

GUÍA PARA UNA MOVILIDAD CON IGUALDAD CENTRADA EN LOS CUIDADOS



GOBIERNO DE
MÉXICO

INMUJERES
INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES



giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Guía para una movilidad con igualdad centrada en los cuidados

Este documento se enmarca en el Memorándum de Entendimiento firmado por el Instituto Nacional de las Mujeres (INMUJERES) con el proyecto “Transición hacia un Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público en México” (TransIT), implementado por la Cooperación Técnica Alemana (GIZ) por encargo del Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) de Alemania.

El financiamiento de la guía se dio en el marco del proyecto TransIT de cooperación bilateral entre el Gobierno Federal Mexicano por medio de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) y el Gobierno de Alemania, a través de la GIZ México. El objetivo del proyecto TransIT es mejorar la calidad y eficiencia del transporte público en México a nivel nacional y subnacional, a través de tres ejes temáticos: (1) desarrollo de instrumentos de toma de decisión, (2) diseño e implementación de proyectos demostrativos, e (3) intercambio de conocimientos y experiencia en temas relacionados con la movilidad. Adicionalmente, el tema de género e inclusión es transversal e importante para el proyecto al alinearse con la Política de Desarrollo Feminista impulsada por el BMZ en marzo de 2023 y que hace un llamado a “no dejar a nadie atrás”.

Primera edición septiembre 2024

Publicado por:

Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
Dag- Hammarskjöld- Weg 1 - 5
65760 Eschborn, Alemania
T +49 61 96 79 -0
F +49 61 96 79-11 15
E info@giz.de
I www.giz.de

Agencia de la GIZ en México
Torre Hemicor, PH, Av. Insurgentes Sur 826,
Col. del Valle, Juárez, 03100
Ciudad de México, México
T +52 55 55 36 23 44
E giz-mexiko@giz.de
I <https://www.giz.de/en/worldwide/33041.html>

Proyecto

Transición hacia un Sistema Integrado e Inteligente del Transporte Público en México (TransIT) de la Cooperación Técnica Alemana (GIZ) México.

Coordinación Institucional Instituto Nacional de las Mujeres (INMUJERES)

Nadine Gasman Zylbermann
Presidenta del Instituto Nacional de las Mujeres

Marta Ferreyra Beltrán
Directora General de la Política Nacional de Igualdad y Derechos de las Mujeres

María Margarita Cortés Cid
Directora del Sistema Nacional de Igualdad entre Mujeres y Hombres

Nancy Alejandra Muñoz López
Subdirectora de Vinculación Institucional
y Seguimiento a la Política Nacional de Igualdad

Fotografías de portada:

GIZ

Fotos al interior del documento:

Como se acredita en cada imagen

Derechos de autor:

Se permite la reproducción, total o parcial, por razones educacionales o sin ánimo de lucro de esta publicación, sin la autorización especial del portador de los derechos de autor, siempre y cuando la fuente sea citada.

Deslinde de responsabilidad:

Los hallazgos, interpretaciones y conclusiones expresadas en este documento están con base en la metodología y recopilación de insumos facilitadores por la GIZ México y las personas consultoras. No obstante, GIZ México no puede ser responsable del contenido de este documento ni garantiza la precisión o integridad de la información por errores, omisiones o pérdidas que surjan de su uso.

Forma de citar:

Inmujeres & GIZ (2024). Guía para una movilidad con igualdad centrada en los cuidados.

Por encargo del Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) de Alemania.

Cooperación Técnica Alemana (GIZ) en México

Isabel von Griesheim
Directora del Proyecto TransIT

Neimy Girón Calixto
Asesora en Gestión de Conocimiento y enlace de Género TransIT

Andrea Cárdenas Sánchez
Asesora en Movilidad y Transporte TransIT

Angélica Lara Torres
Prácticante TransIT

Revisión de contenidos:

María Margarita Cortes Cid
Directora del Sistema Nacional de Igualdad entre Mujeres y Hombres

Nancy Alejandra Muñoz López
Subdirectora de Vinculación Institucional y Seguimiento a la Política
Nacional de Igualdad

Neimy Girón Calixto
Asesora en Gestión de Conocimiento y enlace de Género TransIT

Angélica Lara Torres
Prácticante TransIT

Desarrollo de contenidos

Silvia Mejía
Asociada y Líder de Mercado de Planeación Steer México

Diana Barrera
Consultora Senior Steer México

Carolina Toro
Consultora Senior Steer Colombia

Diseño editorial e ilustraciones:

Pablo Peña
Steer México

GUÍA PARA UNA MOVILIDAD CON IGUALDAD CENTRADA EN LOS CUIDADOS

Septiembre 2024



GOBIERNO DE
MÉXICO

INMUJERES
INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES



PREÁMBULO

Esta guía ofrece conceptos clave, metodologías de aplicación y herramientas para orientar a las personas involucradas en proyectos de movilidad hacia la incorporación de la perspectiva de género con enfoque interseccional y de cuidados¹.

A través de ésta se busca que los proyectos y políticas de movilidad:

1. **Identifiquen las necesidades particulares e intereses estratégicos de las mujeres** que varían según sus edades, condiciones socioeconómicas y geográficas, formación, habilidades, lugares de origen, religión, tipos de trabajos, roles de cuidado, entre otros.
2. **Eviten incidir negativamente en la movilidad de las mujeres**, reproduciendo situaciones de vulnerabilidad, inseguridad, segregación y discriminación.
3. **Contribuyan a identificar las brechas de desigualdad** de género, que permitan fomentar y fortalecer las opciones de movilidad seguras, eficientes y sostenibles considerando las necesidades particulares en materia de seguridad y cuidados.
4. **Logren visibilizar el potencial de contribución y autonomía de las mujeres** en los sistemas de transporte.

¹ Este documento tiene como antecedente el documento de Lineamientos para la Prevención y Atención de Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo (SEDATU - INMUJERES). También se referenciarán guías, instrumentos de política, publicaciones de estudios y otros que nutrieron este documento.

Para tal fin, se presentan recomendaciones en metodologías y herramientas para tres temas:

1. **Acciones para incorporar la perspectiva de género, interseccionalidad y cuidados en cada etapa del ciclo de desarrollo de los proyectos.**
2. **Consideraciones alrededor de la seguridad y cuidados en la movilidad de las mujeres.**
3. **Autonomía y mayor participación de las mujeres en trabajos del sector transporte.**

Aquí se encontrarán metodologías, buenas prácticas, estudios y proyectos que permiten fortalecer el acceso igualitario de la movilidad de las mujeres, niñas, niños y adolescentes, considerando sus necesidades e intereses estratégicos de manera interseccional. A lo largo de la guía se presentan cuadros de información con símbolos, que son referencias a los siguientes aspectos:



CONSEJOS CLAVE



HERRAMIENTAS Y BUENAS PRÁCTICAS



INFORMACIÓN

Asimismo, se utilizarán como referencia los documentos y guías publicados anteriormente, en especial los siguientes:

- Lineamientos para la prevención y atención del acoso sexual contra las mujeres en el transporte público colectivo, INMUJERES - SEDATU
- Metodología Cuatli, SEDATU
- Manual para la planificación y el diseño urbano con perspectiva de género, Banco Mundial
- Enfoques para la Movilidad Urbana Responsiva al Género, GIZ - SUTP
- Movilidad cotidiana con perspectiva de género, CAF
- Transversalizando la perspectiva de género en proyectos de acción climática: caja de herramientas
- Patrones de movilidad con perspectiva de género en la CDMX, CAF
- Guía para implementar acciones con perspectiva de género e inclusión, ITDP - ideamos, BID
- Ciudades Seguras y espacios públicos seguros, ONU Mujeres
- Accesibilidad e inclusión en transporte, BID
- Decálogo para Planes de Movilidad Urbana Sostenible Sensibles al Género, BID
- ABC Género y transporte, BID
- Es importante desagregar y visibilizar dichos impactos para que se reflejen las necesidades diferenciadas según la diversidad de la población en el área de influencia. Por ejemplo, ¿cómo impacta el proyecto a una adolescente que usa todos los días la bicicleta para ir a la secundaria? o ¿cómo afecta a una mujer trans con discapacidad, que requiere hacer uso de los vagones especiales para mujeres en el Metrobús?
- Una vez identificados los impactos negativos, se invita a ubicar cómo estos pueden evitarse o mitigarse. En la medida en que ninguna de estas medidas sea posible, se sugiere generar un diagnóstico situacional con enfoque interseccional que considere las necesidades de mujeres y hombres a quienes impactará el proyecto, que permita identificar las necesidades e intereses estratégicos ajenos u otros proyectos que han impactado negativamente a las personas. Esto puede hacerse con sectores de la población que ya se encuentran en situaciones de vulnerabilidad para profundizar en los retos que ellas identifican para acceder a oportunidades y prosperar.
- Considerando las brechas existentes, incluir en los proyectos aquellos aspectos que ayuden a transformar positivamente la experiencia y movilidad de las personas, por ejemplo; campañas de sensibilización contra el acoso sexual.

Este documento retoma los trabajos realizados en la materia y articula de manera progresiva herramientas para generar una movilidad con perspectiva de género, con enfoque interseccional y de cuidados en las diferentes fases en el ciclo de los proyectos.

Antes de empezar: determine alcance e impactos esperados al utilizar esta guía

Esta guía aportará ejemplos y metodologías a fin de potenciar su aplicación. Antes de aplicarlas se invita a las personas lectoras a que se hagan preguntas y reflexionen sobre los siguientes aspectos:

- El proyecto o programa en el que trabaja ¿tiene la intención de beneficiar a la población en general? Tomando en cuenta que esta población no es homogénea, se debe reflexionar sobre ¿cuáles son los beneficios e impactos diferenciados en mujeres y hombres, reconociendo las áreas de influencia del proyecto o programa?

Tenemos claridad que esta guía fortalecerá un presente más justo e igualitario, poniendo en el centro la agenda de los cuidados para seguir construyendo de manera progresiva un presente donde todas las personas tengan las mismas oportunidades de desarrollo, movilidad y autonomía. En este sentido, apostamos con esta guía, por el fortalecimiento estratégico de políticas públicas y proyectos de movilidad con la perspectiva de género y de cuidados, lo que a su vez abona en la lucha contra la violencia y la discriminación desde una mirada interseccional.

CONTENIDO

Preámbulo	4
Capítulo 1. Ejes y conceptos clave	7
1.1 Movilidad y género	8
1.2 Movilidad y cuidados	13
1.3 Violencia contra las mujeres en el transporte	18
1.4 Autonomía de las mujeres en la empleabilidad del transporte	20
1.5 Conceptos clave para recorrer esta guía	23
Capítulo 2. Marco normativo e institucional	29
Capítulo 3. Género y cuidados en el ciclo de proyecto	34
3.1 EJE 1 - Rutinas de movilidad de las mujeres	36
Fase 1. Planeación	37
Fase 2. Diseño	43
Fase 3. Implementación	47
Fase 4. Seguimiento	50
3.2 EJE 2 - La seguridad personal de las mujeres en los sistemas de transporte	59
Prevención	60
Protocolos y mecanismos de atención en casos de violencia contra las mujeres en el transporte público	65
3.3 EJE 3 - Autonomía de las mujeres en el empleo del sector transporte	66
Marcador de género	69
Metodologías	71
Casos	72
Capítulo 4. Recomendaciones finales y pasos a seguir	77
4.1 Recomendaciones finales	77
4.2 Documentos sugeridos para consultar	80
Referencias	83
Anexo: Lista de chequeo para desarrollar un proyecto con perspectiva de género, cuidados e interseccional	86



Crédito: GIZ

1

EJES Y CONCEPTOS CLAVE

Este capítulo ofrece un panorama sobre la relación entre género y movilidad, centrándose en tres elementos claves: **1) la perspectiva de género y cuidados; 2) la violencia contra las mujeres, la seguridad en los traslados y 3) la autonomía de las mujeres que son empleadas del sector transporte.** Adicionalmente, permite entender los retos y las brechas que enfrentan las mujeres en sus rutas y traslados cotidianos, incluye un marco normativo que muestra el tema de movilidad y género desde la normativa nacional e internacional. Finalmente, compila definiciones clave para comprender el contenido y propósito de la guía, facilitando la familiarización con conceptos que se usan frecuentemente al aplicar la perspectiva de género, la interseccionalidad y los cuidados.



MOVILIDAD Y GÉNERO

Entender la movilidad desde la perspectiva de género permite poner especial atención en la experiencia y necesidades de las mujeres en sus viajes y traslados diarios a través de los diversos sistemas de movilidad de sus lugares de residencia, escuela o trabajo. Esta experiencia está mediada por su condición de género, debido a que en el transporte y traslado se vive de manera diferenciada entre mujeres y hombres.

A partir de esta visión, es posible comprender cómo los sistemas de movilidad pueden posibilitar o impedir el acceso a derechos de las personas y en específico de las mujeres, por ejemplo, un servicio de transporte deficiente o inseguro, así como paradas o paraderos pocos iluminados, pueden desmotivar el uso del transporte público y causar que no acudan a la escuela o al trabajo, perdiendo así oportunidades y acceso al desarrollo.

Con esto es posible entender que la movilidad y en específico los sistemas de transporte público de una ciudad o espacio dado, tienen una dimensión social de relaciones que se encuentra generalizada, es decir, que las relaciones entre mujeres y hombres, así como los espacios de poder que subyacen al género se ven superpuestas entre los servicios, el uso del espacio, la conceptualización del tiempo de las mujeres y hombres, entre otros (May y Nigel , 2001).

Es por ello que la movilidad y los sistemas de transporte no pueden verse como espacios neutrales en los cuales se ofrecen los mismos servicios para todas las personas, sino que al ser espacios mediados por relaciones sociales y de poder, pueden acrecentar las desigualdades entre mujeres y hombres. Esto puede apreciarse con claridad con fenómenos como la violencia sexual y acoso sexual en el transporte y espacios públicos que merma el derecho de las mujeres a una movilidad libre y segura (ONU Mujeres, 2019).

Por ello, es relevante incorporar la perspectiva de género y la interseccionalidad, así como la perspectiva de cuidados en los sistemas de movilidad, ya que muestra las brechas de desigualdad en los desplazamientos diarios de las mujeres. En específico, el enfoque de cuidados permite ver los desplazamientos y gestiones que se realizan mientras se cuida, se traslada o se recoge a otra persona que requiere cuidados, ya que incluye viajes para acompañar a menores de edad, personas enfermas, adultas mayores o con alguna discapacidad, para hacer compras, llevarlas o recogerlas en sus actividades diarias, acompañarlas a atención médica, entre otros.

El rol de cuidado significa para las mujeres importantes brechas respecto a los hombres, sobre todo en el uso del tiempo. Tener más actividades de cuidados se traduce en menos tiempo para actividades remuneradas, profesionales, escolares, recreativas, culturales, de descanso y/o para intereses personales. Sí a esto se suma que los sistemas de transporte no cuentan con enfoque de cuidados, los traslados pueden ser más largos, más inseguros o requerir utilizar varios transportes del origen al destino (Jaimurzina, Muñoz, y Pérez, 2017).

Analizar la realidad desde la perspectiva de género permite evidenciar las barreras para el desarrollo libre de las personas sin condiciones derivadas de mandatos normativos de género¹. Incorporarla como estrategia tiene el objetivo de generar mayor igualdad para las mujeres y los hombres e implica valorar las disparidades que existen ante cualquier acción de política pública, de manera que las prioridades de las mujeres sean parte vertebral para la elaboración, implementación, monitoreo y evaluación, y que se articule una transformación sustantiva de las condiciones de desventaja para las mujeres (Rodríguez y Cortés, 2017).

¹ Para saber más sobre los mandatos normativos de género se recomienda consultar la sección de conceptos al final de este capítulo.

