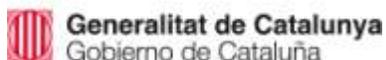
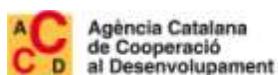




Webinar: "Transversalidad de Género en las Políticas de Transporte"

Miércoles 8 de julio de 2015



Al servicio
de las personas
y las naciones

El tiempo y la movilidad constituyen en sí mismos ejes de desigualdad. Esto significa que la capacidad y los obstáculos para superar las distancias geográficas no son iguales para todas las personas, no se distribuyen de igual manera entre grupos sociales. Y esta distribución desigual, como en otras áreas, tiene dos ejes bien identificables: el estrato socio-económico y el género.

Algunas ciudades de la región han tomado la iniciativa y realizado esfuerzos para incorporar la perspectiva de género en sus sistemas de transporte, a través de las unidades de género de sus alcaldías. Estas iniciativas van desde programas y acciones para prevenir la violencia contra las mujeres en el transporte urbano a estudios y análisis de los usos diferenciados del transporte público que hacen hombres y mujeres en función de los roles sociales y de la organización de sus tiempos.

1. Objetivos

Desde el Área de Género del Centro Regional del PNUD creemos que la región tiene experiencia y conocimientos sobre la implementación de la estrategia de transversalidad de la igualdad de género en las políticas de transporte y movilidad urbana. Por ello organizamos este espacio virtual de discusión y debate constructivo y colectivo con los siguientes objetivos:

- a) Conocer algunas experiencias destacadas en por incorporar la perspectiva de género en las políticas de transporte y movilidad urbana.
- b) Y además reflexionar colectivamente en torno a las oportunidades que el contexto actual y futuro ofrece para avanzar en la construcción de políticas de transporte que respondan a las necesidades de la ciudadanía y contribuyan a la igualdad.

La actividad fue organizada por el Área de Género del Centro Regional del PNUD, con el apoyo de la Agència Catalana de Cooperació (ACCD) al Desenvolupament en el marco del proyecto "Superando Obstáculos para la Transversalidad de Género en América Latina y el Caribe".

3. Agenda

Participaron en la webinar especialistas en género, activistas a favor de los derechos de las mujeres, representantes de gobierno, academia y organizaciones de la sociedad civil que forman parte de la Red de Mainstreaming de Género y personal del PNUD y de otras agencias del Sistema de Naciones Unidas.

La webinar tuvo una duración de aproximadamente dos horas, y se desarrolló de la siguiente forma:

1. Palabras de bienvenida, Centro Regional del PNUD. (5 minutos)
2. Presentaciones

- **Liliana Rainiero**, Urbanista Programa Género SEU Universidad Nacional de Córdoba (15 minutos)
 - **María Fernanda Rivera**, Secretaría de Medio Ambiente del gobierno de la ciudad de México y **Margarita Argott** encargada del "Programa Viajemos Seguras" del INMUJERES -CDMX (10 minutos)
 - **Diego Hernández**, Profesor de la Universidad Católica de Uruguay (10 minutos)
3. Ronda de preguntas y respuestas (30 minutos)
 4. Síntesis y cierre, **Virginia Varela**, responsable del Área de Pobreza y Desarrollo Sostenible y responsable de género de PNUD Uruguay (10 minutos)

4. Provocadoras/es del intercambio

Ivonne Urriola y Guillermina Martín, del Área de Género del Centro Regional del PNUD fueron las facilitadoras del encuentro. Y contamos con varias expositoras:



LILIANA RAINERO

Coordinadora del Programa de Género de la Universidad Nacional de Córdoba. Docente e investigadora de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño – FAUD, UNC. Integrante del Instituto de Vivienda y Hábitat de la FAUD. Coordinó la Red Mujer y Hábitat de América Latina. Coautora con Marisol Dalmazzo Peillard de la Revisión del Plan de Ordenamiento Territorial desde la Perspectiva de Género, publicado por la Alcaldía Mayor de Bogotá-Secretaría de Planeación y la AECID. Una Ciudad al Alcance de las Mujeres. Herramientas para incorporar el Género en la Planeación Territorial. El Caso de Bogotá (2011).



MARGARITA ARGOTT

Estudió la licenciatura en Lengua y Literatura Hispanoamericana. Es feminista, capacitadora, comunicadora y defensora de derechos humanos. Fue parte del equipo de investigación sobre feminicidios en México.

Actualmente colabora con el Instituto de las Mujeres coordinando el Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México. Y es responsable de la coordinación de las acciones interinstitucionales en este tema. Cuenta con diversas publicaciones en los temas de su especialidad, así como coediciones, artículos, ponencias y talleres.



FERNANDA RIVERA

Estudió la Licenciatura en Política y Administración Pública en El Colegio de México, Es Coordinadora de ECOBICI promovido por el gobierno de la Ciudad de México y que es uno de los diez sistemas de bicicletas públicas más grandes a nivel mundial. Ha impartido diversas conferencias a representantes de gobiernos nacionales e internacionales, es ciclista urbana desde hace cuatro años y cree en la bicicleta como una herramienta para transformar las ciudades y como un medio de empoderamiento de las mujeres.



DIEGO HERNANDEZ

Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Universidad Católica de Chile. Es profesor asistente del Departamento de Ciencias Sociales y Políticas de la Universidad Católica del Uruguay. Sus áreas de investigación son : movilidad cotidiana, accesibilidad y políticas de transporte público. Entre algunas de sus publicaciones, podemos citar: [“Tiempo Urbano, acceso y Desarrollo Humano”](#), [“Políticas de tiempo, movilidad y transporte público: rasgos básicos, equidad social y de género”](#).

5. Síntesis del intercambio

Liliana Rainiero

- Hay que empezar poniendo en común algunos conceptos: Movilidad es la suma de los desplazamientos cotidianos, una capacidad para acceder a todas las capacidades y recursos que ofrecen los territorios y de las ciudades en un contexto de urbanización creciente.
- El ingreso condiciona la movilidad y las oportunidades económicas.
- Pero el concepto central es la accesibilidad, que no está distribuida de manera uniforme. Las actividades suceden en un espacio temporal determinado.
- Algunas preguntas claves sería conocer ¿Quiénes son las personas que se desplazan?, con la gran complejidad social que implica. ¿Cuáles son los motivos por los que se desplazan?, ¿Dónde están localizadas las actividades que van a realizar?, ¿Cuáles son los costos que estos medios implican?
- El nuevo paradigma en los análisis del transporte ha sido focalizar en los sujetos que se desplazan y los motivos de ese desplazamiento. El foco ya no está puesto en el tamaño de las vías o de transporte público o privado. El objetivo es conocer quienes son las personas que se desplazan y cuáles son los propósitos, las frecuencias y las condiciones. Para definir

patrones de movilidad espacio temporales que son diferenciados según sector social y género, no solo como antes se pensaba en “trabajo”.

