

Instituto Nacional de las Mujeres
Gobierno de la Ciudad de México
Instituto de las Mujeres del Distrito Federal.

**“Consolidar la Institucionalización de la Política Pública de Igualdad en la
Ciudad de México”**

Meta 6.MI Realizar un 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.

Documento meta: Documento con el Informe del 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, con propuestas de mejora de la política pública.

22 de noviembre del 2017

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

ÍNDICE

1	Introducción	3
1.1	El papel del transporte en la vida de las mujeres.....	3
1.2	Cuidados a cargo de las mujeres y ciudadanía	5
2	Justificación	5
3	Objetivos.....	6
3.1	General.....	6
3.2	Particulares.....	6
4	Desarrollo	7
4.1	Metodología del Foro	7
4.1.1	Programa de actividades	17
4.1.2	Temas de las mesas de trabajo	18
5	Sistematización del proceso formativo.....	18
5.1	Registro de participantes	18
5.1.1	Personas servidoras públicas	19
5.1.2	Población General	22
5.2	Integrantes del presidium	20
5.3	Programa del acto de inauguración	21
5.4	Discursos Oficiales	21
5.4.1	Dra. Teresa Incháustegui Romero, Directora General del Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México	21
5.4.2	Palabras del Arq. Juan Carlos Hernández White.....	24
5.4.3	Palabras de Sra. Marcela Eternod Aramburu, Secretaria Ejecutiva del Instituto Nacional de las Mujeres.....	24
5.4.4	Palabras de Dra. María Nieves Rico, Directora de la División de Asuntos de Género de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)	24
5.4.5	Palabras de Sra. Paola Alejandra Tapia Salas, Ministra de Transporte y Telecomunicaciones de la República de Chile.....	25
5.4.6	Palabras de la Arq. Laura Itzel Castillo Juárez, Directora General del Sistema de Movilidad 1 (SM1).....	25

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

5.4.7	Palabras de la Licda. Jacqueline L'Hoist Tapia, Presidenta del Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México.....	25
5.4.8	Palabras de la Licda. Patricia Mercado Castro, Secretaria de Gobierno de la Ciudad de México	26
5.5	Relatorías de las mesas de trabajo.....	26
5.5.1	MESA 1, Género, movilidad y transporte; desarrollo de conocimiento y propuestas para la igualdad	26
5.5.2	MESA 2, Género y usos del transporte en la Ciudad de México	27
5.5.3	MESA 3, Los servicios de transporte público y la movilidad de las mujeres en la Ciudad de México	28
5.5.4	MESA 4, Cuidado, autonomía y servicios de transporte; experiencias regionales e internacionales.....	29
5.5.5	MESA 5, Alternativas para la movilidad de las mujeres en la Ciudad de México.....	30
5.5.6	MESA 6, Haciendo política de transporte con perspectiva de género	31
6	Recomendaciones	33
6.1	Trascendencia	33
6.2	Continuidad.....	34
7	Conclusiones	34
8	Bibliografía.....	37
9	Anexos.....	38
9.1	Presentaciones Power Point.....	38
	Mesa 1 Género, movilidad y transporte; desarrollo de conocimiento y propuestas para la igualdad	38
	Mesa 2 Género y usos del transporte en la CDMX.....	41
	Mesa 3 Los servicios de transporte público y la movilidad de las mujeres en la Ciudad de México	44
	Mesa 4 Cuidado, autonomía y servicios de transporte; experiencias regionales e internacionales	61
	Mesa 5 Alternativas para la movilidad de las mujeres en la Ciudad de México	74
	Mesa 6 Haciendo política de transporte con perspectiva de género.....	84
9.2	Memoria fotográfica	94

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

1 Introducción

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 copartícipes 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 impulso y desarrollo de políticas públicas integrales para enfrentar la violencia contra las mujeres debe desplegar un conjunto de acciones sistemáticas, permanentes y de gran amplitud que prevengan, atiendan y procuren justicia por delitos y otros actos de violencia contra las mujeres de todas las edades, en los espacios y transportes públicos, contando con la participación ciudadana.

1.1 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,

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

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 hombres. 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. 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. 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.

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.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

1.2 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.

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. 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.

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.

2 Justificación

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

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

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 de 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 vórtice 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.

3 Objetivos

3.1 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.

3.2 Particulares

- 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.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

4 Desarrollo

4.1 Metodología del Foro

El Foro se estructuró a partir de 6 Mesas de trabajo con expertas y expertos internacionales y nacionales en la materia.

El primer día se realizó el Acto Inaugural, así como 4 Mesas de trabajo y un receso para la comida.

El segundo día, se realizaron 2 Mesas de trabajo, la Ceremonia de Clausura y la comida.

Los Ejes temáticos que se consideraron para el desarrollo de los paneles son: Género, movilidad y transporte; Usos del transporte según el género en la CDMX; Experiencias regionales e internacionales en torno a los cuidados, la autonomía y los servicios de transporte; Alternativas para la movilidad de las mujeres en la Ciudad de México, y las empresas privadas de servicios de transporte; alternativas de regulación e incentivos para incluir políticas de género.

Participaron como panelistas, especialistas internacionales en materia de transporte, movilidad y género; académicas y académicos, empresas de transporte, así como funcionarias y funcionarios del Gobierno de la CDMX concernidos con la movilidad segura de las mujeres y niñas.

A continuación se presentan breves semblanzas algunos moderadores y ponentes considerados en la planeación del Foro:

Fotografía	Nombre y cargo	Semblanza
	Mtra. Laura Irais Ballesteros Subsecretaria de Planeación (SEMOVI)	Licenciada en Ciencia Política egresada del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, con maestría en Dirección Estratégica y Gestión de la Innovación, con especialidad en Análisis de Escenarios por la Universidad Autónoma de Barcelona y la Universidad Carlos III de Madrid. Ha sido diputada local en la VI Legislatura de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Es especialista en temas de movilidad, transporte sustentable y derechos humanos. Impulsó temas como la ley de movilidad.
	Dr. Bernardo Baranda Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo	Ciclista cotidiano y usuario del Transporte Público por gusto y conveniencia, Bernardo ha desarrollado su carrera profesional impulsando la mejora de la accesibilidad urbana principalmente a través de proyectos, publicaciones, entrevistas y eventos. Desde el 2006 se unió al Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés) organización sin fines de lucro que asesora

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

gobiernos en proyectos que hagan más sustentable y equitativa la movilidad de las personas en las ciudades y actualmente coordina las oficinas de dicha organización en México y Brasil. Además de una licenciatura en Ingeniería Civil por parte de la Universidad Nacional Autónoma de México, estudió una maestría en Ingeniería del Transporte realizada en el IHE-TU en Delft, Holanda; y otra en Administración e Implementación de Proyectos de Desarrollo, realizada en la Universidad de Manchester, en el Reino Unido. Imparte clases en la Maestría de Ciudad en la Universidad Centro



Mtra. Taide Buenfil Garza
Coordinadora Académica de la Maestría en Responsabilidad Social (presencial), Facultad de Responsabilidad Social, Universidad Anáhuac.

Egresada como arquitecta de la Universidad Anáhuac, con Maestría en Responsabilidad Social y estudios de doctorado por la misma institución. Es docente en la división de estudios de posgrado Facultad de Arquitectura, en la UNAM con la materia de "Arquitectura para Discapacitados" desde 1998 y fundadora del Seminario de Accesibilidad y Diseño Incluyente, ha impartido clases en diversas Universidades a nivel nacional. Integrante del Libre Acceso A.C. desde el año 1996 e integrante del Patronato de la Confederación Mexicana de Organizaciones en favor de las Personas con Discapacidad Intelectual I.A.P. (CONFE) y vocera de la COAMEX (Coalición sobre los derechos de las personas con discapacidad) y la Alianza ÉNTRALE por la inclusión laboral. Ganadora en la Convocatoria Pública para integrar la Asamblea Consultiva del Consejo Nacional para la Integración y Desarrollo de las Personas con Discapacidad, posteriormente electa Presidenta de la misma.



Ing. Guillermo Calderón Aguilera
Director General de Metrobús

Estudió la licenciatura en Ingeniería Química en la Universidad Nacional Autónoma de México, y un posgrado en Alemania en simulación de procesos.

Ha sido Director General de Regulación y Vigilancia Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente, Gobierno del Distrito Federal; Coordinador de Proyectos en el Instituto Mexicano del Petróleo y en el Programa Universitario del Medio Ambiente (PUMA) de la UNAM. Así como Consultor en procesos tecnológicos del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) y Director General de la empresa Planeación Ingeniería Sistemas y Tecnología, S. C. (PISTA).

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



Arq. Laura Itzel Castillo Juárez
Directora General de SM1

Arquitecta por la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), tiene una larga trayectoria en el servicio público y cargos de elección popular como Diputada Local en la II Asamblea de representantes del D.F. de 1991 a 1994, Diputada Federal en la LVII Legislatura de 1997 a 1999 y posteriormente en la LXI Legislatura de 2009 a 2012, Jefa Delegacional en Coyoacán de 1999 a 2000 y como Secretaria de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI) de 2000 a 2006. Actualmente es la Directora General del Sistema de Movilidad 1 -antes Red de Transporte de Pasajeros (RTP)-, cargo que desempeña desde noviembre de 2015.



Lic. Lorena Cruz Sánchez
Presidenta del Instituto Nacional de las Mujeres

Licenciada en Administración de Empresas por la Universidad Autónoma del Estado de México. Cuenta con diplomados en políticas públicas con perspectiva de género, institucionalización y gobernanza, comercio internacional, relaciones de México con la Unión Europea, Mercadotecnia, Negocios Internacionales, y Alta Dirección. Desde enero de 2013 es Presidenta del INMUJERES, órgano rector de la política nacional en materia de igualdad entre mujeres y hombres.



Dr. Javier Delgado Campos
Director del Programa de Estudios de la Ciudad. UNAM.

Licenciado en Arquitectura por la Facultad de Arquitectura de la UNAM, con Maestría y Doctorado en Urbanismo de la UNAM. Las líneas de investigación que trabaja son Modelos de estructura urbana y regional, Urbanización peri urbana y. Enfoques transdisciplinarios de la Geografía y cuenta con múltiples publicaciones.



Sra. Karla Domínguez
Consultora del Banco Mundial

Especialista en género con experiencia en la integración del género en los proyectos de transporte y protección social. Se ha centrado en el análisis de las barreras y los facilitadores para la movilidad y accesibilidad de las mujeres, las estrategias para abordar el acoso sexual en el transporte público en entornos urbanos y el análisis de género para proyectos de carreteras rurales en América Latina y África. Tiene una Maestría en Gestión del Desarrollo por la Escuela de Economía y Ciencias Políticas de Londres y un Certificado de Administración Pública por la Escuela Maxwell de la Universidad de Syracuse. Antes de ingresar al Banco en 2014, ha colaborado con organizaciones internacionales de la sociedad civil (ODI, Practical Action, Oxfam) y ha trabajado para diferentes agencias del gobierno mexicano, incluido el Ministerio de Desarrollo Social

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



Lic. Marcela Eternod Arámburu
Secretaría Ejecutiva del Instituto Nacional de las Mujeres

Estudió Matemáticas y Filosofía, cuenta con una especialidad en Demografía, otra en Estadística y una más en Estadísticas de género> ha cursado diplomados de alta dirección, de investigación y de problemas socioeconómicos, entre otros.

Trabajó por casi 30 años en el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Es especialista en estadísticas de género.

Pertenece a diversas asociaciones profesionales es autora de varios artículos y ensayos, coautora de cinco libros y ha colaborado en más de 150 publicaciones del INEGI. Ha impartido cursos y conferencias, tanto en México como en otros países.



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.

Arquitecta y activista social por los derechos humanos y por los derechos de las mujeres. Ha sido Directora Regional de UNIFEM (hoy parte de ONU Mujeres) para la Región Andina y para Brasil y Países del Cono Sur. Es investigadora y Profesora en la Universidad Nacional de Córdoba en la cual es Directora del Instituto de Investigación de la Vivienda y Hábitat. Es integrante del Grupo Asesor en Género de ONU HABITAT.

En el campo de la acción feminista impulsó numerosas iniciativas institucionales y contribuyó desde el inicio a instalar los derechos de las mujeres a la ciudad, a la vivienda y al hábitat.

Es co-fundadora de la Red Mujer y Hábitat de América Latina, de CISCESA, Argentina; y de la Articulación Feminista Marcosur, entre otros espacios de acción a favor de los derechos de las mujeres. En 2013 ha obtenido el Premio Trayectoria Feminista junto a otras mujeres argentinas.



Mtro. Jorge Gaviño
Director General del Sistema de Transporte Colectivo-Metro.

Licenciado en Derecho por la UNAM, maestro en Derecho Ambiental y Doctor en Ciencias Ambientales, ambas por la Universidad de Alicante, España.

Ha desempeñado diversos cargos en la administración pública como Diputado de la VI Asamblea Legislativa, Director General del Instituto de Vivienda de la Ciudad de México (INVI) y Jefe Delegacional de Álvaro Obregón.



Arq. Pablo Francisco Gómez Porter
Facultad de Arquitectura de la UNAM

Arquitecto y Maestro en Arquitectura con especialidad en Restauración de Monumentos y Sitios por la UNAM; actualmente es candidato a Doctor en Arquitectura por dicha Universidad. Obtuvo la medalla "Gabino Barreda" en la licenciatura, así como la "Gustavo Baz Prada"; se graduó con Mención Honorífica de Licenciatura y de Maestría. Cuenta con publicaciones y capítulos de libros en materia

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

	Dra. Teresa Incháustegui Romero Directora General de INMUJERES CDMX	de conservación, manejo y sostenibilidad del patrimonio edificado del Siglo XX, así como en planeación urbana de centros históricos. Fue profesor de la Maestría en Conservación de Bienes Culturales Inmuebles de la Escuela Nacional de Conservación, Restauración y Museografía, ENCRyM, así como de la Maestría en Gestión Cultural en el Instituto Ortega Vasconcelos de México desde 2012 a la fecha. Actualmente se desempeña como profesor de tiempo completo en la Facultad de Arquitectura de la UNAM.
	Dra. Angélica del Rocío Lozano Cuevas Investigadora de la Facultad de Arquitectura de la UNAM	Licenciada en Sociología por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y Doctorada en Investigación en Ciencias Sociales con especialidad en Ciencia Política, por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), sede México. Profesora e investigadora de tiempo completo en el Posgrado de Humanidades y Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM). Como Diputada Federal presidió la Comisión Especial de Feminicidios, fue Secretaria en la Comisión de Seguridad Pública; e integrante de las Comisiones de Equidad y Género y de Gobernación durante la LXI Legislatura (2009-2012). En 2012 recibió la nota "Amicus Curiae" por parte de la Corte Interamericana de Derechos Humanos (CIDH), por su labor dando seguimiento al Cumplimiento de la Sentencia de Campo Algodonero contra el Estado Mexicano, dictada por la CIDH en contra del gobierno mexicano en noviembre de 2009 por los casos de "González y otras". Investigadora en el Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México. Las líneas de investigación que trabaja son: • Modelación de redes para diseño de rutas, asignación de tráfico y diseño de redes. • Estimación macroscópica del flujo vehicular y las emisiones en redes metropolitanas • Estimación de flujos y análisis del transporte urbano de carga • Integración de modelos matemáticos con software y sistemas de información del transporte. • Análisis de rutas viables mínimas en redes multidimensionales

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

	Arq. Marcos Mazari Hiriart Director de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México	Estudió la licenciatura en Arquitectura en la Escuela Nacional de Arquitectura, UNAM. Realizó una especialización en planeación y diseño ambiental en la Universidad de Aston, en Birmingham, Gran Bretaña. Es profesor de asignatura con 33 años de trabajo docente en la UNAM, y fundador de la licenciatura de Arquitectura de Paisaje. Ha sido reconocido con la distinción Profesor Meritísimo, por sus aportes en el desarrollo académico y cultural de la arquitectura en Latinoamérica y el Caribe, otorgado por la ENEFA, Santo Domingo, República Dominicana, en 2016.
	Mtro. Carlos Augusto Meneses Flores Encargado de Despacho de la Secretaría de Movilidad de la CDMX	Licenciado en Derecho y Maestro en Política Criminal y Seguridad Pública, así como en Derecho Constitucional y Amparo. Se ha desempeñado como Director General de Gobierno del Distrito Federal, Subsecretario de Transportes de la Secretaría de Movilidad y en la actualidad es el Encargado de Despacho de la Secretaría de Movilidad de la CDMX
	Lic. Patricia Mercado Castro Secretaria de Gobierno de la CDMX	Licenciada en Economía por la Universidad Nacional Autónoma de México. Fue Presidenta del Instituto de Liderazgo Simone de Beauvoir del año 2000 al 2013. De 2011 a 2013 fue Directora General de la Iniciativa SUMA. Democracia es Igualdad, auspiciada por ONUMJERES y en alianza con el Instituto Nacional de las Mujeres y con Mecanismos para el Adelanto de las Mujeres en 10 estados del país. Entre 2014 y julio de 2015 fue Secretaria de Trabajo y Fomento al Empleo de la Ciudad de México.
	Mtra. Tanya Müller Garcia Secretaria de Medio Ambiente, CDMX	Es Maestra en Ciencias Internacionales de la Agricultura Urbana (International Agricultural Economics and Management) por la Universidad Humboldt de Berlín y es Ingeniera Agrónoma con Especialización en Horticultura por la Escuela Agrícola Panamericana, El Zamorano de Tegucigalpa, Honduras. Cuenta con un Posgrado Internacional en Hidrometeorología por el Ministry of Transport Meteorological Service Bet-Dagan de Tel Aviv, Israel (IMS), así como un Diplomado en Derecho Ambiental y Recursos Naturales por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM). Es fundadora y presidenta de la Asociación Mexicana Nacional para la Naturación de Azoteas (AMENA A.C.), Asociación Civil dedicada a la investigación y difusión de azoteas y muros verdes. Ponente en congresos internacionales en Basilea, Suiza; Sao Paulo, Brasil; Filadelfia y Washington, en los Estados Unidos de Norteamérica; Monterrey, México y en ciudades de la

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

	República Popular de China. También fue fundadora y Vicepresidenta del World Green Infrastructure Network (WGIN), asociación mundial dedicada a la promoción de infraestructura verde en distintas regiones del mundo.
 Sra. Angie Palacios Representante del Banco de Desarrollo de América Latina. CAF.	Ejecutiva de la Dirección de Análisis y Programación Sectorial de CAF – Banco de Desarrollo de América Latina, en donde se enfoca en la inclusión e integración de la perspectiva de género e inclusión social en el sector de transporte urbano. Dentro de CAF, ha adquirido experiencia multidisciplinaria en iniciativas y proyectos de desarrollo urbano, inclusión económica y social, competitividad, tecnología e innovación. Previo a CAF, trabajó activamente en el sector de desarrollo internacional, particularmente en el diseño, ejecución y evaluación de proyectos de desarrollo económico local con componentes de equidad de género. Es Maestra en Desarrollo Económico y Político de la Universidad de Columbia en Nueva York. Es ecuatoriana y trabaja en la representación de CAF en Argentina.
 Dra. Laura Cecilia Pautassi Directora del Proyecto Interdisciplinario UBACYT "Brechas de bienestar y marginaciones sociales en Argentina". Facultad de Derecho y Ciencias Sociales (UBA).	Abogada egresada de la Universidad de Córdoba, Argentina. Especialista en Planificación y Gestión de Políticas Sociales y Doctora de la Universidad Nacional de Buenos Aires en el área de Derecho Social. Actualmente se desempeña como investigadora independiente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y del Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales, Facultad de Derecho, Universidad de Buenos Aires. Docente universitaria a nivel de grado y posgrado. Fue investigadora visitante de las Universidad Libre de Berlín y la Universidad Humboldt, Berlín, Alemania. Consultora División Asuntos de Género, CEPAL. Directora del Grupo de Trabajo Interdisciplinario Derechos Sociales y Policías Públicas. Socia fundadora del Equipo Latinoamérica de Justicia y Género. Es Experta Independiente y Presidenta del Grupo de Trabajo para el Análisis de los Informes Nacionales previstos por el Protocolo de San Salvador (OEA). Se especializa en derechos económicos, sociales y culturales, perspectiva de género y políticas públicas.
 Dra. Ma. Nieves Rico Directora de la División de Asuntos de Género de la CEPAL	Antropóloga Social por la Universidad Nacional de Rosario, Argentina, Master en Sociología del Desarrollo, Máster en desarrollo urbano y administración local, Diplomada en Relaciones Internacionales en Madrid, Estudios de Doctorado en Sociología en la Universidad Complutense de Madrid.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

	Especialista en políticas públicas con enfoque de género y derechos humanos. Autora de artículos, documentos y libros sobre la situación de las mujeres y la igualdad de género en América Latina y el Caribe en temas como: mercado laboral, migración, familia, cuidados, formación y educación, pobreza, protección social y violencia.
 Lic. María Fernanda Rivera Flores, Subdirectora de Cultura, Diseño e Infraestructura ciclista de la Secretaría del Medio Ambiente.	Estudió la Licenciatura en Política y Administración Pública en El Colegio de México. Su principal labor como Subdirectora de Cultura y Uso de la Bicicleta, es dar seguimiento al Paseo Dominical Muévete en Bici y las Biciescuelas CDMX con el objetivo de generar una mayor cultura ciclista en la ciudad. Previo a este cargo, fue coordinadora de ECOBICI donde su función era supervisar y dar seguimiento al Sistema, así como la planeación e implementación de fases de expansión. Estuvo a cargo del crecimiento de ECOBICI en su cuarta fase, donde fue responsable de la gestión e instalación de la infraestructura y equipamiento, también coordinó los esfuerzos de colaboración entre las diferentes dependencias involucradas. Con esta expansión ECOBICI se convirtió en uno de los diez sistemas de bicicletas públicas más grandes a nivel mundial. Actualmente, es encargada de la Dirección de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista misma que se encarga de promover el uso de la bicicleta como transporte a través de políticas públicas integrales como la construcción de ciclovías, biciestacionamientos, ECOBICI, Paseo Dominical Muévete en Bici y Biciescuelas CDMX.
 Sra. Belén Sanz Luque Representante de ONU MUJERES en México	Licenciada en Antropología Social por la Escuela Nacional de Antropología e Historia de México, y Maestra en Antropología Social por la Escuela de Estudios Orientales y Africanos de la Universidad de Londres y en Evaluación de Programas y Políticas Públicas por la Universidad Complutense de Madrid. Cuenta con amplia experiencia en políticas públicas de igualdad, ha realizado trabajos de investigación y de docencia en distintas universidades y ha sido ponente en numerosas conferencias y foros relacionados con la Cooperación Internacional, los Derechos Humanos y las Políticas de Igualdad.
 Dra. Olga Segovia Marín Consultora en Asuntos de Género de la CEPAL	Arquitecta por la Universidad de Chile, con estudios de postítulo en la Escuela de Arquitectura (Royal Academy) Copenhague, Dinamarca. Desde 1990 es Investigadora de SUR, Corporación de Estudios Sociales y Educación de Chile. Coordinó de Programa Regional "Ciudades sin violencia para las mujeres, ciudades seguras para todas y