PATRONES DE MOVILIDAD DE LAS MUJERES

Derivado de la relación entre la movilidad y el género, revisada en el apartado anterior, los patrones de movilidad son distintos entre mujeres y hombres, y también, son distintos entre personas con discapacidad y adultas mayores. Sin embargo, a partir del enfoque interseccional se observa que esas diferencias se relacionan entre sí y potencian la desigualdad² (por ejemplo, una mujer adulta mayor indígena mazahua que no sabe hablar español y que debe vender diariamente su artesanías en el centro histórico de la CDMX, podría tener mayores dificultades con la movilidad, el acceso al transporte debido al idioma, así como a las condiciones propias de su edad y la carga de sus mercancías que vende).

En la Ciudad de México, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, las mujeres realizan en promedio 12%³ (INEGI, 2017) de viajes más al día que los hombres, cifra que indica que además de viajes relacionados con trabajar y estudiar, las mujeres hacen más recorridos hacia lugares como escuelas, supermercados, hospitales con el propósito de acompañar a otras personas o hacer actividades de trabajo doméstico.

Por ello, se resalta que las condiciones y necesidades de movilidad son diferentes, y se ven afectadas por temas como la exposición a violencia de género, roles de cuidado, estereotipos de género, entre otras.

2 La interseccionalidad permite comprender que el género se cruza con otras identidades creando múltiples ejes de diferencias que se intersectan en contextos históricos específicos. Para saber más, se puede revisar el concepto en el apartado conceptual.

3 Restando el motivo de viaje “ir al hogar”

El proceso de la planeación e implementación de proyectos de transporte en las ciudades y entornos tienen el reto de entender y actuar desde diferentes frentes para reducir las brechas. Un proyecto género inclusivo es mejor para todas las personas, especialmente cuando el derecho a la movilidad es considerado un derecho humano. Es crucial integrar las necesidades de todas las personas: las mujeres conforman más de la mitad de la población mundial y se encuentran en una situación de desigualdad histórica que requiere de políticas públicas integrales que les brinden igualdad de oportunidades (CEPAL, 2022).

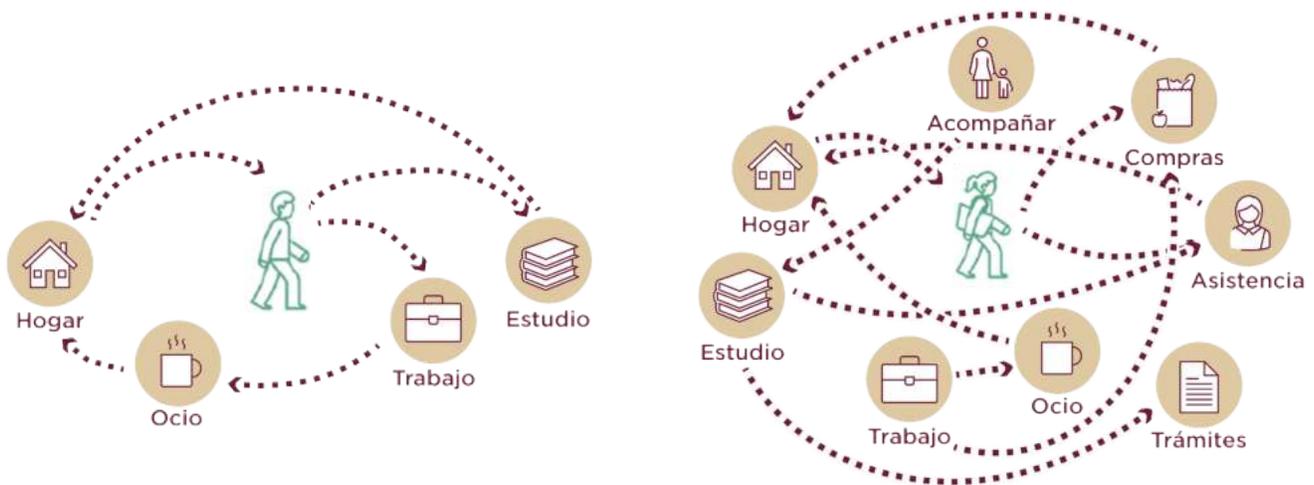
La carga de cuidados que realizan las mujeres se refleja en patrones de viajes más complejos, las mujeres combinan tareas asociadas a los ámbitos laborales, sociales (trabajo comunitario, apoyo en labores de cuidado de vecinas/os y familiares) y sobre todo de cuidados con mayor frecuencia.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI), las mujeres destinan 63.8% de su tiempo para actividades domésticas y de cuidados (INEGI, 2022), lo que implica múltiples paradas durante sus trayectos relacionadas con el rol de cuidado que ejercen, en contraste con los viajes “pendulares” casa - trabajo, más frecuentes en los hombres (Jaimurzina, Muñoz, y Pérez, 2017).

FACTORES CLAVE QUE CARACTERIZAN LA MOVILIDAD DE LAS MUJERES

	<p>Patrones de viajes más complejos que el de los hombres debido a las labores de cuidados</p>		<p>Alta dependencia del transporte público (lo que significa mayores riesgos en transportes inseguros o en entornos peligrosos)</p>
	<p>Menor acceso a modos motorizados privados ya que son menos las mujeres propietarias de automóviles</p>		<p>Alto número de viajes a pie</p>

Patrón de viajes de mujeres vs. hombres



Créditos: SEDATU-INMUJERES (2022)

Asimismo, la movilidad con perspectiva de género también debe considerar las diferencias en los ingresos salariales así como el acceso a bienes y servicios como los automóviles, a los que las mujeres tienen menor acceso. Las mujeres se mueven en transporte público y caminando 10% más que los hombres, quienes se movilizan más en vehículos particulares o en transporte personal (SEDATU-INMUJERES, 2022).

En específico, los menores ingresos de las mujeres les generan una menor posibilidad de elegir los horarios y el tipo de transporte que les sea más útil y seguro para realizar sus trayectos y desenvolverse en la vía pública. Por ejemplo, en Chile, un sondeo a un grupo de mujeres determinó que, si tuviesen los ingresos necesarios, usarían alternativas al transporte público como taxis o autos de aplicaciones (Jirón, Lange y Bertrand, 2010).

Otro elemento atravesado por el género es la salud de las mujeres que se deteriora en mayor medida por los esfuerzos de cargar bultos o pesadas bolsas, acompañadas del peso de cargar a sus hijos e hijas en sistemas de transporte saturados que no cuentan con lugares o infraestructura disponible para ello, lo que en viajes largos agudiza la situación (CAF, 2019).

Esto limita su movilidad a largo plazo y su autonomía, ya que, aunque las mujeres tengan una mayor esperanza de vida, padecen más enfermedades relacionadas con el dolor y un mayor porcentaje de discapacidad o dependencia. De igual manera, los contaminantes de los diferentes medios de transporte, sobre todo en las grandes ciudades, también tienen un mayor impacto en las mujeres porque son quienes caminan más y pasan mayor tiempo en el espacio público en relación con los hombres, quienes centran su tiempo en los centros laborales (CAF, 2019).

En resumen, entender la movilidad como una rutina completa, como una serie de relaciones y actividades que determinan las decisiones de las personas permite pensar más allá de las infraestructuras y servicios del transporte público en concreto. La diversidad⁴ entre las personas no es un factor que por sí mismo determine sus posibilidades de acceso a oportunidades; por el contrario, si el diseño de infraestructura, espacios y servicios como el transporte, falla en considerar las diferencias entre personas y las desigualdades estructurales, se crean y pronuncian desventajas y condiciones de vulnerabilidad. Así, la planeación se convierte en una vía para que las personas tengan o no acceso a una movilidad en igualdad de condiciones.

4 Para saber más, puede consultar la definición de diversidad en el apartado de conceptos al final de este capítulo.

Al respecto, las sociedades albergan diversidades de género, culturales, identitarias, etarias, lingüísticas, motrices, corporales, sexuales y de necesidades de transporte con respecto a las actividades que realizan. Parte fundamental de fomentar que la movilidad se desarrolle en igualdad de condiciones empieza por observar los factores que pueden influir en que las personas experimenten “desigualdades”, “obstáculos para acceder”, discriminaciones y otras formas de violencia en infraestructuras y sistemas de transporte, por ejemplo, ser mujer, pertenecer al colectivo LGBTTTIQ+ o tener la movilidad corporal limitada.

LAS MUJERES EN EL CENTRO DE LA DESIGUALDAD DE GÉNERO

Las ciudades modernas han sido diseñadas, planeadas y construidas como si las características de las personas que las habitan fueran homogéneas, sin embargo, las sociedades entrañan diversidades que es necesario considerar. La disonancia entre la planeación y las necesidades de la población que habita un entorno urbano puede crear brechas, vulnerabilidades y riesgos a la seguridad.

Por ejemplo, si no se consideran las diferentes capacidades motrices, cognitivas y sociales de las personas, el diseño de la infraestructura puede representar barreras para la movilidad de grupos importantes de población. Si no se considera a las personas que requieren cuidados o a las personas que cuidan (por lo general mujeres) y sus propias necesidades de movilidad, su calidad de vida se verá afectada. Asimismo, no considerar la distancia, el tiempo y la calidad del trayecto de las personas al transportarse a estudiar o trabajar fuera del hogar, la movilidad puede marcar la diferencia para su bienestar y el de sus familias. Por otro lado, la infraestructura también es fundamental para que todas las personas tengan acceso libre a tiempo y espacios de recreación, convivencia y deporte.

Estas diversas vivencias y experiencias en la movilidad generan brechas de desigualdad de género, las cuales son determinadas por su contraste con parámetros estadísticos denominados indicadores, los cuales son una medida estadística que da cuenta de la distancia que existe entre mujeres y hombres con respecto a un mismo fenómeno o problemática, como el uso del tiempo, la experiencia de violencia y las oportunidades de acceso y control de recursos económicos, sociales, culturales y políticos. Expresan de forma cuantitativa y cualitativa, desigualdades entre mujeres y hombres, desigualdades que limitan la participación de las mujeres de manera igualitaria en la sociedad (INMUJERES, 2007)



Crédito: GIZ

MOVILIDAD Y CUIDADOS

En los apartados precedentes, se ha delineado la problemática que reviste el trabajo de cuidados que realizan mayoritariamente las mujeres debido a un mandato tradicional de género, por lo que en esta sección se ahondará más en cuáles son las labores de cuidados y su interrelación con la movilidad y el transporte.

Los cuidados son labores cruciales para el sostenimiento y reproducción de la vida. Éstos son realizados en su mayor parte por mujeres debido a los roles y estereotipos de género derivados de la división sexual del trabajo, misma que ha conceptualizado a las mujeres como encargadas de dichas labores de crianza y cuidados en contraposición con los hombres, que tendrían las labores de proveedores económicos y cuyo ámbito de acción es la esfera pública-laboral. De ahí que los viajes de los hombres sean pendulares, es decir, de la casa al trabajo o escuela y de regreso, ya que se privilegia la esfera del mercado laboral o educativa, dejando de lado las labores de cuidados, aunque sean esenciales en la reproducción de la vida.

Esto conlleva varios fenómenos: en un primer nivel la desigualdad de oportunidades para las mujeres, quienes ocupan la mayor parte de su tiempo en las labores de cuidados, las cuales, según la CEPAL, engloban acciones destinadas a satisfacer las necesidades de cuidado de otras personas, ya sean en términos económicos, morales e incluso emocionales. Incluyen la provisión de bienes esenciales para la vida, y la transmisión de conocimientos, valores sociales y prácticas relacionados con la crianza (bañar, cambiar, alimentar, cuidar durante enfermedades o situaciones de discapacidad, entre otras) (CEPAL, 2021).

Por todo lo anterior, realizar trabajo de cuidados todos los días impacta la manera en que se utiliza el transporte y se cubren las necesidades específicas que se requieren para llevar a los hijos e hijas a la escuela, acudir a sus centros de trabajo, acompañar personas mayores a consultas médicas, regresar por las y los hijos, ir a las compras, entre otras muchas actividades.

TRABAJO DE CUIDADOS: PARTE DE LA DIVISIÓN SEXUAL DEL TRABAJO

- Cuidados directos de hijos e hijas y personas dependientes (limpieza, cuidado de la salud y afectivo, alimentar y mantenerles a salvo).
- Actividades de hogar (limpieza y desinfección del hogar, lavado de ropa, ordenamiento de la casa entre otras).
- Gestiones derivadas del cuidado (compra de alimentos y productos para el hogar, trámites de servicios; agua, luz, teléfono;

actividades escolares-lúdicas de las y los hijos, así como actividades de salud para personas dependientes (ONU, 2018).

Las estimaciones del valor económico total del trabajo no remunerado de los hogares han sido calculadas por INEGI, a partir de la Cuenta Satélite del Trabajo No Remunerado de los Hogares de México, (INEGI, 2022) en donde se calcula el valor económico del trabajo no remunerado en labores domésticas y de cuidados un nivel equivalente a 7.2 billones de pesos, lo que representó el 24.3% del PIB del país.

Carolina, una joven mamá, toma el transporte público todos los días para dejar a su hijo Andrés en la guardería antes de ir a trabajar y posteriormente, después de su jornada laboral, regresa por él.

Durante las mañanas, debe pararse muy temprano por la lejanía y cantidad de transporte que requiere, sale cargando su bolsa, y además, la pañalera de su hijo para tomar tres rutas de transporte distintas, ya que no cuenta con una ruta directa entre su origen y destino. La semana pasada llegó tarde a su trabajo dado que el autobús de una de las rutas, atropelló a una adulta mayor. Por otro lado, utilizar el transporte público le cuesta hasta un tercio de su salario mensual; ha sido víctima de acoso sexual dentro del autobús y no supo donde denunciar, entre otras situaciones que le ha tocado afrontar como problemas respiratorios por la contaminación.

- *¿Cuáles son las necesidades de Carolina y cómo impactan su movilidad diaria?*
- *¿Cómo podrían las autoridades mejorar la calidad de vida y bienestar de Carolina y Andrés?*

Imaginemos un caso en el recuadro izquierdo.

Entender la complejidad que implica cuidar en el espacio público lleva a la reflexión de la colectivización de los cuidados y la desfamiliarización del mismo (Jirón Martínez, et.al, 2021). En este sentido, la infraestructura urbana y los sistemas de movilidad eficientes posibilitan acortar las brechas de desigualdades, por ejemplo, a vivenciar el cuidado en el espacio público como algo más accesible. Al mismo tiempo, permite agilizar los tiempos, lo que repercute en las posibilidades de que las mujeres optimicen sus múltiples viajes de cuidados.

De acuerdo con May y Thrift (2001) que han acuñado la noción de “tiempoespacio”, la vinculación entre la movilidad y el tiempo que las personas dedican tiene en su centro desigualdades, de manera particular, cuando se relaciona con las labores del cuidado que varían según los ritmos, los ciclos de vida, horarios de trabajo, escuelas, servicios, comercios, etc. Dichos ritmos repercuten en las decisiones y prácticas de la movilidad y reflejan la complejidad de moverse en relación con los cuidados.



Crédito: Freepik / Steer

De igual manera, pensar en las ciudades y en espacios clave de cuidados con perspectiva de género, permiten una planeación más inclusiva que posibilitan interacciones sociales de calidad en donde las personas viven sus relaciones sociales de manera más armónica. No sólo es llegar a sus destinos con eficiencia, con bajo costo, también significa autonomía y calidad en las relaciones interpersonales y cohesión social, lo que determina bajos índices de violencia o de discriminación en los sistemas de transporte, sobre todo para las mujeres (Martínez, Maldonado, y Schönsteiner, 2022).

Es importante reflexionar que los entornos y las ciudades han sido históricamente diseñadas desde una perspectiva androcéntrica, donde las labores del trabajo remunerado y la incidencia en el espacio público dictan la pauta del trazo urbano, espacial y de movilidad, es decir, sin distinguir particularidades en la población, de acuerdo con sus características y roles de género, que son determinantes en la experiencia vital.

Sin embargo, en los últimos años, ha surgido un creciente reconocimiento de la **necesidad de abordar estas disparidades de género en el ámbito de la movilidad, derivado de la evidencia de las desigualdades entre mujeres y hombres en la movilidad, la carga de cuidados, el contexto de inseguridad y violencia contra las mujeres**, así como la necesidad de impulsar la autonomía de las mujeres a través de la movilidad.