- Si miramos cuales son los aportes que se han hecho desde la perspectiva de género a las políticas de movilidad. Se aportaron nuevos conceptos no explicitados previamente. Por ejemplo las Encuestas de **USO del Tiempo** que se hacen en casi todos nuestros países. Eso ha permitido visibilizar prácticas cotidianas que tienen que ver con la persistente división sexual del trabajo, más allá de legislaciones.
- El foco en el **cuidado** de las personas dependientes es un tema de relevancia en la agenda pública de los gobiernos. Cambios demográficos que ha habido en la región que se ha equiparado a países desarrollados. Vivimos más tiempo, y las mujeres son las que llegan a mayores edades, también se vive en condiciones de salud precaria y sin las condiciones que garanticen la calidad de vida. Los cambios demográficos y el aumento de personas de adultos mayores traen aparejado otro tipo de demandas de políticas sociales y de servicios. Los patrones de movilidad distinto de los estudios de uso del tiempo y del espacio. La ancianidad tiene patrones de movilidad distinta que no dependen del empleo y requieren otro tipo de respuesta para poder movilizarse.
- Estos usos del tiempo y del espacio aportaron otros aspectos de análisis, como ejemplo de Bogotá que es válido para la mayoría de las ciudades.
- Las mujeres se movilizan con motivos múltiples, las mujeres utilizan el espacio de una manera más compleja, unen distintos puntos (trabajo, recoger niños de la escuela, tarea de aprovisionamiento, etc) Conceptos de Cuidados-Actividades encadenadas. Son conceptos importantes para pensar el transporte. Para todos los sujetos sociales que realizan estas actividades.
- **Índice de Dependencia:** La revisión (la cantidad de personas que dependían de otros, de cada 100-45 o 47 personas de dependencia (menores de edad y ancianos) cuando se territorializaba este índice de dependencia, coincidían con sectores de baja renta. A **menos recursos más índice de dependencia** sobre dimensión sustantiva vinculada a una política sectorial. Los medios de desplazamiento, común a la mayoría de las ciudades.
- Respecto a los medios de desplazamiento: Las mujeres utilizan más el transporte público, el hombre el auto privado, y las mujeres salvan muchos desplazamientos en medios no mecánicos (a pie especialmente). Patrones de movilidad diferenciados como se dan en la mayoría de las sociedades.
- Los aportes de las políticas de género, otra dimensión importante es sobre **violencia de género** no solamente vinculada con la violencia puertas adentro, sino la que se da en el espacio público y específicamente en el transporte. Territorialización de las violencias en qué lugares se dan y que horarios. La vinculación nuevamente con el territorio, cuáles son las condiciones de ese territorio, las vías, las paradas de transporte, la distancia de la transporte. El análisis situacional ha sido un aporte importante, lo que aportaron fue la especificidad en relación a su experiencia. Las propuestas han sido mayoritariamente las siguientes:
 - 1) Transportes diferenciados para hombres y mujeres
 - 2) Campañas de sensibilización
 - 3) Diseño de componentes seguridad y confort
 - 4) Capacitación a conductores del transporte público
 - 5) Articular la atención de la violencia con los ejes del transporte.

- **Participación de las mujeres** en los medios de transporte. Si bien el porcentaje de mujeres que trabaja en este sector es marginal, hay una creciente tasa de ocupación en empleos operativos y en el sector de servicios operativos
- Hay varias iniciativas interesantes al respecto como el Proyecto Mujeres al volante del transporte público (en Asunción para Mujeres mayores de edad y sectores económicos de baja renta), Transporte Bicentenario en Argentina. También en Córdoba con los Trolebuses, también en varias Ciudades Mexicanas.
- La Unidad de Género de la Federación Internacional de Trabajadores del transporte viene trabajando en esta línea.
- ¿Cuáles son las oportunidades en esta línea de trabajo?. Hay una coincidencia porque se están dando en el mundo debates importantes en torno al modelo de ciudad más habitable.
- Hay críticas al **modelo actual de ciudad** extendida en el territorio: es insustentable ambiental y social . Y Se promociona un **modelo de ciudad más densa y compacta y coexisten servicios**, se prioriza la escala barrial con servicios y medios de movilidad público y no mecánico y se atiende la demanda de los cambios demográficos. El urbanismo en América latina y que tenemos las ciudades más extendidas y con mayores costos de infraestructura y servicios.
- Es necesario aumentar la participación de las mujeres en lo que atañe a las políticas urbanas, macro y sectoriales vivienda, recuperación de barrios, al propio sector de transportes son oportunidades que nos comprometen para incorporar nuevas demandas, con ofertas de nuevos servicios a los tradicionales (la salud, el ocio, la recreación). Hay estudios que muestran las distancias optimas en las que deben estar en cuanto a las cercanías de las viviendas.
- Un tema central es el CUIDADO DE LAS PERSONAS DEPENDIENTES, la distribución equitativa y la gestión de servicios y adaptados a la flexibilidad horaria y a la nueva realidad laboral. Como la planificación urbana responde a los cambios demográficos, a los cambios culturales, las nuevas realidades. Desde esta óptica la teoría feminista está haciendo contribuciones para pensar en ciudades más equitativas e incluyentes.

Fernanda Rivera y Margarita Argott

- Explican algunas políticas de transporte con enfoque de género que tienen en ciudad de México.
- El transporte es un tema fundamental para las mujeres. Incrementa la productividad de las mujeres, amplía el acceso a la salud , trabajo y educación, es un factor crítico para la equidad. Es decir que la agenda de género tiene que incluir el factor movilidad para poder entender cuáles son las necesidades de las mujeres.
- Hay que poner atención en la infraestructura, asientos, espacios, etc. porque generalmente las mujeres también viajan con más personas cuando se desplazan. Y es central tener a más mujeres tomando decisiones en el sector transporte.
- En la ciudad de México, el contexto de la movilidad es complicado, diariamente se realizan 22 millones de viajes, 5 millones de automóviles, las mujeres usan fundamentalmente el transporte público para moverse.

- Hay un cambio de paradigma, el foco ya no está en el automóvil. Ahora la prioridad es el peatón, luego el ciclista y luego el transporte público. Se trata de mover personas y ello requiere incluir el enfoque de género.
- El programa viajemos seguras ya lleva 8 años en funcionamiento. Y se planteó con cuatro objetivos:
 - 1) Fortalecer la seguridad pública
 - 2) Permitir que las mujeres accedan a la justicia, servicios ágiles y sencillos para garantizar calidad y calidez
 - 3) Fomentar Respeto derechos humanos de las mujeres
 - 4) Promover la cultura de la denuncia de cualquier agresión hacia las mujeres
- Las principales acciones del programa son : Módulos y centros de justicia integral. Transporte exclusivo para Mujeres llamado Atenea que llega a las zonas periféricas, y atiende viajes múltiples y dispersos. Espacios exclusivos para mujeres, metrobus, eléctricos, regulados por la secretaria de movilidad de la ciudad de México. Orientación telefónica para atención y para denuncia. Capacitación a policía, operadores de las unidades de transporte público, jefes de estación, unidades, taxistas, ministerios públicos. Campañas de sensibilización y difusión.
- En Metrobus según nuestras encuestas de percepción: 51% de las pasajeras son mujeres, 92% se sienten más seguros, 97% están de acuerdo con este tipo de servicio. Las unidades de Metrobus tienen espacios segregados para hombres y mujeres dentro del transporte. También en el metro hay espacios exclusivos para mujeres.
- ATENEA. 51 Rutas de la red de transporte de pasajeros, coordina los gobiernos de la ciudad de México, diseñada para el tránsito exclusivo de mujeres.
- Programa EcoBici. Ayuda a incrementar a la equidad y mayor autonomía. Garantizar el primer y último tramo de transporte que puede dar más seguridad a las mujeres. Sabemos que la ciudad de México: El 12% solo son ciclistas, 71% tiene bicicleta propia, 84% tiene una carga, 23% usa casco.
- Se pretende crear una cultura de la movilidad, espacios públicos exclusivos para bicicletas o ciclo vía confinada o separada de los vehículos. ECOBICI es el sistema de bicicletas públicas. Ha roto el paradigma que ciudad de México no era posible fomentar el uso de la bicicleta con las mujeres. 70.000 mujeres utilizan la bicicleta como transporte cotidiano.
- En la bici coincide el patrón de viajes múltiples y diversos. Tramos cortos, diversos y coinciden con la intermodalidad, combinando otros modos de transporte.
- Según nuestras encuestas de percepción, el programa les permite evitar situaciones de acoso sexual, se siente más autónomas, la velocidad y el tiempo del traslado y al combinarlo se vuelve más eficiente.
- La Ciudad de México está desarrollando políticas de transporte Género Sensitivo:
 - 1) Sector transporte tiene como eje transversal de género
 - 2) Las políticas y la planeación toman en consideración el género
 - 3) Se promueven la accesibilidad y condiciones seguras para las mujeres
 - 4) Unidad responsable de promover el enfoque de género
 - 5) Mujeres en puestos decisión de políticas de transporte