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

		todos" UNIFEM. Es autora de diversos proyectos sobre espacios políticos, desarrollo urbano, seguridad ciudadana y género, para Fondo Nacional de Investigación y Tecnología (fondecyt), CEPAL y Unión Europea. Miembro de la Red Mujer y Hábitat de América Latina. Actualmente es consultora en Asuntos de Género de la CEPAL, coordinadora de la Red Mujer y Hábitat de América Latina y coordinadora del Proyecto "Colombia, Chile y El Salvador: Un nuevo paso en la implementación de políticas contra la violencia, con actores policiales. Mujeres más seguras", apoyado por el Fondo Fiduciario de Naciones Unidas para Eliminar la Violencia contra la mujer.
	Sra. Marta Serrano Balbuena Directora de Comunicación de la Empresa Municipal de Transporte. Alcaldía de Madrid.	Estudió ingeniería civil en la Universidad de Castilla – La Mancha, España, junto con dos años de estancia en la Universidad de Renania del Norte – Westfalia, en Alemania. Se ha especializado en transporte y ordenación del territorio, temática en la que lleva trabajando desde el año 2005. Durante estos años ha desempeñado distintos puestos relacionados con la ingeniería, especialmente en el área de consultoría de movilidad. Desde el año 2015 es Directora de Comunicación y Consultoría de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, la empresa pública que gestiona la red de transporte urbano colectivo en superficie en el municipio de Madrid. Es la primera mujer que accede a un cargo de dirección en los 70 años de historia; forma parte de la Comisión de Igualdad de la misma y trabaja activamente para incorporar la visión de género dentro de la estructura de la empresa.
	Mtro. Antonio Suárez Bonilla Laboratorio de Movilidad. Facultad de Arquitectura de la UNAM	Es sociólogo por una Universidad Nacional Autónoma de México, maestro en Desarrollo sustentable, Cátedra UNESCO para la Sostenibilidad por la Universidad Nacional de Lanús, FLACAM, en Argentina, Diplomado en Manejo Forestal Sustentable, UNAM. Desarrolla proyectos de corte socioambiental, en el ámbito urbano en materia de movilidad e infraestructura verde e integración modal, en el ámbito rural desarrolla proyectos de manejo comunitario del territorio, redes de senderos, ecoturismo e infraestructura recreativa. En la docencia se ha desarrollado como profesor-investigador en la Unidad Académica de Arquitectura del Paisaje, Facultad de Arquitectura, UNAM; en la Universidad de Quintana Roo y en el Instituto de Biología de la UNAM.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



Sra. Paola A. Tapia Salas
Ministra de Transportes y
Telecomunicaciones de la
República de Chile

Abogada por la Universidad Católica de Chile, magíster en Derecho por la Universidad Católica de Valparaíso; diplomada en Gerencia Pública de la Universidad de Chile y diplomada en Políticas Públicas de esa misma casa de estudios. Durante 13 años se ha desempeñado en diversas tareas en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Fue Vicepresidenta del Directorio de Trenes Metropolitanos S.A; Encargada del Área de Desarrollo en la Junta Aeronáutica Civil, JAC; Encargada del Área Legal del Programa Nacional de Fiscalización, como Jefa de la División Legal en la Subsecretaría de Transportes y Coordinadora Jurídico Legislativa en el Gabinete del ministro Andrés Gómez-Lobo.

En el área académica fue docente en la Universidad de Chile y Universidad de Talca.

Tras el nombramiento de la Presidenta Michelle Bachelet se convirtió en la primera mujer en la historia en liderar el gabinete del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.



Mtra. Miriam Téllez Ballesteros
Facultad de Ingeniería y LAHAS,
UNAM.

Estudió la licenciatura en Ingeniería Civil y la Maestría en Transporte, ambas en la Universidad Nacional Autónoma de México. Es miembro del Laboratorio de Hábitat Participación y Género (LAHAS).

Se ha desempeñado como asesora de la Dirección General de Planeación y Vialidad de la SETRAVI y de la Comisión Metropolitana de Transportes y Vialidad en el área de la Coordinación Técnica; como consultora privada ha realizado proyectos de ingeniería de tránsito, transporte urbano e impacto urbano.

Hasta 2013 impartió asignatura en la Maestría en Transporte de la UNAM. Actualmente es profesora-investigadora en la Universidad Autónoma de la Ciudad de México y profesora de asignatura en la licenciatura de Urbanismo, Facultad de Ingeniería, UNAM.



Sr. Pablo Yanes Rizo
Coordinador de
Investigaciones de la Sede
Subregional de la CEPAL en
México

Licenciado en Economía y Maestro en Gobierno y Asuntos Públicos por la Universidad Nacional Autónoma de México.

Ponente en diplomados sobre política social, derechos humanos y derechos indígenas en Chiapas, Puebla, Querétaro, San Luis Potosí, Oaxaca, Durango, Hidalgo, Torreón, Zacatecas, San Diego California, Ottawa, Barcelona, Madrid, Bilbao, Dublín, Quito, Guatemala, San José Costa Rica, San Salvador, Bogotá, Santiago de Chile, Montevideo, Belem do Pará, Brasília, Sao Paulo, Buenos Aires, Mendoza, Lima, Perú y Ciudad del Cabo, Sudáfrica, En otras actividades destacan la de haber sido Presidente

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

	de la Reunión Mundial de Expertos sobre Ciudades, Migración y Pueblos Indígenas, organizada por la ONU y celebrada en la sede de la CEPAL, en Santiago de Chile, marzo de 2007. Desde 2009 es miembro del Comité Ejecutivo Internacional de la Basic Income Earth Network (BIEN) "Red Mundial por el Ingreso Básico". Asimismo es presidente a la sección mexicana de la misma, Ingreso Ciudadano Universal-México, A.C. y miembro de la Red de Investigadores en Gobiernos Locales (IGLOM).
 Lic. Fabiola Zermeño EPADEQ	Integrante de la Red de Expertos/as certificados/as para el Área de Evaluación por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) región América Latina y el Caribe. En la actualidad es la directora general de Estudios y Estrategias para el Desarrollo y la Equidad (EPADEQ).

Fecha de realización: 12 y 13 de octubre de 2017, en un horario de 09:30 a 18:00 horas el primer día, y de 09:30 a 14:30 horas el segundo día.

Duración: 13 horas

Sede: Museo Memoria y Tolerancia. Avenida Juárez 8, Colonia Centro, C.P. 06010, Delegación Cuauhtémoc, Ciudad de México.

4.1.1 Programa de actividades

Jueves 12 de octubre de 2017

09:00	Registro de Asistentes
09:30 - 10:00	Acto Inaugural
10:30 - 12:00	Mesa 1
12:00 - 13:30	Mesa 2
13:30 - 14:30	Mesa 3
14:30 - 15:45	Comida
16:00 - 17:30	Mesa 4

Viernes 13 de octubre de 2017

09:00	Registro de Asistentes
09:30 - 11:00	Mesa 5
11:30 - 13:00	Mesa 6
13:00 - 14:00	Clausura

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

14:00 - 15:00

Comida

4.1.2 Temas de las mesas de trabajo

Mesa 1	• Género, movilidad y transporte; desarrollo de conocimiento y propuestas para la igualdad.
Mesa 2	• Género y usos del transporte en la CDMX.
Mesa 3	• Los servicios de transporte público y la movilidad de las mujeres en la Ciudad de México.
Mesa 4	• Cuidado, autonomía y servicios de transporte; experiencias regionales e internacionales.
Mesa 5	• Alternativas para la movilidad de las mujeres en la Ciudad de México.
Mesa 6	• Haciendo política de transporte con perspectiva de género.

4.2 Sistematización del proceso formativo

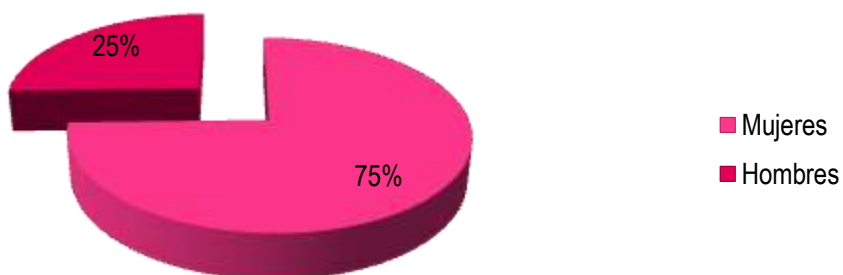
4.2.1 Registro de participantes

Se tuvo una asistencia de 252 personas en total (193 mujeres y 59 hombres), como a continuación se describe:

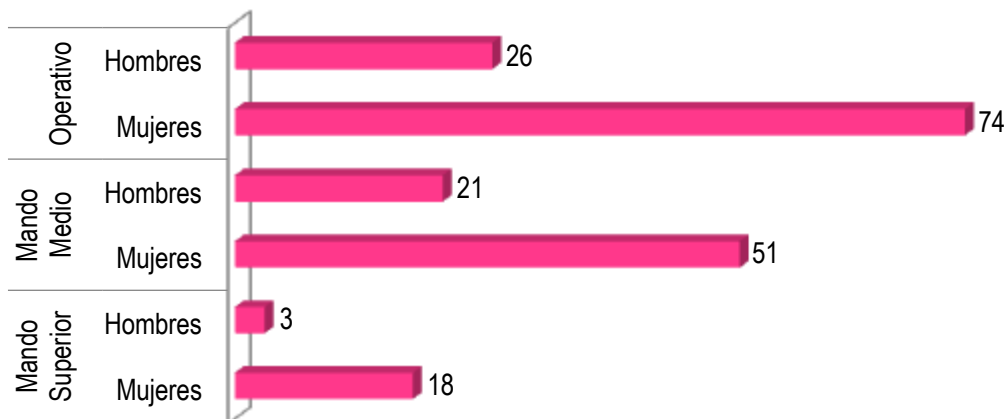
"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

4.2.1.1 Personas servidoras públicas

Distribución porcentual de personas servidoras públicas asistentes según sexo



Número de mujeres y hombres por nivel jerárquico



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Número de mujeres y hombres por nivel de gobierno



Las personas servidoras públicas que asistieron, provenían de las siguientes instituciones:

- Agencia de Gestión Urbana
- Asamblea Legislativa del Distrito Federal
- Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México
- Centro de Transferencia Modal
- Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias
- Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas del Estado de México
- Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres
- Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México
- Consejo Estatal de la Mujer y Bienestar Social/Gobierno del Estado de México
- Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México
- Dirección General de Igualdad y Diversidad Social/Secretaría de Desarrollo Social
- Empresa Municipal de Transportes de Madrid
- Fideicomiso Educación Garantizada
- Instituto de la Juventud
- Instituto de la Mujer para el Estado de Morelos
- Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México
- Instituto del Deporte
- Instituto Estatal de las Mujeres, Nuevo León
- Instituto Hidalguense de las Mujeres

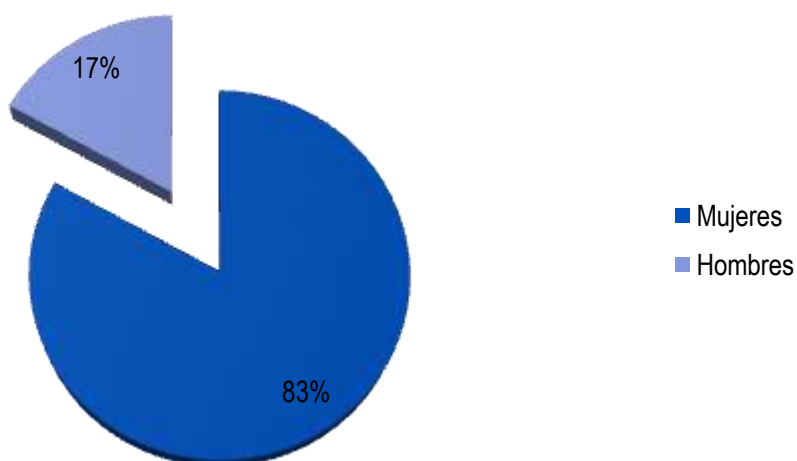
"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

- Instituto Nacional de las Mujeres
- Instituto para la Atención y Prevención de las Adicciones en la Ciudad de México
- Instituto Quintanarroense de la Mujer
- Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México
- Secretaría de Cultura
- Secretaría de Desarrollo Rural y Equidad para las Comunidades
- Secretaría de Educación
- Secretaría de Finanzas
- Secretaría de Movilidad
- Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de México
- Secretaría de Obras y Servicios de la CDMX
- Secretaría de Seguridad Pública
- Secretaría de Trabajo y Fomento al Empleo
- Secretaría del Medio Ambiente
- Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México
- Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación
- Sistema de Aguas de la Ciudad de México
- Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México
- Sistema de Movilidad 1
- Sistema de Transporte Colectivo Metro
- Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia de la Ciudad de México
- Universidad Autónoma Metropolitana
- Universidad Nacional Autónoma de México

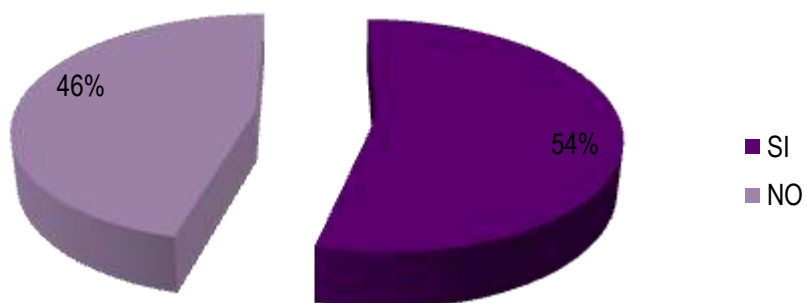
"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

4.2.1.2 Población General

Distribución porcentual de la población general por sexo

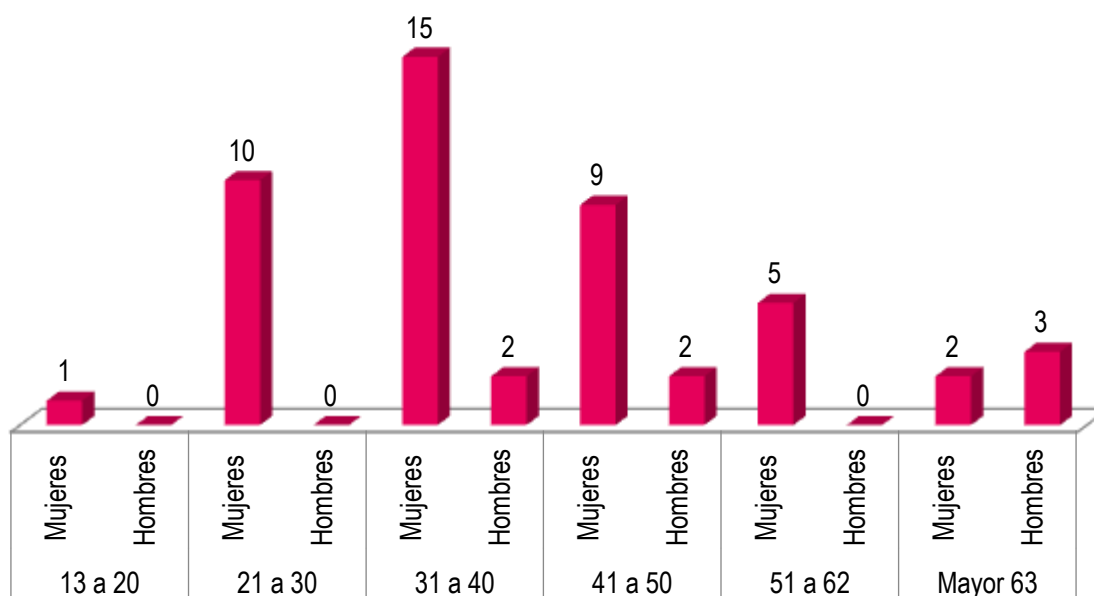


Pertenece a alguna asociación



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Número de asistentes de población general por sexo y rango de edad



4.2.2 Integrantes del presidium

El Presidium estuvo conformado por las siguientes personas:

- **Licda. Patricia Mercado Castro**, Secretaria de Gobierno de la Ciudad de México
- **Sra. Paola Tapia Salas**, Ministra de Transporte y Telecomunicaciones de la República de Chile
- **Dra. María Nieves Rico Ibáñez**, Directora de la División de Asuntos de Género de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
- **Licda. Marcela Eternod Arámburu**, Secretaria Ejecutiva del Instituto Nacional de las Mujeres
- **Arq. Marcos Mazari Hiriart**, Director de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM)
- **Arq. Laura Itzel Castillo Juárez**, Directora General del Sistema de Movilidad 1
- **Dra. Teresa del Carmen Incháustegui Romero**, Directora General del Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

4.2.3 Programa del acto de inauguración

9:00 a 9:30 hrs.	1. Recepción de invitadas
9:30 a 9:35 hrs.	2. Presentación del presidium
9:35 a 9:45 hrs.	3. Bienvenida a cargo de la Dra. Teresa del Carmen Incháustegui Romero , Directora General del Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México
9:45 a 9:48 hrs.	4. Arq. Juan Carlos Hernández White , Secretario General de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México
9:48 a 9:51 hrs.	5. Sra. Marcela Eternod Aramburu , Secretaria Ejecutiva del Instituto Nacional de las Mujeres
9:51 a 9:54 hrs.	6. Dra. María Nieves Rico , Directora de la División de Asuntos de Género de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
9:54 a 9:57 hrs.	7. Sra. Paola Tapia Salas , Ministra de Transporte y Telecomunicaciones de la República de Chile
9:57 a 10:00 hrs.	8. Arq. Laura Itzel Castillo Juárez , Directora General del Sistema de Movilidad 1
10:00 a 10:03 hrs.	9. Licda. Jacqueline L'Hois Tapia , Presidenta del Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México
10:03 a 10:06 hrs.	10. Lic. Patricia Mercado , Secretaria de Gobierno de la Ciudad de México
10:06 a 10:30	11. Desayuno

4.3 Discursos Oficiales

4.3.1 Dra. Teresa Incháustegui Romero, Directora General del Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México

Gracias. Buenos días a todas y todos.

Efectivamente, estamos aforadas desde el lunes en una intensa actividad.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Este foro es el último de la semana, no es un foro para conmemorar nada, sino que es el resultado de un proceso que hemos venido construyendo en la ciudad de la mano de organismos internacionales que nos acompañan aquí.

Agradezco mucho la colaboración de la CEPAL, a través de la directora de la División de Género, Nieves Rico, y de Olga Segovia; también de Gina Vargas, que nos acompaña desde el Perú y que ha estado detrás de todos los procesos de construcción de este derecho de las mujeres a la ciudad, que pasa por la movilidad y el transporte, así como de Ana Falú que ha sido una pionera en estos eventos.

De Laura Pautassi, de Estela, de la ministra que ahora tenemos el orgullo en América Latina de tener, la primera mujer ministra de transporte en 40 años de existencia del ministerio en Chile, lo cual dice mucho de estos pasos que estamos dando a propósito del día de hoy, que es el día internacional de la conquista inacabada y la colonialidad activa, estamos colonizando territorios en buen sentido.

De Angie Palacios, de Marta Serrano que viene desde la Alcaldía de Madrid, ella es también encargada de la empresa de transporte de Madrid y que viene a reflexionar en este espacio sobre lo que es la movilidad de las mujeres.

El espacio social para nosotras es un espacio construido a través de las jerarquías del género, que segregan los lugares que son vistos como nuestros, para nuestras actividades, y las actividades de nuestros compañeros del sexo masculino, del trabajo, la diferencia entre los espacios privados, de la familia, de las actividades reproductivas, de los espacios que son de las actividades productivas o públicas.

También está mediada por los usos del tiempo. Nuestra movilidad está relacionada con la distribución de tiempo basada en este *fade up* de actividades y espacio donde nos movemos, que está atravesado por nuestro cuerpo en esos dos espacios, del significado de ser mujer y nuestra autonomía física en ese conjunto de relaciones.

Obvio que también está presente el tema de la infraestructura urbana, de los servicios de transporte. Nuestra movilidad de este juego que hacemos, este cálculo que hacemos diariamente, entre la seguridad, las necesidades de desplazamiento, los servicios sociales que son necesarios para nuestra vida, el cuidado, la escuela, el súper y el transporte, que es el medio a través del cual podemos intersectar todas esas actividades y hacer diariamente toda esa tarea ardua, esa elasticidad de tiempo, que cada vez es más elástica, de vivir y mediar nuestras actividades en el hogar y la escuela con el trabajo y todo lo demás.

En este eje, el tema del transporte es crucial. La Ciudad de México viene, desde tiempo atrás, construyendo una política pública de transporte con perspectiva de género, en un primer punto desde la posibilidad del viaje seguro, de la movilidad segura que nos ha llevado a la separación de espacios, que no es lo que quisiéramos, quisiéramos tener una movilidad segura sin necesidad de esta segregación.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Como decía ayer una de las jóvenes arquitectas de apellido Tudela, aquí el asunto es qué tenemos que hacer para superar la discriminación y la violencia estructural y pasar a un momento en el que podamos transitar hombres y mujeres con la seguridad y respeto que hombres y mujeres merecemos.