En ese sentido, se han logrado avances al considerar las experiencias, intereses y necesidades de las mujeres, los niños, las niñas, las y los adultos mayores, las personas con discapacidad y otros sectores en situación de vulnerabilidad.



Casos de estudio y reportes sobre la promoción de políticas y Sistemas Integrales de Cuidados en América Latina de ONU Mujeres: <https://lac.unwomen.org/es/promocion-de-politicas-y-sistemas-integrales-de-cuidados>



Crédito: IMDUT Yucatán

MAPA DE CUIDADOS DE MÉXICO

El Mapa de Cuidados (MACU) surge de la colaboración entre el INMUJERES, ONU Mujeres y El Colegio de México, con la intención de fortalecer la Política Nacional de Igualdad de Género y cumplir con los compromisos internacionales en materia de derechos humanos de las mujeres y las niñas en México.

La plataforma del Mapa de Cuidados permite georreferenciar la ubicación y visualizar los datos sobre los servicios de cuidado en todo México, facilitando la búsqueda conforme al tipo de cuidado, la persona a la que va orientado y la derechohabiente. También ofrece datos abiertos sobre la oferta y la demanda de servicios de cuidado que existen en el territorio nacional, estatal y municipal, así como estimaciones de demanda potencial (razón de la población entre el número de establecimientos disponibles).

La búsqueda dentro de la plataforma puede estar orientada...

- | | |
|---|--|
| <p>1. ...a la persona que necesita el cuidado:</p> <ul style="list-style-type: none"> » <i>infancias (niñas y niños de 0 a 11 años)</i> » <i>personas adultas mayores (personas de 65 años y más)</i> » <i>personas con discapacidad</i> | <p>2. ...según el tipo de servicio:</p> <ul style="list-style-type: none"> » <i>servicios de cuidado directo (aquellos establecimientos dedicados al cuidado como las estancias infantiles)</i> » <i>cuidado indirecto (donde se cuida, sin ser tarea principal, como en las escuelas)</i> |
|---|--|

OBJETIVO

El Mapa de Cuidados de México busca reducir las desigualdades de cuidados para las infancias, personas mayores y con discapacidad del país, además de promover la igualdad de género en la distribución de responsabilidades de cuidado.

Tiene como objetivo principal visibilizar y facilitar el acceso a los servicios de cuidados para personas en situación de dependencia, a través de geo-referenciar la oferta de servicios de cuidados vigentes y estimar su demanda potencial.

ALCANCE

La plataforma está diseñada para apoyar principalmente a dos tipos de públicos: por un lado, a la ciudadanía interesada en ubicar servicios de cuidado, ya sean públicos o privados, localizados cerca del área de su preferencia en todo el territorio mexicano, mostrando servicios a nivel local y nacional; y por otro lado, a la administración pública e iniciativas sociales, para brindar acceso a estadísticas, indicadores y mapas, que contribuyan a diseñar políticas públicas y programas en materia de cuidados.

En la actualización que se encuentra en proceso, entre otros elementos, se incorporarán una serie de indicadores de accesibilidad que permitirán identificar alrededor de los centros de cuidados algunos datos de población, infraestructura, movilidad y accesibilidad (por ejemplo: identificar la población, cubrimiento de banquetas, transporte colectivo, rampas, etc).

Para saber más, consulta: <https://mapadecuidados.inmujeres.gob.mx/>



Al respecto, es importante recordar que el 66.6% del tiempo de las mujeres corresponde a trabajo no remunerado, mientras que sólo el 27.9% del tiempo de los hombres es usado para esas tareas (ENUT, 2019). Estos datos dan cuenta de cómo el exceso de tiempo que las mujeres destinan a las labores de cuidados les limita las oportunidades de acceso a otras actividades como la educación o el trabajo. Por ejemplo, solo el 46.2% de las mujeres en edad de trabajar están empleadas o buscan activamente un empleo, además que, de acuerdo con datos de la ENASIC 2022, de las mujeres cuidadoras de 15 a 60 años que desean trabajar, el 68.4% no lo hace debido a que no tiene quién le cuide a sus hijas(os), personas adultas mayores o personas enfermas, siendo éste su principal motivo. También cabe resaltar que estas mujeres cuidadoras pudieron haberse ocupado a la vez en actividades feminizadas, de bajo salario, pero con flexibilidad de horario o bien de medio tiempo, a fin de compatibilizar las actividades de empleo remunerado con las labores de cuidados (INEGI, 2023).

Las actividades de cuidados normalmente no son remuneradas (a menos que sean realizadas como trabajadoras del hogar o cuidadoras remuneradas en domicilios particulares), e implica viajar a lugares y en horas específicas del día, utilizando los sistemas de transporte disponibles, bajo ciertas condiciones de precio, ergonomía y seguridad (OXFAM, 2022).

Por todo lo anterior, surge la importancia de integrar políticas públicas y proyectos que además de visibilizar, reconocer y redistribuir los cuidados, requieran que las ciudades y entornos sean integrados bajo una perspectiva de cuidados que permita contar, por ejemplo, con banquetas más amplias, elevadores para las carriolas y sillas de ruedas, con transporte que considere mejoras y espacios especiales para los niños y las niñas, personas adultas mayores y con discapacidad, además de que sean seguros y asequibles.



El documento “El trabajo de cuidados: una cuestión de derechos humanos y políticas públicas”, presenta información útil para profundizar en el tema con sus diferentes matices. El texto fue publicado por ONU Mujeres en 2018, y puede consultarse aquí: <https://mexico.unwomen.org/es/digiteca/publicaciones/2018/mayo/publicacion-de-cuidados>

Otro documento relevante en esta materia es “Hacia la construcción de sistemas integrales de cuidados en América Latina y el Caribe: elementos para su implementación”. El texto presenta algunas claves para construir una hoja de ruta orientada a construir sistemas integrales de cuidados, como vía para eliminar desigualdades sociales y cerrar brechas de género. El documento fue publicado por ONU Mujeres y está disponible para descarga aquí: <https://lac.unwomen.org/es/digiteca/publicaciones/2021/11/hacia-la-construccion-de-sistemas-integrales-de-cuidados-en-america-latina-y-el-caribe>

VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE

De acuerdo con lo señalado en párrafos anteriores, las mujeres realizan viajes mayoritariamente en transporte público y caminando (INEGI, 2020) por lo que es importante proveer un servicio de transporte público confiable y seguro. Sin embargo, su experiencia de viaje se ve interrumpida por acciones de violencia de diversa índole, sobre todo la sexual.

La Encuesta sobre violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México (2018), señala que, al **81.2% de las mujeres les han dicho expresiones verbales obscenas u ofensivas de carácter sexual en algún lugar público o modo de transporte de la CDMX, por lo menos una vez en su vida.**

Al respecto, es importante mencionar que la violencia contra las mujeres es una problemática extendida en todo el país. La Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, define violencia como acciones u omisiones basadas en el género, que causen daño o sufrimiento en lo psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, incluyendo también el hostigamiento y acoso sexual.

Concretamente, el acoso sexual en los espacios públicos y transporte público es una forma de violencia sexual que se traduce en violencias cotidianas de carácter simbólico que refuerzan la desigualdad y perpetúan roles y estereotipos de género, llevando a la reproducción de patrones heteronormativos que reproducen constantemente las violencias hacia las mujeres. Además, tiene consecuencias negativas no solo para quienes lo viven, sino para la comunidad y la sociedad en su conjunto.

Algunas manifestaciones del acoso sexual en el transporte público incluyen comentarios y tocamientos indeseados y pueden derivar en formas extremas de violencia como violaciones y feminicidio.

Este problema público limita la libertad de movimiento y accesibilidad de las mujeres, adolescentes y niñas y restringe el derecho a una vida libre de violencia. Adicionalmente, limita su acceso a oportunidades de trabajo y de educación, su participación plena en la vida pública, el acceso a servicios esenciales y a disfrutar de actividades culturales o de ocio, lo cual repercute negativamente en su salud, bienestar y seguridad.

ACOSÓMETRO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

- Miradas Lascivas
- Silbidos / Piropos
- Envío de besos
- Expresiones ofensivas
- Insultos
- Comentarios positivos o negativos a tu cuerpo
- Tomar fotos sin tu consentimiento
- Arrimones
- Nalgadas
- Acecho
- Exhibición de genitales
- Masturbación en vía pública
- Manoseo
- Forcejeo / Golpes
- Intento de violación
- Violación

Informa al operador en todo momento

Denuncia ante la fiscalía

Llama al 911 y refújate

Informa a otros pasajeros y/o al conductor

Mantente alerta

chófer el comportamiento del conductor

Si te sientes acosada y con miedo, no te quedes callada,
El acoso es un delito, DENUNCIA 911

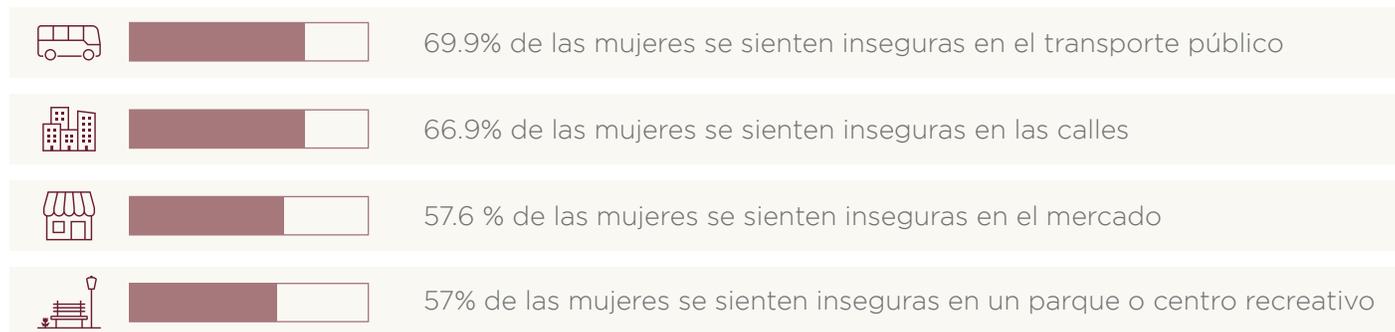
Créditos: Gobierno del Estado de San Luis Potosí, CONAVIM



Más información sobre las diferentes formas de violencia que experimentan las mujeres en la siguiente liga:

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/730476/Lineamientos_PDF.pdf

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre seguridad pública (ENVIPE) del 2023, realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en México:



Según los diagnósticos elaborados como parte del Programa Ciudades Seguras de ONU Mujeres:

- En la **CDMX**, 28% de las mujeres encuestadas procura estar acompañada en el transporte, 25% no sale de noche o muy temprano por la mañana y 13% cambia constantemente de ruta de traslado (ONU Mujeres, 2019).
- En la Ciudad de **Torreón**, Coahuila, 17% de las mujeres encuestadas procura estar acompañada en el transporte, 22% no sale de noche o muy temprano en la mañana, y 4% cambia constantemente de rutas de traslados (ONU Mujeres, 2019).
- En **Guadalajara**, 82% de las mujeres encuestadas intenta estar acompañada en los espacios públicos, 57% ha dejado de salir de noche o muy temprano, y un 7% afirma haber dejado de trabajar o estudiar, debido al temor a ser agredida o acosada sexualmente (ONU Mujeres, 2019).
- En el Área Metropolitana de **Monterrey**, 32% de las mujeres encuestadas procura estar acompañada en el transporte, 29% no sale de noche o muy temprano por la mañana, 17% procura no caminar sola por la calle, 12% se asegura de que alguien la acerque o recoja a la estación más cercana a su casa y 7% no se sube a taxis en la calle y usan el transporte público lo menos posible (ONU Mujeres, 2019).

- En la Ciudad de **Puebla**, el 73% de las mujeres encuestadas procura andar acompañada, 62% deja de salir tarde o muy temprano, y 54% cambia sus rutas de traslado (UAM, ONU Mujeres y Municipio de Puebla, 2018).

Estas cifras muestran, por un lado, que el acoso sexual en los espacios públicos es un fenómeno generalizado en las ciudades mexicanas que ha provocado que las mujeres limiten su movilidad a ciertas horas, o bien, que dejen de realizar ciertas actividades a fin de evitar traslados que ponen en riesgo su integridad física y emocional. Por otro lado, permite evidenciar diversos factores que inciden en las formas y manifestaciones de la violencia contra las mujeres que varían según los distintos contextos sociales, económicos, culturales y políticos. De allí la importancia de realizar diagnósticos específicos cuyos resultados permitan diseñar acciones dirigidas a garantizar la seguridad en la movilidad de las mujeres considerando la perspectiva de cuidados.



AUTONOMÍA DE LAS MUJERES EN LA EMPLEABILIDAD DEL TRANSPORTE

La **autonomía de las mujeres** es central para garantizar la libertad de las mujeres en la toma de decisiones sobre sus propias vidas, aspiraciones y deseos. La autonomía según la CEPAL implica tres dimensiones clave: la autonomía económica, física y en la toma de decisiones (CEPAL, Observatorio de Igualdad de Género, s.f.). De manera que una vida libre de violencia de género, el acceso al trabajo remunerado, así como una movilidad libre y segura abona en el logro de la igualdad de condiciones y de la autonomía misma de las mujeres.

De manera particular, la autonomía económica de las mujeres reconoce que las mujeres enfrentan limitaciones para contar con ingresos propios suficientes para alcanzar su autonomía económica, debido a una división sexual del trabajo que ha colocado a las mujeres como responsables casi exclusivas de las tareas asociadas a los trabajos reproductivos, domésticos y de cuidados, lo cual ha ocasionado menor acceso a las actividades productivas, oportunidades laborales bien remuneradas, servicios financieros y contar con un pleno desarrollo de capacidades que les permita lograr una plena autonomía económica.

Como ya se revisó, las mujeres siguen cargando con la responsabilidad principal en los trabajos domésticos y de cuidados. La distribución tradicional de estos trabajos les genera importantes limitaciones de tiempo para la realización de otras actividades productivas y educativas que les permita acceder a mayores niveles de autonomía y desarrollo, así como también les genera importantes costos emocionales y de salud que merman su calidad de vida. Alcanzar la independencia y promover la autonomía económica de las mujeres resulta estratégico para avanzar en el logro de la igualdad entre mujeres y hombres.

Por ello, las mujeres han sido más propensas a la discriminación y pobreza, derivada del acceso a trabajos no seguros y mal pagados, además de seguir siendo minoría en cargos de alto nivel y directivos. Esto limita su acceso a ser propietarias de la tierra/vivienda, obtener préstamos para este propósito y tener menor participación en la toma de decisiones en cuanto a la política económica y social (ONU Mujeres, 2024). Además, estas limitaciones se extienden más allá, en el espacio laboral donde se reproducen desigualdades que se acrecientan en labores altamente masculinizadas como los espacios de transporte donde mayoritariamente hay hombres en los diferentes niveles o grados de jerarquía de las organizaciones. De ahí la importancia de que las políticas públicas de movilidad y transporte incluyan componentes que impulsen la autonomía de las mujeres en los espacios de empleabilidad que permitan potenciar su inclusión sin discriminación.

Al respecto, desde el empoderamiento económico de las mujeres, se busca contribuir al desarrollo económico inclusivo desde acciones orientadas a atender necesidades e intereses estratégicos de las mujeres desde una perspectiva interseccional que considera las desigualdades que enfrentan las mujeres rurales, urbanas, indígenas, afrodescendientes, en tránsito, trabajadoras domésticas, migrantes, con discapacidad, entre otras intersecciones que derivan a partir del género, el territorio y la condición socioeconómica.

Esto es importante porque cuando se aborda el fenómeno de movilidad con perspectiva de género, se toma como centro a las mujeres usuarias del transporte público así como el entorno social donde se llevan a cabo interacciones importantes que pueden limitar derechos y autonomía en el desplazamiento, lo que genera diversas desigualdades. Sin embargo, **la movilidad con perspectiva de género también implica una dimensión laboral donde interactúan las mujeres que son parte de la plantilla de trabajo de quienes proveen estos servicios.** En cuanto a la participación de las mujeres en el transporte, existen dos problemáticas importantes a diferenciar. Por un lado, la situación laboral de las mujeres transportistas se caracteriza por tener inequidades y condiciones laborales riesgosas para el desarrollo de sus labores.