Diego Hernández

- Estudios sociales del transporte están abordando la perspectiva de género. ¿Por qué estudiar género y transporte?. Hay 3 grandes motivos:
 1. **Estructura de actividades: cuidado y consumo dual** (acompañar a dependientes, viajes concatenados, necesidad de convertirse en un “actor urbano creativo”).
 2. **Por los hábitos de movilidad que caracterizan viajes femeninos** (modos utilizados, propósitos de los viajes. Distribución de recursos de movilidad al interior, distribución de recursos de movilidad al interior del hogar, dentro de los hogares el que se cuente con un auto no implica que todo los miembros se benefician de su uso, las mujeres menos que los hombres.
 3. **Aspectos de mayor vulnerabilidad en el tránsito por la ciudad** (seguridad en la calle/ Seguridad y situación de acoso en el sistema)
- Recordar que existe un nuevo abordaje conceptual de la movilidad, la accesibilidad y el transporte: 1. Centrado en las personas y en las actividades que deben realizar (necesidades que deben atender), 2. Movilidad no puede darse por sentada lo relevante es movilidad potencial, En este sentido lo importante no es mirar el número de viajes que se hicieron, si no ¿se hicieron todos los viajes que eran necesarios para responder a las necesidades?, 3. Los viajes responden a una secuencia de actividades, una familia debe coordinar un conjunto de actividades que realiza cada uno en los horarios y secuencias, y se deberían mirar los obstáculos que implican esas coordinaciones 4. Relevancia de todo tipo de viajes no únicamente pendulares o motorizados, también viajes en caminata, en trayectos cortos, a realizar compras cotidianas; 5. Mirada a cuestiones como equidad, desigualdad, y bienestar: estratos socioeconómicos, género en combinación de vulnerabilidades de pertenencia a determinados grupos.
- Junto a PNUD Uruguay se dieron dio la posibilidad de elaborar varias investigaciones en consonancia con la línea de investigación de la universidad para concebir las políticas de transporte como políticas sociales. Y también una intervención en la construcción de políticas en una articulación entre la academia, actores públicos nacionales e internacionales.
- Hicimos un estudio introductorio (junto con Cecilia Rosell) sobre cuidado infantil y transportes, un diagnóstico más general sobre tiempo y transportes y una tercera investigación para pensar desde otra óptica sobre en qué desplazamiento para que servicios. La idea era tener una visión completa que piensa en temas de tiempo y espacios. Y explorar cuáles pueden ser los costos asociados para mitigar esos costos, el acceso, tradición de geografía del tiempo.
- Algunos **hallazgos del estudio**: Los viajes femeninos presentan mayor prevalencia de opciones colectivas (31% mujeres versus 23 % hombres), hay una participación femenina muy importante en caminatas cortas de menos de 10 cuadras. Los viajes de las mujeres están menos asociados a movilidad por trabajo y mucho más para realizar compras cotidianas orientadas al hogar, para acompañar menores o personas dependientes (movilidad del cuidado). La gran mayoría de viajes masculinos son manejando un automóvil.
- Algunos desafíos generales identificados:
 - 1) Doble condición; que actúan sobre el sistema de movilidad (cómo las personas se desplazan) y la estructura de actividades de las personas (el tiempo de participación).

Énfasis en el transporte público y modos activos. Se requieren medidas universales con sesgo de género positivo y medidas específicas.

- 2) No se debe desconocer la equidad vertical: estrato socio económico define buena parte de la inequidad de género.
- 3) El rol del estado es primordial,

Desafíos más específicos

Por estructura modal, sesgo positivo por el solo hecho de mejorar transporte público

- Puntualidad
- Velocidad
- Información al usuario (tiempo global de viaje)
- Muchas medidas no implican fuerte inversión de infraestructura (por ej. Info al usuario) y podría tener un impacto importante.
- Por estructura de actividades, cobran relevancia algunas dimensiones específicas.
- Viajes no radiales
- Integración tarifaria
- Seguridad en la red y la infraestructura
- Configuración de las unidades
- Seguridad en vía pública. El efecto de percepción de inseguridad de desigual por género de elección
- Mejora caminabilidad es clave
- Aprovechar el propio sistema como potenciador de geografía de oportunidades
- La forma urbana general o localización de oportunidades incide decididamente.
- Ciudad compacta, multifuncional y con densidad media o alta tiende a compactar
- Políticas de vivienda terminando definiendo discusión sobre tiempo.
- Necesidad de una instancia institucional que dé cuenta de la dinámica espacio-temporal.

Debate y Conclusiones

- Como lograr conciliar los actores diversos que están involucrados en la transversalización de género en las políticas de movilidad y transporte. El transporte es un tema histórico no resuelto y que los y las ciudadanos demandan a los gobierno. Que decir incorporar la perspectiva de género al mismo. De todas maneras, ¿Cuáles son los recursos institucionales? Las políticas sectoriales de transporte, vivienda y urbana es una responsabilidad del Estado, y la implementa los diferentes niveles de gobierno. Son políticas institucionales, no se puede pensar en si misma sino asociada a otras políticas como planificación urbana, transversalizar el tema de género en esas políticas. Depende de la voluntad política y ese conocimiento para transformarlo en la política pública.
- Se requiere voluntad política, pero también programas integrales, y que el programa general de desarrollo obligue a la transversalidad de género. En el Programa Viajemos seguras participan seguridad y justicia, organizaciones de la sociedad civil, derechos humanos, control y monitoreo ciudadano, participación ciudadana es clave.

Virginia Varela de PNUD Uruguay resumió algunos de los principales temas debatidos en la webinar en **8 mensajes clave**:

1. Derechos, inclusión y transporte-tiempo y territorial es central para el bienestar de las personas.
2. Corrimiento del paradigma del transporta al paradigma de la movilidad y centrado a las personas.
3. Pasar de la movilidad observada a la movilidad potencial, viajes deseables que las personas tiene que hacer en cada ciudad.
4. Territorializar un problema nos pone sobre la mesa desafíos diferentes el cristal del enfoque de género y la territorialización y los problemas.
5. Mirada intersectorial para construir el problema y las respuestas, están cercadas a las políticas sociales pero también urbanas y ambientales. Diferentes niveles Nacional-subnacional.
- 6: Avanzar con sistemas de información, oportuna validada en políticas públicas, para algunos países y ciudades es un poco débil. Por ejemplo diseño e encuestas de movilidad con perspectiva de género. Asociado con afinar el lápiz y entrenar la mirada, recuperando la visión de las ciudades, anexar encuestas de satisfacción y percepción.
7. Mirada universal de las soluciones con la necesidad mirada universal. Y soluciones a respuestas hiperfocalizadas que pueden tener impactos no deseados.
- 8: Planificación urbano territorial-centralidad del eje de la movilidad en su diseño, el uso del tema del tiempo. Impacto diferenciado entre hombres y mujeres y seguir posicionado como un eje central en los países y ciudades.