En esa construcción estamos ahora, justo para reflexionar lo que hay de experiencias a nivel internacional, lo que se ha venido haciendo en otros lados, aprender de las buenas prácticas y lanzar la visión hacia nuevos retos y oportunidades en este tema, esa es la finalidad.

Por eso no es un foro de conmemoración, sino parte de un proceso de construcción de este enfoque y estas líneas de trabajo que queremos dejar bien sentadas para orientar las decisiones de las empresas de transporte, tanto públicas como concesionadas en nuestra ciudad.

Porque tenemos también un proyecto que involucra a todos, un proyecto para una sociedad igualitaria, paritaria, respetuosa, diversa, que pasa porque todas y todos tengamos derecho a la movilidad segura, eficiente, a poder compatibilizar nuestras vidas de todo lo que hacemos, para poder sustentar nuestra vida y la vida de la ciudad.

Agradezco el apoyo que el Instituto Nacional de las Mujeres, a través de los recursos de Transversalidad, nos ofrecen, pues básicamente los recursos han sido utilizados para este foro y por supuesto la mentoría, el acompañamiento, y la cooperación que tenemos con la Facultad de Arquitectura de la UNAM.

Agradezco al arquitecto Juan Carlos Hernández White, en representación del arquitecto Mazari, director de la Facultad y al director de Educación Continua, el arquitecto Ferreira, que nos han acompañado en esta empresa.

Hay afortunadamente una gran cantidad de especialistas, de expertos y expertas de la UNAM en este tema de la movilidad, de las políticas de transporte, con los cuales nos vamos a enriquecer para hacer parte de esta reflexión.

Sobre todo, el apoyo del Gobierno de la Ciudad, del Jefe de Gobierno que está detrás de todas estas iniciativas y la presencia de la Secretaría de Gobierno, Patricia Mercado Castro.

Muchas gracias a todas y todos, esperemos sea un día muy fructífero.

Queremos agradecer la presencia de Jaqueline L'Hoist, presidenta del Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación en la ciudad, que es parte muy importante de las políticas de igualdad e inclusión que impulsamos en la Ciudad de México, muchas gracias Jaqueline.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

4.3.2 Palabras del Arq. Juan Carlos Hernández White, Secretario General de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM)

Resaltó la importancia del Foro para instituciones académicas, gubernamentales y organizaciones de la sociedad civil. Enfatizó la importancia de desarrollar procesos de colaboración para enfocar soluciones específicas en materia de transporte y movilidad en la ciudad, ubicando los medios que se necesitan para realizar acciones dentro de políticas generales desde un enfoque urbano y arquitectónico.

Habló de tres nociones fundamentales para abordar el tema: 1) pertinencia/tiempo de espera y traslado, 2) seguridad y capacidad de los transportes, y 3) horarios de trabajo de las usuarias.

4.3.3 Palabras de Sra. Marcela Eternod Aramburu, Secretaria Ejecutiva del Instituto Nacional de las Mujeres

Agradeció la invitación y enfatizó la importancia de los temas que se tratarían en el Foro. Opinó que en la agenda de las mujeres no hay tema menor y la movilidad y transporte son relevantes, no hay políticas públicas neutras, entonces el reto permanente es el diseño de políticas que tengan que ver con el acceso diferenciado al abasto, comercio, salud, educación, etc., desde una mirada incluyente y sin discriminación; garantizando así la seguridad en el transporte para mujeres, niñas, personas con discapacidad es imperativo en la ciudad.

Finalizó precisando que la igualdad entre mujeres y hombres es una condición indispensable para el progreso real en la sociedad, para avanzar en el desarrollo sustentable por lo que urge hacer converger las agendas internacionales, regionales y locales, y reforzar la alianza con la ciudadanía y los movimientos de mujeres y feministas.

4.3.4 Palabras de Dra. María Nieves Rico, Directora de la División de Asuntos de Género de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)

Destacó que el Foro se enmarcaba en el nuevo contrato social de género contenido en la Constitución Política de la Ciudad de México. Precisó que era tiempo de construir políticas públicas para dar seguimiento a ese marco jurídico y proveer de presupuesto que refleje dicho pacto social.

Celebró la posibilidad de fortalecer con ello la política de transporte desde esa perspectiva para vincularla con la política de igualdad de género, autonomía y derechos de las mujeres. Mencionó que era necesario considerar el transporte como un eslabón dentro de un conjunto articulado y sistémico de políticas que puedan tener impacto entre todas las partes con efectos sinérgicos. Detalló que el transporte está enfocado en las actividades productivas, pero es tiempo de que esté enfocado también a actividades reproductivas que incluyen el cuidado.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Resaltó que el cuidado no es un asunto privado sino un aporte al desarrollo y la economía de los países por lo que el Foro nos permitiría ver cómo el transporte y la movilidad responden a las mujeres en las tareas de cuidado, educación, salud, acompañar a adultos mayores. Indicó que generalmente en las políticas de movilidad y transporte no se reconoce a las mujeres trabajadoras domésticas remuneradas que atraviesan las ciudades desde los barrios periféricos a las zonas más enriquecidas y aparentemente más productivas, transitando la ciudad en condiciones inseguras.

Subrayó que las políticas de transporte responden a determinados intereses y relaciones de género, y es el momento de darles un nuevo diseño, que sea transformador de las relaciones de género y autor de la autonomía física y económica de las mujeres con su participación en el diseño de dichas políticas.

4.3.5 Palabras de Sra. Paola Alejandra Tapia Salas, Ministra de Transporte y Telecomunicaciones de la República de Chile

Refirió que existen diferentes realidades que enfrentan las mujeres para la movilidad lo que implica la conexión con colonias, barrios, zonas rurales. Preciso que las realidades de las mujeres son distintas, pero se tienen necesidades comunes que desde el gobierno, la academia y las organizaciones se pueden analizar para desarrollar alternativas que signifiquen acceso a diversas oportunidades para las mujeres, teniendo tres focos para integrar a las política pública: las mujeres trabajadoras del transporte, las mujeres conductoras y las mujeres usuarias.

4.3.6 Palabras de la Arq. Laura Itzel Castillo Juárez, Directora General del Sistema de Movilidad 1 (SM1)

Opinó que el Foro brindaría una oportunidad inmejorable para resaltar la importancia de vincular la perspectiva de género y su impacto en la movilidad del gobierno capitalino. Indicó que la reciente Constitución reconoce la movilidad como un derecho social que le pertenece a cada persona y la política pública deberá proveer sin limitaciones su acceso a este derecho.

4.3.7 Palabras de la Licda. Jacqueline L'Hoist Tapia, Presidenta del Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México

Compartió que los testimonios de la encuesta sobre discriminación en la CDMX, colocaron al transporte como el espacio de mayor discriminación para las mujeres por lo que este constituye un reto para la política pública en el marco de la nueva Constitución Política de la Ciudad de México.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

4.3.8 Palabras de la Licda. Patricia Mercado Castro, Secretaria de Gobierno de la Ciudad de México

Resaltó la importancia de la Ley para el Sistema de Cuidados que ha liderado la Secretaria Amalia García y que será enviada a la Asamblea Legislativa, engarzada con el plan de reconstrucción de la CDMX, de reparación y transformación para una ciudad más resiliente.

Subrayó la pertinencia de llevar a cabo este Foro en el momento que está viviendo la CDMX ya que será material, razón y propuesta para la visión de transformación de la ciudad.

4.4 Relatorías de las mesas de trabajo

4.4.1 MESA 1, Género, movilidad y transporte; desarrollo de conocimiento y propuestas para la igualdad.

Modera: Dra. Teresa del Carmen Incháustegui Romero, Directora General del Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México

Participantes:

- Dra. Ana Falú, Directora del INVIHAB -Instituto de Investigación de Vivienda y Hábitat-, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina. Directora de CISCOSA y Co Fundadora de la Red Mujer y Hábitat y la AFM
- Sra. Angie Palacios, Ejecutiva del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) en Argentina

La Dra. Anua Falú preciso que las redes de transporte en América Latina son mucho menos complejas que en los países desarrollados. Destacó que el transporte público es un servicio regulado y favorecido por las autoridades locales y nacionales ya que para poder estar en servicio se hace un pago directo.

Indicó que desde el enfoque de género, en los últimos años se han hecho estudios de las características de cómo se trasladan de manera diferente mujeres y hombres y por cuáles razones. Esto ha permitido evidenciar que el transporte público prioriza determinados segmentos de la población. Hombres de determinada edad que recorren largos trechos para acceder al mercado laboral, para acudir a sus empleos.

Por consiguiente seguridad, accesibilidad y eficiencia están enfocadas en dichos segmentos de tal modo que el transporte se vuelve territorio vinculado a la violencia sexual al no considerar a las mujeres como usuarias que requieren de determinadas condiciones para transitar que sean seguras, accesibles y eficientes para ellas, sus hijas e hijos, en traslados cortos pero múltiples.

Las mujeres se mueven en función de su rol reproductivo, en relación al cuidado de los otros y el acceso esta mediado por la violencia. Hechos que debe de tomar en cuenta la planeación urbana y la política pública.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Por su parte, la Sra. Angie Palacios presentó la experiencia del programa *Ella se mueve segura*. Señaló que se requirió el análisis común para identificar la intersección de género y transporte, definiendo los roles de género de mujeres y hombres, así como el concepto y enfoque de movilidad.

Tocante a la política pública, la experiencia se aproximó a mecanismos de gobernanza que permitiesen el dialogo nacional, local e intersectorial: buenos datos, datos de tipos de violencia que viven las mujeres durante sus trayectos y el uso del tiempo de las mismas; liderazgo, colaboración y conjunto de voluntades; y coordinación y corresponsabilidad en el diseño, implementación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad.

4.4.2 MESA 2, Género y usos del transporte en la Ciudad de México.

Moderador: Sr. Pablo Yanes Rizo, Coordinador de Investigaciones de la Sede Sub-regional para México, Centroamérica, Cuba, República Dominicana y Haití de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)

Participantes:

- Mtra. Laura Iraís Ballesteros Mancilla, Subsecretaria de Planeación de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI)
- Mtra. Tzatzilha Torres Guadarrama, Asistente académica en el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad (PUEC) de la UNAM

La Mtra. Ballesteros Mancilla, dio a conocer los principales hallazgos de las Encuestas Origen-Destino 2007 y 2017. Preciso que esta Encuesta es un instrumento estadístico que sirve para conocer las características de los viajes que cotidianamente realizan las personas en la zona metropolitana del Valle de México, entre ellas, los motivos de viajes de mujeres y hombres, la cantidad de viajes que realizan, los tiempos de viaje y los costos.

Subrayó que la Encuesta Origen-Destino 2017, dará pie a un primer estudio con enfoque de género para aplicarlo en política pública.

De manera puntual sobre el tema de la Mesa, precisó que las mujeres realizan más viajes cortos en trayectos múltiples para realizar tareas de cuidado y tareas relacionadas con empleos formales, los hombres en cambio realizan trayectos largos de su casa a su trabajo.

Otros datos que aportó son:

- De los 23 millones de viajes diarios, 52% son realizados por hombres y 48% por mujeres.
- El 67.58% de todas las personas usuarias utilizan transporte público

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

- El 31% transporte privado y el 1.37 utiliza otros tipos de transporte, sin embargo el 73% del presupuesto federal se utiliza en infraestructura para automóviles privados.

La Mtra. Torres Guadarrama destacó que observar la movilidad desde la perspectiva de género no solo revela que la movilidad es una práctica social sino que establece relaciones de poder que se inscriben en ella. La movilidad es por tanto una experiencia diferenciada e interrelacionada para mujeres y hombres lo cual ha suscitado diversos estudios en la materia, principalmente aquellos que buscan conocer cómo el género da forma a la movilidad, focalizándose en cómo las diferencias de género crean, refuerzan y cambian patrones de movilidad; y de qué manera la movilidad da forma al género, preocupándose principalmente sobre cómo el proceso de movilidad o inmovilidad permite visibilizar las relaciones de poder cambiantes, insertas en las relaciones de género.

Otros análisis que han dotado de un enfoque de género a la movilidad son las encuestas sobre el uso del transporte y el uso del tiempo.

4.4.3 MESA 3, Los servicios de transporte público y la movilidad de las mujeres en la Ciudad de México.

Modera: Arq. Erika Denise Kulpa Verdin, JUD de Programación de la Subdirección de Planeación y Programación, SEMOVI

Participantes:

- Dr. Jorge Gaviño Ambriz, Director General del Sistema de Transporte Colectivo Metro
- Arq. Laura Itzel Castillo Juárez, Directora General de Sistema de Movilidad 1
- Ing. Félix Jacob Santiago Sánchez, Subgerente de Nuevas Tecnologías y Reducción de Emisiones de Metrobús
- Erika González Hernández, Directora de Calidad e Ingeniería del Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México
- Mtra. Martha Fabiola Zermeño Núñez, Directora General de Estudios y Estrategias para el Desarrollo y la Equidad (EPADEQ, S.C.)

De manera general, se presentaron los servicios que el Gobierno de la Ciudad de México ha dispuesto para la movilidad segura de las mujeres y las niñas.

El Sistema de Transporte Colectivo Metro, detalló las acciones realizadas para enfrentar la violencia sexual que padecen las mujeres usuarias. Enunció el Programa Viaja Segura en que se coordina acciones conjuntas con la Secretaría de Seguridad Pública, la Procuraduría General de Justicia de la

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Ciudad de México y Justicia Cívica para atender el protocolo que inicia a partir de que una mujeres denuncia se víctima de acoso sexual.

El Sistema de Movilidad 1, dio cuenta del servicio Atenea como una forma de visibilizar la violencia contra las mujeres en el transporte y otorgar un servicio amable para mujeres, niñas y niños y personas de la tercera edad. Indicó que los transportes del servicio Atenea cuentan con un botón de emergencia y videocámaras.

Metrobús caracterizó a sus usuarias como mujeres jóvenes de entre los 21 y 40 años de edad, que tienen escolaridad de Posgrado o Universidad; y que viajan por cuestiones de trabajo. Sobre el servicio que ofrecen, detalló que todas las unidades cuentan con video vigilancia en tiempo real y de manera permanente, cuenta con ingresos exclusivos para mujeres, niñas y niños y personas con discapacidad y con espacios inclusivos al interior de las unidades. Para los casos de violencia sexual, retomó las acciones que se llevan a cabo dentro del Programa Viajemos Seguras; también operativos como "Tamiz" y "No invadas mi espacio"

La representante del Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, habló de la Red de Trolebuses y el Tren Ligero. Sobre la distribución porcentual de las y los usuarios, señaló que en su mayoría son hombres quienes viajan en estos servicios:

- Red de trolebuses: 45.82% son mujeres y 54.18% son hombres
- Línea del Tren Ligero: 43.30% son mujeres y 56.70% son hombres

De nueva cuenta el Servicio de Transportes Eléctricos mencionó la ejecución del Programa Viajemos seguras para proporcionar servicios enfocados a la seguridad de las mujeres.

Por último, la Mtra. Zermeño dio a conocer los principales resultados de la encuesta realizada para la elaboración de la línea base para evaluaciones de impacto sobre los efectos de políticas públicas. Entre estos se destaca: de las mujeres encuestadas el 59% son de 15 a 44 años de edad, viven en CDMX el 39%, 64% son solteras, 44.5% empleadas, 33% estudiantes, 89% utilizan 5 días a la semana el transporte público. 99% sienten algún grado de inseguridad, 50% se sienten muy inseguras sobre todo en calles y espacios públicos, 18% se sienten inseguras en calles y espacios y 12% en transporte público.

4.4.4 MESA 4, Cuidado, autonomía y servicios de transporte; experiencias regionales e internacionales.

Moderadora: Dra. Olga Segovia Marín, Investigadora en la División de Asuntos de Género de la CEPAL

Participantes:

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

- Mtra. Miriam Téllez Ballesteros. Facultad de Ingeniería y LAHAS, UNAM
- Dra. Laura Cecilia Pautassi, Directora del Proyecto Interdisciplinario UBACYT "Brechas de bienestar y marginaciones sociales en Argentina". Facultad de Derecho y Ciencias Sociales (UBA)
- Mtra. Taide Buenfil Garza, Coordinadora Académica de la Maestría en Responsabilidad Social (presencial), Facultad de Responsabilidad Social, Universidad Anáhuac

Por su parte la Mtra. Téllez Ballesteros refirió que los servicios de movilidad están condicionados para atender a población no mayor de 30 años y no se tienen políticas integrales de movilidad para personas adultas siendo que será un segmento de la población muy amplio y que probablemente tengan alguna discapacidad o reducción de su movilidad motora. Resaltó que es fundamental que se incorporen a la política de planeación las necesidades de movilidad de cada sector de la población, incorporando variables de espacio, tiempo y movilidad, necesidades de cuidado y de quienes otorgan los cuidados.

La Dra. Laura Cecilia Pautassi compartió los hallazgos del estudio de movilidades invisibles en los recorridos escolares en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Refirió que el cuidado ha ingresado de manera transversal en la agenda pública sin embargo no hay intersecciones entre movilidades y cuidado. No hay todavía una mirada específica sobre las movilidades de niñas, niños y adolescentes y quienes les acompañan.

La Mtra. Taide Buenfil Garza, precisó el término accesibilidad a partir del derecho a la Ciudad como uso del entorno. Además, categorizó la accesibilidad como un principio que permite ejercer otros derechos, así como la plena participación en la vida comunitaria. Por ende, señaló la necesidad de una política coherente y global que garantice la plena ciudadanía, la igualdad de oportunidades en todas las áreas de la vida en comunidad.

4.4.5 MESA 5, Alternativas para la movilidad de las mujeres en la Ciudad de México.

Modera: Mtro. Gonzalo Peón Carballo, Director adjunto para México del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

Participantes:

- Mtro. Antonio Suárez Bonilla, Director del Laboratorio de Movilidad e Infraestructura Verde de la UNAM
- Licda. María Fernanda Rivera Flores, Directora de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista de la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA)
- Arq. Pablo Francisco Gómez Porter, profesor de tiempo completo en la Facultad de Arquitectura de la UNAM

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

El Mtro. Suárez Bonilla presentó un estudio hecho en la UNAM sobre los viajes de mujeres al interior de Ciudad Universitaria (CU) en donde se detalló que ellas realizan más viajes, lo cual obligó a pensar en políticas relacionadas con género. La metodología del estudio privilegió la realización de talleres cara a cara en diferentes facultades tomando en cuenta sus particularidad para definir la pertinencia y eficacia de políticas públicas frente acoso sexual que viven las mujeres al interior de CU considerando que la movilidad física está relacionada con la movilidad social, entre mejor una persona se pueda mover con seguridad, será más eficiente la movilidad social.

María Fernanda Rivera Flores, habló a partir del enfoque de movilidad que privilegia la CDMX "mover personas no mover vehículos". En este sentido, la prioridad debe ser el peatón, seguido por las y los ciclistas, el transporte público, el transporte de carga y por último el transporte particular. Desarrolla como tema la movilidad en bicicleta como una alternativa frente a la reducción de la calidad del aire, la prevalencia de accidentes y la congestión del tráfico vehicular.

El Arq. Gómez Porter reseñó la realización de proyectos de gestión cultural desde la perspectiva de género para un acceso universal de mujeres y hombres con propósitos de ocio y recreación.

4.4.6 MESA 6, Haciendo política de transporte con perspectiva de género.

Modera: Dra. Teresa del Carmen Incháustegui Romero, Directora General del Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México

Participantes:

- 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
- Mtra. Laura Iraís Ballesteros Mancilla, Subsecretaria de Planeación de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI)

La Ministra Sra. Paola A. Tapia Salas presentó la experiencia de Chile gestada a partir de situaciones de emergencia:

- Mujer Jefa de Hogar. Incluye capacitación para el trabajo y apoyo para nivelar sus estudios, alfabetización digital y atención odontológica.
- Bono al trabajo de la mujer. Destinado a apoyar a jefas de hogar y mujeres en situación vulnerable.
- Chile crece contigo. Programa en el cual se entrega insumos al recién nacido, cuna y apoyo a los niños hasta los 9 años de edad.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

- Programa Más Capaz. Programa de incentivos a mujeres en el trabajo y beneficios de cuidado infantil mientras se capacita.
- Programa de subsidios al transporte. Dirigido a zonas rurales, aisladas, de marginación extrema, también a transporte escolar y para personas adultas mayores.
- Mujeres en Ruta. Realización de mesas regionales sobre acoso sexual, para avanzar en temas de seguridad, información y visibilización del acoso, prevención y solidaridad para enfrentarlo.

En Chile esto ha permitido una amplia participación para la definición de la política tanto desde las personas usuarias como de las personas trabajadoras en el Transporte.

Marta Serrano Balbuena, compartió la experiencia de la Empresa Municipal de Transporte como una buena práctica ya que cuenta con un plan de igualdad en el que están incorporadas diversas políticas incluidas las de movilidad, y un protocolo de actuación en materia de acoso sexual y acoso por razón de género.

Como medidas correctoras que se implementaron destacó:

- Discriminación positiva en procesos de contratación
- Política salarial equitativa
- Incremento de la presencia de mujeres en estructura de toma de decisiones
- Formación sobre temas de igualdad de género, campañas de educación

Finalmente, la Mtra. Laura Ballesteros compartió los principales hallazgos de la Encuesta Origen y Destino. Destacó que las mujeres son quienes mayormente utilizan el transporte público en tanto que los hombres hacen uso en mayor medida del transporte privado.

También señaló que las mujeres sienten que el Metro y el Metrobús ofrecen mayor protección a su integridad, frente al microbús/camión o combi que ofrece menor protección a su integridad.

Habló de la jerarquía que se establece desde la Ley de Movilidad y que urge el paso de peatones, en especial personas con discapacidad y movilidad limitada, mujeres, niñas y niños.

Sobre el tema de la violencia de género, mencionó herramientas como el silbato y la aplicación "Vive Segura", entre otras.

Destacó que el Gobierno de la Ciudad se propone una nueva política pública con tres ejes rectores: movilidad, seguridad y equidad. Esta movilidad con enfoque de género implica: gestión de la información, educación, equidad económica, inclusión laboral, operación, infraestructura, atención a la víctima y medición a través de datos históricos y generación de indicadores para poder cuantificar y evaluar los impactos de las acciones relacionadas.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Lo anterior, a partir de un estudio de patrones de movilidad de mujeres y niñas en los diferentes modos de movilidad.

