadas por los diferentes contextos de crisis.



La incorporación de los diferentes criterios de aplicabilidad (temporalidad, dimensión, impacto, contexto de crisis y categorización) fue fundamental para asegurar que el manual fuera un instrumento útil de aplicación en contextos de crisis para las ciudades. Pues cada iniciativa cuenta con información detallada del contexto o la situación por la que fue implementada, la institución u organización responsable, la descripción detallada de la intervención y los aprendizajes y desafíos de cada proyecto.



# CONCLUSIONES



Este manual ha permitido no sólo compartir y difundir las buenas prácticas implementadas en Iberoamérica y a nivel mundial, sino que también permite inspirar la adopción de políticas públicas en diferentes ciudades en contexto de crisis. Estas políticas públicas de corto, mediano y largo plazo podrían permitir corregir problemáticas por emergencia pero también resolver desafíos estructurales relacionados a la movilidad y el desarrollo urbano comunes en muchas ciudades del mundo.



Este manual de buenas prácticas, nos muestra que resulta determinante consolidar cada vez más la colaboración y el trabajo conjunto entre ciudades como medio para ayudar a escalar soluciones, a replicar políticas públicas ya implementadas en Iberoamericana y adaptarlas a los contextos y realidades locales. Los desafíos y aprendizajes de cada iniciativa, sirven como ejemplo para optimizar y minimizar errores a nuevas iniciativas de desarrollo urbano y movilidad sostenible entendidas como un todo de identidad de una ciudad.



# BIBLIOGRAFÍA

---

- **Aligne, F., & Mattioli, J. (2010).** The Role of Context for Crisis Management Cycle. Supporting Real Time Decision-Making: The Role of Context in Decision Support on the Move, 13, 113–132. [https://doi.org/10.1007/978-1-4419-7406-8\\_6](https://doi.org/10.1007/978-1-4419-7406-8_6)
- **Escalante, S., et al. (2021).** Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte. CAF. Recuperado de: [https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1725/Movilidad%20cotidiana%20con%20perspectiva%20de%20g%C3%A9nero\\_Gu%C3%ADA%20metodol%C3%B3gica.pdf](https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1725/Movilidad%20cotidiana%20con%20perspectiva%20de%20g%C3%A9nero_Gu%C3%ADA%20metodol%C3%B3gica.pdf)
- **Heather Allen, Cárdenas, G., Pereyra, L., Sagaris, L (2019).** Ella se mueve segura (ESMS). Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina. Caracas: CAF y FIA Foundation. Recuperado de: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>
- **Jacobs, J. (1993).** The Death and Life of Great American Cities. New York, NY: Vintage Books.
- **Jaimurzina, Azhar - Muñoz, Cristina - Pérez, Gabriel. (2017).** Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. Naciones Unidas CEPAL. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/43125-genero-transporte-experiencias-visiones-politica-publica-america-latina>
- **Vitoria. (2012).** Gobierno Vasco. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y ttes(2012). Urbanismo inclusivo. Las calles tienen género: [https://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-430/es/contenidos/evento/urbanismo\\_inclusivo/es\\_urbincl/adjuntos/seminario\\_es.pdf](https://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-430/es/contenidos/evento/urbanismo_inclusivo/es_urbincl/adjuntos/seminario_es.pdf)



# AGRADECIMIENTOS

---

Este manual es el resultado de un ejercicio de co-creación que ha sido posible gracias al esfuerzo y entusiasmo de muchas personas que colaboraron como expertas, asistiendo a las actividades participativas o recopilando los contenidos para presentar iniciativas.

Agradecemos de manera especial a cada uno de los equipos técnicos de los gobiernos locales e instituciones, que compartieron sus iniciativas, desafíos y experiencias para ser incorporadas en el manual.

También agradecemos a las expertas y expertos que aportaron sus conocimientos en las diversas actividades participativas realizadas:

**Andrea Magnani**, Experta en género e inclusión y profesional especializada del Plan Estratégico Rosario 2030, Argentina.

**Cosme García Revilla**, Director General de Medio Ambiente y Movilidad, Ayuntamiento de Gijón, España.

**Eduardo Castro**, Director de Operaciones del Transporte Público Metropolitano de Santiago, Chile.

**Eduardo Fernández Álvarez**, Responsable de la Oficina de Movilidad, Ayuntamiento de Gijón, España.

**Gisela Mendez**, Experta en género e inclusión y CEO presso Ensamble Urbano, México.

**Katherine Palacio**, Líder de las Zonas Urbanas de Aire Protegido de Medellín, Colombia.

**Mónica Alvarado**, Experta en género e inclusión y ex - Secretaria de Movilidad de Rosario, Argentina.

Finalmente, agradecemos a la **Secretaría General Iberoamericana - SEGIB**, por aportar los recursos que hicieron posible la elaboración y difusión de este manual.





Con el apoyo de:



Secretaría General  
Iberoamericana  
Secretaria-Geral  
Ibero-Americana