Por otro lado, las condiciones de los servicios de transporte responden a parámetros de movilidad que no contemplan las necesidades propias de las mujeres, y esto deriva en que se afecte su acceso al empleo o la educación, que incide en la falta de autonomía.

Históricamente el sector transporte ha sido un espacio altamente masculinizado y con una baja participación de las mujeres, lo que ha contribuido a la falta de atención a las necesidades diferenciadas de mujeres tanto en el diseño como en la implementación de políticas relacionadas con los servicios de transporte. **En América Latina las mujeres representan el 21% de las trabajadoras del sector transporte** (Col·lectiu Punt 6, 2020).

Lo anterior ha derivado en una planificación en la que no se reconocen las diferencias entre hombres y mujeres; predominan los servicios de la periferia al centro, escasean los servicios locales pensados para recorrer distancias cortas, hay bajas frecuencias en las horas valle, las calles, paradas de autobuses y zonas de acceso a estaciones son percibidas como inseguras, la infraestructura de transporte no está diseñada para el traslado cómodo y seguro junto a niños, niñas, personas adultas o que requieren cuidados, tarea que, tradicionalmente recae en la mujer (Díaz, 2018).

De manera específica, el hecho de que la proporción de mujeres que han vivido situaciones de acoso sexual en los espacios públicos sea considerablemente más alto que el número de hombres hace que esta violencia sea considerada como “violencia de género”, pues les afecta en forma desproporcionada y es una manifestación de la desigualdad del poder en el uso y disfrute de los espacios públicos, que impide que las mujeres puedan utilizar estos espacios en condiciones de igualdad con los hombres. Al mismo tiempo, está sustentada en estereotipos de género que normalizan y minimizan estas agresiones.

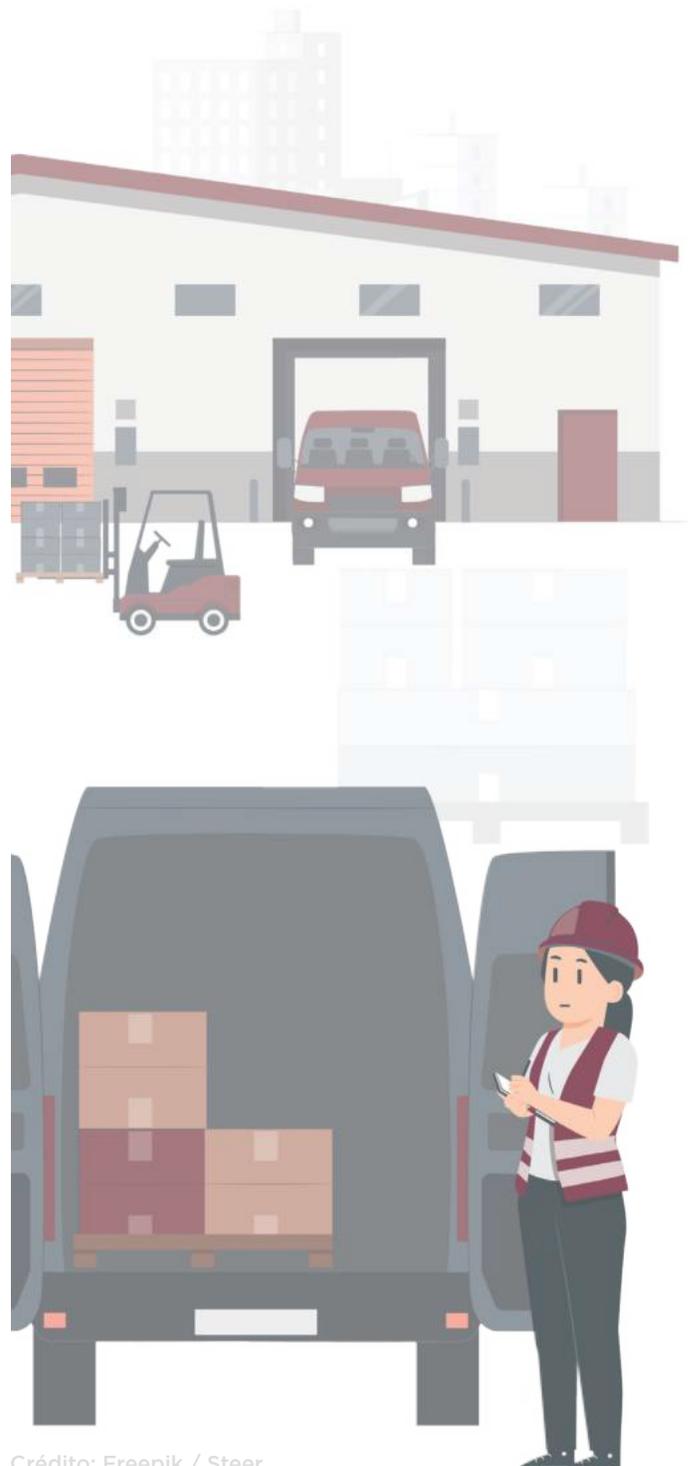
Elardia de Jesús García Rodríguez, una mujer de 44 años, es Coordinadora de tráfico, despacho y monitoreo en una importante industria de transporte. Elardia se encarga de validar los documentos para realizar el proceso de cruce de frontera y poder asignarlos directamente con los operadores, con quienes mantiene una comunicación permanente. Ella se enfrenta al reto de trabajar con muchos hombres y mantener una “distancia” a fin de bajar el número de comentarios e insinuaciones de carácter sexual que le hacen diariamente, asimismo ha cambiado su manera de vestir y busca salir con luz para no exponerse a encontrarse con sus compañeros que se juntan al término de su jornada a descansar fuera de las oficinas donde trabaja.

Con este panorama, sumado al hecho de que, de acuerdo con la Oficina de Estadísticas de Transporte (BTS) aproximadamente 2 millones de camiones cruzan la frontera con Estados Unidos cada año, no es difícil imaginar la presión y determinación adicional que Elardia tiene diariamente. (Elaboración propia a partir de Alarcon, Adriana 2023).

- *¿Cuáles son los factores de riesgo para Elardia que se identifican?*
- *¿Qué acción institucional se recomienda para las empresas de este tipo?*
- *¿Qué acciones se pueden proponer desde el enfoque de las masculinidades positivas¹?*

¹ Es un tipo de masculinidad catalogada como positiva por su carácter no sexista ni homofóbico, promotora de una vivencia de masculinidad más amplia, diversificada, dinámica, plural y abierta. Se traduce en el ejercicio de prácticas respetuosas, equitativas e igualitarias en todos los espacios sociales (TFJA, en https://www.tfja.gob.mx/static/ig_assets/img/infografias/pdf/Masculinidad%20positiva.pdf)

Imaginemos un nuevo caso en el recuadro izquierdo.



Crédito: Freepik / Steer



Crédito: GIZ

CONCEPTOS CLAVE PARA RECORRER ESTA GUÍA

El siguiente apartado busca brindar mayor profundidad a los diferentes enfoques que se han revisado, teniendo como base la construcción social del género como elemento nodal de las desigualdades para las mujeres y que impacta todos los espacios sociales, como la movilidad.

En esta sección se incluye el abordaje de conceptos útiles para reconocer que **la desigualdad de género es una realidad y cambia de acuerdo con los contextos en los que se analiza.**

El planteamiento de la perspectiva de género empieza distinguiendo los conceptos **sexo y género**, que son centrales para el análisis de la realidad social. Estos conceptos se expondrán a continuación, así como consideraciones centrales para comprender por qué son ejes que estructuran relaciones dicotómicas y desiguales:

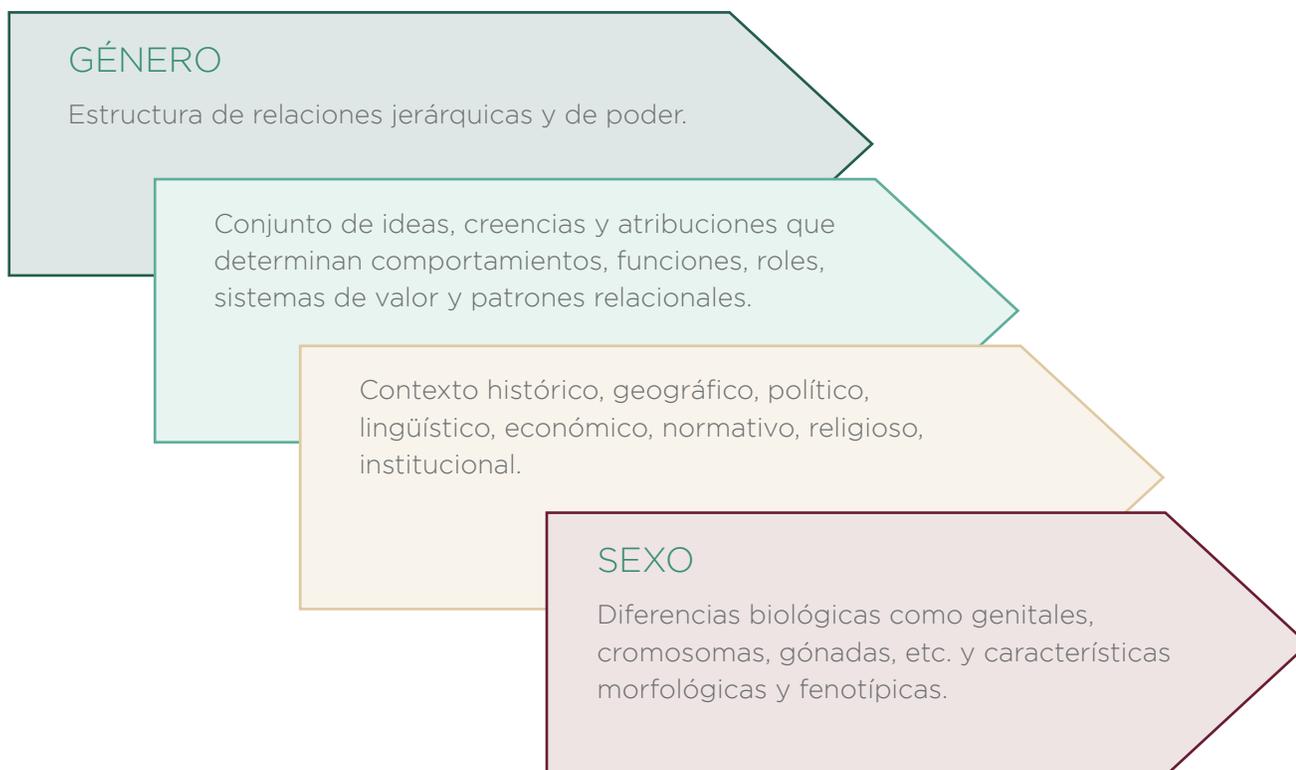
SEXO: nombra al “conjunto de diferencias biológicas, anatómicas y fisiológicas de los seres humanos que los definen como hombres y mujeres (varón o hembra)” (INMUJERES, 2007), entendiendo que esta definición es una convención social construida culturalmente y no una consecuencia natural o lógica de los rasgos de los cuerpos. Es decir, se define socialmente que una persona es hombre o mujer, a partir de las características que tiene su cuerpo al nacer y que son visibles en sus órganos genitales externos e internos, sus gónadas, diferencias cromosómicas, hormonales, fenotípicas, morfológicas, o las capacidades potenciales para intervenir en la reproducción de la especie.

En este sentido, la construcción de la igualdad no requiere negar o ignorar estas diferencias. Al contrario: es crucial visibilizarlas y ponerles atención, para que todas las personas en su diversidad corporal puedan tener acceso de manera segura y gozar de espacios públicos, infraestructura, servicios de transporte, educación y salud de acuerdo con sus necesidades específicas, por mencionar algunos.

El **GÉNERO** es un concepto más complejo, porque se trata de una estructura viva de relaciones de poder y orden social que se articula en la interacción de diversas categorías de la vida de las personas —además de la diferencia sexual—, que son históricamente situadas y específicas respecto al contexto geográfico, político, lingüístico, simbólico, religioso, ocupacional, corporal, económico, normativo e institucional, entre otros aspectos.

En este marco, el concepto género nombra al “conjunto de ideas, creencias y atribuciones sociales, construidas en cada cultura y momento histórico, tomando como base la diferencia sexual” (INMUJERES, 2007); que se sitúan en la base de la construcción de los conceptos excluyentes de “masculinidad” y “feminidad”, con los que a su vez se cimentan una serie de comportamientos, funciones sociales desiguales, oportunidades, sistemas de valoración y relaciones jerárquicas que se aprenden como características de hombres y mujeres (INMUJERES, 2007).

Además de ser un concepto relacional, jerárquico, vivo y específico a cada contexto, el género es un concepto “institucionalmente estructurado” porque su construcción y continuidad ocurre por la intervención activa de una serie de sistemas e instituciones que son susceptibles de mantener y reforzar desigualdades de género. Éstas pueden ser instituciones sociales, como familia, escuela, Estado, Iglesias, medios de comunicación; sistemas simbólicos, como el lenguaje, costumbres o ritos; y sistemas de normas y valores jurídicos, científicos y políticos (Cortés y Rodríguez, 2017). Es preciso, entonces, cuidar que las instituciones del Estado, las políticas públicas y los esfuerzos de la sociedad civil, transversalicen y analicen el género como categoría fundamental para entender las relaciones humanas, la economía política y la reproducción social de la vida, y al mismo tiempo no se vea como algo ya inamovible, si no que, al ser una estructura viva, puede deconstruirse, posibilitando nuevas relaciones sociales cimentadas en la igualdad.



Al hablar del concepto y categoría de análisis llamado género, también es importante observar cómo se encarna en la vida cotidiana de las personas en forma de roles y estereotipos, y cómo estos se expresan en cada contexto particular de población.

Los roles tienen que ver con la división sexual del trabajo. Se define como rol al “conjunto de funciones, tareas, responsabilidades y prerrogativas que se generan como expectativas/exigencias sociales y subjetivas” de un entorno social sobre una persona a quienes le impone o asume el rol. Cuando no se cumple con el rol, el entorno sanciona a la persona (por ejemplo, ejerciendo diversas formas de discriminación o violencia). En esta misma relación, la persona que asume un rol puede llegar a construir “su psicología, afectividad y autoestima en torno a él” (INMUJERES, 2007).

Tradicionalmente, como **ROLES DE GÉNERO** se han impuesto a las mujeres las responsabilidades que implican la reproducción de la vida (con sus particularidades de cada entorno rural y urbano, pertenencia étnica y de clase), como el trabajo doméstico, el trabajo de cuidados el mantenimiento de las relaciones familiares, del hogar, del cultivo familiar y la crianza de hijos e hijas.

Por otro lado, a los hombres se les han atribuido las responsabilidades llamadas productivas, relacionadas con generar “valores rentables para el mercado” (Cortés y Rodríguez, 2017) fuera del hogar, por medio de actividades laborales relacionadas con la elaboración de productos, la comercialización, la provisión de servicios, trabajo profesional, entre otras (INMUJERES, 2007). Además de la división sexual del trabajo, los roles de género están condicionados por la estructura del hogar, el acceso a recursos y a servicios; los impactos específicos de la economía mundial, una situación de conflicto, desastre natural, condiciones ecológicas, y otros factores contextuales⁵ (ONU Mujeres, 2024).

De la mano de los roles se construyen los **ESTEREOTIPOS**, que son creencias, representaciones simbólicas, imágenes culturales o definiciones simplistas que se elaboran y comparten sobre personas o colectivos humanos dentro de una cultura (INMUJERES, 2007). Pueden ser relevantes para entidades sociales como una comunidad, una sociedad, un país, etc. Con los **ESTEREOTIPOS DE GÉNERO**, se reduce a las mujeres y los hombres —por ejemplo— a las actividades, roles, apariencia, rasgos o atributos que por convención social se ha decidido que les caracterizan, de manera binaria y opuesta, sin tener en cuenta las complejidades, capacidades, imaginación, reflexiones, experiencias o afectos que constituyen la subjetividad de cada persona. Además del género, los estereotipos también etiquetan o atribuyen patrones de conducta reduccionistas a las personas con base en opiniones sobre sus rasgos fenotípicos, capacidades, clase, color de piel, pertenencia étnica, identidad, orientación sexual, segmento etario, diagnóstico u otras formas de diversidad (Cortés y Rodríguez, 2017).