5 Recomendaciones

5.1 Trascendencia

Durante el Foro las y los participantes subrayaron la importancia de incorporar la perspectiva de género en las políticas públicas diseñadas para garantizar el derecho a la movilidad de todas y cada una de las personas. Se destacó que la actividad del transporte ha estado enmarcada dentro de las actividades reconocidas como productivas, dejando de lado las necesidades de las mujeres que además de realizar actividades productivas, realizan actividades de cuidado.

En ese sentido, se reconoció que la política pública de transporte urbano con perspectiva de género otorga a las mujeres el derecho a la ciudad, al empoderamiento y la autonomía económica, lo cual coadyuva en la conciliación del cuidado familiar y el logro a la igualdad laboral entre mujeres y hombres.

Los hallazgos que se compartieron permitieron identificar la violencia de género contra las mujeres en los transportes públicos como principal criterio de aplicación y experiencia de las políticas públicas sobre la movilidad de las mujeres. Se dibuja por tanto un amplio escenario para contribuir a la movilidad de las mujeres que realizan actividades de cuidado ya que se requieren de nuevos elementos y criterios de aplicación para desarrollar políticas públicas a favor de su seguridad, de su participación en el mercado laboral y su participación ciudadana, armonizando los sistemas de transporte urbano con las necesidades de movilidad.

Las buenas prácticas presentadas aportaron elementos para sensibilizar, estimular y comprometer al Gobierno de la Ciudad, sobre todo de los responsables de los servicios de transporte público en la CDMX, para buscar garantizar los derechos a la movilidad, a la ciudad y al cuidado de mujeres y hombres en diversas etapas de su vida, con estricto apego a la nueva Constitución Política de la Ciudad de México.

Quienes participaron como panelistas, ofrecieron una interrelación entre los ejes temáticos propuestos para el desarrollo del mismo: género, movilidad, transporte. En consecuencia, el Foro de análisis funcionó como un espacio de interlocución y propuesta para el desarrollo de prácticas necesarias para el acceso de las mujeres a la ciudad, incorporando el enfoque de cuidados que ha sido descartado en la planeación urbana.

Destaca además que no solo debe contemplarse a las mujeres como usuarias sino como prestadoras de servicios y formuladoras de las políticas públicas toda vez que al Foro asistieron mujeres de mandos superiores que se inscriben en el quehacer institucional de los sistemas de transporte y de la movilidad.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

5.2 Continuidad

De lo anterior se deduce que se requieren acciones para la promoción de las mujeres en el transporte, acciones con el objetivo de contribuir a una mejor representación e integración de las mujeres en el sector público de transporte urbano implementado y por implementar. Se debe además, concientizar a diversas mujeres sobre la oferta de servicios y medidas implementadas hasta ahora, además de incorporarlas en todo estudio, análisis y diagnóstico que se fomente para ello.

El interés mostrado por las y los participantes, así como por las y los asistentes demuestran que la realización y seguimiento de este Foro son una oportunidad y fortaleza que se debe mantener especialmente para fortalecer la política pública y los lazos interinstitucionales ya establecidos para continuar y ampliar la visión y el propósito de toda política de movilidad, así como las políticas de cuidado desde la perspectiva de género, colaborando con el desarrollo y dialogo entre especialistas, sociedad civil y gobierno a nivel internacional, local y regional, y en los diversos escenarios en que las mujeres, las niñas y las adolescentes llevan a cabo su vida diaria.

6 Conclusiones

En este contexto, y de acuerdo a la exposición de los participantes, los requerimientos para la movilidad de las mujeres se deben ajustar a las necesidades que el trabajo de cuidados les requiere. En un escenario deseable, la corresponsabilidad social del cuidado consideraría la necesidad de mujeres y hombres involucrados en las labores de cuidado, incorporando distintas dimensiones que afectan e intervienen en el desarrollo de estas actividades.

Aunado a lo anterior, valdría colocar las ideas principales de cada tema abordado durante el Foro:

- Género, movilidad y transporte; desarrollo de conocimiento y propuestas para la igualdad
 - Las redes de transporte en América Latina son mucho menos complejas que en los países desarrollados.
 - Desde el enfoque de género se analizan las características de cómo se trasladan de manera diferente mujeres y hombres y por cuáles razones.
 - Las mujeres se mueven en función de su rol reproductivo, en relación al cuidado de otros y el acceso esta mediado por la violencia.
 - A fin de considerar las necesidades puntuales de las mujeres se requieren buenos datos, datos de tipo de violencia que viven las mujeres durante sus trayectos, y del uso del tiempo de las mismas.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

- Género y usos del transporte en la Ciudad de México
 - La Encuesta Origen Destino (EOD 2007), permite conocer e identificar los viajes que realizan las personas en la zona metropolitana del Valle de México, así como los motivos de viajes de mujeres y hombres, la cantidad de viajes que realizan y los tiempo de viaje y los costos.
 - Actualmente se trabaja en la edición 2017 de la misma que incorporará la perspectiva de género para aplicar los resultados en la política pública.
 - La movilidad es una experiencia diferenciada e interrelacionada para mujeres y hombres.
- Los servicios de transporte público y la movilidad de las mujeres en la Ciudad de México.
 - Sobre los servicios se reporta un mayor número de acciones encaminadas a atender la violencia de género contra las mujeres:
 - Acciones conjuntas con la Secretaría de Seguridad Pública, la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México y Justicia Cívica.
 - Acciones que visibilizan la violencia contra las mujeres en el transporte.
 - Unidades que cuentan con video vigilancia, ingresos y espacios exclusivos.
 - Algunas de las características de las mujeres que emplean estos servicios son:
 - 59% son de 15 a 44 años de edad
 - 39% viven en CDMX
 - 64% son solteras
 - 44.5% empleadas y 33% estudiantes
 - 89% utilizan 5 días a la semana el transporte público
 - 99% sienten algún grado de inseguridad
- Cuidado, autonomía y servicios de transporte; experiencias regionales e internacionales
 - Es fundamental que se incorporen a la política de planeación las necesidades de movilidad de cada sector de la población, incorporando variables de espacio, tiempo y movilidad, necesidades de cuidado y de quienes otorgan los cuidados.
 - El cuidado ha ingresado de manera transversal en la agenda pública, sin embargo, no hay intersecciones entre movilidades y cuidado.
 - La accesibilidad debe ser vista como un principio que permite ejercer distintos derechos, así como la plena participación en la vida comunitaria.
- Alternativas para la movilidad de las mujeres en la Ciudad de México
 - Necesario definir la pertinencia y la eficacia de políticas públicas frente el acoso sexual que viven las mujeres.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

- La movilidad física está relacionada con la movilidad social, entre mejor una persona se pueda mover con seguridad, será más eficiente la movilidad social.
- La bicicleta supone una alternativa para la movilidad de las mujeres.
- Necesario el desarrollo de proyectos de gestión, desde la perspectiva de género, para un acceso universal de las mujeres y hombres a la movilidad.
- Haciendo política de transporte con perspectiva de género
 - Las experiencias que se presentan destaca la atención a partir de acciones concretas como:
 - Capacitación para el trabajo y apoyo para nivelar sus estudios.
 - Apoyar a jefas de hogar y mujeres en situación vulnerable.
 - Entregar incentivos a mujeres en el trabajo y beneficios de cuidado infantil mientras se capacita.
 - Subsidios al transporte en zonas rurales, aisladas, de alta marginación y a transporte escolar y para personas adultas mayores.
 - Avanzar en temas de seguridad, información y visibilización del acoso sexual, prevención y solidaridad.
 - Incorporar diversas políticas incluidas las de movilidad, de actuación en materia de acoso sexual y de cuidados.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

7 Bibliografía

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, Citado en: Banco Mundial; Global Women Instituto; BID; ICRM, noviembre 2015. Ment Brief. Nota Sectorial De Transporte.

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

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.

38

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

POLÍTICAS DE IGUALDAD DE GÉNERO Y MOVILIDAD
Desafíos y Oportunidades



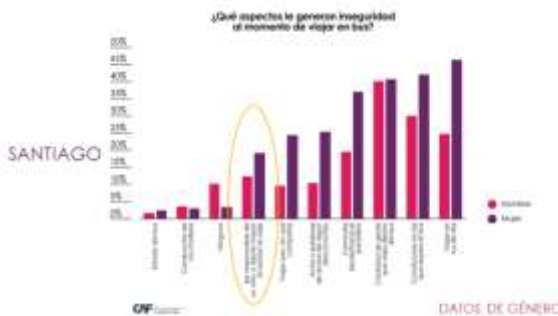
POLÍTICAS DE IGUALDAD DE GÉNERO Y MOVILIDAD
Desafíos y Oportunidades



POLÍTICAS DE IGUALDAD DE GÉNERO Y MOVILIDAD
Desafíos y Oportunidades



POLÍTICAS DE IGUALDAD DE GÉNERO Y MOVILIDAD
Desafíos y Oportunidades



CAMBIO DE COMPORTAMIENTO DE VIAJE SANTIAGO



¿HA VISTO Y/O EXPERIMENTADO ALGUNA SITUACIÓN DE ACOSO ALGUNA VEZ EN SU VIDA? BUENOS AIRES



¿CÓMO ES LA EXPERIENCIA DE VIAJAR EN EL TRANSPORTE PÚBLICO EN AJMA?



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

POLÍTICAS DE IGUALDAD DE GÉNERO Y MOVILIDAD
Desafíos y Oportunidades

Mercedo laboral sectorial • Referencia dentro de la gobernanza en ciudades



#Compartiendo en #CiudadporTi, #IniciativaSocial

CFE

LIBERAJO

POLÍTICAS DE IGUALDAD DE GÉNERO Y MOVILIDAD
Desafíos y Oportunidades

Santiago de Chile

Problemas persistentes necesitan multiplicidad de actores



Fuente: 2020. Dirección Regional de Santiago



CFE

CORRESPONSABILIDAD

POLÍTICAS DE IGUALDAD DE GÉNERO Y MOVILIDAD
Desafíos y Oportunidades



CFE

POLÍTICAS DE IGUALDAD DE GÉNERO Y MOVILIDAD
Desafíos y Oportunidades



Elección "NI UNA MENOS" BUENOS AIRES

Fuente: 2020. Buenos Aires

CAF: GÉNERO Y MOVILIDAD

Estrategia de Movilidad Urbana Sostenible - SML

**Segura
Inclusiva
Integrada
Limpia**



CFE

CAF: GÉNERO Y MOVILIDAD



CFE

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



UNA DEFINICIÓN DE INCLUSIÓN....

- "Desarrollo" es un proceso para aumentar la capacidad de las personas para tomar decisiones e influir en su futuro y bienestar en un mundo interdependiente.
- Un proceso que involucra a las personas como agentes, no beneficiarios pasivos.
- Un proceso multidimensional e intergeneracional.

CONCLUSIONES

COHERENCIA ENTRE POLÍTICAS Y ACCIÓN

Acuerdo institucional (horizontalizado) sobre un mismo multitecnológico para abordar el género con apoyo de los sectores sociales, a través de equipos multidisciplinarios.

REPRESENTACIÓN DE LAS MUJERES (CIUDADANAS) Y SOCIEDAD CIVIL EN LA DETERMINACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE

La política de transporte responderá mejor a las necesidades de las mujeres si tiene un enfoque estructurado para comprender sus necesidades e identificar instrumentos para abordarlos.

PLAN DE ACCIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS

El avance de la inclusión de las políticas de igualdad de género en el transporte se basa en la definición de un plan de acción, incluido la rendición de cuentas.



Mesa 2 Género y usos del transporte en la CDMX

Usos y necesidades del transporte de mujeres y hombres en la CDMX, según la Encuesta Origen y Destino 2007

Mtra. Laura Iris Ballesteros Mancilla, Subsecretaria de Planeación (SEMOVI)

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



Usos y necesidades del transporte de mujeres y hombres en la CDMX, según la EOD 07

Laura Ballesteros Mancilla
Subsecretaría de Planeación

La Encuesta Origen – Destino 2007

Es un instrumento estadístico que sirve para conocer las características de los viajes que la gente realiza cotidianamente. Se puede conocer de igual manera la problemática y requerimientos de vialidad y transporte de una población determinada.

Estimar la cantidad de viajes

Conocer los motivos de viaje

Conocer los medios de transporte utilizados

Captar los tiempos de viaje y costos

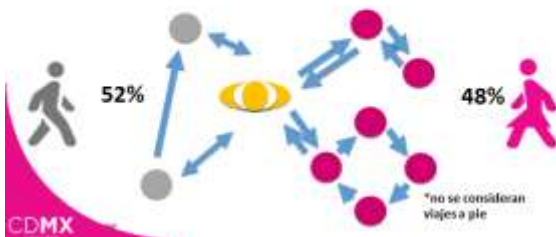
Detectar lugares de mayor influencia

Revelar las características socioeconómicas

Calcular los modelos de demanda y oferta

CDMX

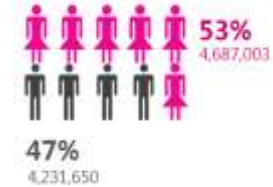
Viajes en la ZMVM



La CDMX en números



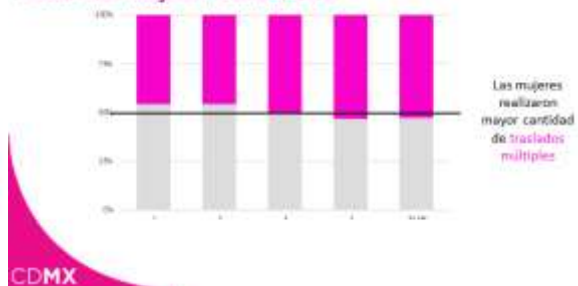
8.9 millones de habitantes CDMX
20.1 millones habitantes México



La CDMX en números



Total de viajes realizados



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



Encuesta Origen-Destino 2017

2017: Nuevos componentes

2017: Nuevos componentes



¡Gracias!

Contacto

Teléfono: 52099913
ext. 1210 y 1313

Mail: lauraballesteros.somovi@gmail.com

Twitter:
@ballesterosm

CDMX

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Mesa 3 Los servicios de transporte público y la movilidad de las mujeres en la Ciudad de México

Usuarías, servicio y movilidad en STC Metro

Mtro. Jorge Gaviño Ambriz, Director General del Sistema de Transporte Colectivo Metro



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Acciones para evitar el acoso sexual



Acciones para evitar el acoso sexual



Acciones para promover los derechos de las mujeres en la CDMX



VIDEO

A continuación les proyectaran un video del **rapero Tino "el Pingüino"**, durante uno de sus conciertos en la estación San Lázaro, donde transmite un mensaje a la población joven para respetar el derecho de las mujeres a la Ciudad.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

El servicio Atenea. Usos y experiencias

Arq. Laura Itzel Castillo Juárez, Directora General de Sistema de Movilidad 1

EL SERVICIO ATENEA: USOS Y EXPERIENCIAS

13 de noviembre 2017

Arq. Laura Itzel Castillo Juárez

Directora General del Sistema de Movilidad 1

Antecedentes ATENEA Sistema M1

Antes se conocía como *elgo*, normal que el transporte público resultara peligroso para las mujeres.

Según la CDMX la violencia contra las mujeres es uno de los principales obstáculos para ellas ejercer su libre derecho a la movilidad en nuestra ciudad.

En la CDMX 1 de cada 10 mujeres han sufrido violencia en el transporte público. (INMUJERES, 2009)

90% de los delitos sexuales ocurridos en el transporte público en el último año fueron como víctima a un miembro del género femenino. (IMIG, 2016)

7 de cada 10 mujeres afirman tener miedo de ser agredidas al utilizar el transporte público. (IMIG, 2016)



Perspectiva de género y movilidad:

Debido a factores socioculturales, tanto a cargo de las labores del hogar y de las tareas del cuidado de la familia en nuestra ciudad las mujeres y los hombres tienen patrones de movilidad diferentes:



Mujeres	Hombres
• Tienen responsabilidades múltiples	• Tienen menos responsabilidades
• Tienen horarios de salida y llegada en buses	• Tienen horarios de salida y llegada en taxis
• Tienen horarios de salida y llegada en taxis	• Tienen horarios de salida y llegada en taxis
• Tienen horarios de salida y llegada en taxis	• Tienen horarios de salida y llegada en taxis
• Tienen horarios de salida y llegada en taxis	• Tienen horarios de salida y llegada en taxis
• Tienen horarios de salida y llegada en taxis	• Tienen horarios de salida y llegada en taxis
• Tienen horarios de salida y llegada en taxis	• Tienen horarios de salida y llegada en taxis
• Tienen horarios de salida y llegada en taxis	• Tienen horarios de salida y llegada en taxis
• Tienen horarios de salida y llegada en taxis	• Tienen horarios de salida y llegada en taxis



Fuente: Encuesta de Movilidad M1 (2017)

Tipos de violencia sexual [Denuncia]

- Los tocamientos
- Los odiares o obscenidades insultantes sobre tu cuerpo o apariencia
- La exhibición de genitales
- Las miradas lascivas, persistentes e incómodas a tu cuerpo
- Las expresiones corporales y verbales ofensivas hacia las mujeres y niñas
- Agresión o intimidación
- Persecución
- Cuando alguien tocas a tu cuerpo sin tu consentimiento



Servicio ATENEA: características del servicio



ATENEA Sistema M1



Atiende a mujeres, niñas y niños menores de 12 años, personas con discapacidad, adultos mayores y hombres con niños en brazos.



Forma parte del componente "Viva la Seguridad en el Transporte", coordinado por IMIG (2016)



El Servicio especial ATENEA con 67 unidades en 23 rutas. En 2016 se incrementó el número de unidades a 200 en 13 Rutas.



Actualmente hay 153 Autobuses deprimados para atender a 12 rutas, el servicio en un horario de 8 am a 21 pm.

RUTAS DEL SERVICIO ATENEA



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

ATENEA: más que un transporte exclusivo para mujeres



Ciudades alrededor del mundo como Río de Janeiro, en Brasil; Tokyo, en Japón; El Cairo, en Egipto; o Nueva Delhi, en la India, entre otras, han implementado políticas de servicio de transporte preferencial o exclusivo para mujeres.



ATENEA no es sólo un servicio de transporte exclusivo para mujeres.

Involucra acciones de concientización que implican una feminización del espacio en la ciudad.

MUJERES RECONOCIENDO MUJERES

Se colocaron dovelas informativas en homenaje a las mujeres que a través de la historia han aportado sus saberes y liderazgos para acercarnos a una sociedad más justa y equitativa. En estas imágenes se incorporó un código QR para trasladarnos a sus biografías, videos y libros. Las mujeres que aparecen en estas dovelas son:

- Rigoberta Menchú
- Julia Fierro
- Sara Levene
- Rosalva Ibarra de Pineda
- Guadalupe Lozano
- Virginia Solórzano
- Rosa María Blum
- Guadalupe Alegría
- Mabel Michel
- Lydia Cacho



ATENEA Sistema M1



El día que se dio comienzo de servicio a estas unidades feminizadas, hubo un acuerdo con las mujeres atendidas en las dovelas y se les entregó un reconocimiento por su trayectoria.



Operadoras del Sistema M1

El Servicio Ateneas atendido mayoritariamente por Mujeres:
73 operadoras están al frente de unidades.



Experiencias y retos en el servicio



Encuesta 2016 del Sistema M1: "Acoso Sexual en el de Transporte Público"

- Coordinada por la Dirección General de Educación Tecnológica Industrial (DGETI): Centro de Estudios Tecnológicos y de Servicios (CETIS) No. 5 "Gertrudis Bocanegra" y No. 31 "José María Morelos y Pavón".
- Se realizó en 3 rutas del Sistema M1: 1D Metro Santa Martha - Metro Mixcoac, 52C Metro Santa Martha - Metro Zapata y 168 El Arenal 4ª sección - Metro Pantitlán.
- Se hicieron 2,166 encuestas de las cuales 660 fueron respondidas por hombre y 1,506 por mujeres.
- Algunos resultados:
 - 56% opinaron que el servicio Atenea ayuda a reducir la problemática social del acoso sexual en el transporte público.
 - 30.8% han presenciado algún tipo de acoso en el transporte público.

Actualización encuesta 2017 del Sistema M1: "Movilidad y Género"

- Coordinada por el Centro de Estudios Tecnológicos y de Servicios (CETIS) No. 31 "José María Morelos y Pavón".
- Actualmente se realiza en 3 Centros de Transferencia Modal (CETRAM): Mixcoac, Tacubaya y Universidad.
- Los resultados serán presentados en diciembre de este año.



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Usuarías y experiencia de servicio en Metrobús

Ing. Félix Jacob Santiago Sánchez. Subgerente de Nuevas Tecnologías y Reducción de Emisiones de Metrobús



125
kilómetros

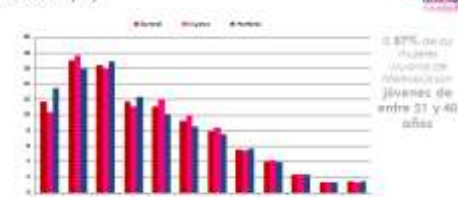
Flota



Transporte, GÉNERO y ciudades

Caracterización de las mujeres usuarias de Metrobús

Edad (%)



** Datos encuesta 2014 por Muestreo Casualístico S.C.



Pasajeros



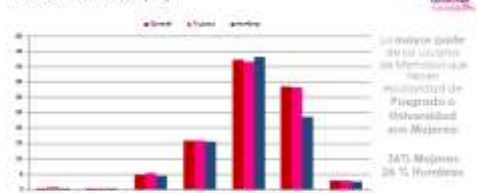
Servicio amable para mujeres, mujeres embarazadas, niños, personas de la 3ra edad y personas con discapacidad

Estudios sobre situación de género y grado de satisfacción del servicio



2 estudios al año, desde 2008, se evalúa entre otras cosas el perfil de las personas usuarias, usos y hábitos, seguridad y satisfacción en el servicio.