A continuación pueden encontrar algunos enlaces de publicaciones e información de las experiencias de transversalidad de género que se presentaron en la webinar.

["Políticas de tiempo, movilidad y transporte público: rasgos básicos, equidad social y de género"](#).

https://www.researchgate.net/profile/Diego_Hernandez6

Si desea escuchar la [grabación completa](#) de la webinar haga click en este [enlace](#) .

A continuación encontrará las presentaciones de la webinar.



TRANSVERSALIDAD DE GÉNERO EN LAS POLITICAS DE TRANSPORTE

Liliana Rainero

Programa Genero

Universidad Nacional Córdoba

Webinar PNUD 8 julio 2015

MOVILIDAD y TIEMPO

- ▶ la movilidad es la suma de desplazamientos cotidianos, un **MEDIO DE ACCESO**, una capacidad básica para acceder a oportunidades y recursos que el territorio ofrece:

económicos, culturales,
educativos, de salud,
recreación, participación
ciudadana

La **inmovilidad** genera **exclusión**



ACCESIBILIDAD

como factor de inclusión/exclusión

- ▶ Las actividades suceden en un ámbito **espacial y temporal** determinado.
- Geografía del Bienestar:
- **Quien** consigue **qué** (bienes y servicios) **dónde** (localización) y a **que costos** (tiempo, dinero, seguridad, confort)



Algunas preguntas para abordar el problema

QUIENES se desplazan/edad, género, sector social, procedencia.

QUE: Motivos de los desplazamientos

DONDE: localización actividades y servicios-remite a la organización espacial

COMO: medios de movilidad / costos económicos, de tiempo, condiciones de seguridad, confort/bienestar



Nuevo paradigma en los estudios de transporte

- ▶ Foco del análisis:
SUJETXS QUE SE DESPLAZAN y SUS MOTIVOS
- ▶ Propósitos/ frecuencia/ distancias/tiempos/ condiciones
- ▶ **PATRONES DE MOVILIDAD espacio- temporales DIFERENCIADOS según sector social y género**



América latina

aportes de la perspectiva de género a las políticas de Movilidad y transporte

CONOCIMIENTO ACUMULADO.

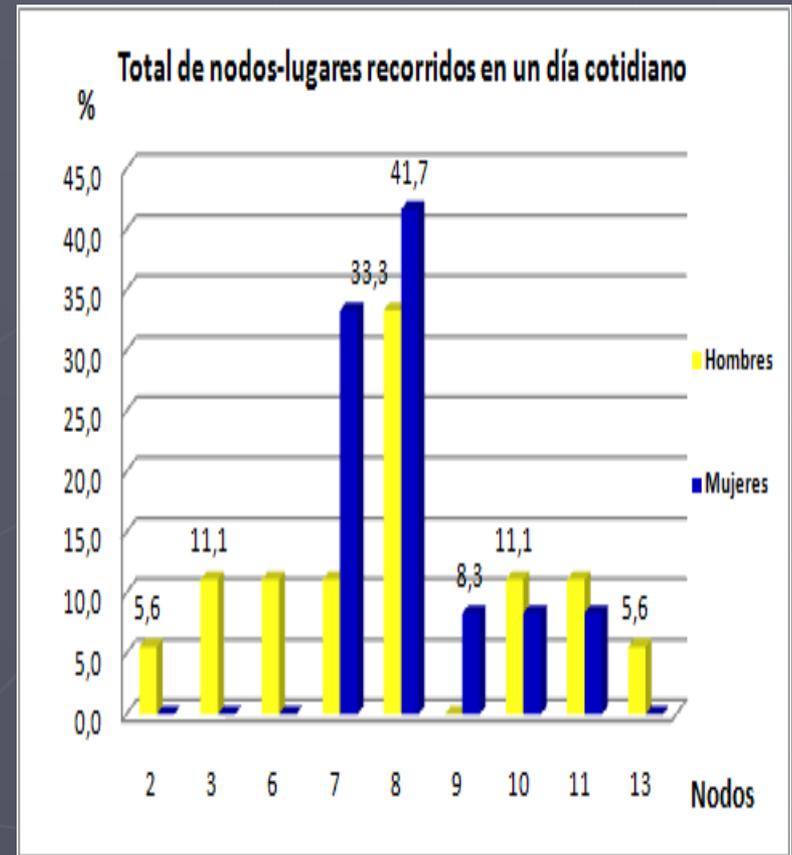
1. Estudios /encuestas sobre **USO del TIEMPO**- en casi todos los países-. Registro de prácticas de la vida cotidiana / división sexual del trabajo.
2. Concepto de **CAUIDADO** de personas dependientes. Demanda de servicios de proximidad en el territorio. Impacto en políticas urbanas y sectoriales /Vivienda, equipamiento, Transporte. Ej Revisión POT Bogotá.
3. **PATRONES DE MOVILIDAD**, temporal y espacial, **MODOS Y MEDIOS DE DESPLAZAMIENTO**, SEGÚN GENERO



Las mujeres se desplazan con objetivos múltiples- actividades encadenadas

- ▶ **MUJERES recorren una mayor cantidad de sitios que los hombres, 7 u 8 lugares (7 nodos con 33,3% y 8 nodos con 41,7%) en el día. 24% de mujeres recorren 9, 10 y 11 nodos al día-**
- ▶ **HOMBRES, poseen unos niveles de movilidad muchos menores, cerca del 39% de ellos visitan entre 2 y máximo 7 nodos o lugares en el día.**

Fuente- Espacio Publico. Aportes para la convivencia y seguridad ciudadana en el Distrito Capital- Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana (CEACSC) de la Secretaría de Gobierno de Bogotá