Los estereotipos reflejan opiniones y creencias populares sobre hombres y mujeres, en su diversidad, que les reducen a una serie de atributos que puede ser errónea, meramente prejuiciosa y llegar a violar su derecho al libre desarrollo de la personalidad. Estas reducciones son irrespetuosas de la dignidad humana, pueden crear situaciones de vulnerabilidad, suscitar riesgos de discriminación y otras formas de violencia contra cierto grupo determinado de personas. Considerando que estas construcciones se elaboran en el marco de una estructura jerárquica donde los hombres son valorados por encima de las mujeres, quienes viven en riesgo de experimentar discriminación y otras formas de violencia, son las mujeres.

5 ONU Mujeres, Glosario para la Igualdad de Género, consultado el 2 de abril de 2024. Disponible en: <https://trainingcentre.unwomen.org/mod/glossary/view.php?id=150&mode=letter&lang=es>

Por otro lado, dado que los roles de género imponen cargas mentales y de actividades adicionales sobre las mujeres, por adjudicarles los trabajos de cuidados (única o preponderantemente en sus familias), son las más afectadas cuando en sus trayectos diarios, la calidad necesaria para los cuidados no se considera. Por ejemplo, los viajes para llevar y recoger a menores de edad a sus escuelas o estancias infantiles; los viajes para atender o acompañar citas médicas; los viajes para acompañar a personas dependientes de cuidados específicos; o la ocupación del espacio público con fines de convivencia, sostenimiento de vínculos familiares, juego y recreación.

En una reflexión más profunda, es posible observar cómo estos conceptos son distintos. La **ORIENTACIÓN SEXUAL** pertenece al campo de las prácticas sexuales, eróticas y de intimidad que dos o más personas deciden tener entre sí. Puede incluir la construcción de relaciones interpersonales, de vida familiar y reproductiva (CONAPRED, 2016). Así, también se nombra que cada persona tiene la capacidad de sentir atracción emocional, afectiva y sexual por otras personas —de los mismos o de diferente sexo e identidad de género— y de construir relaciones íntimas y sexuales legítimas con ellas (ONU Mujeres, 2024).

Es relevante el concepto “diversidad” que hace hincapié en la riqueza del mundo social humano. El concepto diversidad no representa a una minoría o una excepción a una regla de homogeneidad social: la sociedad es y siempre ha sido diversa. Lo que resulta problemático son las condiciones y desigualdades que atraviesan las personas en el goce de sus derechos humanos, por ejemplo; el derecho a la movilidad a través de medios de transporte asequibles y accesibles. Para prevenir la continuidad de desigualdades, la discriminación y otros obstáculos, la presente reflexión se dirige a reconocer y garantizar el acceso a servicios de transporte e infraestructura para la movilidad igualitaria de todas las personas, considerando su seguridad, sus particularidades, necesidades específicas, deudas históricas y acceso a recursos económicos.



- Memoria política y legislativa por la lucha de los derechos de la comunidad LGBTTTI: https://www.congresocdmx.gob.mx/archivos/legislativas/LA_LARGA_MARCHA.pdf
- Política de desarrollo feminista, “Por sociedades justas y fuertes en el mundo entero” del Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ): <https://www.bmz.de/en/news/publications/publicacion-politica-de-desarrollo-feminista-161702>

En síntesis, **el género representa la configuración de un orden social jerárquico que otorga valor diferenciado a lo femenino y masculino**. Esta configuración subordina a las mujeres y lo femenino (etiquetándolo como débil e irracional) en contraposición a los hombres y lo masculino (fuerza, racionalidad, decisión).

Esta suma de construcciones socioculturales y su análisis son la base para explorar cómo incide el género en las relaciones, espacios, actividades, acceso a derechos, servicios, etc. Al pensar en diferentes lugares (peluquerías, talleres de mecánica) o actividades (trabajar en una obra de construcción, cuidar a los bebés), desde un imaginario colectivo, **hace falta identificar cómo el género opera en la vida cotidiana, en la manera de pensar de las personas y su goce de derechos y servicios públicos**.

INTERSECCIONALIDAD: UN CONCEPTO CENTRAL EN ESTA GUÍA

Un elemento central en esta guía es la interseccionalidad, que permite comprender “que el género se cruza con otras identidades creando múltiples ejes de diferencias que se intersectan en contextos históricos específicos, mismos que contribuyen a experiencias específicas de opresión y privilegio e influyen sobre el acceso de las mujeres y las niñas a derechos y oportunidades” (Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia).

En este sentido, categorías sociales como el género, la posición social, discapacidad⁶, el origen étnico⁷ y otras no son aspectos individuales, sino sistemas estrechamente vinculados. El análisis interseccional no busca sumar estas categorías, sino comprender cómo se da forma a la experiencia de las personas, particularmente de las mujeres en el transporte, de tal manera que nos permita identificar las necesidades.

6 En el marco de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD): “Discriminación por motivos de discapacidad” se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables”. ONU. (2006). Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. En: <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-persons-disabilities>

7 “La negación originaria de la cultura e identidad del otro constituye una estructura de discriminación étnico-racial en torno a la cual se adhiere, con mayor facilidad, la exclusión que adviene en las dinámicas de modernización” (Hopenhayn, M., & M, A. B. (2001). Discriminación étnico-racial y xenofobia en América Latina y el Caribe. Políticas Sociales. Disponible en: <https://centroderecursos.cultura.pe/sites/default/files/rb/pdf/Discriminacion%20etnico%20racial%20y%20xenofobia%20en%20AL.pdf>

A partir de los tres ejemplos se observa que el caso de la mujer es el que más elementos de vulnerabilidad representa, lo que permite ver de manera gráfica cómo el enfoque interseccional muestra un panorama de conjunto de cómo una misma problemática es diferente para mujeres y hombres, así como para jóvenes, personas con discapacidad, entre otras.

Identificar, reconocer y atender esta diversidad en todos los ámbitos es el nuevo paradigma de la gestión pública. Como ya se señaló anteriormente, la diversidad entre las personas no debe determinar su acceso a las oportunidades. El concepto de interseccionalidad es clave para reconocer que cada persona se expresa de acuerdo con diferentes componentes de su vida: el género, la etnia, la clase social, sus capacidades, su edad, religión, entre otros. Por ende, se pueden enfrentar a condiciones de múltiple opresión, dadas las valoraciones que hacen frente a estos componentes.

Para poder operacionalizar el concepto de interseccionalidad, se ha diseñado la matriz (ver página siguiente) que se podrá utilizar para poner en práctica la mira interseccional en proyectos de movilidad, ya que permite ubicar las múltiples desigualdades, así como que derechos se estarían vulnerando.

En este sentido, un elemento fundamental para comprender la interseccionalidad es que, no se trata de una yuxtaposición de condiciones de opresión, sino de entender qué significa este cruce, el que potencia las desigualdades hasta el extremo.



Plática sobre el origen del término interseccionalidad (Kimberlee Crenshaw):

<https://www.youtube.com/watch?v=hBalhlmM3ow>

MATRIZ DE INTERSECCIONALIDAD

Persona desde su integridad con necesidad de transporte	EJEMPLO Hombre adulto con artritis y que se transporta con su tanque de oxígeno	EJEMPLO Mujer oaxaqueña adulta mayor, trabajadora del hogar que no sabe leer y vive en las zonas conurbana	EJEMPLO Estudiante de preparatoria con debilidad visual (pérdida total o parcial de su capacidad visual) que usa diversos medios de transporte para llegar a su escuela
SEXO		X	
EDAD	X	X	
DISCAPACIDAD	X		X
DIVERSIDAD ÉTNICA (indígena y afrodescendiente)		X	
ALFABETISMO (No sabe leer ni escribir)		X	
CONTEXTO GEOGRÁFICO (Rural / urbano)		X	
¿Qué derecho se está vulnerando?	Derecho a la movilidad	Derecho a la movilidad Derecho al trabajo	Derecho a la movilidad

Fuente. Elaboración propia, INMUJERES 2024.



2

MARCO NORMATIVO E INSTITUCIONAL

PARA LA PLANEACIÓN CON PERSPECTIVA DE GÉNERO EN MÉXICO

Los esfuerzos por alcanzar la igualdad de género se reflejan en instrumentos jurídicos internacionales y locales que conceptualizan y trazan el camino para alcanzar este objetivo.

INSTRUMENTO NORMATIVO	DESCRIPCIÓN	ARTÍCULOS DE INTERÉS PARA ESTA GUÍA
Convención sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra la Mujer (ONU, 1979)	Instrumento internacional vinculante para los Estados parte, define las diversas formas de discriminación hacia la mujer y establece las políticas públicas, medidas y acciones dirigidas a su erradicación, además protege los derechos de las mujeres y niñas para preservar su dignidad y bienestar.	<p>Art. 3 Los Estados Parte tomarán [...] todas las medidas apropiadas, incluso de carácter legislativo, para asegurar el pleno desarrollo y adelanto de la mujer con el objeto de garantizarle el ejercicio y goce de los derechos humanos [...]</p> <p>Art. 14 Los Estados Parte adoptarán las medidas para eliminar la discriminación contra la mujer en zonas rurales a fin de asegurar condiciones de igualdad entre hombres y mujeres [...] y en particular asegurarán el derecho a:</p> <p>a) Participar en la elaboración y ejecución de los planes de desarrollo a todos los niveles [...]</p> <p>h) Gozar condiciones de vida adecuadas, particularmente en las esferas de la vivienda, , los servicios sanitarios, la electricidad y el abastecimiento de agua, el transporte y las comunicaciones.</p>

INSTRUMENTO NORMATIVO	DESCRIPCIÓN	ARTÍCULOS DE INTERÉS PARA ESTA GUÍA
Observaciones finales sobre el noveno informe periódico de México-2018	<p>Se establecen recomendaciones para el cumplimiento óptimo de la Convención sobre la Eliminación sobre todas las formas de Discriminación contra la Mujer.</p> <p>En el rubro de “Las mujeres y la paz y la seguridad”, el Comité recomienda al Estado parte que: [...]</p> <p>c) Adopte medidas de desarrollo de la capacidad de las mujeres y las niñas, inclusive a través de grupos de mujeres de la sociedad civil, para que participen en iniciativas de lucha contra la inseguridad y la violencia contra las mujeres.</p>	
Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Belém do Pará)	<p>Instrumento regional en el que se reconoce el derecho de las mujeres a vivir una vida libre de violencia y se condenan todas las formas de violencia contra las mujeres.</p>	<p>Art 3. Toda mujer tiene derecho a una vida libre de violencia, en el ámbito público y en el privado.</p> <p>Art 4. Toda mujer tiene derecho al reconocimiento, goce, ejercicio y protección de todos los derechos humanos y a las libertades consagradas por los instrumentos regionales e internacionales sobre derechos humanos. Estos derechos comprenden, entre otros: [...]</p> <p>c) el derecho a la libertad y a la seguridad personales;</p>
Recomendación General 35 de la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW)	<p>Destaca que la violencia hacia las mujeres sigue siendo generalizada en todos los países, con un alto grado de impunidad, y que puede derivarse de los actos u omisiones de agentes estatales o no estatales.</p> <p>Incluye también un dimensionamiento de la violencia de género hacia las mujeres los entornos tecnológicos, los espacios públicos y la comunidad; y hace hincapié en la interseccionalidad [...], para lo cual se requieren respuestas jurídicas y normativas adecuadas.</p> <p>Es necesario hablar de la violencia hacia las niñas y destaca la forma especial en la que la condición de edad afecta el acceso y goce de derechos.</p>	<p>30. El Comité recomienda que los Estados parte apliquen las siguientes medidas preventivas: [...]</p> <p>c) Elaborar y aplicar medidas eficaces para que los espacios públicos sean seguros y accesibles para todas las mujeres y las niñas, en particular mediante la promoción y el apoyo de medidas basadas en la comunidad, con la participación de grupos de mujeres. Las medidas deberían incluir la garantía de una infraestructura física adecuada que incluya la iluminación en zonas urbanas y rurales, en particular en las escuelas y sus alrededores;</p>
Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)	<p>Objetivo 5: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas.</p> <p>Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles.</p>	<p>5.2 Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación</p> <p>11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas adultas mayores</p> <p>11.2 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.</p>

INSTRUMENTO NORMATIVO	DESCRIPCIÓN	ARTÍCULOS DE INTERÉS PARA ESTA GUÍA	
Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2015	Desarrolla una de las definiciones más amplias del acoso sexual definiéndolo como “...un conjunto de prácticas cotidianas, como frases, gestos, silbidos, sonidos de besos, tocamientos, masturbación pública, exhibicionismo, seguimientos (a pie o en auto), entre otras; de carácter sexual manifiesto, las cuales revelan relaciones de poder entre géneros, pues son realizadas sobre todo por hombres y recaen fundamentalmente sobre mujeres, en la mayoría de casos desconocidas para ellos. Las realizan hombres solos o en grupo. No se trata de una relación consentida, sino de la imposición de los deseos de uno(s) por sobre los de la(s) otra(s). Se realizan en la vía pública o en el transporte público, de manera rápida e intempestiva”.		
Nueva Agenda Urbana (ONU Hábitat, 2016)	En su sección de sostenibilidad social introduce principios y acciones que apoyan la inclusión y el acceso para grupos vulnerables.	Promueve la prevención de todas las formas de discriminación y violencia a través de:	<p>Garantizar la participación plena y efectiva de las mujeres y las niñas y la igualdad de derechos, prestando especial atención a la seguridad de tenencia para la mujer como método clave de empoderamiento.</p> <p>Asegurar el acceso a servicios básicos que respondan a las necesidades y derechos de todas las mujeres y niñas</p> <p>Integrar en los procesos de planificación y desarrollo urbano y territorial, con perspectiva de edad y género, las consideraciones y medidas de reducción de riesgo de desastres, de adaptación y mitigación del cambio climático</p> <p>Promover redes bien diseñadas de calles seguras, accesibles, verdes y de calidad y otros espacios públicos que sean accesibles para todos y libres de delitos y violencia, incluido el acoso sexual y la violencia de género</p> <p>Promover iniciativas de desarrollo de capacidades para empoderar a mujeres y niñas y hacer accesibles las tecnologías de la información y la comunicación</p> <p>Respecto a la movilidad y al transporte encontramos lineamientos de acción enfocados a:</p> <p>Promover un entorno seguro, saludable e inclusivo en las ciudades y los asentamientos humanos que permita a todos vivir, trabajar y participar en la vida urbana sin temor a la violencia y la intimidación, teniendo en cuenta que las mujeres, niñas, niños, adolescentes y personas en situación de vulnerabilidad suelen verse especialmente afectados.</p> <p>Promover el acceso de todos a sistemas de transporte terrestre y marítimo y de movilidad urbana seguros, asequibles, accesibles y sostenibles y contemple la edad y género, que hagan posible una participación significativa en las actividades sociales y económicas en las ciudades y los asentamientos humanos, integrando los planes de transporte y movilidad en las planificaciones urbanas y territoriales.</p> <p>Promover el acceso equitativo y asequible a la infraestructura física y social básica sostenible para todos, sin discriminación, incluido el acceso a la vivienda, la energía renovable y moderna, la movilidad sostenible, y otros servicios, teniendo en cuenta siempre los derechos y las necesidades de las mujeres, los niños y los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad, los migrantes, los pueblos indígenas y las comunidades locales y los de otras personas en situaciones de vulnerabilidad.</p> <p>Alentar la interacción y la conectividad entre las zonas urbanas y rurales mediante el fortalecimiento de la movilidad y el transporte sostenibles y las redes e infraestructura de tecnología y comunicaciones.</p>

INSTRUMENTO NORMATIVO	DESCRIPCIÓN	ARTÍCULOS DE INTERÉS PARA ESTA GUÍA
Ley general para la igualdad entre mujeres y hombres	En su sección de sostenibilidad social introduce principios y acciones que apoyan la inclusión y el acceso para grupos vulnerables.	<p>Capítulo II: Del derecho a la movilidad</p> <p>Artículo 9.- La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.</p> <p>Artículo 10.- El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.</p>
Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) 2023 - 2042	<p>Establece la visión de largo plazo y bases para el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en el país, con un horizonte de planeación en el corto, mediano y largo plazo para garantizar el derecho de las personas a desplazarse.</p> <p>La movilidad debe abordarse desde un enfoque de género en su intersección con desigualdades como la edad, la territorialidad, el nivel socioeconómico y etnicidad, en los desplazamientos de la movilidad cotidiana y en la provisión de los servicios de transporte, para ello, esta estrategia contempla, dentro del Eje 5 (Género e inclusión), objetivos específicos, líneas de acción e instrumentos que permitan integrar las necesidades de seguridad personal y vial en los traslados cotidianos de mujeres y niñas, desarrollando infraestructuras de movilidad que integren los principios de seguridad de las mujeres.</p>	





POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO Y CUIDADOS

A partir de la base conceptual revisada en capítulos anteriores, en este apartado se presentan herramientas para incorporar la perspectiva de género y cuidados en el ciclo de los proyectos relacionados con la movilidad.