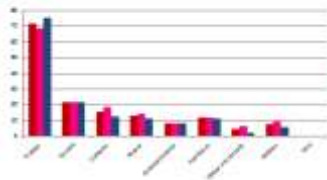
Escolaridad (%)



** Datos encuesta 2014 por Muestreo Casualístico S.C.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Finalidad del viaje (%)



5.49 % de las mujeres cuentan con alguna condición en viaje que atienda



Actividades permanentes

** Datos encuesta 2014 por INEGI y Contraloría FID

Seguridad en el servicio



345 pantallas y cámaras en estaciones

1,220 pantallas y cámaras en autobuses

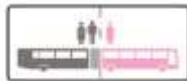
Botones de emergencia en autobuses



Videovigilancia en tiempo real en autobuses y estaciones



Espacios exclusivos en autobuses



Espacios exclusivos en estaciones



Ingresos exclusivos para mujeres, niños y niñas, y personas con discapacidad.



Acciones en Metrobús

Programa "Viajemos Seguras"



Capacitación de atención para casos de abuso y violencia sexual en Metrobús



Operativo Tamiz



1,173 elementos de policía auxiliar fijos

+150 elementos de seguridad en operativo en las 4 líneas, en horarios de lunes a viernes de 6:00 a 9:00 h y de 18:00 a 21:00 h.

Operativo Tamiz



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Mega Jornadas "Viajemos Seguras"



Programa "Vive segura"



Silbato "Vive segura"

Distribución de **6,000** silbatos



INJUVE CDMX



Campañas informativas y de respeto a espacios exclusivos



Campaña "Tu denuncia es tu mejor defensa"



Campaña "No es de hombres"

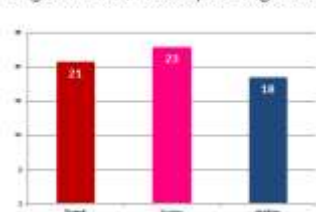


Campaña "Respeto a la población LGBTTTI"



Evaluación de la calidad en el servicio

Eligen a Metrobús por seguridad: (%)

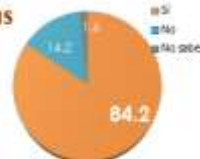


** Datos encuesta 2014 por Nopel Consultores S.C.

De aquellas como usuarias, tanto para el servicio y seguridad y de aquí a personas que Metrobús para su seguridad.

Integridad física y moral

84 %
de las mujeres usuarias de Metrobús
Consideran que su integridad física y moral **SI** está protegida en Metrobús



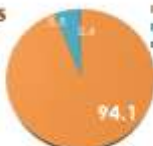
** Datos encuesta 2014 por Nopel Consultores S.C.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Discriminación

94 %
de las mujeres usuarias
de Metrobús

Consideran que **NO** han recibido
algún tipo de discriminación en
Metrobús



** Datos encuesta 2019 por Muestreo Consultores S.C.

Servicio de Alta Calidad



9 de 10

Usuarios califican el
servicio como: **bueno**
o **muy bueno**



Comparativo con otros servicios de Transporte

Porcentaje de usuarios que opinan que Metrobús es mejor con respecto a:

- Combi/micro: 81%



- SMU: 48%



- STC - Metro: 47%



- Trolebús: 40%



** Datos encuesta 2019 por Muestreo Consultores S.C.



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Usuaris y experiencia de servicio en los Servicios de Transportes Eléctricos de la CDMX

Licda. Erika González Hernández. Directora de Calidad e Ingeniería, Sistema de Transportes Eléctricos

CDMX

1er FORO INTERNACIONAL "TRANSPORTE, GÉNERO Y CIUDADANÍA"

2017

CDMX

Línea del Tren Ligero

El Tren Ligero del Servicio de Transportes Eléctricos, opera en la zona sur de la ciudad de México para la población de las Delegaciones Coyoacán, Itapalpan y Xochimilco, a través de las 16 estaciones de paso y 2 terminales, mediante la expedición de 14 trenes en promedio en día laborable, operando a un intervalo de paso promedio de 5 minutos, y el horario de servicio de 5:00 a 23:30 horas.

CDMX

TROLEBUS

Red de Trolebuses

La Red del Servicio cuenta con 8 Líneas de Trolebuses en servicio, con una longitud de operación de 203.64 Kilómetros; atiende la demanda generada en nueve Delegaciones, incluyendo los Corredores Cero Emisiones "Eje Central", "Eje 2 Sur" y el Corredor Cero Emisiones Bus - Bici "Eje 7 Sur". La flota vehicular expedida en promedio en día laborable para el Ejercicio 2017 es de 185 trolebuses, los cuales operan a un intervalo de paso promedio de 5 minutos en los corredores y 7 minutos en las líneas de servicio regular; el horario de servicio en día laborable es de 5:00 a 24:30 horas en éstas últimas y las 24 horas en los corredores Cero Emisiones.

CDMX

NUMERALIAS

Transportación por Género

Mes	Trolebús		Tren Ligero	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Enero	1,844,431	2,181,189	877,209	1,148,284
Febrero	1,744,848	2,024,028	991,084	1,297,232
Marzo	1,850,015	2,213,173	996,479	1,319,887
Abril	1,700,637	2,010,949	490,438	642,115
Mayo	1,873,582	2,217,287	1,004,461	1,313,134
Junio	1,783,097	2,110,794	1,018,547	1,333,403
Julio	1,430,289	1,927,740	699,558	1,100,807
Agosto	1,140,094	2,058,407	1,281,076	1,415,446
Septiembre	1,075,201	1,640,170	1,088,838	1,363,144
Total	14,012,304	18,933,770	8,339,538	10,918,909

CDMX

NUMERALIAS

Distribución Porcentual Mujeres / Hombres

Red de Trolebuses		Línea del Tren Ligero	
Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
45.82%	54.18%	43.30%	56.70%

CDMX

TREN LIGERO

Transporte Exclusivo para Mujeres

En el marco del Convenio de Colaboración Interinstitucional, para la ejecución del Programa de Seguridad de las Mujeres en medios de transporte público de pasajeros en la Ciudad de México "Viajemos Seguras", en la Entidad se proporcionó el servicio especial a las mujeres con trolebuses exclusivos en los Corredores Cero Emisiones "Eje Central", "Eje 2 Sur", "Eje 7 Sur" y la línea regular Metro Boulevard Puerto Aéreo - Metro El Rosario:

Línea	Unidades Asignadas	Horario de Servicio
Corredor Cero Emisiones "Eje Central"	2	
Corredor Cero Emisiones "Eje 2 - 2 A Sur"	2	
Corredor Cero Emisiones "Eje 7 - 7 A Sur"	2	6:30 - 21:00
Metro Boulevard Puerto Aéreo - Metro El Rosario	2	

CDMX

TROLEBUSES EXCLUSIVOS PARA MUJERES

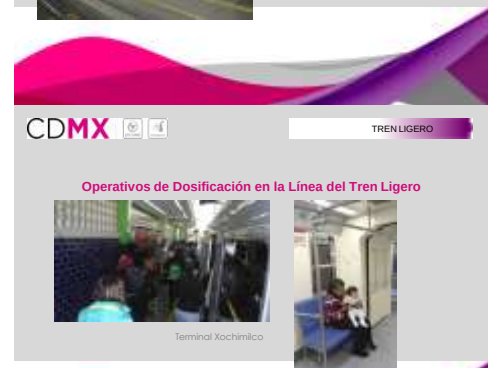
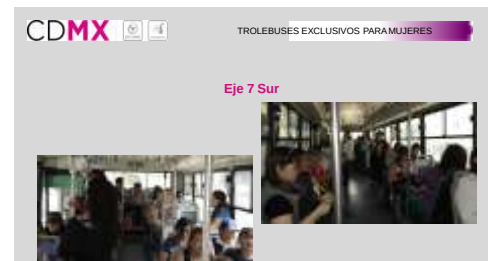
Eje Central

CDMX

TROLEBUSES EXCLUSIVOS PARA MUJERES

Eje 7 Sur

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

CDMX

TREN LIGERO

Separación por Género Tren Ligero

CDMX

TREN LIGERO Y TROLEBUSES

Promoción de Equidad de Género

En el marco de la Actividad Institucional del Servicio de Transportes Eléctricos: "Formación y Especialización para la Igualdad de Género", la Entidad durante el ejercicio 2017, realizó 8 eventos de difusión en las instalaciones del transporte público de pasajeros, atendiendo la cantidad de 3,329 personas a través de la participación de los usuarios y usuarias del Tren Ligero, Red de Trolebuses y Taxis Eléctricos, así como la ciudadanía en general, a través de actividades lúdicas e interactivas, obsequiando artículos con leyendas relativas al tema.

CDMX

TREN LIGERO Y TROLEBUSES

Promoción de Equidad de Género

Mes	Evento
Enero	Terminal Tascuñeña Tren Ligero
Febrero	Parada Metro Zapata Corredor Cero Emisiones "Eje 7 Sur"
Marzo	Terminal El Rosario Línea Cuicuilco-Huixtla - Metro B Rosario
Abril	Terminal Central de Autobuses del Norte del Corredor Cero Emisiones "Eje Central"
Mayo	Terminal Tasqueña del Tren Ligero
Junio	Terminal Mixcoac - Corredor Cero Emisiones "Eje 7 Sur"
Agosto	Terminal San Felipe de Jesús Línea de Trolebuses San Felipe de Jesús - Metro Hidalgo

CDMX

TROLEBUS

Eventos de Difusión de "Equidad de Género"

Estación Metro Zapata

Terminal B Rosario

CDMX

TREN LIGERO

Eventos de Difusión de "Equidad de Género"

Terminal Tasqueña

CDMX

TROLEBUS

Eventos de Difusión de "Equidad de Género"

Estación Metro Zapata

Terminal B Rosario

CDMX

TROLEBUS

Eventos de Difusión de "Equidad de Género"

Terminal Central del Norte

Terminal San Felipe de Jesús

CDMX

TROLEBUS Y TREN LIGERO

Eventos de Difusión de "Equidad de Género"

Estación Estadio Azteca

Terminal Mixcoac

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

CDMX **ZÓCALO CAPITALINO**

Conmemoración Día Internacional de la Mujer 2017

En relación a las actividades interinstitucionales a favor de las mujeres de la Ciudad de México y a invitación del Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México, el 8 de marzo, el Organismo participó en el evento del "Día Internacional de la Mujer", en la explanada del Zócalo Capitalino, atendiendo en total 745 personas; participando en actividades lúdicas e interactivas, obsequiando artículos con mensajes relativos al tema.



CDMX **ZÓCALO CAPITALINO**

Conmemoración Día Internacional de la Mujer 2017



CDMX **MEGA JORNADAS INMUJERES**

Mega Jornadas de Difusión

Metro Constitución 1917 STC Terminal Buenavista Metrobús



CDMX **MEGA JORNADAS INMUJERES**

Mega Jornadas de Difusión

Metro Tacuba STC Terminal Indios Verdes STC



CDMX **MEGA JORNADAS INMUJERES**

Mega Jornadas de Difusión INMUJERES-CDMX

En coordinación con el Instituto de las Mujeres, el Servicio de Transportes Eléctricos participó en 8 Mega Jornadas del Programa Interinstitucional "Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México" para difundir el Programa "CDMX, Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niños" y la promoción del componente "Viaja y Camina Seguro", mediante la implementación de actividades lúdicas y la distribución de material informativo, relativo a la promoción para la defensa de los derechos de las mujeres de viajar libres de violencia sexual en cualquier modo de transporte público, así como el obsequio de artículos promocionales con leyendas relativas al programa "Viajemos Seguras".



CDMX **MEGA JORNADAS INMUJERES**

Mega Jornadas de Difusión INMUJERES-CDMX

Mes	Evento
Enero	Edición Metro Constitución del Sistema de Transporte Colectivo
Febrero	Terminal Buenavista de Metrobús
Marzo	Terminal Buenavista de Metrobús
Abril	Centro de Transferencia Metro El Rosario
Mayo	Edición Tacuba del Sistema de Transporte Colectivo
Junio	Terminal Indios Verdes del Sistema de Transporte Colectivo
Julio	Terminal Tacubaya de Metrobús
Agosto	Terminal Buenavista del Sistema de Transporte Colectivo



CDMX **MEGA JORNADAS INMUJERES**

Mega Jornadas de Difusión

Terminal Xochimilco Tren Ligero STC CETRAM El Rosario



CDMX **CONSEJO CIUDADANO**

Jornadas de Difusión

A invitación del Consejo Ciudadano de la Ciudad de México, a través de la Dirección de Psicología, en el marco de las acciones de prevención y difusión que se derivan del Programa "Viajemos Seguras en el Transporte Público", la Entidad participó en la Jornada de Difusión en la Terminal de Trolebuses Autobuses del Sur, implementando actividades lúdicas para la ciudadanía y la distribución de material informativo, relativo a la promoción para la defensa de los derechos de las mujeres de viajar libres de violencia sexual en cualquier modo de transporte público, obsequiando artículos promocionales con leyendas relativas al programa "Viajemos Seguras".



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

CDMX CONSEJO CIUDADANO

Jornadas de Difusión



CDMX VIAJEMOS SEGUROS

Difusión Programa "Viajemos Seguras" en Trolebuses y Tren Ligero

Trolebuses Estaciones Trenes Ligeros



CDMX VIAJEMOS SEGUROS

Difusión Programa "Viajemos Seguras" Tren Ligero

Estación La Noria



CDMX SEGURIDAD

Vigilancia en Andenes

Para ordenar los espacios en los andenes de las Terminales y Estaciones del Tren Ligero, se colocaron mamparas de madera con señalamientos adheribles con la leyenda "Solo Mujeres, Adultos Mayores y Menores de 12 años". Se asignó personal de la Policía Auxiliar en los andenes, así como para atender eventualidades en este modo de transporte. En el interior de los trenes se instalaron mallas para separar vagón para mujeres, niños, niñas, Adultos Mayores y personas con Discapacidad y el otro vagón para hombres. Los señalamientos permanecen en todo el horario de servicio, para fomentar la cultura de respeto de áreas específicas y la sana convivencia entre la ciudadanía.



CDMX VIAJEMOS SEGUROS

Difusión Programa "Viajemos Seguras" en Trolebuses y Tren Ligero

En el interior de los trenes, en estaciones y terminales de la línea del Tren Ligero, así como en los trolebuses, se mantuvo una campaña de difusión con material del Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México y el Consejo Ciudadano de Seguridad Pública y Procuración de Justicia, relativo a la ubicación de los Módulos de Atención, donde se brindó apoyo psicológico y asesoría jurídica gratuita a la ciudadanía.



CDMX VIAJEMOS SEGUROS

Difusión Programa "Viajemos Seguras" Tren Ligero

En apoyo al Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México (INMUJERES), se instalaron módulos en terminales y estaciones de la Línea del Tren Ligero, donde se difunde el Programa Institucional "Viajemos Seguras en el Transporte Público", conformado por siete jornadas, del 8 de junio al 30 de noviembre del presente año.



CDMX VIAJEMOS SEGUROS

Quejas o denuncias presentadas por violencia sexual en el Trolebús y Tren Ligero:

Durante el periodo de enero a septiembre de 2017, no se recibieron quejas por violencia sexual en el Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México.

Reportes de atención a usuarios de los transportes públicos por casos de delito cometidos en su contra:

De acuerdo con la base de datos generada para el seguimiento a los Partes de Accidente, por parte del Centro de Comunicaciones y el Puesto de Regulación del Tren Ligero, durante la prestación del servicio público de pasajeros en la Red de Trolebuses no se tuvo registros y en la Línea del Tren Ligero se presentaron 6 eventos.



CDMX SEGURIDAD

Vigilancia en Andenes



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

La magnitud de la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público de la CDMX

Mtra. Martha Fabiola Zermeño Núñez, Directora General de Estudios y Estrategias para el Desarrollo y la Equidad (EPADEQ, S.C.)



La magnitud de la violencia sexual contra las mujeres en el Transporte y Espacios Públicos de la CDMX

Mtra. Fabiola Zermeño



Resultados de la encuesta aplicada a mujeres usuarias frecuentes del transporte y los espacios públicos de la CDMX, 2017



Objetivo de la Encuesta:

Generar información para calcular los indicadores de la Línea de Base del Programa Ciudades Seguras para las Mujeres y las Niñas en la Ciudad de México sobre la **percepción** de las mujeres usuarias del transporte respecto de la **violencia sexual que viven tanto en el transporte como en espacios públicos**.

Población objetivo

Mujeres de 15 años y más usuarias del transporte público de la Ciudad de México.



VITRINA METODOLÓGICA

- Estudio cuantitativo del problema de la violencia sexual contra las mujeres usuarias del transporte y espacios públicos de la CDMX.
- Encuesta de percepción, aplicada cara a cara.
- Lugar de levantamiento: 7 CETRAM de la ciudad seleccionados de manera aleatoria: Indios Verdes, Pantitlán, Taxqueña, Universidad, Periférico Oriente, San Lázaro y El Rosario.
- Fecha de levantamiento: septiembre de 2017.



TAMAÑO DE MUESTRA

CETRAM	Entrevistas completas realizadas por CETRAM
Pantitlán	459
Indios Verdes	395
Taxqueña	429
Universidad	452
Periférico oriente	560
San Lázaro	513
El Rosario	406
TOTAL	3,214



Se consideraron quince manifestaciones de la violencia sexual:

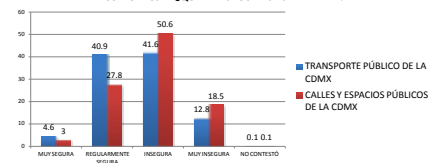
1. Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual
2. Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres
3. Le susurraron cosas al oído
4. Le miraron morbosamente el cuerpo
5. La tocaron o manosearon el cuerpo sin su consentimiento
6. Ellos le mostraron los genitales con intención sexual
7. Ellos se tocaron los genitales o se masturbaron en frente de usted
8. Le dieron una nalga
9. Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual
10. Le han tomado fotos a su cuerpo sin su consentimiento
11. Eyacularon enfrente de usted
12. Le hicieron propuestas sexuales indeseadas
13. Le hicieron sentir miedo de sufrir un ataque o abuso sexual
14. La persiguieron con intención de atacarla sexualmente
15. La obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales

PRINCIPALES RESULTADOS

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

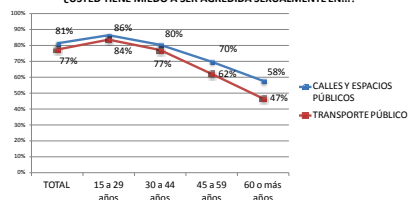
- 81% son mujeres jóvenes o adultas jóvenes (de 15 a 44 años)
- 59% viven en la CDMX y 39% en el Edomex
- 64% son solteras
- 44.5% empleadas y 33.3% estudiantes
- 89% utilizan el transporte público por lo menos 5 días de la semana

COMO MUJER ¿QUÉ TAN SEGURA SE SIENTE EN...?

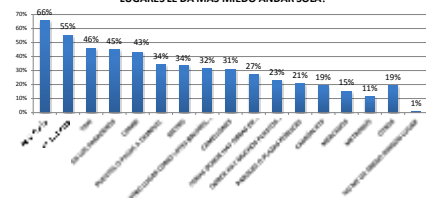


Más del **90%** de las mujeres sienten algún grado de inseguridad al utilizar el transporte o espacios públicos. Más de 50% se sienten inseguras o muy inseguras. Es mayor la percepción de inseguridad en las calles y espacios públicos.

¿USTED TIENE MIEDO A SER AGREDIDA SEXUALMENTE EN...?



¿EN CUÁL O CUÁLES DE LOS SIGUIENTES MEDIOS DE TRANSPORTE O LUGARES LE DA MÁS MIEDO ANDAR SOLA?

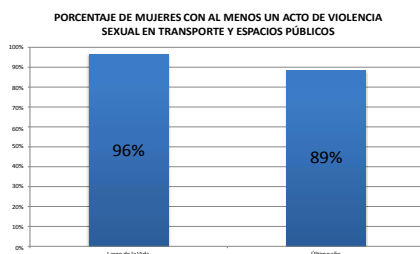


No suma 100%. Las mujeres podían señalar más de una opción.

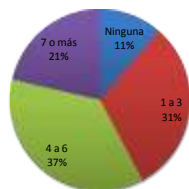
"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



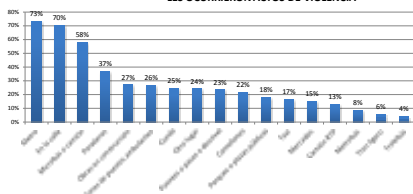
OCURRENCIA DE VIOLENCIA SEXUAL EN TRANSPORTE Y ESPACIOS PÚBLICOS



PORCENTAJE DE MUJERES POR NÚMERO DE SITUACIONES QUE LE HAN OCURRIDO AL MENOS UNA VEZ

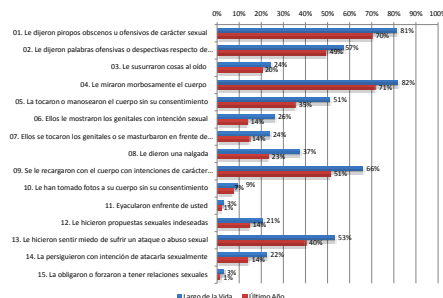


PORCENTAJE DE MUJERES QUE SEÑALAN QUE EN ESTOS LUGARES LES OCURRIERON ACTOS DE VIOLENCIA

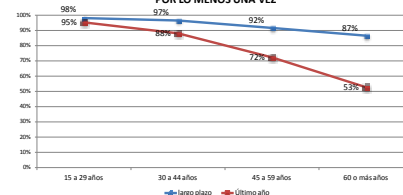


No suma 100%. Las mujeres podían señalar más de una opción.