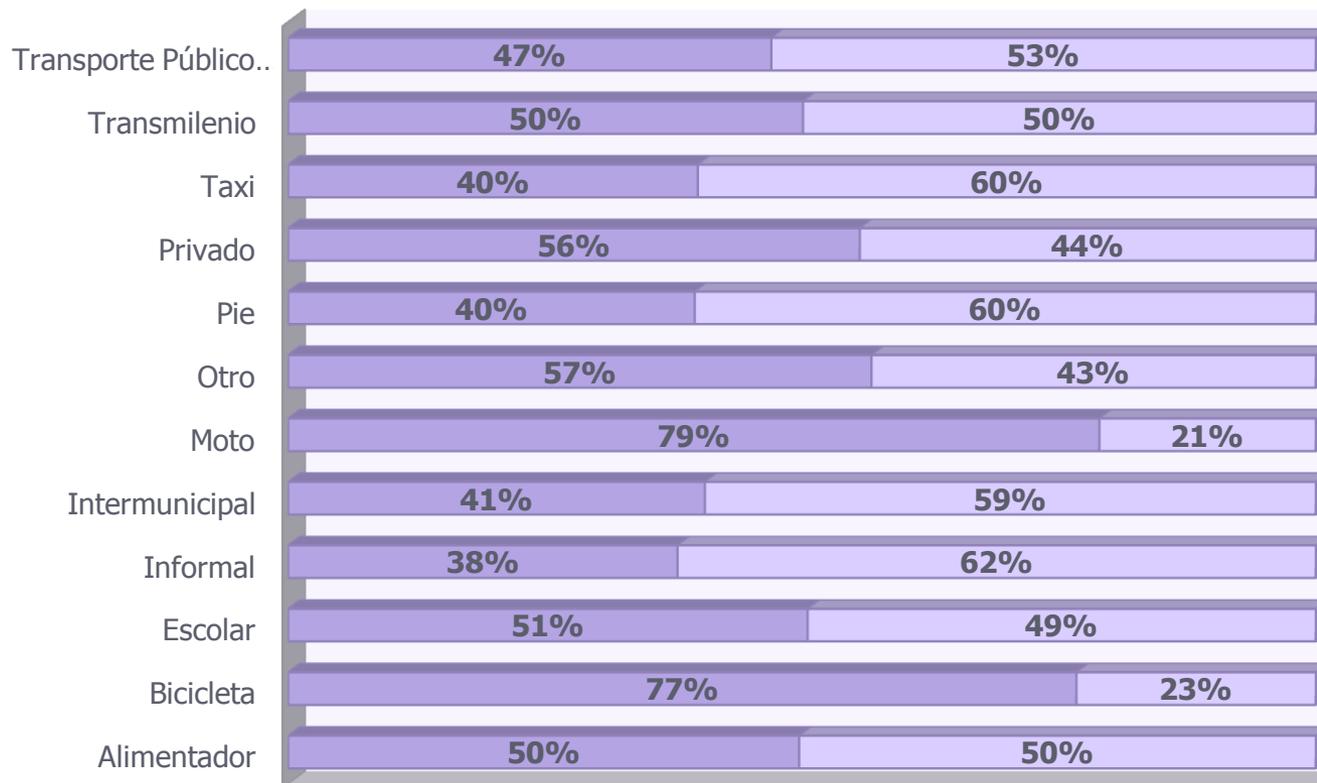


Fuente: Taller de mapas mentales, Septiembre 2011.
Base 30 mapas

MEDIOS de desplazamiento

DISTRIBUCIÓN DEL USO DE LOS MODOS DE TRANSPORTE EN BOGOTÁ

■ HOMBRE ■ MUJER



América latina

aportes de la perspectiva de género a las políticas de Movilidad y transporte

1. VIOLENCIA DE GÈNERO- tipos de violencia, territorialización./ espacio publico y transporte.

- ▶ **Políticas activas. Transportes diferenciados para mujeres y varones.** Guatemala, Perú, Mexico, Ecuador, Quito, otros.
- ▶ **Campañas de sensibilización**
- ▶ **Diseño de los componentes/ perspectiva seguridad y confort.** Paradas, vias de circulación, Horarios.
- ▶ **Capacitación conductorxs**
- ▶ **Articulacion atención violencia con ejes estructurantes del transporte.**



América latina

aportes de la perspectiva de género a las políticas de Movilidad y transporte

1. PARTICIPACION DE LAS MUJERES EN EL SECTOR TRANSPORTE.

- ▶ creciente tasa de ocupación en empleos operativos y en el sector servicios, **DISCRIMINACION LABORAL.**
- ▶ Proyecto "Mujeres al volante del transporte público" Asunción, PARAGUAY, Programa "Transporte Bicentenario Vicente López, Buenos Aires, Argentina,
- ▶ **Capacitación a mujeres para transporte de larga distancia,**
- ▶ **Unidad de genero/ Federacion Internacional de Trabajadores del transporte**



OPORTUNIDADES

debates actuales sobre el modelo de ciudad

- ▶ **Criticas al Modelo actual de ciudad extendida en el territorio:** insustentable ambiental y social.
Transporte: Largas Distancias para unir vivienda con actividades urbanas /priorización transporte mecánico y automóvil privado, costos de tiempo, economicos, falta de confort, inseguridad mujeres/ accidentalidad/



OPORTUNIDADES

modelo de ciudad sustentable /urbanismo con perspectiva de género

- ▶ Se promueve, modelo de **ciudad COMPACTA**, mas densa, coexistiendo múltiples funciones en cada sector
- ▶ **reduccion distancias de desplazamientos**, accesibles a peatones y ciclistas
- ▶ escala barrial con **servicios de proximidad** y de apoyo a la vivienda.
- ▶ Priorización de **transportes publico y medios** de movilidad **no mecánicos** (peatón, bicicleta, entre otros).
- ▶ Atencion demandas p/Cambios demograficos



DESAFIOS – TEMAS CLAVES

- ▶ **Movilidad del Cuidado** /no solo la del empleo.
- ▶ conectividad y accesibilidad, **patrones de movilidad diferenciados**/ edades, sector social ciclo de vida, trabajo informal, organización espacial de la ciudad
- ▶ **Oferta de nuevos servicios** en el territorio vinculados al cuidado de las personas dependientes – Gestión de los servicios adaptados a las nuevos patrones laborales
- ▶ **Sistema de información e indicadores** sobre la cotidianidad de las mujeres.
- ▶ **voz en los espacios de decisión** Políticas urbanas, y sectoriales de vivienda, recuperacion de barrios, nuevas centralidades, sector transporte.





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



TRANSPORTE Y GÉNERO: CIUDAD DE MÉXICO

Margarita Argott Cisneros

Coordinadora Programa Viajemos Seguras
INMUJERES DF

Fernanda Rivera Flores

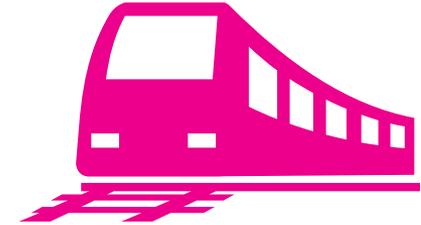
Coordinadora de ECOBICI
Secretaría del Medio Ambiente



Incrementa la productividad de las mujeres.



Amplia el acceso a la salud, trabajo y educación.



Factor crítico para alcanzar la **equidad de género.**

El transporte se ha convertido en un factor fundamental en la agenda de género a nivel mundial.





1. Atención a temas de **seguridad y acoso**.

1. Incrementar el **acceso** a diferentes modos de transporte.

1. Infraestructura: **asientos y espacio**

1. **Tiempos y frecuencia** del servicio.

1. **Mujeres como tomadoras de decisiones** en proyectos de transporte.

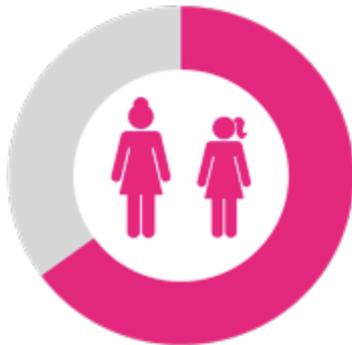


MUJERES EN LA CIUDAD DE MÉXICO



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO
190 años

WOMEN IN MEXICO CITY

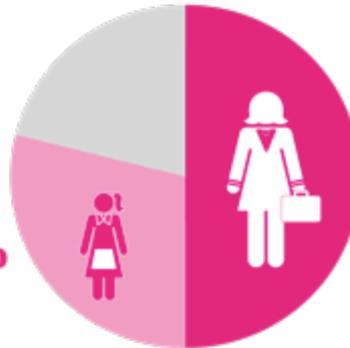


65% Entre 15-69 años



30% gender-balance on public work life.

