



1^{ER} FORO
INTERNACIONAL

Transporte, GÉNERO y cuidados

Foro de análisis de las experiencias de género sobre movilidad y políticas de cuidado a nivel internacional: buenas prácticas para el acceso de las mujeres a la ciudad.

Museo Memoria y Tolerancia

Avenida Juárez núm. 8, Colonia Centro, Centro Histórico, C. P. 06010,
del. Cuauhtémoc, Ciudad de México

12 y 13 de octubre a partir de las **9:00 h.**



La movilidad de las mujeres en el medio urbano, se inscribe en un plexo de relaciones donde el espacio social construido a partir de los dominios y las jerarquías del género, define tanto sus actividades, como los usos del tiempo y los territorios físicos de sus desplazamientos. Estas dimensiones median la movilidad de su persona, su ser mujer y su cuerpo y, en suma, sus márgenes de autonomía física.

La movilidad es así, el continente en el que se entreteje el conjunto de actividades cotidianas relacionadas con sus roles y funciones de género en tanto hijas, nietas, hermanas, madres, esposas, o encargadas de las tareas domésticas y del cuidado de los miembros dependientes de su familia, por un lado. Y por el otro, sus funciones como proveedoras únicas o coparticipes en la generación de ingresos familiares y sus aspiraciones como estudiantes, profesionistas, obreras, empresarias o prestadoras de servicios.

La movilidad de las mujeres, vista desde su autonomía física, pende de esta suerte de las relaciones entre el espacio social generizado que las ubica en el territorio de una cierta manera, en los sitios de sus actividades cotidianas, incluyendo el tiempo que le ocupan sus traslados y la medida en que su carga del día a día, puede ser facilitada por su ingreso o, ser resuelta por la intervención de los sistemas de transporte, los servicios sociales y las titularidades en los derechos.

El papel del transporte en la vida de las mujeres

Por su función en el traslado de personas, mercancías y acceso a servicios, el transporte es estratégico para la movilidad de las personas sobre todo en el ámbito urbano. La vida en las grandes ciudades de hoy implica la realización de viajes y traslados cotidianos de las personas que deben desplazarse desde sus hogares a los centros de trabajo, las escuelas o servicios de salud, esparcimiento, acceso a la cultura y a las relaciones humanas etc. entre otros.

Los sistemas de transporte hacen que las ciudades funcionen pues son el medio que vincula las actividades productivas de sus habitantes, facilita a las personas el acceso a oportunidades que brindan las ciudades y en esa medida son fundamentales para el ejercicio y acceso de los derechos. Por ello el buen funcionamiento de los sistemas de transporte ha sido identificado (Banco Mundial, OMS; GTZ, UNFPA y otros) como un elemento central en el desarrollo, la calidad de vida y el bienestar comunitario de todas las personas.

Como buena parte de los equipamientos y la infraestructura urbana, los transportes no son 'neutros al género', debido que el planeamiento en el diseño de su trazado, el servicio por rutas y horarios, no ha incluido sistemáticamente las diferencias en los patrones de uso, acceso y necesidades de movilidad de mujeres y hombres, debido a los diferentes roles y tareas de los mismos". (Banco Mundial, 2011)

Los estudios que se han realizado en los sistemas de transporte, desde la perspectiva de las necesidades y usos de las mujeres, han puesto de relieve que los sistemas de transporte diseñados para el traslado de personas –en su gran mayoría hombres - que se dirigen a sus centros de trabajo y regresan al final de la jornada a sus lugares de vivienda y habitación, tiene un impacto negativo en las mujeres que requieren traslados más cortos para ahorrar tiempo y dinero en sus actividades domésticas de cuidado o para

combinarlas con sus actividades remuneradas. Ya que los patrones de movilidad de las mujeres varían y son más complejos y heterogéneos que los de los hombres¹. Por caso, a diferencia de los hombres, las mujeres necesitan hacer viajes más cortos en distancia y tiempo y, con mucha frecuencia viajan con hijos y/o cargadas con bultos.² A las mujeres les afecta más también la ineficiencia del transporte público debido a que tienen menos acceso a medios de movilidad como autos privados, motos e inclusive bicicletas, por lo que en mayor medida que los hombres, realizan buena parte de sus trayectos a pie.³

Las mujeres experimentan más la inseguridad en el transporte viéndose obligadas a cambiar rutas, trayectos, horarios e incluso dejar de transitar ciertos territorios. A este respecto abundan muestras de que en general corren más riesgos de violencia, acoso y agresiones sexuales por parte de desconocidos en el transporte público o, cuando caminan de ida y vuelta al transporte. Los altos niveles de riesgo suelen disuadir a muchas mujeres y a sus hijas, a desplazarse fuera de casa, en aras de aprovechar oportunidades escolares o de percibir ingresos; por lo que la inseguridad personal en los medios de transporte impacta doblemente tanto en sus oportunidades de vida como en su integridad personal y derechos. De suerte que la inseguridad también acota los horarios en que pueden trasladarse o movilizarse sin poner en riesgo su integridad física e incluso su propia vida.