OCURRENCIA DE SITUACIONES VIOLENTAS. POR LO MENOS UNA VEZ



OCURRENCIA DE VIOLENCIA POR GRUPO DE EDAD. POR LO MENOS UNA VEZ



PORCENTAJE DE MUJERES QUE ENFRENTARON ALGUNA SITUACIÓN VIOLENTA AL MENOS UNA VEZ Y LES PARECE GRAVE	
Manifestación violenta	LE PARECE GRAVE %
01. Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual	70.3
02. Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres	86.8
03. Le chistaron o susurrraron cosas al oído	86.1
04. Le miraron morbosamente el cuerpo	86.1
05. La tocaron o manosearon el cuerpo sin su consentimiento	96.8
06. Ellos le mostraron los genitales	96.6
07. Ellos se tocaron los genitales o se masturbaron en frente de usted	95.8
08. Le dieron una nalga	96.5
09. Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual	95.9
10. Le han tomado fotos a su cuerpo sin su consentimiento	93.6
11. Eyacularon enfrente de usted	96.0
12. Le hicieron propuestas sexuales indeseadas	90.4
13. Le hicieron sentir miedo de sufrir un ataque o abuso sexual	97.6
14. La persiguieron con intención de atacarla sexualmente	99.1
15. La obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales	93.0

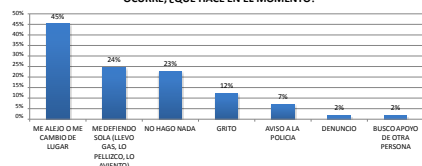


REACCIONES ANTE LA VIOLENCIA Y DENUNCIA

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



COMÚNMENTE, CUANDO ALGUNA DE ESAS SITUACIONES LE OCURRE, ¿QUÉ HACE EN EL MOMENTO?



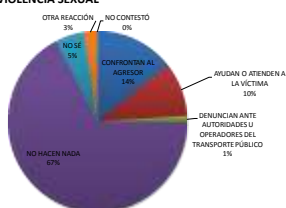
Se incluyen las principales reacciones. No suma 100%. Las mujeres podían señalar más de una opción.



EN CASO DE QUE SÍ ¿A DÓNDE ACUDIÓ	Respuestas		Porcentaje de casos
	N	Porcentaje (ajuste a 100%)	
A LA POLICIA	267486	59.5%	64.3%
AL MÓDULO DE ATENCIÓN A MUJERES DE VIAJE SEGURA	36940	8.2%	8.9%
AL MINISTERIO PÚBLICO	40037	8.9%	9.6%
A LA DELEGACIÓN	21013	4.7%	5.0%
A UNA OSC	3350	.7%	.8%
AL JUZGADO CÍVICO	11549	2.6%	2.8%
OTRO	60778	13.5%	14.6%
NO ESPECIFICADO	8134	1.8%	2.0%
Total	449286	100.0%	108.0%



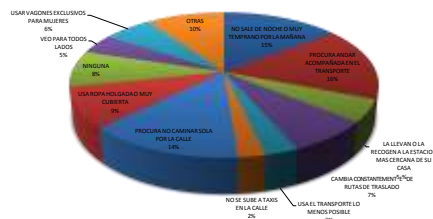
REACCIONES DE PASAJEROS O TRANSEÚNTES CUANDO PRESENCIAN UN ACTO DE VIOLENCIA SEXUAL



EN CASO DE QUE NO, ¿POR QUÉ? (Principales respuestas)	Porcentaje
NO SABÍA QUE PODÍA DENUNCIAR LA AGRESIÓN	15.6%
NO TIENE IMPORTANCIA	15.7%
ES NORMAL QUE PASE	2.8%
NO CONFÍA EN LAS AUTORIDADES	22.4%
NO SABE A DÓNDE ACUDIR O COMO HACERLO	17.3%
NO TIENE TIEMPO	21.9%
LE DIO MIEDO	11.6%



MEDIDAS QUE TOMAN LAS MUJERES ANTE LA VIOLENCIA SEXUAL



CONFIANZA EN AUTORIDADES Y ACEPTACIÓN DE ACCIONES PÚBLICAS

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



¿QUÉ TANTO CONFÍA EN?	Policía de la CDMX	Ministerio Público	Inmujeres CDMX	Funcionarios del STP	Policía Federal	Juzgado Cívico
TOTALMENTE	3.1	3.6	15.0	2.8	6.3	6.2
ALGO	22.0	19.8	16.0	14.3	20.1	17.4
POCO	37.3	28.8	6.5	23.1	24.9	20.3
NADA	36.3	40.2	5.3	45.7	42.4	37.0
NO LO CONOCE	1.1	7.5	57.2	13.5	6.2	18.9
NO CONTESTÓ	0.1	0.1	0.2	0.7	0.2	0.2
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0



¿QUÉ TAN ADECUADAS LE PARECEN LAS ACCIONES QUE IMPULSA EL GOBIERNO PARA RESOLVER LA VIOLENCIA SEXUAL EN TRANSPORTE Y ESPACIOS PÚBLICOS, COMO POR EJEMPLO LA SEPARACIÓN DE MUJERES EN EL METRO Y METROBUS O EL PROGRAMA VIAJEMOS SEGURAS?		
	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
TOTALMENTE ADECUADAS	15.1	15.1
ADECUADAS	41.2	56.3
POCO ADECUADAS	29.7	86.0
NADA ADECUADAS	12.1	98.1
NO SÉ	1.0	99.2
NO LAS CONOZCO	.8	99.9
NO CONTESTÓ	.1	100.0
Total	100.0	



CONCLUSIONES

- La gran mayoría de las mujeres son violentadas sexualmente en el transporte y espacios públicos de la Ciudad de México.
- Comúnmente las mujeres violentadas no denuncian, desconfían de las autoridades y no las buscan para pedir auxilio o protección.
- El entorno social no es solidario con las mujeres violentadas en los espacios públicos. Los testigos son indiferentes y las dejan solas.
- En la mayoría de los casos se defienden solas o generan estrategias para protegerse en un entorno urbano que no les garantiza su seguridad.



CONCLUSIONES

- La gran mayoría de las mujeres son violentadas sexualmente en el transporte y espacios públicos de la Ciudad de México.
- Comúnmente las mujeres violentadas no denuncian, desconfían de las autoridades y no las buscan para pedir auxilio o protección.
- El entorno social no es solidario con las mujeres violentadas en los espacios públicos. Los testigos son indiferentes y las dejan solas.
- En la mayoría de los casos se defienden solas o generan estrategias para protegerse en un entorno urbano que no les garantiza su seguridad.

Mesa 4 Cuidado, autonomía y servicios de transporte; experiencias regionales e internacionales

El transporte y movilidad del cuidado en la CDMX

Mtra. Miriam Evelia Téllez Ballesteros, Facultad de Ingeniería y LAHAS, UNAM; UACM

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

MESA 4. Cuidado, autonomía y servicios de transporte; experiencias regionales e internacionales

EL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD DEL CUIDADO EN LA CDMX

Miriam Evelia Téllez Ballesteros

M.I. Miriam Evelia Téllez Ballesteros
Profesora-investigadora

12 de Octubre, 2017

- Distribución de oportunidades, de esferas de acción y de responsabilidades entre hombres y mujeres influyen en el uso de tiempo y el espacio.
- En este sentido, las mujeres se incorporan al trabajo remunerado, se ocupan de todos los servicios a la familia, escuelas, atención a la salud, compra de alimentos y vestido.



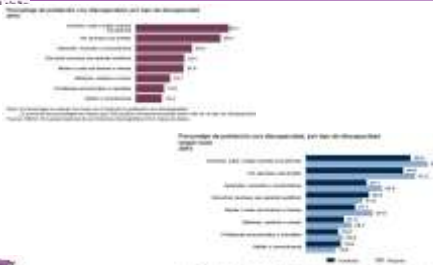
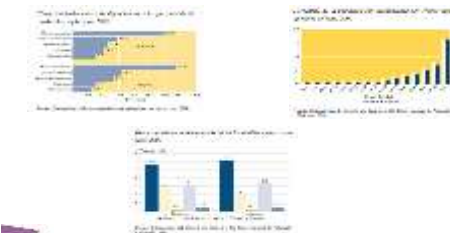
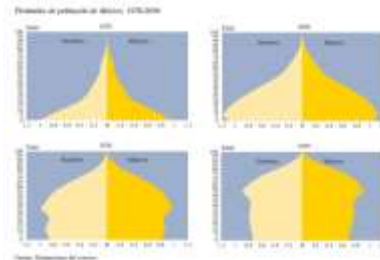
La visión "neutral": de como se relacionan las personas y los lugares menosprecia la esfera "reproductiva" tradicionalmente ligada al género femenino.

- El trabajo derivado de los cuidados o del trabajo doméstico.
- Las opciones para realizar los desplazamientos derivados de esos trabajos.
- Los tiempos invertidos en su ejecución y las opciones para compaginarlos.
- Las relaciones sociales que proponen los lugares donde realizamos esas actividades, etc.

Entorno de análisis

- La Ciudad de México es una metrópoli de 20 millones de habitantes.
- La vida cotidiana es distinta de acuerdo al sexo, edad, procedencia socioeconómica y cultural, así como del lugar de residencia, urbana o rural.
- En México se ha acelerado el ritmo de la vida diaria, han aumentado las distancias entre el hogar y el trabajo, las escuelas, los servicios públicos, etc.

DIFICULTAD PARA TRANSITAR POR LA CIUDAD

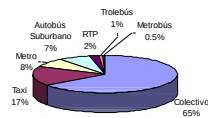


"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Estructura del Transporte Urbano

- 67% de los viajes en la CDMX se realizan en transporte público de mediana capacidad.
- 17% en taxi
- En total 82%

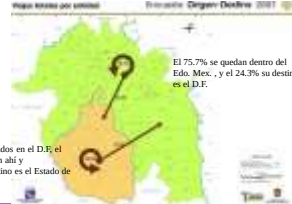
Distribución de viajes en cada medio de transporte urbano disponible en la Ciudad de México, 2007



Estructura del Transporte Urbano

- La forma tradicional en la que se ha realizado la planeación en México de los sistemas de transporte, es empleando metodologías generales, sin particularizar en las necesidades de movilidad de cada uno de los sectores de la población.

Viajes generados y atraídos en el D.F. y su zona metropolitana



vida cotidiana = actividades + espacio + tiempo



"La danza de las aceras de una buena ciudad nunca se repite de un lugar a otro y en todos los lugares siempre se llena con nuevas improvisaciones" (Janet Jacobs, 1961)



- STC-Metro
- Servicio de Transporte Eléctrico (Tren Ligero y Trolebús)
- RTP
- Metrobús

Rede Transporte Operador al GDF (2013)

Sistema	Longitud de la Red (km) operado por el	Nº de Estaciones	Capacidad (pasajeros/hora)	Demanda (pasajeros/hora)
STC-Metro	124,697	61,263	30,066	226,488
Tren Ligero	0	203,64	0	203,64
Trolebús	0	25,31	0	25,31
Metrobús	0	94,00	0	94,00
Total	124,697	300,903	30,066	549,163

NOTA: Los datos de capacidad y demanda son por hora laboral. La información de Trolebús está actualizada hasta el 2012. Fuente: Elaboración propia con información de STC-Metro, 2013 y RTP (2013).



Estructura del Transporte Urbano

- Parece pensado para personas de un solo sexo: hombres jóvenes o de mediana edad, saludables, sin obligaciones familiares, sin hijos, que se trasladan masivamente en horarios de ingreso y salida del trabajo.
- No considera las necesidades de ancianos o con discapacidades, infantes y mujeres.
- El diseño vial privilegia la circulación del auto particular.

Actualmente las ciudades mexicanas tienen una marcada deficiencia en la infraestructura urbana, en el transporte, en servicios básicos, etc., haciendo más pesada la jornada diaria de las mujeres y las obligan a gastar más energía.



Cd. de México: METRO

- Separación por género en el uso de las zonas de abordaje, (8:00 a 10:00 hrs. y 18:00 a 20:00 hrs.)
- Apoyo de operativos



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



LAHAS

Redes Transporte operado por Transporte concesionado (2013)

Transporte Concesionado y Organismos Descentralizados	Longitud de la Red (km)	No. de líneas/ rutas	Capacidad (pasajeros)	Demanda (pasajeros)
Ferrocarril Suburbano*	27	1	100,000	132,000
Camión (vagonetas, Microbuses y Autobuses)	8238	113	8,629,600	13,332,600
Total	8265		8,629,600	14,004,600

NOTA: La determinación de la longitud incluye rutas locales, metropolitanas y 13 corredores de transporte concesionado. La capacidad y demanda solo incluye rutas locales y metropolitanas, dejando fuera la demanda de los corredores de TC en autobús.
Fuente: Elaboración propia con información de Ferrocarril Suburbano y Plan Maestro de Sustitución de Microbuses por Autobuses en el D.F. SETRAM (aprox. 2009).

Rutas de Transporte Concesionado:
Vagonetas, Microbuses y Autobuses



LAHAS



Uso de espacio público que afecta la movilidad, presencia de ambulantes



Transporte de carga



No hay ordenamiento territorial, el crecimiento ha sido desordenado.

LAHAS

LAHAS

Analfabetas de la ciudad



Horas que circulan las unidades en la ciudad vs horas estacionadas



Vehículos oficiales para servicios: recolección de residuos sólidos, patrullas, ambulancias, pipas. Se desconoce su situación (edad del PV, mantenimiento)



Del Diagnóstico del Programa Integral de Movilidad del GDF: automóviles particulares ocupan el 85% del espacio vial disponible, los vehículos motorizados de transporte público sólo el 15% restante, pero mueven dos terceras partes de los viajes de la ZMCM. 3.5 horas en transporte, 6-18% ingreso para movilidad

LAHAS

LAHAS

En la República Mexicana, se han observado fenómenos de fragmentación del espacio urbano.

- Multiplicación de conjuntos residenciales cerrados y de formas urbanas "protegidas" destinadas a las clases sociales medias y altas.
- Los mexicanos con mayores ingresos se sienten especialmente amenazados por la delincuencia.

Esta desconexión y fragmentación se pueden ver como factores que agravan el clima general de tensión social que permite el mantenimiento de altos niveles de delincuencia.

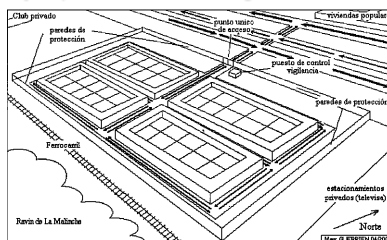
En México, la ciudad "protegida" se puede dividir en 2 subconjuntos:

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

- 1. Espacios residenciales cerrados, protegidos por servicios de vigilancia privada.
- 2. Espacios de vida urbana, también cerrados frecuentados por la población que habita los espacios del punto 1.

Este México "moderno" está desconectado de la realidad social típica de la urbanidad del mundo en vías de desarrollo (precariedad y pobreza).

Ejemplo de "zona de seguridad" mexicana



Las mujeres presentan una mayor sensibilidad a factores espacio-temporales (distancia, disponibilidad y horarios del transporte público) en su movilidad cotidiana.

La cuestión es especialmente importante en la elección de su ocupación laboral, en el caso de que deba compatibilizarla con obligaciones familiares (horarios de guarderías y otros equipamientos, organización espacio-temporal de otros miembros del hogar).

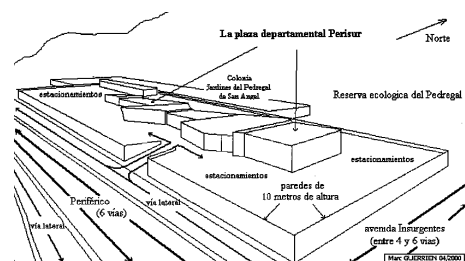
Cambios en la movilidad a lo largo del tiempo. El ciclo vital de las mujeres es más complejo que el de los hombres, como consecuencia del impacto de los cambios en la situación familiar (matrimonio, maternidad).

El uso del coche particular es sólo significativo en el grupo de mujeres que laboran o que cuentan con cierta condición económica.

El transporte público se convierte en el sistema de movilidad más utilizado por las mujeres.

La mayoría de las mujeres que laboran están cerca de sus hogares.

Modelos de ciudades cada vez menos amigables, en el que se han reducido el porcentaje de desplazamientos a pie.



Las mujeres se desplazan más cerca, pero, dedican más tiempo a sus viajes, esto se debe a que utilizan medios de transporte menos eficaces, lo que impone severas restricciones en su movilidad potencial, situación grave para la mujer porque tiene que compaginar con otros horarios (p.e. escolares) y otras labores.

Necesidad en la coherencia de las políticas de desarrollo urbano y de transporte.

Las mujeres y niñas están expuestas a distintas formas de agresión sexual, debido a la saturación de las unidades de transporte o a las condiciones de la infraestructura urbana (sin adecuada iluminación y vigilancia).

UN EJEMPLO ...



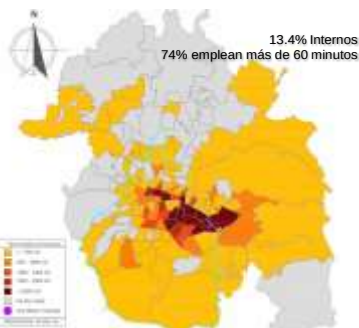
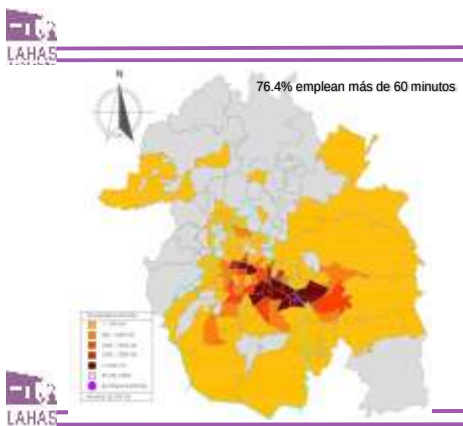
"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Gasto en Transporte

- 62%: 10 a 20 pesos
- Gasto familiar diario: \$15.00
- Gasto familiar mensual: \$1800.00, equivale al 60% de una familia que tiene un ingreso mensual de \$3000.00.
- Hay viajes de 30 pesos y más de 50 pesos
- Gasto familiar mensual \$3600.00 ; \$6000.00

Movilidad Interna

- 26 minutos
- Gasto diario promedio: \$11.10/persona
- Gasto familiar mensual: \$1,332.00, 44% ingreso familiar (\$3000.00/mes)



Actividades principales

Trabajo de casa, Compras, Educación, Recreación, Otros



Edades



¿Cómo pueden las políticas mexicanas contribuir a favorecer la movilidad del cuidado en la CDMX?

- Vincular las soluciones de los problemas ambientales directamente con la vida cotidiana de los ciudadanos, especialmente de las mujeres, quienes generalmente son las encargadas del control y manejo de los riesgos ambientales derivados de condiciones de habitabilidad precaria;
- Repensar el transporte urbano, según las jornadas de trabajo más parciales de las mujeres y sus responsabilidades específicas;
- Modificar los espacios urbanos para permitir mayor intercambio y vida hacia afuera, como por ejemplo: ampliando los espacios para peatones; delimitando la circulación vehicular y facilitando la de áreas infantiles y sillas de ruedas; mejorando la iluminación; aumentando la vegetación.
- Mejorar el diseño de las casas privadas, considerando espacios para las mujeres, distintos a los del resto de la vida familiar, destinados a pequeños talleres donde ellas puedan desarrollar sus propias actividades.
- Establecer estrategias de planeación de los servicios de transporte, enfocadas a la satisfacción de los deseos de movilidad de las mujeres.

- Analizar las formas de uso del tiempo y el espacio de hombres y mujeres para conocer las diferentes necesidades de la población.
- Fomentar la participación de las mujeres en los procesos de diagnóstico y toma de decisiones para los cambios urbanísticos y del transporte.
- Adecuar los horarios de atención y la cantidad y distribución de los servicios a las nuevas exigencias de la vida actual.
- Hacer compatibles el trabajo remunerado y las responsabilidades familiares tanto para mujeres como para hombres.
- Mejorar la iluminación y vigilancia en todas las calles y lugares públicos para disminuir la violencia.
- Generar espacios públicos agradables, accesibles, seguros y útiles tanto para mujeres como para hombres, que favorezcan la relación entre las personas.

- Flexibilizar y reformular los criterios de diseño de conjuntos habitacionales para humanizar el entorno y así aminorar el descontento de sus habitantes y mejorar y consolidar los centros urbanos;

Para las mujeres un entorno urbano es seguro si permite:



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Urbanismo con un enfoque de género

Una ciudad sensible a las necesidades de las mujeres es una ciudad que beneficia a toda la ciudadanía, puesto que aún siguen siendo ellas quienes se ocupan de facilitar la vida de muchas otras personas a través de un continuo e incansable trabajo de cuidado y de reproducción del orden de la vida cotidiana de una forma informal o remunerada.



LAHAS

Propuestas para mejorar y garantizar:

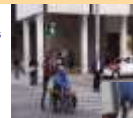
Las actuales infraestructuras de transporte

- La accesibilidad teniendo en cuenta los cuidados habituales de personas dependientes, los trabajos domésticos, las limitaciones de movilidad de personas por salud, edad, etc..
- La seguridad de las mujeres y la ciudadanía
- La memoria individual y colectiva de las mujeres en las delegaciones/municipios
- Los servicios próximos y de calidad: equipamientos (ambulatorio, polideportivo, guarderías, escuelas, centros de día), comercio

LAHAS

Urbanismo con un enfoque de género

1. La gran variedad de actividades y responsabilidades que tienen que atender las mujeres abarca y supera las de los hombres
2. Los grupos de personas dependientes, que se encuentran en una gran medida bajo responsabilidad femenina.
3. Las mujeres representan, al menos, el 50% de la población, es decir, la mitad de cualquier grupo que consideremos (joven, anciano empleado, inmigrado, etc.).



LAHAS

Gracias...