28.9%
Jefas de familia



50%
Mujeres trabajando



96.5% Alfabetización

4.6 MILL



97.3%
Asistencia escolar



38.9% casadas
29% solteras



76.1
Esperanza de vida



TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MÉXICO



CIUDAD DE MÉXICO

8.9mill
habitantes
CIUDAD DE MÉXICO

TOTAL
20 mill
habitantes
ZMVM

 **2.54 mill**
viviendas



59%
habitantes
pobres



41%
habitantes
no
pobres

PARQUE vehicular

+5
millones
de autos



80.2%
autos
particulares



6.5%
transporte
público



13.2%
transporte
de carga

Cambio de Paradigma

Transporte



Movilidad





La **violencia sexual** es un problema en el transporte público, la Ciudad de México tiene dentro de todos sus programas rectores el tema del **género como política pública transversal**.

PGDU
2013-2018

PIM
2013-2018

PACCM
2014-2020



VIAJEMOS SEGURAS



CDMX
CIUDADELLAS
190 años

En la Ciudad de México, transitan diariamente más de **15.7** millones de personas que residen, trabajan y la visitan. De éstas, se calcula que las mujeres usuarias que viajan diariamente van entre el **47 y el 51%**, según el transporte público.

El **Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México** está diseñado para **prevenir, atender y sancionar la violencia sexual** cometida contra las mujeres que viajan en el transporte público y concesionado de la Ciudad de México, de manera oportuna, eficaz y mediante la confluencia de esfuerzos de **11** dependencias de Gobierno y una Institución Ciudadana.



Fortalecer los servicios de seguridad pública e institucional que garantice protección, tranquilidad y confianza de las mujeres en el transporte público, salvaguardando su integridad física y sexual.

Que las mujeres accedan a la procuración de justicia, mediante procedimientos ágiles, sencillos, efectivos, así como a una atención con calidad y calidez, para lograr que los probables responsables o infractores de violencia sexual, sean sancionados.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Fomentar el respeto y protección de los Derechos Humanos de las mujeres, mediante acciones de prevención y difusión.

Promover la cultura de denuncia de todo tipo de agresiones y violencia sexual contra las mujeres.





CDMX
EL MUNICIPIO
190 años

1

Módulos para reportar el acoso en estaciones de transporte público y **Centros de Justicia Integral.**

2

Atenea: Transporte público para mujeres en la periferia.

3

Espacios exclusivos para **mujeres en Metro, Metrobús y Servicio de Transportes Eléctricos.**



4

Orientación telefónica para atención y denuncia.

5

Capacitación: policías, operadores de unidades, jefes de estación, taxistas, ministerio público, etc.

6

Campañas de sensibilización y difusión en espacio de transporte público.



DURANTE EL 2014 SE ATENDIERON **311 CASOS**



Horarios: lunes a sábados de 4:30 a 23:30 horas y domingos de 05:00 a 23:30 horas.

51% de las pasajeras son mujeres (130,687,812)

92% se sienten más seguras

97% están de acuerdo con espacios exclusivos



48% Pasajeros son mujeres
102 estaciones con espacios exclusivos
1,614,333,594 usuarios y usuarias de metro. 39.21% transportadas de manera segura.



- 51 rutas
- 100 autobuses
- 9,576,588 pasajeras
- Zona central y periferia

MUJERES Y BICICLETAS

CIUDAD DE MÉXICO



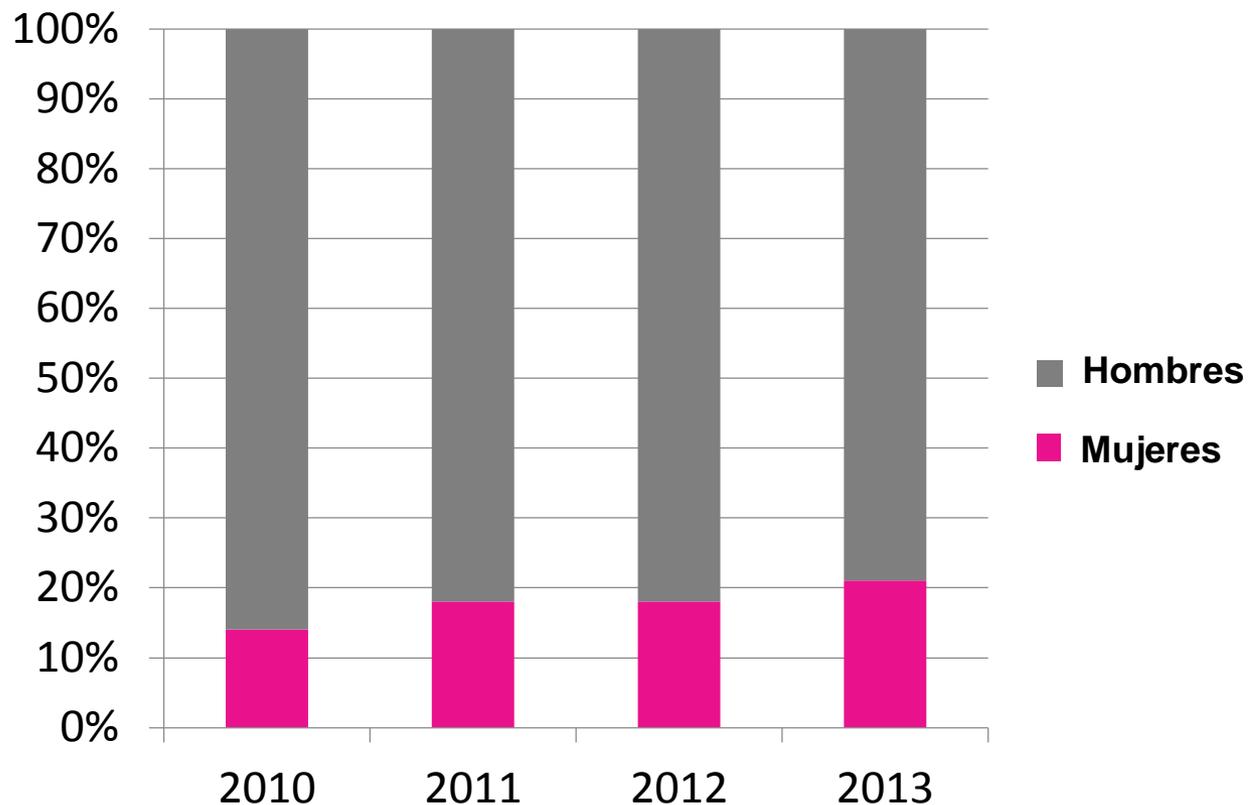


- En el siglo XIX, la bicicleta significó para las mujeres **libertad y nuevos horizontes**.
- Actualmente, la bicicleta es un elemento de **autonomía**.
- **La bicicleta incrementa la equidad** y da accesibilidad a las mujeres como modo de transporte.



- **71% mujeres**
usa bicicleta propia
- **84% mujeres**
tiene carga al usar
la bici
- **23% mujeres**
usa casco.

MUJERES Y BICICLETAS



50%

**Incrementa el uso de la bicicleta con
ciclovías confinadas**

ECOBICI
4 de cada
10
usuarios
son
MUJERES



30% de los viajes en ECOBICI son hechos por mujeres.

8 millones de viajes en 5 años.