Esta propuesta recoge los tres temas centrales que fueron descritos en el primer capítulo: la perspectiva de género y cuidados, la violencia contra las mujeres, la seguridad en los traslados y la autonomía de las mujeres que son empleadas del sector transporte, como premisas que deben hacerse tangibles en las políticas, programas y proyectos del sector para que se avance en la garantía de derechos e igualdad de género desde la movilidad.

De tal manera que si, está por iniciar, diseñar, implementar o dar seguimiento a un proyecto de movilidad, podrá encontrar aquí recomendaciones útiles por cada etapa y temática para considerar la perspectiva de género desde un enfoque de cuidados, considerando las rutinas de movilidad diferenciadas por género, la interacción entre factores sociales como el origen étnico, la edad, la nacionalidad, religión, entre otros factores que implican brechas en el acceso a oportunidades y el derecho a la movilidad.

Este apartado hace un énfasis especial en las condiciones y necesidades de movilidad de las mujeres considerando los cuidados y la perspectiva interseccional.

En las siguientes páginas se encuentran herramientas para incluir la perspectiva de género en un proyecto de movilidad desde tres ejes de análisis:

- En el **PRIMER EJE** “rutinas de movilidad de las mujeres” se proponen herramientas y referencias para asegurar que el proyecto considera y/o responde a las necesidades diferenciadas de las mujeres en su diversidad, atendiendo a su edad, origen, condición de cuidados, así como a las personas. Se hace referencia a cada etapa para permitir al lector/a ubicarse en herramientas relevantes útiles para sus necesidades.
- En el **SEGUNDO EJE** “La seguridad personal de las mujeres” se han escrito recomendaciones de prevención y atención para garantizar la seguridad de las mujeres en los espacios públicos y el transporte.
- En el **TERCER EJE** “Autonomía de las mujeres en el empleo del sector transporte” se ponen a consideración herramientas para fomentar el acceso al trabajo en el sector transporte y contribuir al empoderamiento económico de las mujeres desde la garantía del derecho al trabajo con el pleno reconocimiento de sus derechos humanos y laborales.

El **Anexo** de la guía presenta una Lista de chequeo para desarrollar un proyecto con perspectiva de género, cuidados e interseccional, cuidados e interseccional en el desarrollo de los proyectos.

Aunque involucrar la perspectiva de género es indispensable desde el inicio, nunca es tarde para tener en cuenta estas recomendaciones y tomar acción. Esta guía brinda herramientas para cualquier etapa del ciclo de desarrollo de proyectos de movilidad.



Crédito: Freepik / Steer



Crédito: SEMOVI Oaxaca

EJE 1

RUTINAS DE MOVILIDAD DE LAS MUJERES

Planear la movilidad considerando diferencias entre las personas según su sexo, condiciones socioeconómicas, capacidades, lugar de origen, entre otras, es útil para entender tres aspectos relevantes en este asunto:

1. **Las rutinas de actividades y movilidad son diferentes entre hombres y mujeres,** y es importante entender esa diferencia,
2. **Las mujeres no son un grupo uniforme de población.** Existen entre ellas diferencias marcadas por otros aspectos como las condiciones socioeconómicas, de formación, edad, origen, ciclo de vida, entre otras. Estas diferencias implican condiciones y barreras diferentes, y en ese sentido se deben reconocer esas intersecciones en el sentido en que son determinantes en la movilidad de las mujeres,
3. **Las rutinas de movilidad dependen de otros factores más allá del sistema de transporte.** Las actividades de las mujeres, que involucran labores de cuidado y del trabajo doméstico, condicionan los horarios, modos de transporte, rutas, percepciones y experiencias en los recorridos, entre otros elementos de su movilidad.

Al entender estas tres premisas puede empezar a identificar vacíos y oportunidades para planear e intervenir la movilidad pensando en las mujeres, niñas, adolescentes y grupos en situación de vulnerabilidad.

El siguiente cuadro es la estructura que podrá encontrar en cada eje de esta Guía y que está inspirado en el ciclo de políticas públicas de proyectos. De esta manera se desarrollarán herramientas y metodologías que le permitirán desarrollar en cada fase acciones género inclusivas, con perspectiva de cuidados e interseccionales.

<p>FASE 1 PLANEACIÓN</p>	<p>Propuestas y herramientas para ubicar las diferencias en la movilidad entre hombres y mujeres, desde una mirada interseccional.</p> <p>En esta etapa encontrará herramientas útiles de diagnóstico y planeación, incluyendo levantamiento de datos desagregados por género, participación efectiva, evaluación y selección de alternativas. Por ejemplo, recomendaciones frente a qué información recopilar para analizar la movilidad con perspectiva de género y cuidados.</p>
<p>FASE 2 DISEÑO</p>	<p>En este apartado se sugieren herramientas para diseñar desde la movilidad con perspectiva de cuidados e interseccional y asegurarse que los distintos componentes de la intervención consideran los beneficios e impactos desde la interseccionalidad.</p>
<p>FASE 3 IMPLEMENTACIÓN</p>	<p>Recomendaciones para implementar de manera efectiva proyectos que contemplen las diferentes barreras, oportunidades y condiciones en las movilidades con perspectiva de cuidados e interseccional considerando las diversidades de las mujeres y otros grupos poblacionales en exclusión y la incidencia de las tareas de cuidado. Por ejemplo, herramientas para tener control de la implementación y validar avances con las mujeres involucradas.</p>
<p>FASE 4 SEGUIMIENTO</p>	<p>Si el proyecto ya está en operación, aquí se proponen herramientas para reconocer y medir beneficios e impactos, así como detectar áreas de oportunidad y mejorar las que están en etapas previas.</p> <p>Por ejemplo, indicadores con PEG que pueden ser útiles para cuantificar el impacto de la intervención o auditorías de género.</p>

FASE 1 PLANEACIÓN

Esta fase de los proyectos se caracteriza por:

- Trabajo en la formulación de programas y proyectos de movilidad, federal, estatal o municipal,
- Definición estratégica de una cartera de proyectos,
- Asignación de una línea presupuestal en la entidad para implementar proyectos de movilidad,
- Necesidad de definir acciones a implementar en un periodo dado de administración.

Cualquier proyecto requiere identificar los impactos que puede tener en diferentes grupos poblacionales. Algunos tienen una mayor relación e impacto con la movilidad de las mujeres y grupos de personas en situación de vulnerabilidad en su conjunto. Por ejemplo:

- Políticas tarifarias preferenciales,
- Planeación de nueva infraestructura y zonas de accesibilidad, proyectos de transporte público o servicios para la movilidad,
- Cambios en la operación del transporte público, movilidad integrada entre otras.

Algunos proyectos podrían ser específicamente planeados para responder a las necesidades de las mujeres. Algunos ejemplos:

- Subsidios de transporte a mujeres y personas que cuidan,
- Infraestructura de cuidado y movilidad inclusiva (rampas móviles para sillas de ruedas, espacios para carriolas, asientos reservados para personas adultas mayores y personas que viajan con bebés o niñez menor a 5 años.

OBJETIVO

De acuerdo con la evidencia, un proyecto que considera las rutinas de movilidad de mujeres y grupos de personas en situación de discriminación y/o vulnerabilidad en su etapa de planeación tiene en cuenta:

- Invitar a participar a mujeres y grupos de personas en situación de discriminación en los grupos encargados de la planeación y buscar que esta representación se mantenga en los actores involucrados, como en los grupos de consultoría y potenciales proveedores de servicios.
- Encuestar a mujeres y/o personas en situación de vulnerabilidad para conocer sus necesidades en los desplazamientos que realizan a diario.
- Incluir dentro de los objetivos, los beneficios y forma de mitigar los impactos.
- **Recopilar datos de la manera más desagregada posible** (por ejemplo, encuestas de movilidad y hogares). Tener en cuenta por lo menos desagregar por género, nivel de ingreso, etnia, escolaridad, viajes por labores de cuidado y viajes acompañados. Hay grupos de personas cuya movilidad está limitada y las encuestas tradicionales pueden no estar identificando las razones.
- **Abordar desde metodologías cualitativas la voz de las mujeres en su diversidad, así como obtener y analizar información de aspectos de experiencia y subjetividad permitirá tener un diagnóstico más completo.**



La investigación cualitativa está orientada a analizar datos e información no numérica para profundizar en una situación o fenómeno social en estudio. En el caso del impacto de un proyecto de transporte, múltiples metodologías de índole cualitativa son pertinentes para comprender y dimensionar de mejor manera este impacto derivado.

Por ejemplo, las entrevistas a personas que lideran procesos o grupos sociales específicos son clave para tener una versión de la situación y condición de estas personas. En el caso por ejemplo de un proyecto sobre infraestructura vial, sería clave abordar a personas que representen el sector de ciclistas desagregados por género, edad, origen, para conocer el impacto que podría tener la adecuación de la infraestructura de las vías para este modo.

Hay disponibles múltiples herramientas para orientar análisis cualitativos y apoyar el procesamiento mismo de la información. Se destacan dos:

- Técnicas de la Metodología Cualitativa de la Unidad de Apoyo para el Aprendizaje de la UNAM: https://repositorio-uapa.cuaieed.unam.mx/repositorio/moodle/pluginfile.php/2558/mod_resource/content/1/UAPA-Tecnicas-Metodologia-Cualitativa/index.html
- Atlas.ti, un software diseñado para apoyar el análisis cualitativo: <https://atlasti.com/es/guias/guia-investigacion-cualitativa-parte-1/metodos-de-investigacion-cualitativa>

- **Analizar con la información desagregada.** En las herramientas de análisis y simulación incluir información desagregada e identificar cómo influye en su decisión de planeación. Por ejemplo, si se va a modelar, desagregar las matrices de origen y destino y desarrollar los estudios de disposición a pagar con desagregaciones clave.
- **Entender las características de viajes de las mujeres desde la perspectiva interseccional,** tome en cuenta traslados intermedios y viajes cortos a pie, considerando las personas con discapacidad, las características de cuidados, entre otras.
- **Identificar las brechas del proyecto o sistema actual y sobre qué base proponer iniciativas.** En ocasiones los proyectos profundizan aún más los problemas sociales existentes. En este sentido, será central identificar las brechas de género para desagregar la medición de beneficios e impactos incluyendo a las mujeres y otros grupos impactados.



Temas que ayudan a conocer mejor sobre la movilidad de las mujeres:

- Condiciones de su núcleo doméstico: personas que comparten la vivienda, relaciones, ingresos, edades, necesidades de cuidado, otras.
- Actividades del trabajo productivo y/o reproductivo, incluyendo de cuidados.
- Horarios y lugares donde se desarrollan las diferentes actividades.
- Distancias y tiempo recorrido.
- Modos de transporte disponibles y condiciones para utilizarlos.
- Centros de trabajo.



METODOLOGÍAS

En la fase de planeación hay tres asuntos clave: el diagnóstico, la conceptualización y la evaluación de opciones. En primer lugar, se requieren metodologías y herramientas que permitan fortalecer el diagnóstico del problema o necesidades.

Para el desarrollo de un diagnóstico que incluya perspectiva de género, interseccional y cuidados, se deben considerar preguntas en cuatro aspectos, así:

- **LAS PERSONAS:** ¿qué necesidades tienen mujeres y hombres desde una perspectiva interseccional? ¿qué distinciones y particularidades de la población se debe considerar? ¿qué información se tiene del censo poblacional o fuentes oficiales de información?,
- **SU MOVILIDAD:** ¿qué información se tiene sobre la movilidad de las personas en su diversidad, en el área de estudio? ¿cuáles son las necesidades de las mujeres en su diversidad? ¿cómo captar dicha información?,
- **EL ESPACIO:** ¿cómo se distribuyen los servicios y equipamientos en la ciudad? ¿cómo afecta a mujeres y hombres de manera diferenciada? ¿qué zonas atraen más viajes? ¿Cuáles son las zonas que las mujeres en su diversidad perciben como más inseguras?,
- **LA OFERTA DE TRANSPORTE:** ¿qué información se tiene de la oferta de transporte? ¿las condiciones de la operación, servicio? ¿Se consideran las necesidades de cuidados de las personas?

Una vez consideradas las necesidades para complementar y fortalecer el diagnóstico, se sugiere diseñar metodologías y herramientas de acercamiento, algunas sugerencias son:

- **Encuestas de percepción** que complementen la información de los viajes con información sobre las experiencias, percepción de seguridad y otros desafíos (como la falta de rampas en autobuses) al desplazarse desde la perspectiva interseccional,
- **Entrevistas, talleres o grupos focales** con diferentes grupos de mujeres y de grupos en situación de exclusión, de acuerdo con objetivos particulares de diagnóstico,

- **Mapas comunitarios** en los que se identifiquen servicios, actividades, rutinas de viaje, entre otros,
- **Mapa de itinerarios** para reconocer las diferentes rutinas por género. Ver en grupos coincidencias, particularidades, barreras, otras,
- **Auditoría de seguridad** para mujeres, adolescentes y niñas con enfoque interseccional, para identificar temas prioritarios para atender en seguridad personal y vial,
- **Modelación y análisis cuantitativo de datos** para generar nuevos cruces de variables que permitan conectar la movilidad con temas laborales, de estudio, condiciones socioeconómicas, entre otros,
- **Visitar los lugares y reconocer las necesidades** con los grupos poblacionales específicos, como las mujeres, personas adultas mayores, personas con discapacidad, pueblos originarios o LGBTQ+. Recorriendo los espacios será más fácil prever cómo abordarlo y avanzar en un diseño más incluyente.

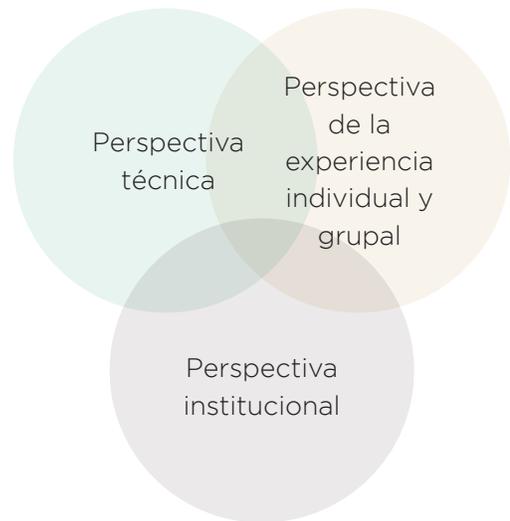


- Recomendaciones para una encuesta de movilidad con perspectiva de género e interseccionalidad: <https://www.despacio.org/2022/07/19/recomendaciones-encuesta-de-movilidad-enfoque-genero-bogota-2023/>
- Guía Metodológica para la Planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y Transporte – ideas frente a cómo complementar el diagnóstico y hacer análisis y propuestas macro del sistema de movilidad: <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1725/Movilidad%20con%20perspectiva%20de%20g%C3%A9nero-Gu%C3%ADa%20metodol%C3%B3gica.pdf?sequence=4>

Contar con un diagnóstico robusto en la fase de planeación debería generar insumos para el diseño, es decir una conceptualización de la solución o acciones a implementar.