En este sentido el transporte y la seguridad son elementos centrales en la generación de condiciones que favorezcan la movilidad en el cruce de la autonomía física y económica de las mujeres.

En este marco la asintonía entre los sistemas de transporte respecto a las tareas, funciones y necesidades de las mujeres genera un estrés considerable para el goce pleno de sus derechos ya que supone un aumento en la carga que tienen para realizar sus actividades cotidianas. Es decir, se convierte en una limitante de oportunidades de empleo, ingresos, acceso a servicios, derechos y participación, que repercute en sus posibilidades para el empoderamiento y la autonomía económica.

Por lo que pudiéramos concluir que los sistemas de transporte son un eslabón estratégico en el logro de la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres y por ende en las metas de los ODS. Es por ello de sumo interés hacerlos jugar como un factor para incrementar la participación social y la competitividad de las mujeres en el mercado de trabajo, facilitando los desplazamientos y la organización espacial que permita a mujeres y hombres armonizar sus diversas actividades productivas, domésticas y disfrutar sus derechos.

Cuidados a cargo de las mujeres y ciudadanía

Como señalan María de los Ángeles Durán y Sales Tomeau entre otras académicas, el sujeto político referente de los derechos en las sociedades modernas democráticas, es una persona individual autónoma y autosuficiente, que toma decisiones por sí mismo y está en condiciones de ejecutarlas.

¹ Meloni, I., Bez, M. y Spissu, E. (2009). Activity-Based Model of Women's Activity-Travel Patterns. Journal of the Transportation Research Board. Washington, D.C., 26. Citado en: Banco Mundial; Global Women Instituto; BID; ICRM, noviembre 2015. Ment Brief. Nota Sectorial De Transporte.

² Banco Interamericano de Desarrollo, Guía para la Integración de la Perspectiva de Género en los Sistemas de Transporte Urbano que Optimizan la Movilidad. Washington, D.C. División de Género y Diversidad, 5 Citado en: Banco Mundial; Global Women Instituto; BID; ICRM, noviembre 2015. Ment Brief. Nota Sectorial De Transporte.

³ Eurostat. How Europeans Spend Their Time. Everyday Life of Women and Men, 1998–2002. 2004. Consultado en abril de 2015. <http://epp.eurostat.ec.eu.int>, p. 121.

Sin embargo, la dependencia es una condición que homologa también por igual a todos, tanto en la infancia como en las etapas mayores de la vida, así como en las enfermedades o accidentes que acompañan la vida de todos. Esto coloca a la dependencia del cuidado de otros en una situación en la que todas las personas pueden entrar o salir.⁴ De manera que todas las personas o bien tuvimos, tenemos y tendremos necesidad de cuidado en alguna etapa de nuestra vida y todas, igualmente, tuvimos, tenemos o tendremos necesidad de prodigar estos cuidados a alguien que lo requiera.

Compuesto por un conjunto de prácticas y disponibilidades emocionales para cubrir necesidades muy diversas, el cuidado de las personas involucra actividades realizadas en el ámbito doméstico entre familiares y por tanto sin remuneración, aunque otras pueden ser remuneradas y realizadas en el mismo hogar o terciarizadas a expensa pública o provistas por asociaciones sin fines de lucro.

No obstante aun cuando la demanda social de cuidado se incrementa como resultado de una más larga vida y el consiguiente envejecimiento de la población, como señala la propia autora citada: “La oferta potencial de cuidados depende (...) de la respuesta colectiva que se ofrezca (...) En otras palabras, del modo en que socialmente se pacte el reparto de estas obligaciones y privilegios.”⁵

Este reparto de cargas tiene lugar entre los costos que asume el estado a través de los servicios sociales; la parte que el mercado puede resolver a partir de los servicios personales que se contratan y, las familias, en cuanto a costo y cuidado de sus propios miembros.