Tiempo	15 minutos
Distancia	8.35 km/h
Velocidad	1.70 km



- Estaciones cada +/- 300 m
- Espacios transitados 24 horas
- Iluminación
- Cercanos a comercios o puntos de origen/destino





ENCUESTA DE PERCEPCIÓN

“En mi oficina somos en su mayoría mujeres. **Un factor fundamental para utilizar ECOBICI, es la seguridad.** En ECOBICI evitas el acoso sexual y no sientes violencia. Ese es un elemento importante para que mujeres usen la bicicleta.” —**Mujer, 51 años.**

BICIESCUELA



1,500

Niñas han aprendido
a andar en bici

13,500
mujeres



MUJERES PLANEANDO PARA MUJERES



MUJERES PLANEANDO PARA MUJERES



**SECRETARIA DEL
MEDIO AMBIENTE**



**AUTORIDAD DEL
ESPACIO PÚBLICO**



**DIRECTORA GENERAL
DE TRANSPORTE**



**DIRECTORA GENERAL
RTP**

MEXICO CITY: GENDER-SENSITIVE



1

El sector transporte tiene como eje transversal el género

2

Las políticas públicas y planeación toman en consideración el género.

3

Se promueve la accesibilidad y condiciones de seguridad para mujeres.

4

Existe una unidad responsable de promover el enfoque de género.

5

Hay mujeres en puestos decisivos de políticas de transporte.



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

**Taller virtual "Transversalidad de Género en las Políticas de Transporte"
Julio 2015**

Transporte público, información y agenda de género: la experiencia de Montevideo



Diego Hernández
Departamento de Ciencias Sociales y Políticas

¿Por qué género?

Por la estructura de actividades: cuidado y consumo “dual”

- acompañamiento de dependientes y-o accesorios
- viajes concatenados
- necesidad de convertirse en un “actor urbano creativo” para superar estructura más fija de actividades

Por los hábitos de movilidad que caracterizan viajes femeninos

- Modos utilizados, propósitos de los viajes
- Distribución de recursos de movilidad al interior del hogar

Aspectos de mayor vulnerabilidad en el tránsito por la ciudad

- Seguridad en la calle
- Seguridad y situaciones de acoso en el sistema

La necesidad de un abordaje conceptual

Centrado en las personas -no en los viajes- y en las actividades que deben realizar (necesidades a atender)

Movilidad no puede darse por sentada lo relevante es movilidad potencial (acceso, accesibilidad, motilidad).

Los viajes responden a una secuenciación de actividades (constreñimientos de capacidad, de coordinación y de horarios de las actividades).

Relevancia de todo tipo de viajes no únicamente pendulares motorizados o al trabajo para pensar el transporte

Mirada a cuestiones como equidad, desigualdad y bienestar >>> Género, estrato socioeconómico, discapacidades físicas.

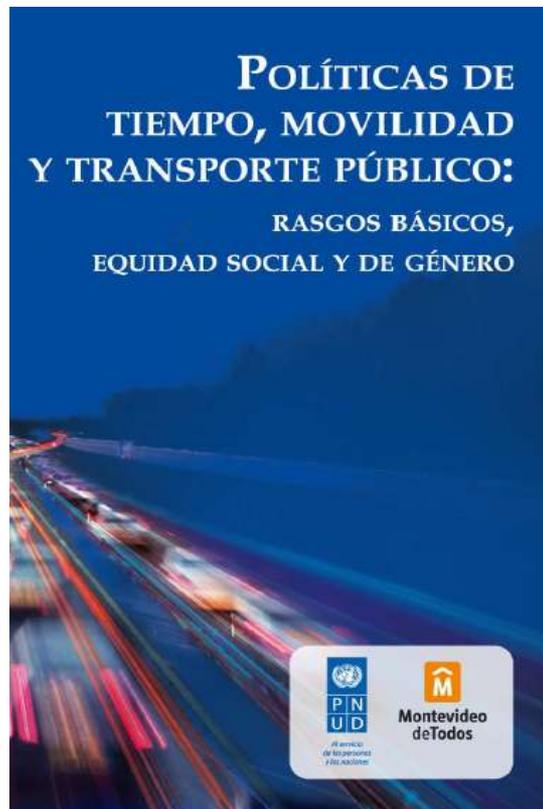
Estudios aplicados centrados en aspectos sociales de transporte

Algunas intersecciones interesantes:

- **Sustantiva:** género, transporte, bienestar y equidad
- **De construcción de políticas:** trabajo coordinado entre academia, actores públicos nacionales e internacionales.



2010



2012



2013

Hallazgos pertinentes para políticas de tiempo

- Los viajes femeninos presentan mayor prevalencia de opciones colectivas (**31%** mujeres vs **23%** hombres). Importante participación femenina en caminatas de menos de 10 cuadras.

- Menor participación de viajes por trabajo y mayor de tareas para el hogar.

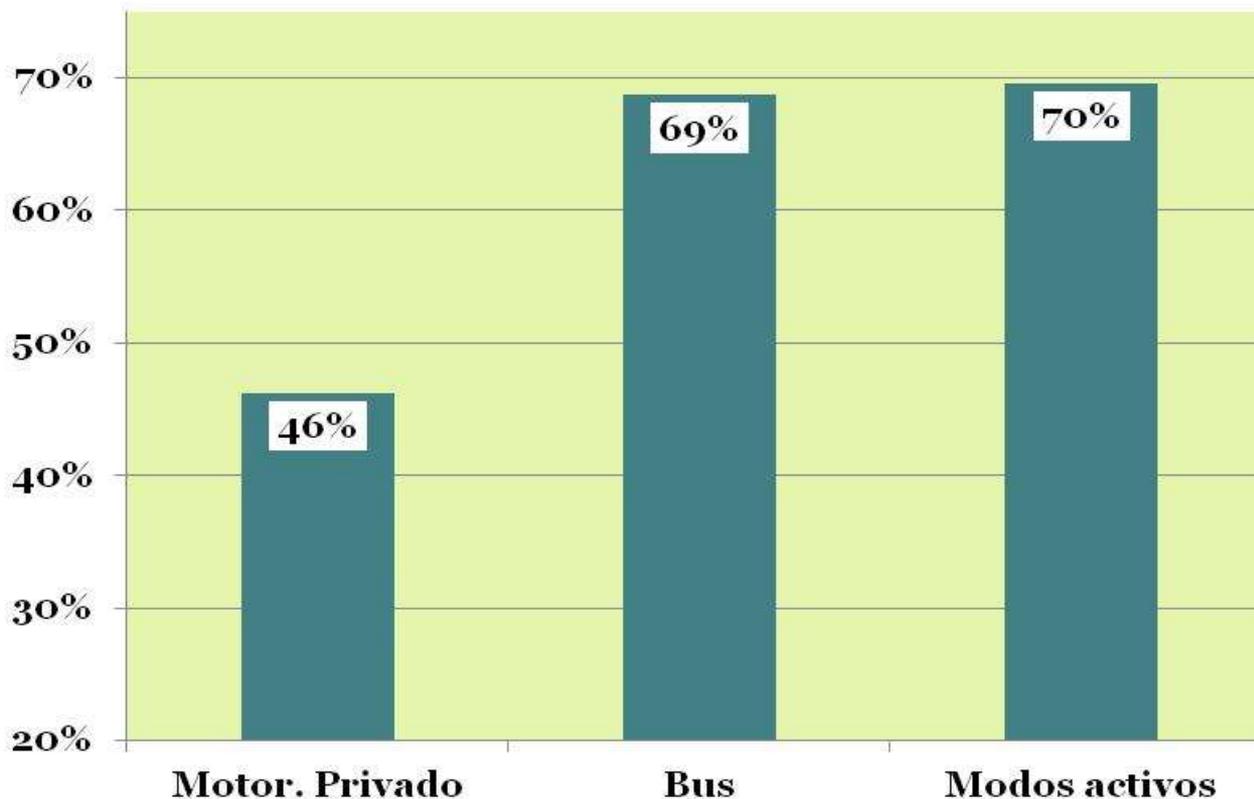
MUJERES: 14% trabajo y 20% orientados al hogar