En el diagnóstico es importante considerar y revisar la normatividad existente que regula el tema, así como fortalecerlo desde la consideración de aspectos de la experiencia individual/grupal, la perspectiva de gobierno y los insumos técnicos:

- Considerar las propuestas, estudios, publicaciones, opiniones, recomendaciones de orden técnico, de la academia, personas expertas y quienes se dedican en el día a día a estudiar y planear la movilidad y de las personas especialistas desde la igualdad de género.
- Considerar el contexto de la Agenda Pública para anticipar oportunidades y retos para implementar diferentes acciones.
- Buscar representatividad de la experiencia de distintos sectores de la población.
- Revisar la normatividad existente



En esta fase es imprescindible:

- **¿Hasta dónde puedo llegar?** Enfocar expectativas y trazar objetivos de diagnóstico y conceptualización.
- **¿Con qué recursos cuento?** Crear sinergias con entidades, ciudadanía organizada, y/o empresas para optimizar recursos en la conceptualización marcan la diferencia
- **¿Cuál es el marco estratégico del proyecto?** Formule objetivos claros y metas realizables de acuerdo con el diagnóstico de base.
- **¿Quiénes interactúan y cómo?** En esta fase la participación es clave, tanto de diferentes entidades como de la ciudadanía en su diversidad. Definir alcances para la vinculación de diferentes personas actoras y proponer espacios de interacción con objetivos concretos, valorando el tiempo de las personas y sobre todo, considerando sus necesidades de cuidados.
- **¿Qué herramientas utilizar?** Se puede buscar referencias en otros lugares y en otros temas, hay propuestas interesantes que pueden adaptarse para hablar de movilidad. Por ejemplo, aplique las recomendaciones para hacer una encuesta de movilidad con enfoque de género, que se dieron a partir del análisis de la encuesta en Bogotá:



- Recomendaciones Para Una Encuesta De Movilidad Sensible Al Enfoque De Género E Interseccional – Bogotá 2023 – Despacio: <https://www.despacio.org/2022/07/19/recomendaciones-encuesta-de-movilidad-enfoque-genero-bogota-2023/>

RESULTADOS DE ESTA FASE

Al final de esta fase se busca:

- Contar con un diagnóstico de las diferentes dinámicas de movilidad de las mujeres en su diversidad, considerando los cuidados, así como las necesidades de grupos en situación de exclusión determinados en la población objetivo,
- Conocer necesidades y oportunidades para el acceso a la ciudad y la movilidad con perspectiva de cuidados e interseccional,
- Identificar las principales problemáticas de movilidad y cuidados de la población objetivo, desagregada por género, y perspectiva interseccional,
- Tener propuestas de solución a dichas problemáticas configuradas en marco estratégico (objetivos, metas) que orientarán el proyecto de movilidad con perspectiva de cuidados e interseccional.

CASO

Etnografías móviles: caso práctico en Chile.

Es una técnica diseñada para producir información de las rutinas de las personas en su cotidianidad. Se ha aplicado en diferentes estudios en Chile, para captar la particularidad de los viajes y tener información cualitativa de la experiencia de moverse en la ciudad.

Las etnografías incluyeron:

- Entrevista inicial: entender el ejercicio orientado a identificar prácticas o momentos del viaje que son significativos. Se utilizaron herramientas como bitácoras, mapas, dibujos, elementos que se van construyendo durante el trayecto,
- Acompañamiento del viaje: inmersión a la rutina de movilidad de la persona para reconocer los elementos que la rodean, las experiencias, las sensaciones, las barreras, etc. También sostener un diálogo para conocer las relaciones en sus hogares, familiares. Se utilizaron herramientas para recopilación de información (grabación de voz, video), geolocalización, bitácoras, memorias, fotografías, entre otras,
- Entrevista posterior: entrevista de cierre para analizar el resultado completo del estudio. Se entregan relatos de la movilidad cotidiana de las personas, entendiendo lo que sucede antes, durante y después del desplazamiento.

A continuación, sitios de interés con más información



- Publicaciones del Núcleo Movilidades y Territorios (MOVYT-Chile): <https://www.movyty.cl/index.php/publicaciones/>
- Artículo académico de resultados del estudio realizado: https://books.google.com.co/books?hl=es&lr=&id=yk95AgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT70&ots=a8qCuDSqQQ&sig=i12_V34Ok-9Hr3OBkE7sbo-v2C4&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
- Inclusión y movilidad urbana con enfoque de derechos humanos e igualdad de género: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/47974-inclusion-movilidad-urbana-un-enfoque-derechos-humanos-igualdad-genero-marco#:~:text=Inclusi%C3%B3n%20y%20movilidad%20urbana%20con%20un%20enfoque%20de,sistemas%20sostenibles%20de%20movilidad%20urbana%20en%20Am%C3%A9rica%20Latina>

FASE 2 DISEÑO

La fase de diseño inicia cuando:

- Se formuló un plan o proyecto que ahora se deberá diseñar,
- Se tiene aprobada una idea o propuesta, y los objetivos que se pretenden cumplir,
- Se analizaron las alternativas y se seleccionó la más idónea, ahora se especificará en detalle,
- El rol en el trabajo incluye diseñar infraestructura/ servicios de transporte en el día a día.

En la fase de diseño, se puede requerir, por ejemplo:

- Diseño de horarios diferenciados de prestación de servicio de transporte público que atiendan las necesidades de las mujeres y de los grupos de personas en situación de vulnerabilidad (por ejemplo; rutas nocturnas con paradas flexibles para las mujeres en zonas que ellas perciben como inseguras). En Oaxaca, CityBus ya inició un piloto de este tipo,⁸
- Definir trazado y características de una nueva ciclorruta,
- Definir características de la flota de autobuses y transporte local.

8 Revisar artículo: Citybus Oaxaca anuncia importante cambio a las rutas nocturnas | Herald de México Oaxaca en: <https://oaxaca.heraldodemexico.com.mx/local/2024/3/9/citybus-oaxaca-anuncia-importante-cambio-las-rutas-nocturnas-17395.html>

OBJETIVO

De acuerdo con la evidencia, el diseño de un proyecto que considere las rutinas de movilidad de las mujeres debe:

- Considerar las necesidades de las mujeres, niños, niñas y adolescentes identificados en la planeación (implica conocer, ¿qué grupos se mueven en qué rutas de transporte público?),
- Invitar a mujeres de diferentes condiciones, características, sectores a co-crear las propuestas (como se mencionó anteriormente),
- Considerar la protección y seguridad de las mujeres, niños, niñas y adolescentes en el transporte,
- Analizar las alternativas de solución con diferentes grupos de mujeres,
- Incluir las voces de mujeres, grupos en situación de vulnerabilidad o beneficiados por el proyecto en cuestión, en sus consultas públicas, grupos focales,
- Revisar su proyecto considerando cómo impacta o beneficia a las mujeres y los grupos en situación de vulnerabilidad o beneficiados por su proyecto,
- Incluir en sus metas y objetivos, aquellos que permiten medir el beneficio en mujeres y grupos impactados o beneficiados,
- Incluir criterios de evaluación que le permitan identificar proyectos que benefician o impactan en mayor medida a las mujeres, en atención al diagnóstico que permitió identificar las desigualdades estructurales.



- Manual para la planeación y diseño urbano con enfoque de género: <https://www.bancomundial.org/es/topic/urbandevelopment/publication/handbook-for-gender-inclusive-urban-planning-and-design>
- Técnicas de animación sociocultural para motivar la participación en talleres: <https://www.rianimacion.org/>

METODOLOGÍAS

Al diseñar el proyecto, programa, estrategia, intervención, se debe partir del marco estratégico establecido (Fase 1) y concretar las propuestas espacial y temporalmente, así como de alcance. Para ello, tomar el problema identificado (o uno de los) a nivel macro y buscar acotarlo, considerando:

- **¿Cuál es el problema público identificado?**
 - **¿Cómo afecta de manera diferenciada a mujeres y hombres?**
 - **¿Cuál es el cambio esperado?** Convocar a la retroalimentación de los diferentes grupos de mujeres e identificar las expectativas de solución del problema. Definir a partir de esto unas ideas iniciales de intervención.
 - **¿Qué tipo de intervención se busca hacer?** Considerar algunas categorías en las que agrupar ideas iniciales de proyectos. Tenga en cuenta:
 - » *Modificaciones al diseño de la infraestructura,*
 - » *Ajustes a la prestación de servicios,*
 - » *Construcción de nuevos equipamientos,*
 - » *Ajuste de políticas y/o lineamientos de uso y acceso al transporte.*
- **¿Cómo generar la solución?** Considerar diferentes mecanismos para trabajar con mujeres de todas las edades, orígenes, capacidades y condiciones socioeconómicas propuestas de solución. Tener en cuenta, por ejemplo:
 - » *Desarrollar talleres o sesiones de trabajo frecuentes con grupos específicos de mujeres. Aprovechar perspectivas diferentes para crear un proceso en conjunto, de donde se puedan tomar ideas y avanzar en probarlas de manera frecuente.*
 - **¿Qué se necesita?** Teniendo como punto de partida el diagnóstico completo (Fase 1) buscar acotar el problema e identificar necesidades concretas. Puede tener en cuenta requerimientos:
 - » *Técnicos: un tipo de conocimiento, habilidad en específico,*
 - » *Administrativos: gestiones para aprobaciones en el nivel local de la intervención,*
 - » *Financieros: estimación de un presupuesto y recursos necesarios para llevar a cabo la ejecución y planear su mantenimiento a largo plazo.*



PROGRAMA SUPERMANZANAS DE BARCELONA: UN EJEMPLO DE CO-DISEÑO PARA LA MOVILIDAD ACTIVA Y LA INCLUSIÓN.

El programa de Supermanzanas de Barcelona (que inició en 2016) es un referente en aspectos de co-creación y diseño urbano que buscó consolidarse como un modelo de transformación de las calles para reducir el espacio ocupado por el vehículo privado y ofrecer espacios para la circulación y disfrute de las personas en su diversidad.

Con esta apuesta, se busca crear una nueva manera de organizar el espacio público que pone a las personas en el centro y da prioridad al peatón de manera que las calles puedan ser lugares de encuentro y recreo más seguros y con menos contaminación. En este caso, la participación ciudadana fue fundamental para la definición de prioridades y diseño del espacio a transformar.

En estos procesos, se pretende desarrollar intervenciones en la infraestructura física a partir del diseño colaborativo entre las personas, a través de sesiones de trabajo abiertas para que las personas de los vecindarios y quienes frecuentan la zona propongan maneras de intervenir y sean quienes contribuyan a consolidar la propuesta de diseño final.

El ayuntamiento de Barcelona tiene disponibles documentos que describen estos procesos y evaluaciones del impacto derivado de las intervenciones: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/content/documentacion_ejes



En esta fase es imprescindible:

- **Poner en el centro a las personas desde la interseccionalidad** (concepto clave que articula el género con otras características de la población, ver en capítulos anteriores la explicación completa): las propuestas de diseño deben integrar a mujeres de diferentes edades, condiciones socioeconómicas, ocupaciones, orígenes, capacidades. Será clave la perspectiva de niñas, adultas mayores, mujeres cuidadoras y con discapacidad cognitiva y/o física. Si funciona para quienes tienen más barreras, funciona para todas las personas.
- **Probar, evaluar, ajustar:** no hay fórmulas exactas en el diseño inclusivo. Los contextos y las condiciones cambian en lugares y en el tiempo. Es clave desarrollar pruebas piloto y analizar cómo mejorar las intervenciones.
- **Acotar expectativas y priorizar:** el diseño es retador porque usualmente se tienen expectativas que superan posibilidades técnicas y financieras. De acuerdo con el diagnóstico y planeación, y en conjunto con las mujeres, se deben seleccionar criterios para priorizar las intervenciones. Infaltables:
 - » *Seguridad (iluminación, cámaras, protocolos)*
 - » *Funcionalidad del sistema de transporte para la movilidad del cuidado*
 - » *Accesibilidad con mejor ubicación y señalización de paradas*



No existe una solución única y el diseño colaborativo y vinculante es clave para mejorar las propuestas e intervenciones. Tener en cuenta estas ideas en el diseño: El tipo de solución esperada y necesidades para formularla como proyecto

- Busque referentes en el tema a tratar y trate de conocer impactos de las experiencias
- Delimite los talleres con las mujeres a través de un propósito específico y unos roles en el trabajo en grupo



PROBAR, EVALUAR, AJUSTAR: EJEMPLO PRÁCTICO DEL CASO DE VIENA

El manual para la planificación y el diseño urbano con perspectiva de género (del Banco Mundial, presentado en la caja de herramientas anterior), presenta ejemplos como el caso de Viena, donde las extensiones de líneas de metro fueron detonantes para evaluar temas de accesibilidad y seguridad para las mujeres.

En este caso, se contó con un Comité Local de Mujeres quienes realizaron paseos nocturnos para identificar aquellos espacios que generaban ansiedad, y a partir de ello se realizaron mejoras en iluminación, aceras más amplias y construcción de rampas para facilitar el acceso de personas con carros de bebés y sillas de ruedas. **Estas mejoras fueron resultado de un proceso piloto de cuatro años, con pruebas permanentes y ajustes en las intervenciones.**

CASOS

TemBici: el sistema de bicicletas compartidas de Bogotá que busca ser inclusivo

En 2023 se inauguró en Bogotá, Colombia un sistema de bicicletas públicas compartidas, cuyo diseño se orientó a ofrecer condiciones de viaje seguras y cómodas para las personas incluyendo viajes de cuidado, bicicletas para personas con movilidad reducida y bicicletas de carga.

Para su operación, el sistema cuenta con:

- 1500 bicicletas mecánicas
- 1500 bicicletas eléctricas
- 150 manocletas
- 50 bicicletas de carga
- 150 bicicletas con silla para transporte de niñas y niños
- 300 estaciones en la primera zona de implementación de la ciudad (se busca ampliar la cobertura)

Además, el sistema cuenta con un apoyo tecnológico para la reserva y uso de las bicicletas, así como asistencia técnica para reparaciones.

La disponibilidad de una amplia gama de bicicletas es un avance para un sistema de bicicletas más inclusivo. Parte del logro de concretar esta implementación debe atribuirse a una buena fase de planeación, donde se evidenciaron necesidades propias de la población para realizar sus viajes en este modo.



Créditos: TEMBICI (2022)



- Accede a mayor información a través del sitio web de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/bogota-ahora-tiene-sistema-de-bicicletas-compartidas-como-funciona>

RESULTADOS DE ESTA FASE: ¿QUÉ BUSCAR Y CÓMO AVANZAR A LA SIGUIENTE FASE?

Al final de esta fase deberá:

- Tener una propuesta de solución a la problemática identificada (considerando las definiciones respecto a cuál es el cambio esperado, el tipo de solución a implementar, y las necesidades para la implementación).
- Dimensionar alcance de la propuesta en tiempo, costo, recursos necesarios y personas involucradas.
- Tener un plan de acción para lograr la aprobación de la propuesta y los requerimientos para implementarla.

FASE 3 IMPLEMENTACIÓN

La fase de implementación inicia cuando:

- Se tiene asignado el desarrollo del proyecto,
- Debe definir el plan de acción para ejecutar el proyecto,
- Tiene asignado un presupuesto para ejecutar el proyecto,
- Construcción u operación de un proyecto,
- Implementación de una política pública de movilidad.