M. I. Miriam Evelyn Téllez Ballesteros
Profesora de Asignatura de la Licenciatura en Urbanismo, Facultad de Arquitectura, UNAM
Profesora-Investigadora de la UACM
Tel: 54 88 46 61 ext. 33333
E-mail: emtl@uacm.unam.mx

<http://lahas.org/>
[lahasunam@gmail](mailto:lahasunam@gmail.com)

LAHAS

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Movilidades invisibles, 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)

Movilidades invisibles
Recorridos escolares en la
región metropolitana de
Buenos Aires

Laura Pautassi
(CONICET Argentina, Consultora CEPAL)

Primer Foro de Transporte, Género y Ciudadanos
CdMx, 12 y 13 de Octubre 2017

Movilidades urbanas y cuidado

- ❖ El cuidado ingresa de manera más transversal en la agenda pública
- ❖ No hay intersecciones entre movilidades y cuidado: valor de los estudios pioneros en América Latina
- ❖ Débil mirada específica sobre las movilidades de niños, niñas y adolescentes (NNA) y quienes los/as acompañan
- ❖ "Ceguera" al género: incipiente mirada sobre las situaciones de violencia y no sobre las múltiples interdependencias de género, transporte y cuidado(s)

Movilidades entrecruzadas

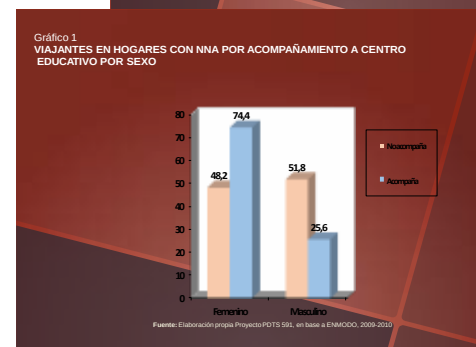
- ✓ Mayor incidencia de viajes en hogares con al menos un NNA (62 %)
- ✓ Entre los hogares con al menos un NNA que no realizaron viajes, la vulnerabilidad en general es aún mayor, entre otras razones por la mayor presencia de mujeres como sostén de hogar, que además tienen un menor nivel educativo alcanzado y ubicadas en los quintiles de ingresos más bajos.
- ✓ El 26.4% de mujeres que viven en hogares con NNA son el principal sostén del hogar y un 73.6% son varones.
- ✓ Entrecruzando la información, el 41.9% de las personas que además de ser sostén de hogar acompañan a otro miembro a un centro educativo son mujeres, y el 58.1% restante son varones, dando cuenta de una importante carga de responsabilidades concentradas en las mujeres.

Esquema

- ✓ Presentación del estudio y alcance
- ✓ Caracterización de las movilidades urbanas en la RMBA
- ✓ Viajes y compañías: patrones de desplazamiento de mujeres y niños, niñas y adolescentes
- ✓ El caso del transporte escolar
- ✓ Propuestas de agenda pública
- ✓ Propuestas de agenda pública

Movilidad en RMBA

- **Fuente de información:** procesamiento en base a la Encuesta ENMODO (2009-2010)
- **Ámbito de referencia:** Ciudad de Buenos Aires y 27 partidos del Gran Buenos Aires
- **Objetivo:** i) recuperar los recorridos realizados por NNA y quien acompaña
- **Objetivo:** ii) indagar sobre el acceso y regulación del transporte escolar
- El abordaje se realiza desde un enfoque de género en relación con las características que adquiere el desplazamiento de NNA vinculados con sus madres o padres y las correlativas demandas de cuidado.



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

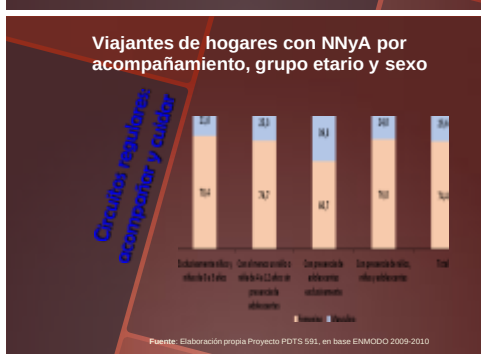
Movilidad Interseccional

- ✓ En los casos que las mujeres no son el principal soñen se eleva la proporción de acompañamiento de los mismos en un 88%.
- ✓ Las mujeres realizaron proporcionalmente más viajes solo en transporte público o no-motorizado.
- ✓ Los varones realizaron más viajes en modo privado: menor acceso a vehículos propios o falta de registro para conducir de las mujeres.
- ✓ Las mujeres se trasladan en mayor proporción (5%) en el ámbito público caminando o en bicicleta y los varones solamente en un 3%.
- ✓ Las mujeres realizaron proporcionalmente mayor cantidad de viajes que se elevan entre dos viajes (77%) o cuatro viajes (12%) por día y más de cuatro viajes (5%).
- ✓ Los varones realizan hasta dos viajes por día centralmente (83,4%).

VIAJANTES DE HOGARES CON NNyA POR SEXO y POR CUADRAS CAMINADAS (Opción múltiple)

	Sexo		
	Femenino	Masculino	Total
No camina	20.1%	30.1%	24.8%
Camina una o dos cuerdas	12.3%	9.9%	11.1%
Camina de tres a cinco cuerdas	27.9%	24.0%	26.0%
Camina de seis a nueve cuerdas	23.2%	19.8%	21.6%
Camina más de diez cuerdas	16.6%	16.3%	16.4%
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Elaboración propia Proyecto PDTIS 591, en base a ENMODO 2009-2010.



VIAJANTES DE HOGARES CON NNyA POR SEXO Y POR MODO DE TRANSPORTE

	Sexo		
	Femenino	Masculino	Total
Sólo modo público	37.4%	25.4%	36.5%
Sólo modo privado	14.0%	25.6%	19.7%
Sólo modo no motorizado	35.3%	29.9%	32.6%
Modo público y privado	4.8%	3.7%	4.3%
Modo público y no motorizado	5.0%	2.9%	4.0%
Modo privado y no motorizado	2.5%	2.0%	2.2%
Modo público, privado y no motorizado	0.9%	0.5%	0.7%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Elaboración propia Proyecto PDTIS 591, en base a ENMODO 2009-2010.

VIAJANTES DE HOGARES CON NNyA POR SEXO Y POR CONDICIÓN DE ACTIVIDAD

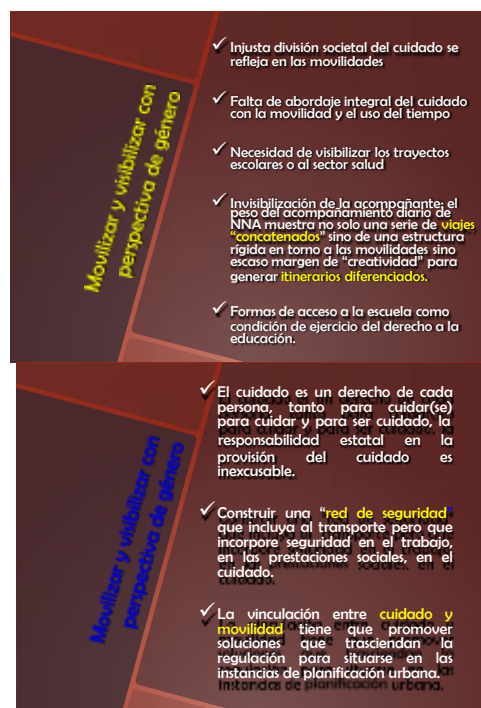
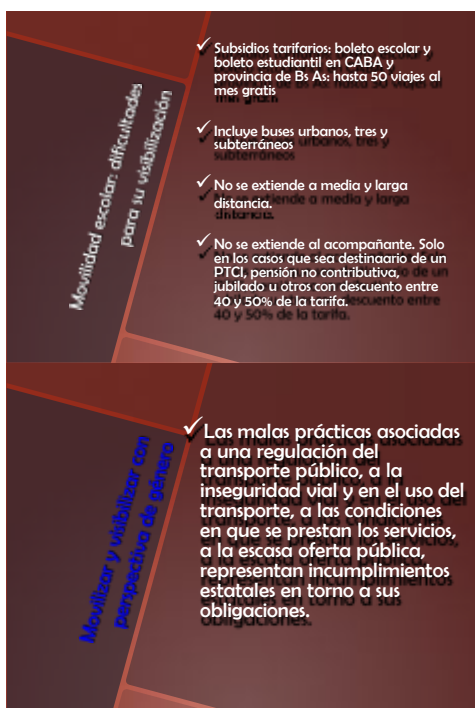
	Sexo		
	Femenino	Masculino	Total
Menor de 14 años	29.2%	35.3%	29.8%
Trabaja	32.7%	52.3%	42.9%
Jubilado/Pensionado	1.8%	1.8%	1.8%
Desocupado (busca trabajo)	1.9%	2.0%	1.9%
No Trabaja (no busca trabajo)	0.8%	0.4%	0.5%
Retirado	0.2%	0.0%	0.1%
Estudiante	24.2%	12.2%	18.7%
Amo de casa	17.9%	0.3%	9.3%
Inactivo por discapacidad	0.3%	0.2%	0.2%
Perceptor de Programa de Transferencia Condicionada de Ingresos (PTCI)	0.4%	0.0%	0.2%
No trabaja, pero mantiene trabajo	0.3%	0.4%	0.4%
Indic	0.0%	0.0%	0.0%
No sabe	0.0%	0.0%	0.0%
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Elaboración propia Proyecto PDTIS 591, en base a ENMODO 2009-2010.

Regulaciones más para un problema más: Transporte Escolar

- ✓ Transporte escolar: solo disponible –salvo excepciones– de manera privada
- ✓ No hay oferta de buses escolares públicos
- ✓ Regulación local (municipal) y oferta por cada escuela
- ✓ Baja fiscalización
- ✓ Acceso estratificado por nivel de ingresos y zona residencial

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

La accesibilidad y la seguridad

Mtra. Taide Buenfil Garza. Coordinadora Académica de la Maestría en Responsabilidad Social, Universidad Anáhuac

La accesibilidad y la seguridad
Mtra. Taide Buenfil Garza



12 de octubre de 2017



INTRODUCCIÓN

El derecho de todos los individuos a la plena participación en la vida comunitaria, conlleva el **derecho al acceso, uso y comprensión del entorno construido**, es decir, una política coherente y global debe tender a garantizar la plena ciudadanía, la igualdad de oportunidades, la vida independiente y la participación activa en todas las áreas de la vida en comunidad.

Es indispensable realizar acciones que **aseguren el ejercicio de los derechos a todos los ciudadanos del mundo**, como se estableció en el Artículo 12 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, especificando que los Estados Partes reafirman que las personas con discapacidad tienen derecho en todas partes al reconocimiento de su personalidad jurídica.



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



Hotel Cancún (2014)



Hotel Cancún (2014)

¿Cómo se llega a todos los entornos construidos?

SOLUCIONANDO:
• MANIOBRA Y
• CAMBIO DE NIVEL.



¿Cómo se desarrolla la actividad con seguridad en todos los entornos construidos?

SOLUCIONANDO:
• ALCANCE,
• CONTROL Y
• PERCEPCION



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

ACCESIBILIDAD COGNITIVA ¿Como?



ESPACIOS PÚBLICOS INTEGRADOS

Indispensable analizar el concepto de urbanismo y sostenibilidad social, impacto específico en la **calidad de vida de todos los individuos, el ejercicio de los derechos por todas las personas.**

Conceptos de civilidad y coexistencia en el medio urbano **Vs.** conceptos como sociabilización, arraigo y pertenencia.



Por su atención GRACIAS



Mtra. Taide Buenfil Garza
taide.buenfil@anahuac.mx
tbuenfil@gmail.com

ACCESIBILIDAD COGNITIVA



CONCLUSION

Integrar el diseño universal a los entornos construidos implica **respeto a los derechos** de cada persona en equiparación de oportunidades, requisito para **lograr la sustentabilidad** al utilizar todos los recursos para resolver las necesidades actuales, asegurando disponibilidad de recursos adecuados para futuras generaciones, por medio de **mejoras en la salud y la calidad de vida, maximizando la conservación** y desarrollando recursos para **revitalizar la economía**, promoviendo un entorno adecuado y es una **responsabilidad social** lograrlo.



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

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

Alternativas para las mujeres en la CDMX

Soc. Antonio Suárez Bonilla, Laboratorio de Movilidad, Facultad de Arquitectura de la UNAM



¿Para qué sirve el transporte?

"Traer gente o mercancía a lugares donde se las necesita y concentrar la mayor variedad de bienes y gentes dentro de un área limitada, para ampliar la posibilidad de elección sin que sea necesario viajar"

Lewis Mumford

Viajes a CU

Delegación	Viajes	%
Coyoacán	38,321	18.0
Tlalpan	25,931	12.2
Iztapalapa	22,661	10.7
Xochimilco	12,164	5.7
Benito Juárez	11,628	5.5
Álvaro Obregón	11,493	5.4
Total Viajes a CU	212,346	100.0



Costo promedio del viaje (pesos)

	General	Académicos	Administrativos	Estudiantes
General	14.3	6.1	25.7	11.3
Mujer	18.8	6.1	38.2	12.0
Hombre	8.5	6.1	9.1	10.5

Duración promedio del viaje (minutos)

	General	Académicos	Administrativos	Estudiantes
General	71	64	72	77
Mujer	73	65	75	79
Hombre	69	63	68	76



Viajes al interior de CU: Automóvil

Estacionamientos: Lugar y tiempo para estacionarse

Tipo estacionamiento	General	Académicos	Administrativos	Estudiantes
En la vía	10.1	5.4	13.2	14.8
Estacionamiento	88.6	94.2	85.3	82.6
No contestó	1.3	0.5	1.5	2.7
Total	38,057	16,850	12,607	8,599

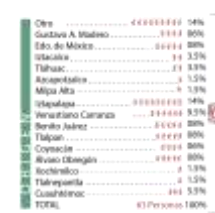
	General	Académicos	Administrativos	Estudiantes
Tiempo para encontrar estacionamiento	5.1	4.0	4.5	6.8

1er Estudio de Movilidad en Ciudad Universitaria con enfoque de género e inclusión



Información recabada

1 ORIGEN DESTINO



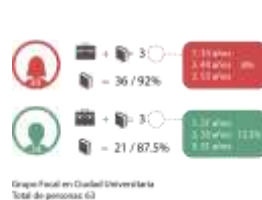
2 ¿QUIÉNES SON?



3 EDAD Y ESTADO CIVIL

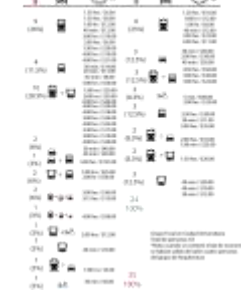


4 ESTUDIO Y TRABAJO SIMULTÁNEO



Grupo Focal en Ciudad Universitaria
Total de personas: 63

5 TRANSPORTE, TIEMPO Y COSTO

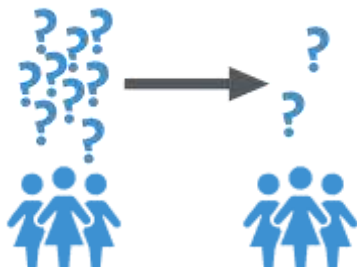


Problemáticas



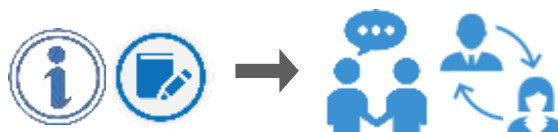
"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Disminuir incertidumbre



Información y comunicación actualizada

(Persona a persona) Orientadores tipo CU



Visibilizar el riesgo (Generar grupos)



Navegación Urbana

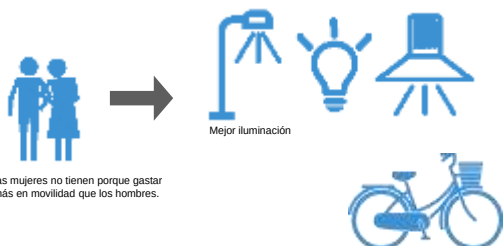
Es un sistema que puede incluir mapas, gráficos, luces, señalización, cartografía, aplicaciones digitales, diseño urbano.

OBJETIVOS:

- Identificar y concretar lugares
- Construir conciencia de localización y confianza para caminar
- Mejorar la percepción de seguridad
- Apoyar y alentar el viaje multimodal
- Estimular el crecimiento económico y promover la inclusión social
- Para tranquilizar y alentar / explorar / divagar / descubrir



No es muy diferente lo que piden mujeres y hombres



Las mujeres no tienen porque gastar más en movilidad que los hombres.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Movilidad en bicicleta: Transporte y Género

Licda. María Fernanda Rivera Flores, Directora de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista, Secretaría del Medio Ambiente



**MOVILIDAD EN BICICLETA:
TRANSPORTE Y GÉNERO**

Fernanda Rivera
Secretaría de Medio Ambiente
Ciudad de México

Seminario INMUJERES
12 de octubre 2015

TRANSPORTE Y GÉNERO

TRANSPORTE FACTOR FUNDAMENTAL



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.

CDMX



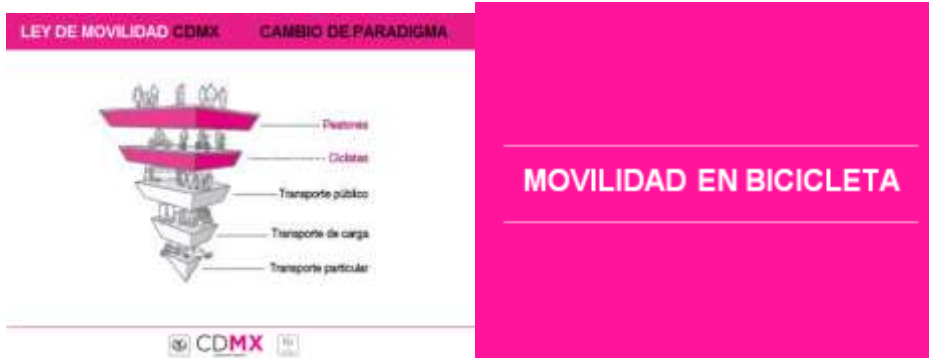
RECOMENDACIONES ENFOQUE DE GÉNERO

1. Atender a temas de **seguridad y acoso**.
2. Incrementar el **acceso** a diferentes modos de transporte.
3. Infraestructura: **asientos y espacio**.
4. **Tiempos y frecuencia** del servicio.
5. **Mujeres como tomadoras de decisiones** en proyectos de transporte.

CDMX

CIUDAD DE MÉXICO

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

MUJERES Y BICICLETAS

MUJERES Y BICICLETAS



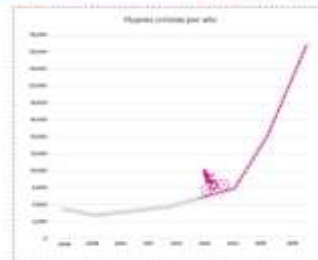
MUJERES Y BICICLETAS



- En el siglo XXI, la bicicleta representó 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.

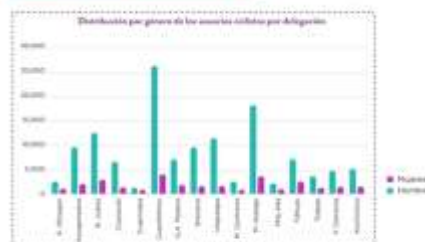
MUJERES Y BICICLETAS

Número de mujeres ciclistas



MUJERES Y BICICLETAS

Cicletas por delegación



ESTUDIO DE MOVILIDAD

- 71% mujeres usa bicicleta propia
- 63% mujeres tiene acceso al uso de la bici
- 23% mujeres uso ciclon



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

ECOBICI



6,500
bicicletas

452
estaciones

Pagos de 25 km/
en las estaciones
CiclaRenta, RentaRápida,
CiclaRenta

¿POR QUÉ IMPLEMENTAR SISTEMAS DE BICICLETAS PÚBLICAS?



CDMX



NUESTROS USUARIOS



34
años

1 - 10
+50 años

4 de cada 10
usuarios son
mujeres

En 2010, las
mujeres
representaban
sólo 20%



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

MUJERES Y BICICLETAS

30% de los viajes en ECOBICI son hechos por mujeres.
12.2 millones de viajes en 7 años.

Tempo	15 minutos
Distancia	7 Km/h
Velocidad	1.8 km

ECOBICI



ECOBICI

CRITERIOS DE SEGURIDAD

- 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.

BICIESTACIONAMIENTO MASIVO LA RAZA

BICIESTACIONAMIENTO MASIVO LA RAZA 2015



BICIESTACIONAMIENTO MASIVO LA RAZA 2016



PLAZOLETA CENTRAL / 1,900 m²



SERVICIOS / LACTARIO

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

BICIESCUELAS CDMX

BICIESCUELAS CDMX



Las Biciescuelas CDMX reducen la brecha de género, incrementando el número de niñas y mujeres que aprenden a andar en bicicleta.



BICIESCUELA CDMX: CURSOS



Cursos de Ciclismo Urbano

Aprender a andar en bicicleta

Mecánica básica



75,000 / NIÑAS Y MUJERES (55%)



Reforma
Domingos
8-13 horas

Zapata
Domingos
8-13 horas

La Villa
Domingos
8-13 horas

Tlalpan
Domingos
8-13 horas

Aragón
Sábados
8-13 horas



Bicicleta Infantil
Paritlán y
La Raza
Sábados
8-13 horas

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

CONCLUSIONES

- 1 Incremento de mujeres que usan la bicicleta
- 2 ECOMBI incrementa la accesibilidad para las mujeres
- 3 BEM recuperación de espacio público y lactario
- 4 Biciclistas CDMX reducción de brecha de género



¡GRACIAS!