HOMBRES: 21% trabajo y 16% orientados a hogar

- El **91%** de viajes realizados en automóvil por hombres son en calidad de chofer (**59%** en el caso de las mujeres)

Hallazgos pertinentes para políticas de tiempo

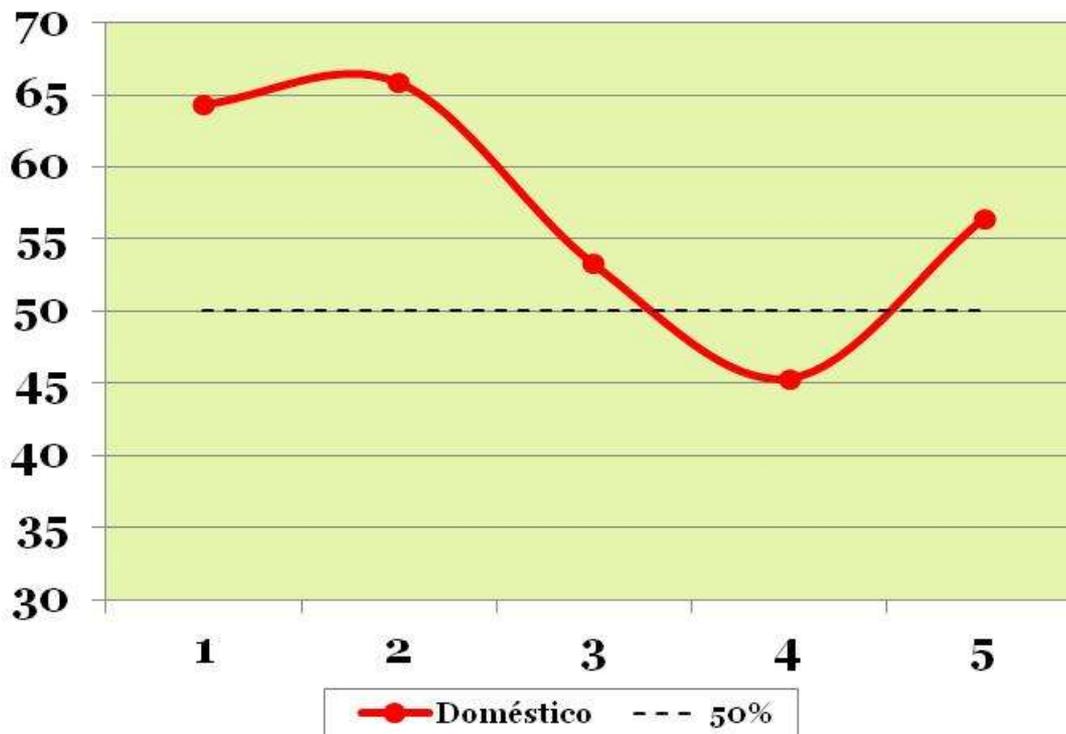
Participación femenina en viajes orientados al hogar por modo
(18 o más años)



Fuente: Hernández, Diego (2012) Políticas de Tiempo y Movilidad: Rasgos Básicos, Equidad Social y de Género. Montevideo: PNUD Uruguay, Intendencia de Montevideo

Hallazgos pertinentes para políticas de tiempo

Contribución femenina a los minutos totales de viajes de tareas para el hogar por quintil de ingreso (personas de 14 o más años)



Dos terceras partes del total de minutos dedicada a viajes para el hogar en los hogares más pobres son realizados por mujeres.

En esos estratos entre el 40 y 45% de minutos de viaje al trabajo corresponden a viajes de mujeres.

La naturaleza de los desafíos

- De carácter intersectorial: por la naturaleza de demanda derivada del transporte y del tiempo como recurso “consumido” en terceras actividades.
- De doble condición: medidas universales con sesgo de género positivo y medidas específicas.
- De doble condición (II): que actúan sobre el sistema de movilidad (cómo las personas se desplazan) y la estructura de actividades de las personas (el tiempo de participación en actividad y conciliación).
- No debe desconocer equidad vertical: estrato socioeconómico define buena parte de la inequidad de género
- Por tanto las respuestas deben priorizar soluciones universales que favorecen a los más vulnerables y mejoran la sustentabilidad urbana.
- Esto implica muy fuerte énfasis en transporte público y modos activos (condiciones de caminabilidad).
- Desafío institucional en cuanto a actores y cometidos, tanto a nivel de transporte como de políticas más generales.
- Más allá de discusión sobre gobernanza el rol del estado es primordial.

Desafíos de política pública de movilidad

- Por estructura modal, sesgo positivo por el sólo hecho de mejorar transporte público:
 - Puntualidad y regularidad
 - Velocidad
 - Información al usuario (mejora tiempo global de viaje)
- Muchas medidas no implican fuerte inversión de infraestructura (por ej. Info al usuario) y podrían tener un impacto importante.
- Por estructura de actividades, cobran relevancia algunas dimensiones específicas
 - Viajes no radiales dirigidos a zonas centrales (oferta local, oferta flexible, sistemas sensibles a la demanda)
 - Estructura e integración tarifaria (diferenciación tarifaria y tarifa plana)
 - Seguridad en la red y la infraestructura (puntos de ingreso y de intercambio, servicio “entre dos paradas”, vagones rosa en otras realidades, etc)
 - Configuración de las unidades (piso bajo, bloqueo de movimiento con puertas abiertas, etc).
- Importante incidencia de viajes a pie implica cuidar otros aspectos urbanos.

Desafíos de política pública urbana

- Seguridad en vía pública. El efecto de percepción de inseguridad es desigual por género en elección de rutinas subóptimas de desplazamiento.
- Mejora de la caminabilidad es clave (estado de pavimento pero también reconocer al peatón –y ciclista- como actor relevante de la movilidad).
- Aprovechar el propio sistema como potenciador de geografía de oportunidades (terminales multimodales, tarjetas inteligentes, etc).
- La forma urbana general o localización de oportunidades incide decididamente. La extensión de las ciudades perjudica en mayor medida a mujeres que hombres.
- Ciudad compacta, multifuncional y con densidad media o alta tiende a compactar desplazamiento de distintos propósitos (muchos femeninos!).
- Las políticas de vivienda terminan definiendo la discusión sobre tiempo.
- Necesidad de una instancia institucional que de cuenta de la dinámica espacio-temporal (al estilo oficina de tiempo).

La oportunidad depende de la capacidad de mirar...

-Abordar varios de los desafíos mencionados implican **visibilizar algunos aspectos que pueden parecer obvios** (transporte público como servicio social, el rol del peatón, la “micro-movilidad”, el no dar por sentado capacidades, habilidades o recursos).

- Ese camino viene avanzando lentamente en la región desde varios órdenes.

- Este tema problematiza al estado al obligarlo a mirar realidades concretas y específicas.