En este último caso el reparto de la carga de cuidado pasa por las relaciones de género. Por cuestiones de género, el cuidado de las personas ha sido colocado en el centro de la vida de las mujeres. Esta carga es mucho más difícil de llevar ahora que hace algunas décadas, como resultado de un contexto de cambios demográficos como el envejecimiento de la población derivado del aumento en la esperanza de vida y, otros, debidos a la transformación de las estructuras familiares provocadas por la migración de los miembros masculinos, el divorcio, o la formación de hogares uniparentales con jefatura femenina. Y otros más debido a la privatización de los servicios sociales y a la precarización del empleo.

Considerando la creciente participación de las mujeres en las actividades productivas y sus reivindicaciones por la igualdad; la demanda por servicios de cuidado y por repartos más equitativos de la carga tanto a nivel de género como de estructuras sociales los cuidados salen hoy de la invisibilidad y reciben la luz de nuevas conceptualizaciones económicas del uso del tiempo y de las ventajas comparativas de mujeres y hombres, en el ámbito del mercado de trabajo y las oportunidades a la participación en la toma decisiones.

Incorporar el trabajo y los derechos a los cuidados en el marco de las políticas públicas, como parte de una nueva agenda pública, representa por ello un cambio radical en el modelo capitalista clásico edificado bajo el

principio de que la reproducción social y humana es un asunto en gran parte privado, que se resuelve al interior de las familias.

El cambio supone revertir los valores socialmente otorgados centrados en lo productivo y mercantil dar más valor a la vida y a los cuidados como parte de la sostenibilidad social (Marugán; 2014:223). El cambio se inscribe también en los esfuerzos por lograr la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, ya que el cuidado se ubica hoy por hoy en el vértice de la demanda de las mujeres a la autonomía física y la auto suficiencia económica y en la expectativa de un mundo 50/50 que se espera construir como producto de los ODS.

Objetivo General

- Posicionar la política de transporte urbano en el marco del derecho de las mujeres a la ciudad y el logro al empoderamiento y la autonomía económica, coadyuvando a la conciliación de cuidado familiar e igualdad laboral entre mujeres y hombres.

Objetivos específicos

- Socializar resultados y hallazgos de los enfoques y análisis más recientes del transporte desde la perspectiva de género y las políticas de cuidado, a nivel regional e internacional.
- Aportar elementos, criterios de aplicación y experiencia de buenas prácticas para desarrollar acciones de política pública y participación ciudadana, a favor de la armonización del funcionamiento de los sistemas de transporte urbano, con las necesidades de movilidad segura de las mujeres y el cuidado de los hogares.
- Aportar elementos para abrir el espectro de alternativas de acciones y política pública en materia de transporte, más allá de los enfoques de seguridad.
- Aportar elementos para sensibilizar, estimular y comprometer a empresarios y responsables de los servicios de transporte público en la CDMX.

Participantes

Funcionariado público tomador de decisiones, organismos internacionales, empresarios, académicas y académicos, estudiantado universitario, representantes populares y organizaciones civiles.

Duración

Un día y medio.

Fecha de realización

Jueves 12 y viernes 13 de octubre de 2017.

Sede

Museo Memoria y Tolerancia
Av. Juárez No. 8, Col. Centro, Ciudad de México.

PROGRAMA

JUEVES 12 DE OCTUBRE DE 2017	
09:00	Registro de Asistentes
09:30 - 10:00	<p>Acto Inaugural</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lic. Patricia Mercado Castro Secretaria de Gobierno de la Ciudad de México 2. Sra. Paola Tapia Salas Ministra de Transporte y Telecomunicaciones de la República de Chile 3. Dra. Ma. Nieves Rico Directora de la División de Asuntos de Género de la CEPAL 4. Lic. Marcela Eternod Arámburu Secretaría Ejecutiva del Instituto Nacional de las Mujeres 5. Arq. Marcos Mazari Hiriart Director de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México. 6. Arq. Laura Itzel Castillo Juárez Directora General de SM1 7. Dra. Teresa Incháustegui Romero Directora General del Instituto de las Mujeres, CDMX.
10:30 - 12:00	<p>Mesa 1 Género, movilidad y transporte; desarrollo de conocimiento y propuestas para la igualdad.</p> <p>Modera: Dra. Teresa Incháustegui Romero Directora General del Instituto de las Mujeres, CDMX</p> <p>Participan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Igualdad de género y Derecho de las mujeres a la movilidad en las ciudades Dra. Ana Falú, Directora del INVIHAB -Instituto de Investigación de Vivienda y Hábitat-, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina. Directora de CISCESA y Co Fundadora de la Red Mujer y Hábitat y la AFM. • Incorporación de las políticas de igualdad y empoderamiento de las mujeres en la planeación de la movilidad de las ciudades Sra. Angie Palacios Representante del Banco de Desarrollo de América Latina. CAF. • La movilidad y el transporte en la autonomía económica de las mujeres Sra. Karla Domínguez, Consultora del Banco Mundial.