CDMX
SUSTENTABLE
MOVILIDAD • BICICLAS • CAMINATOS • ACCESIBILIDAD

CapitalSocial Por Ti

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Mesa 6 Haciendo política de transporte con perspectiva de género

Políticas de Transportes con Perspectiva de Género

Sra. Paola A. Tapia Salas. Ministra de Transportes y Telecomunicaciones de la República de Chile

POLÍTICAS DE TRANSPORTES
CON PERSPECTIVAS DE GÉNERO

Paola Tapia Salas
Ministra de Transportes y Telecomunicaciones de Chile

CHILE EN CIFRAS

- Superficie total: 756.626 km²
- Población: 17.373.831
(Datos preliminares Censo, 2017)
– 51% mujeres – 49% hombres
- Producto Interno Bruto* (PIB): 251.941 (US\$ billones)
- PIBper capita* (PPP): 24.797 (US\$)
- Índice GINI*: 0,53
- Índice de Desarrollo Humano: 0,85

*Fuente: ONU, 2015

Mujeres y Mercado Laboral

- HíFestá un 52% por debajo de los países latinoamericanos en vías de desarrollo y 61% de los desarrollados, pertenecientes a la OECD
- **900 mil mujeres** deben sumarse al mercado laboral para alcanzar el promedio OECD
- Con ello, además, aumentaría un 6% el PPTy US\$3 billones se sumarían a los ingresos tributarios anuales

Brecha salarial:

- Hombres ganan un 31.6% más que las mujeres (2015)
- En promedio, mujeres perciben un 19,31% menos mensualmente

CONTENIDOS

- Chile en cifras
- Mujeres y Mercado Laboral
- Medidas para promover participación Laboral Femenina
- Mujeres y Transportes
- Acciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones con enfoque de género

Mujeres y Mercado Laboral

- Chile ocupa el lugar N° 119 de 144 países
(Índice de Participación y Oportunidades Económicas para Mujeres - Foro Económico Mundial)
- 48% Participación Laboral Femenina (PLF) año 2015
- Desde 1990, **1.250.000** mujeres (sobre 15 años) han ingresado al mercado laboral (17 puntos porcentuales)
- 10° país con mayor incremento respecto de los 186 países analizados por la OIT en esta materia

Mujeres y Mercado Laboral

- Baja presencia femenina en directorios de empresas:
 - 37% de las empresas más transadas en la bolsa (IFSA) incluyen a mujeres en sus directorios
 - Un 6% del total de los puestos disponibles son mujeres (22 cupos)
- En el Sistema de Empresas Públicas (SEP), las mujeres tienen presencia en los directorios de todas las empresas, copando un 40% de las plazas disponibles, en aquellas firmas estatales que no son parte del sistema la cifra es de 33%)
- A nivel internacional, 40% de las empresas que cotizan en la Bolsa tienen consejeras, 50% no cuenta con mujeres en puestos ejecutivos y menos del 5% tiene representación como CEO

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Medidas para Promover Participación Laboral Femenina

- Programa Mujer Jefa de Hogar
 - Ofrece capacitación en oficios, nivelación de estudios, cuidado infantil, alfabetización digital y atención odontológica
- Bono al Trabajo de la Mujer
 - Premiar el esfuerzo de las mujeres y jefas de hogar de las familias más vulnerables de Chile, que se incorporan al mercado laboral
- Chile Crece Contigo
 - Apoya el cuidado infantil, a través de la coordinación y fortalecimiento de la oferta de servicios de públicos a nivel comunal
- Más Capaz
 - Apunta a incentivar, a través de formación laboral, la incorporación de mujeres al trabajo. Cuenta con beneficios como el cuidado infantil

Mujeres y transportes

Conductores Sistema de Transporte Público Metropolitano



Acciones del MITcon enfoque de género

- Subsidio al Transporte
- Subsidio Rural
- Subsidio Zonas Aisladas
- Subsidio Zonas Extremas
- Subsidio al Transporte Escolar
- Subsidio al Adulto Mayor

Acciones del MITcon enfoque de género

- Iniciativa "Mujeres en Ruta"
 - <http://www.mtt.gob.cl/reconocimiento-a-mujeres-en-ruta>



Nota Televisión Nacional, 02 de octubre de 2017.
<https://youtu.be/V0SFYot-Q>

Mujeres y transportes

- **88%** de las mujeres utilizan el bus o bus-metro como principal medio para desplazarse.
 - Su motivo principal es trabajo o estudios.
- **44 años** edad promedio trabajadoras del sector transportes y telecomunicaciones (datos del Observatorio Laboral Nacional, 2015, SENCE-MENTRA)
- 11,7 años es el nivel de escolaridad
- 18% son mujeres
- Mujeres en Transantiago
 - En 2007 sólo existían 42 mujeres en el sistema
 - En 2013, 145 conductoras eran mujeres. Hoy son **571**
 - **80% de las más de mil becas** de cursos de conducción profesional son ocupados por mujeres
 - En el caso del programa "Más Capaz" representan el 55%
 - A un 70% llega la empleabilidad de estos cursos, según SENCE

Mujeres y transportes

- Incentivos para la Formación y Contratación de Conductoras en Transantiago
- Percepción de las Conductoras respecto a su labor
 - Conformidad con el trabajo, dada la compatibilidad entre la vida profesional y personal, remuneraciones y oferta de cursos de formación gratuitos.
 - Mayor empatía con pasajeros y menor disposición para involucrarse en conflictos.
 - Empresas destacan menor porcentaje de ausentismo injustificado, mayor puntualidad, menor número de reclamos y accidentabilidad. Contribución al clima organizacional.

Acciones del MITcon enfoque de género

- Políticas con Enfoque de Género
 - Hacer transversal el enfoque de género en las políticas, programas, proyectos y/o actividades de la Subsecretaría de Transportes.
 - Contribuir a la igualdad en la movilidad, accesibilidad, seguridad y eficiencia del transporte.
- Mesas Regionales de Acoso y Género
 - Avanzar en temáticas como seguridad, concientización, educación, información, visibilización, sensibilización, prevención, solidaridad.

Gracias!

Paola Tapia Salas
paolatapia@gmail.com

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Hacia la igualdad de género en EMT Madrid, dos ejemplos de buenas prácticas

Sra. Marta Serrano Balbuena. Directora de Comunicación de la Empresa Municipal de Transporte, Alcaldía de Madrid

Hacia la igualdad de género en EMT Madrid: dos ejemplos de buenas prácticas

Comisión de Comunicación y Relaciones Institucionales

EMT

¿Cómo se gestiona el transporte público en la Comunidad de Madrid?

Compañía de Transporte Público de Madrid
EMT - Empresa Municipal de Transportes

- Se fundó en 1930 como una empresa de tránsito.
- En 1947, se crea la EMT.
- Desde 1972, la EMT maneja sólo los servicios de autobuses.
- Sociedad anónima participada al 100% por el Ayuntamiento de Madrid.
- Ofrecemos servicio 24/7 todos los días del año.
- Gestión directa de la red de autobuses urbanos.
- Desde 2013, dirige aparcamientos de la ciudad.

2 Rue Transversalidad de Transportes, Género y Ciudades

Principales Magnitudes

- 5 depósitos
- 1,600,000 pasajeros diarios
- 2,000 autobuses
- 85,500,000 kilómetros anuales
- 203 líneas: 177 diurnas y 26 nocturnas.
- 9,200 personas empleadas

2 Rue Transversalidad de Transportes, Género y Ciudades

Personal

Personal EMT diciembre 2013

- Personal administrativo
- Personal de conducción
- Personal de mantenimiento
- Personal de limpieza

2 Rue Transversalidad de Transportes, Género y Ciudades

Hacia la igualdad de género en EMT Madrid

Dos ejemplos de buenas prácticas

- Plan de Igualdad
- Protocolo para minimizar el riesgo de género en los procesos de contratación

2 Rue Transversalidad de Transportes, Género y Ciudades

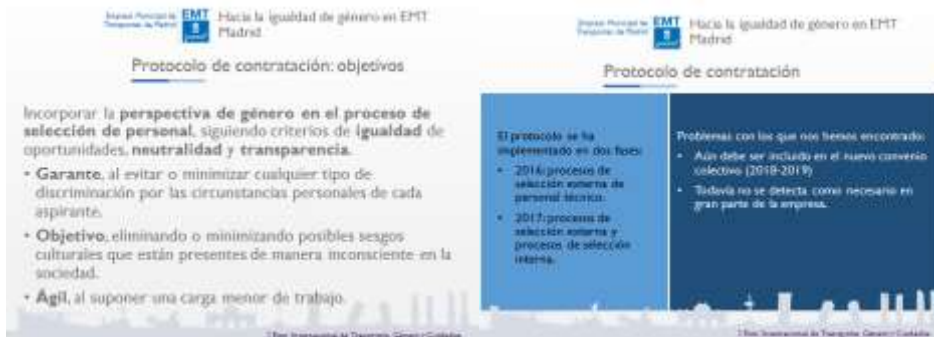
Hacia la igualdad de género en EMT Madrid

Plan de Igualdad: marco legal actual

- Obligatorio por Ley para compañías mayores de 250 personas empleadas.
Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres.
- Objetivos fundamentales:
 - Tratamiento y oportunidades equitativas para hombres y mujeres.
 - Eliminar la discriminación.
 - Prevenir las situaciones de acoso por razón de género.

2 Rue Transversalidad de Transportes, Género y Ciudades

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

EMT Hacia la igualdad de género en EMT Madrid

Protocolo de contratación: procedimiento

PERSONAL TÉCNICO

Fase 1

- Presentación de solicitudes en 3 sobre cerrados bajo el sistema de pila.
- Sobre 1: Documentación requerida (identificación, titulación, etc.)
- Sobre 2: Trabajo sobre el tema elegido en la convocatoria y CV con datos personales.

Fase 2

- Prueba teórica para el puesto de trabajo, anónima.
- Revisión de la prueba por parte del tribunal de sobre 2, trabajo y CV.

Fase 3

- Apertura del sobre 1 y comprobación de los datos que aparecen en el CV.
- Entrevista personal.

Fase 4

- Suma de puntuaciones obtenidas de las fases 2 y 3 y publicación de resultados.

© EMT - Instituto Nacional de Transparencia, Género y Ciudadanía

EMT Hacia la igualdad de género en EMT Madrid

Protocolo de contratación: procedimiento

PERSONAL DE CONDUCCIÓN O TALLER

Fase 1

- Presentación de solicitudes en 3 sobre cerrados bajo el sistema de pila.
- Sobre 1: Documentación requerida (identificación, titulación, vital laboral, etc.)

Fase 2

- Prueba poligráfica para el puesto de trabajo, anónima.
- Examen teórico, anónimo.

Fase 3

- Apertura del sobre 1 exclusivamente de los aprobados en Fase 2 y comprobación de cumplimiento de requisitos.

Fase 4

- Examen práctico. El tribunal deberá ser paritario.

Fase 5

- Suma de puntuaciones obtenidas de las fases 2 y 4 y publicación de resultados.

© EMT - Instituto Nacional de Transparencia, Género y Ciudadanía

EMT Hacia la igualdad de género en EMT Madrid

Protocolo de contratación: ventajas



- Se evita sesgo en la contratación tanto de género como de edad o de raza.
- Reducción del trabajo administrativo solo se realiza la documentación de quien aprueba el examen teórico.
- La mejor puntuación se le asigna a las pruebas objetivas y anónimas.

© EMT - Instituto Nacional de Transparencia, Género y Ciudadanía

EMT Hacia la igualdad de género en EMT Madrid

Protocolo de Contratación: 1º resultados



- En 2016 hemos contratado a 4 personas siguiendo este protocolo.
- 3 de las 4 han sido mujeres.
- Una de ellas era una mujer embarazada de 7 meses.
- En 2017 el protocolo se ha aplicado a la contratación de personal de taller.

© EMT - Instituto Nacional de Transparencia, Género y Ciudadanía

EMT Hacia la igualdad de género en EMT Madrid

Próximos pasos dentro de la empresa

- Publicación del nuevo "Reglamento para viajar" en EMT, utilizando lenguaje inclusivo.
- Desarrollo de un manual de lenguaje inclusivo propio.
- Campana de concientización interna: la necesidad de equidad dentro de la empresa.

© EMT - Instituto Nacional de Transparencia, Género y Ciudadanía

EMT Hacia la igualdad de género en EMT Madrid

Próximos pasos fuera de la empresa

- Concientización de campaña externa: Mujeres en EMT.
- Activación del Plan de Igualdad.
- Inclusión de la auditoría de sensibilización en línea de género obligatorio en cada formación.

© EMT - Instituto Nacional de Transparencia, Género y Ciudadanía

Participación en el estudio europeo: "Business case to increase female employment in transport"

EMT será uno de los casos que se considerarán dentro de este estudio de la DG Move de la Comisión Europea.

Propuesta de Proyecto del H2020 "Demographic change and participation of women in transport".

Se analizarán tanto pautas de empleo como de necesidades de las usuarias.

© EMT - Instituto Nacional de Transparencia, Género y Ciudadanía



Gracias por su atención

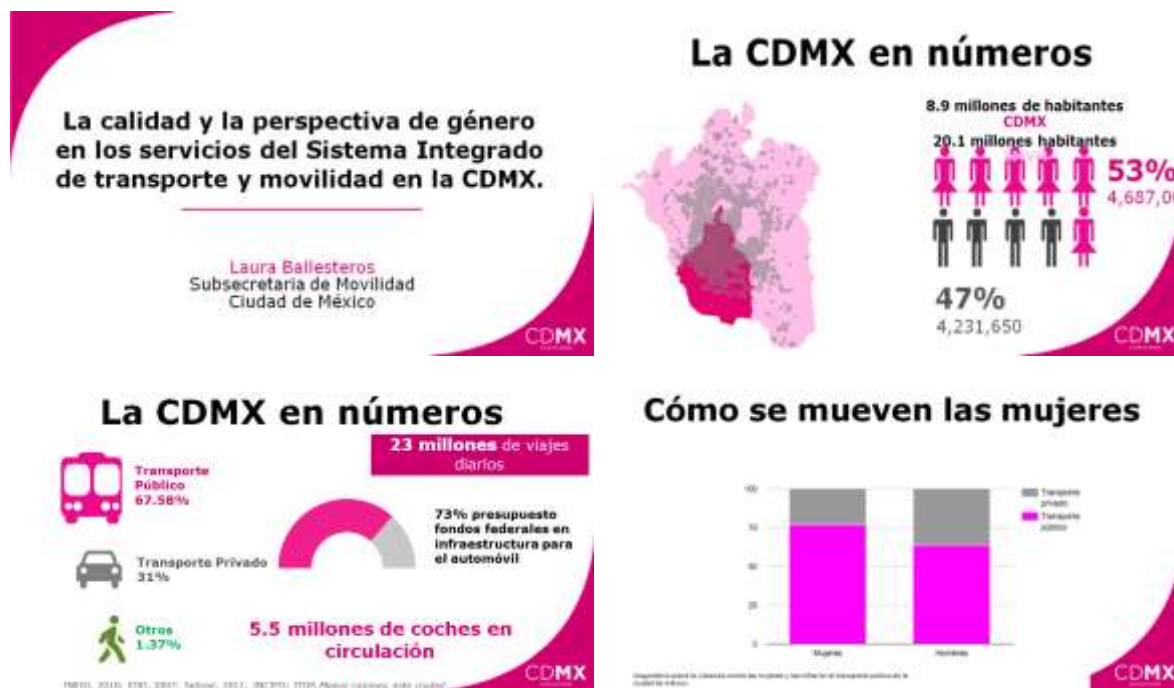
EMT Hacia la igualdad de género en EMT Madrid

© EMT - Instituto Nacional de Transparencia, Género y Ciudadanía

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

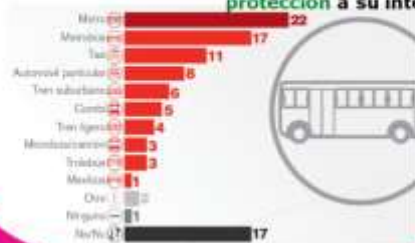
La calidad y la perspectiva de género en los servicios del Sistema Integrado de transporte y movilidad en la CDMX

Mtra. Laura Ballesteros Mancilla. Subsecretaria de Planeación y Desarrollo de Movilidad



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Cómo se sienten las mujeres ¿Cuales medios de transporte ofrecen mayor protección a su integridad?



Cómo se sienten las mujeres ¿Cuales medios de transporte ofrecen menor protección a su integridad?



CDMX caminando hacia la mujer

Programa Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas

Viaja Segura

Promover la movilidad segura de mujeres, niñas y adolescentes en los transportes públicos y generar condiciones amigables a sus usos y necesidades en los servicios públicos y concesionados.

Camina Segura

Garantizar a mujeres, niñas y adolescentes condiciones de seguridad en los espacios públicos, en los trayectos a los transportes públicos, incorporar la perspectiva de género en el modelo de movilidad de la CDMX.

La Ley de Movilidad



- Nueva jerarquía de la movilidad.
- Peatones, en especial personas con discapacidad y movilidad limitada, mujeres, niñas y niños.

Acciones para reducir la violencia de género



Acciones para reducir la violencia de género



Sistemas de Movilidad



- Asientos exclusivos para mujeres y niñas
- Servicios de transporte exclusivo para mujeres y niñas
- Instalación de botones de pánico
- Instalación de cámaras de videovigilancia
- Servicios de transporte operados por mujeres
- Mejoramiento de banquetas e iluminación
- Módulos de atención a mujeres y niñas
- Campañas de comunicación

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

¿Qué queremos?

¿Qué queremos?

- Satisfacer las necesidades de movilidad de las mujeres y niñas, las cuales son diferentes a las de los hombres
- Impulsar la inclusión de las mujeres en puestos relacionados con la gestión de la movilidad
- Tener entornos urbanos seguros
- Contar con unidades de transporte libres de violencia

Educación/Comunicación



Inculcar en la ciudadanía el respeto hacia las mujeres y la promoción de equidad de género. Esto a través de programas escolares y campañas de comunicación.

Movilidad con enfoque de género

3 EJES RECTORES



MOVILIDAD



SEGURIDAD



EQUIDAD

Movilidad con enfoque de género



- Gestión de la información
- Educación
- Equidad económica
- Inclusión laboral
- Operación
- Infraestructura
- Atención a la víctima
- Medición

Equidad económica (largo plazo)



Promover una equidad económica entre hombres y mujeres. Hacer la tarifa del transporte público accesible para las mujeres.

Inclusión laboral



Promover la equidad en puestos laborales que se encarguen de la planeación, gestión y operación de los diferentes ejes de la movilidad.

Infraestructura



Promover una movilidad segura y accesible en vehículos, estaciones y espacios públicos, ya que la seguridad influye en la elección de modo de movilidad de las mujeres y niñas.

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Operación



Fortalecer los servicios de transporte público que ofrecen mayor calidad y seguridad para la movilidad de mujeres y niñas.

CDMX

Medición



Registro de datos históricos y generación de indicadores con motivo de poder cuantificar y evaluar los impactos las acciones de transporte relacionadas con género.

CDMX

Gestión de la información



Desagregar y analizar los datos de acuerdo al género para permitir el análisis puntual de accesibilidad y necesidades particulares entre hombres y mujeres para poder alinear acciones.

Estudio Patrones de Movilidad de Mujeres y Niñas

CDMX

Estudio Patrones de Movilidad de Mujeres y Niñas

CDMX

Estudio Patrones de Movilidad de Mujeres y Niñas

CDMX

Estudio Patrones de movilidad de Mujeres y Niñas

Objetivo

Con la Encuesta Origen - Destino 2017

Identificar brechas y oportunidades en los viajes de las mujeres y niñas en los diferentes modos de movilidad, con motivo de generar propuestas de corto plazo que satisfagan las necesidades específicas de las usuarias, y propicien entornos y sistemas más inclusivos, equitativos y seguros.

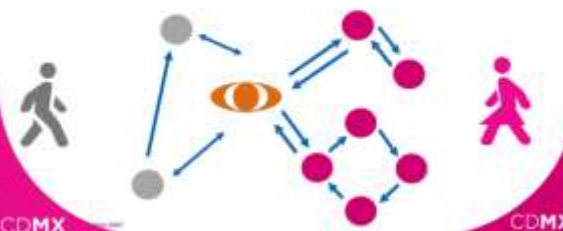
CDMX

¿Cómo viajan las mujeres?

- Trayectos numerosos y complejos.
- Más vulnerables ante el acoso sexual y a ser molestadas.
- Rutas variadas y concentradas en áreas geográficas alrededor del hogar.
- Alta percepción de la inseguridad.
- Acompañadas por hijos.
- Valoran la flexibilidad horaria y la iluminación.
- Cargadas con bultos, compras o carritos de bebé.

CDMX

¿Cómo viajan las mujeres?



CDMX

CDMX

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Con el estudio...

- Construir un **perfil de movilidad** para distintos grupos o tipologías de personas usuarias.
- Identificar y estudiar las **diferencias en las condiciones de acceso** y/o restricciones a la infraestructura y provisión del servicio de transporte principalmente.
- Profundizar en la **cobertura geográfica**, la cobertura temporal, frecuencias, los costos y capacidad de pago (con una mirada a la asequibilidad), la comodidad y la seguridad.

Género Edad
Actividad económica
Socio - económico

CDMX

CDMX

¡Gracias!

Con el estudio...

- Identificar y estudiar diferencias en las percepciones respecto a los distintos modos de transporte; y cómo estas percepciones afectan la preferencia y el uso de los distintos modos.
- Analizar el impacto que barreras sociales, culturales, económicas y políticas tienen en la movilidad



CDMX

"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

8.2 Memoria fotográfica

Cartel

INMUJERES **CDMX** **Capital Social Por Ti** **ONU MUJERES**

1º 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.

The bottom section of the poster contains several icons within hexagonal shapes: a couple, a bus, two people, an elderly couple, a pregnant woman, a person with a cane, a train, two women, a person in a wheelchair, and a taxi.

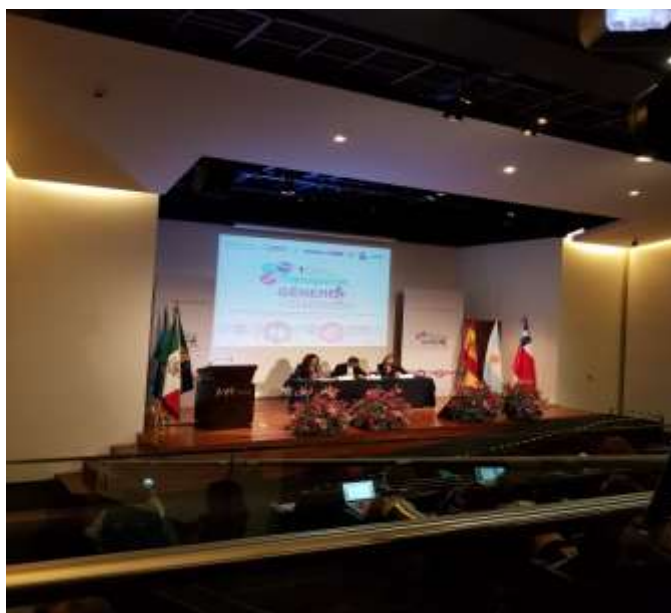
"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Acto Inaugural



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Mesa 1



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Mesa 2



Mesa 3



Mesa 4



"Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Mesa 5



Mesa 6