12:00 - 13:30	Mesa 2 Género y usos del transporte en la CDMX.	Modera: Sr. Pablo Yanes Rizo Coordinador de Investigaciones de la Sede Subregional de la CEPAL en México. Participantes: <ul style="list-style-type: none"> • Usos y necesidades del transporte de mujeres y hombres en la CDMX, según la Encuesta Origen y Destino, 2007- y 2017. Mtra. Laura Irais Ballesteros Mancilla. Subsecretaria de Planeación (SEMOVI). • La movilidad en la solución a las desigualdades en la ciudad. Dr. Javier Delgado Campos. Director del Programa de Estudios de la Ciudad. UNAM.
13:30 - 14:30	Mesa 3 Los servicios de transporte público y la movilidad de las mujeres en la Ciudad de México.	Modera: Mtra. Tanya Müller Secretaria de Medio Ambiente de la CDMX Participan: <ul style="list-style-type: none"> • Usuarías, servicios y movilidad en STC, Metro. Mtro. Jorge Gaviño, Director General del Sistema de Transporte Colectivo-Metro. • El servicio Atenea. Usos y experiencia Arq. Laura Itzel Castillo Juárez, Directora General de Sistema de Movilidad SM1. • Usuarías y experiencia de servicio en Metrobús Ing. Guillermo Calderón Aguilera, Director General de Metrobús. • Usuarías y experiencia de servicio en los Servicios de Transportes Eléctricos de la CDMX Lic. Eduardo Venadero, Director del Sistema de Transportes Eléctricos. • La magnitud de la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público en la CDMX Lic. Fabiola Zermeño, EPADEQ. • Situación de las mujeres operarias en la CDMX Sra. Hilda Vilchis, Líder de Mujeres Operarias en Movimiento.
14:30 - 15:45	COMIDA	
16:00 - 17:30	Mesa 4. Cuidado, autonomía y servicios de transporte; experiencias regionales e internacionales.	Modera: Dra. Olga Segovia Marín Consultora en Asuntos de Género de la CEPAL Participan:

- **El transporte y movilidad del cuidado en la CDMX**
Mtra. Miriam Téllez Ballesteros. Facultad de Ingeniería y LAHAS, UNAM.
- **Recorridos escolares en la Región Metropolitana de Buenos Aires**
Dra. Laura Cecilia Pautassi, Directora del Proyecto Interdisciplinario UBACYT "Brechas de bienestar y marginaciones sociales en Argentina". Facultad de Derecho y Ciencias Sociales (UBA)
- **Accesibilidad y diseño universal. Arquitectura para personas con discapacidades**
Mtra. Taide Buenfil Garza. Coordinadora Académica de la Maestría en Responsabilidad Social (presencial), Facultad de Responsabilidad Social, Universidad Anáhuac.

VIERNES 13 DE OCTUBRE DE 2017

09:00

Registro de Asistentes

9:30 - 11:00

Mesa 5
Alternativas para la
movilidad de las mujeres
en la Ciudad de México.

Modera:

Dr. Bernardo Baranda

Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

Participan:

- **Pensar en alternativas de movilidad incluyente y sustentable.**
Mtro. Antonio Suárez Bonilla. Laboratorio de Movilidad. Fac. de Arquitectura de la UNAM.
- **Uso de la bicicleta por las mujeres para la movilidad local.**
Lic. María Fernanda Rivera Flores, Directora de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista, Secretaría del Medio Ambiente.
- **Gestión cultural, ocio, accesibilidad e igualdad de género.**
Arq. Pablo Francisco Gómez Porter, Facultad de Arquitectura de la UNAM.

11:00 - 13:00

Mesa 6
Haciendo política de
transporte con
perspectiva de género.

Modera:

Dra. Teresa Incháustegui Romero

Directora General de INMUJERES CDMX

Participan:

- **Sra. Marta Serrano Balbuena**
Directora de Comunicación de la Empresa Municipal de Transporte. Alcaldía de Madrid.
- **Sra. Paola A. Tapia Salas**
Ministra de Transporte y Telecomunicaciones de la República de Chile.
- **La calidad y la perspectiva de género en los servicios del Sistema Integrado de transporte y movilidad en la CDMX.**
Mtra. Laura Ballesteros Mancilla. Subsecretaria de Planeación y Desarrollo de Movilidad.

13:00

CLAUSURA

14:00

COMIDA