Es clave en esta fase considerar las recomendaciones encontradas en las fases de planeación y diseño, y establecer prioridades para iniciar la ejecución si, en etapas previas no se contempló el tema, partiendo por:

- Asegurar la información cuantitativa y/o cualitativa sobre la movilidad de las mujeres de diversas características,
- Convocar escenarios de participación de los diferentes grupos de mujeres para identificar acciones prioritarias para ejecutar el proyecto,
- Apoyarse en otras áreas de trabajo para mejorar la información disponible sobre las mujeres,
- Buscar controlar e informar sobre el avance de la implementación, principalmente a las mujeres directamente afectadas por la intervención.

OBJETIVO

Para que la ejecución del proyecto considere las rutinas de movilidad de las mujeres se debe tener en cuenta:

- Garantizar la ejecución de las actividades y tener control del avance en el plan de acción.
- Mantener la comunicación abierta con personas involucradas en el proyecto.
- Garantizar que las mujeres que participen en los proyectos puedan brindar su opinión y su voz sea valorada.

METODOLOGÍA

De acuerdo con el tipo de intervención determinada, se deberán considerar herramientas y metodologías diferentes en la implementación. Considerar, por ejemplo, en casos relacionados con:

- **Modificaciones al diseño de la infraestructura:** hacer visitas frecuentes al lugar de la intervención y consolidar un grupo de mujeres que acompañe la implementación.
- **Ajustes a la prestación de servicios:** hacer encuestas para evaluar el efecto de las modificaciones e identificar percepciones entre las personas usuarias, desagregadas por género.
- **Construcción de nuevos equipamientos:** integrar al proceso de construcción otras iniciativas para fomentar la apropiación. Por ejemplo, con intervenciones de urbanismo táctico⁹ se pueden pilotear ideas y conectar equipamientos con intervenciones más ligeras, como formas de transición hacia nuevos espacios e infraestructuras permanentes. Esta alternativa además es de bajo costo y da tiempo para que la comunidad acepte el cambio o se hagan ajustes antes de la intervención permanente.
- **Ajuste de políticas y/o lineamientos de uso:** hacer recorridos y visitas en los que se identifiquen cambios en comportamientos y decisiones frente a las nuevas definiciones.

⁹ Estrategia de transformación urbana que busca mejorar los espacios públicos a través de intervenciones ligeras, de bajo costo y rápida implementación. Estas intervenciones pueden ser temporales y reversibles, y están diseñadas para promover el mejoramiento físico del espacio público y visualizar escenarios para encuentros ciudadanos e intercambios culturales. (ONU-HABITAT, 2021)



Fomente la participación y apropiación de las personas durante la implementación del proyecto.

- Tener campañas de comunicación y divulgación para contar de manera creativa a la población sobre los proyectos. Considerar la diversidad entre la población en todos los componentes de la interseccionalidad (ver definición completa en **Cap. 1, pag. 27**)
- Tener en cuenta las particularidades que la vinculación a estos procesos tiene en los diferentes contextos en los que se trabaje. Por ejemplo, en un caso de un proyecto en el ámbito rural con mujeres indígenas, buscar su involucramiento debe considerar el tipo de trabajos y actividades que desarrollan, las características de su idiosincrasia, los tiempos de actividades, su lengua para la comunicación, entre otras.
- Trabajar en estrategias para sensibilizar al resto de la población frente a las medidas orientadas a los diferentes grupos de mujeres
- Buscar capacitar a usuarias de las intervenciones y actores involucrados en su operación

CASO

Invisible Commutes - un caso en herramientas de comunicación y sensibilización sobre la movilidad con perspectiva de género y cuidados

Invisible Commutes es un proyecto que busca visibilizar las problemáticas de movilidad de las trabajadoras domésticas en América Latina. Es una experiencia en el uso de redes y formatos de audio (podcast) innovadora en el sector transporte.

El proyecto tiene como premisa darle voz a las mujeres que tienen la experiencia cotidiana en la movilidad. Aborda casos de mujeres que trabajan como empleadas domésticas en hogares, evidenciando cómo sus recorridos pueden tardar hasta seis y siete horas diarias (Bogotá, Lima), y cómo deben organizar sus rutinas en función de estos tiempos de desplazamiento.

Esta experiencia es un caso de implementación de un proyecto innovador para abordar la movilidad con perspectiva de género e interseccional. Muestra cómo se pueden proponer formas distintas de comunicar y socializar problemas y soluciones de manera cotidiana.

- Acceda al sitio web del proyecto para más información:
<https://www.invisiblecommutes.com/>



Crédito: IMDUT Yucatán



FASE 4

SEGUIMIENTO

La fase de seguimiento inicia cuando se está llevando a cabo la implementación de la intervención definida.

Poner a las mujeres desde la interseccionalidad, en el centro de las decisiones en los proyectos de movilidad es una perspectiva que requiere un seguimiento estructurado, basado en información y datos, toda vez que representa un contexto complejo en el que están implicadas diferentes condiciones y situaciones de las personas desde la perspectiva interseccional (ver **Capítulo 1 - Ejes y conceptos clave** para la definición completa).

En la fase de seguimiento, usted debe:

- Definir ¿qué se quiere medir? y ¿Cómo lograr reunir información para hacerlo?
- Generar instrumentos e indicadores que permitan hacer el contraste entre los objetivos deseados y los resultados que se están logrando. Garantizar que se cuenta con personas capacitadas para ejecutar y hacer seguimiento con el enfoque de género y cuidados.
- Reconocer las necesidades o problemáticas más urgentes en las mujeres en su diversidad así como a la población objetivo relacionadas con el proyecto.
- Tener claros el plan de trabajo y objetivos en la ejecución, de manera que se haga seguimiento a la implementación de acuerdo con el plan definido.
- Identificar actores clave a involucrar al momento de recopilar información y garantizar que este proceso involucre a distintos grupos de población, desde una perspectiva interseccional.

OBJETIVO

Para asegurarse de que está considerando las rutinas de movilidad de las mujeres en esta fase, tener en cuenta:

- Generar espacios para valorar los resultados parciales con las mujeres.
- Recorrer con las mujeres las intervenciones y determinar posibles efectos que no se hubieran contemplado antes.
- Asegurar que las condiciones para la ejecución cumplan con las definiciones de las fases previas.
- Medir el avance y cumplimiento del plan de acción o plan de implementación. Se podrán utilizar por ejemplo matrices de seguimiento de metas y resultados, o cuadros de control de las acciones a implementar y los tiempos definidos.
- Evaluar resultados en contraste con el plan propuesto.
- Identificar personas actoras que han participado y analizar roles e incidencia en el desarrollo.
- Analizar de manera comparativa, los efectos en la población objetivo y en el resto de los sectores y grupos. Por ejemplo, una intervención dirigida a reservar vagones o espacios exclusivos para mujeres en el transporte público puede mejorar la calidad y percepción de seguridad de los viajes para ellas, pero representar un nuevo reto con la violencia física entre hombres en vagones mixtos, o exponer a niñas y niños que viajan con acompañantes hombres.¹⁰

¹⁰ En el estudio “Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México”: Aportes al diseño e implementación de políticas de prevención de la violencia de género en espacios públicos”, se muestra como en el caso de la CDMX, la medida de vagones exclusivos ha logrado reducir la violencia sexual hacia las mujeres, pero ha aumentado la violencia física entre hombres. El estudio fue publicado por el BID en 2017, disponible aquí: <https://publications.iadb.org/es/evaluacion-de-impacto-del-programa-viajemos-seguras-en-el-transporte-publico-en-la-ciudad-de-mexico>

¿QUÉ MEDIR?

La medición y seguimiento de proyectos de movilidad y transporte con perspectiva de género deben partir de los cuatro componentes centrales mencionados en capítulos anteriores, considerando que estos componentes reúnen los principales objetivos y apuestas de la implementación de estas políticas.

En este cuadro se relacionan los componentes e indicadores que pueden ser considerados en esta definición. Sin embargo, en cada caso y de acuerdo con el contexto de la implementación, deben ponderarse distintos elementos que complementen estos indicadores.

PERSPECTIVA DE CUIDADOS	VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES	SEGURIDAD EN LOS TRASLADOS	AUTONOMÍA DE LAS MUJERES EMPLEADAS EN EL SECTOR
Reducción de tiempos de desplazamiento en viajes de cuidado	Reporte de hechos de violencia en el transporte	Reporte de situaciones de inseguridad en el transporte y en el acceso a los diferentes modos de transporte	Calidad del empleo en el sector
Tipo de infraestructura adecuada para desarrollar viajes de cuidado	Percepción de la violencia contra las mujeres en el transporte	Tasa de robo/homicidio/feminicidio desagregada por edad	Salarios y prestaciones sociales
Asequibilidad del transporte para personas cuidadoras	Respuesta institucional ante casos de violencia contra las mujeres	% de mujeres que se sienten inseguras en el transporte público / en las calles	Condiciones laborales y estabilidad
		Horarios y dinámicas de los viajes	Horarios de trabajo flexibles
			Permisos para tiempos de actividades de cuidado



Crédito: GIZ

¿CÓMO MEDIR?

El seguimiento de la implementación debe medirse en contraste con la base sobre la que se dimensionó la problemática.

Es decir, considerando la información de diagnóstico (ver al inicio de este apartado), se deben realizar tomas de información y actualización de datos como insumo para la evaluación de la implementación. Entre otras, algunas herramientas que permiten obtener información para medir el impacto son:

- **Encuestas Origen-Destino:** comparación entre encuestas de diagnóstico y posteriores a la implementación.
- **Encuestas de percepción:** relacionadas con la intervención realizada y que permitan conocer la percepción y apropiación de mujeres y hombres y su impacto específico en las necesidades de las mujeres en su diversidad.
- **Entrevistas, talleres o grupos focales** con diferentes grupos de mujeres y de acuerdo con objetivos particulares de diagnóstico, en los que se discutan los beneficios y barreras de la implementación y se identifiquen medidas para mejorar.
- En casos en que la implementación está orientada a la seguridad vial, hacer nuevamente la auditoría de seguridad para mujeres y niñas con enfoque interseccional, es útil para medir el impacto de la intervención Así como analizar los resultados antes de la intervención y posterior a su implementación,
- **Visitas a los lugares** y revisión en detalle en campo de la implementación y las oportunidades de mejor.



Una herramienta fundamental para el abordaje a las situaciones de violencia contra las mujeres es la aplicación de la Encuesta de Percepción de la Seguridad en el Transporte Público Colectivo dirigida hacia las Mujeres, publicada en el documento “Lineamientos para la Prevención y Atención de Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo” por la SEDATU e INMUJERES en 2022. Documento disponible en: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/lineamientos-para-prevenir-y-atender-el-acoso-sexual-en-el-transporte-publico-colectivo?state=published>

Esta herramienta se debe aplicar desde el diagnóstico y la planeación de la intervención, ya que brinda un panorama claro de la sensación de inseguridad que tienen las mujeres en espacios y horarios específicos y es útil para priorizar las intervenciones. En la etapa de seguimiento es útil hacer una nueva aplicación para contrastar efectos de las medidas implementadas.

METODOLOGÍAS

El seguimiento y evaluación de los proyectos con perspectiva de género busca informar resultados y progreso que las intervenciones han tenido en la reducción de las desigualdades de género. En términos metodológicos, la propuesta desde la teoría del cambio¹¹ y el valor público¹² es útil para evaluar la acción pública, en términos de la generación de resultados que deriven en cambios en las situaciones que se están analizando en determinado sector social.

11 Para saber más de la teoría del cambio consultar https://mexicox.gob.mx/assets/courseware/v1/6cf87e50f64a112b3a0feaf8d129008a/asset-v1:SHCP-UNAM+SDED17112X+2017_11+type@asset+block/SETC2014U1M4.pdf

12 Para saber más de el valor público consultar <https://www.apartados.hacienda.gob.mx/sed/documentos/filimina2.pdf>

Esta teoría está orientada a tener un marco lógico de acción, que garantice que se produzcan bienes y servicios que generen beneficios para la sociedad.

En ese sentido, el seguimiento y evaluación busca identificar los logros o resultados de determinada intervención o acción, lo cual implícitamente tiene el concepto del cambio, pues se presume que el área de acción o la población vinculada, cambian luego de la intervención (Cepal, 2021).

En todos los programas públicos se tiene implícito el concepto de teoría del cambio, para evaluar cómo la intervención resuelve un problema o modifica una situación no deseada. Esta teoría se representa desde una cadena entre la intervención y los resultados esperados, relacionando la necesidad o problema, los resultados intermedios y los impactos logrados en el largo plazo, así:



Cadena de valor público

Fuente: adaptación propia a partir de (CEPAL, 2021).

La teoría del cambio es la base que sostiene el seguimiento y evaluación de programas y políticas públicas. En este escenario, se deben establecer herramientas y metodologías de evaluación considerando tipos de evaluación que se requiera realizar, que se presentan en la imagen a continuación.

Tipos de evaluación de políticas, programas y proyectos

EVALUACIÓN DE DISEÑO	Busca fundamentar y justificar los programas implementados, con información sobre la problemática que lo originó y si fue pertinente la alternativa de solución implementada
EVALUACIÓN DE PROCESOS	Orientada a identificar puntos críticos en la ejecución de las actividades para proponer mejoras que influyan en la calidad de la implementación
EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN	Consiste en revisar y proponer mejoras a la operación y organización para la gestión del programa o proyecto desde el punto de vista institucional.
EVALUACIÓN DE PRODUCTOS	Busca caracterizar las fortalezas y debilidades de las intervenciones realizadas
EVALUACIÓN DE RESULTADOS	Tiene como objetivo verificar que el programa haya logrado los resultados (cambios) esperados sobre la población o área de la intervención.
EVALUACIÓN DE IMPACTOS	Busca verificar los efectos del programa en la población. En este caso, se orienta a identificar si el cambio detectado es atribuible a la intervención implementada y el grado.
EVALUACIÓN DE COSTO-BENEFICIO	Esta evaluación busca contrastar los resultados del programa con los costos requeridos para su logro.

Fuente: adaptación propia a partir de (CEPAL, 2021).

De acuerdo con las recomendaciones de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la evaluación debe integrar métodos y técnicas cualitativas y cuantitativas, de manera que se tengan insumos suficientes para analizar y tomar decisiones frente a los resultados.

Según el tipo de evaluación a implementar, se recomienda considerar las siguientes técnicas:

Técnicas para la evaluación de políticas, programas y proyectos

	DISEÑO	PROCESOS	GESTIÓN	PRODUCTOS	RESULTADOS	IMPACTO	COSTO-BENEFICIO
LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN							
INFORMACIÓN SECUNDARIA	X	X	X	X	X	X	X
ENTREVISTAS EN PROFUNDAD	X	X	X	X	X	X	X
OBSERVACIÓN DIRECTA		X	X				
ENTREVISTAS GRUPALES	X				X	X	X
MÉTODO DELPHI ¹	X						X
ESTUDIO DE CASO		X		X	X	X	
ENCUESTAS					X	X	X
SISTEMAS DE INFORMACIÓN				X	X	X	X
REGISTROS / ARCHIVOS	X	X	X	X	X	X	X
ESTADÍSTICAS					X	X	X
ANÁLISIS DE DATOS							
ESTADÍSTICAS DESCRIPTIVAS				X	X		
ANÁLISIS DE REGRESIÓN SIMPLE					X	X	X
ANÁLISIS MULTIVARIABLE					X	X	X
ANÁLISIS DE RESULTADOS							
ANÁLISIS DE RESULTADOS	X	X	X	X	X	X	X

Fuente: adaptación propia a partir de (CEPAL, 2021).

1 Este método consiste en la opinión de un grupo de personas expertas sobre el tema que se esté evaluando, y se busca sistematizar un juicio de este grupo experto. La información puede obtenerse a través de un cuestionario enviado al grupo experto. En el documento “evaluación de programas públicos” publicado por CEPAL en 2021 se encuentra el detalle de cómo aplicar este método.



La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en el documento “Evaluación de programas públicos” presenta en detalle herramientas para el seguimiento y evaluación de la implementación de políticas, programas y proyectos. El documento está disponible en: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/46795-evaluacion-programas-publicos#:~:text=Este%20documento%20pretende%20ser%20una%20gu%C3%ADa%20para%20gerentes,estudios%2C%20universidades%2C%20y%20otros%29%20que%20realicen%20estudios%20evaluativos.>



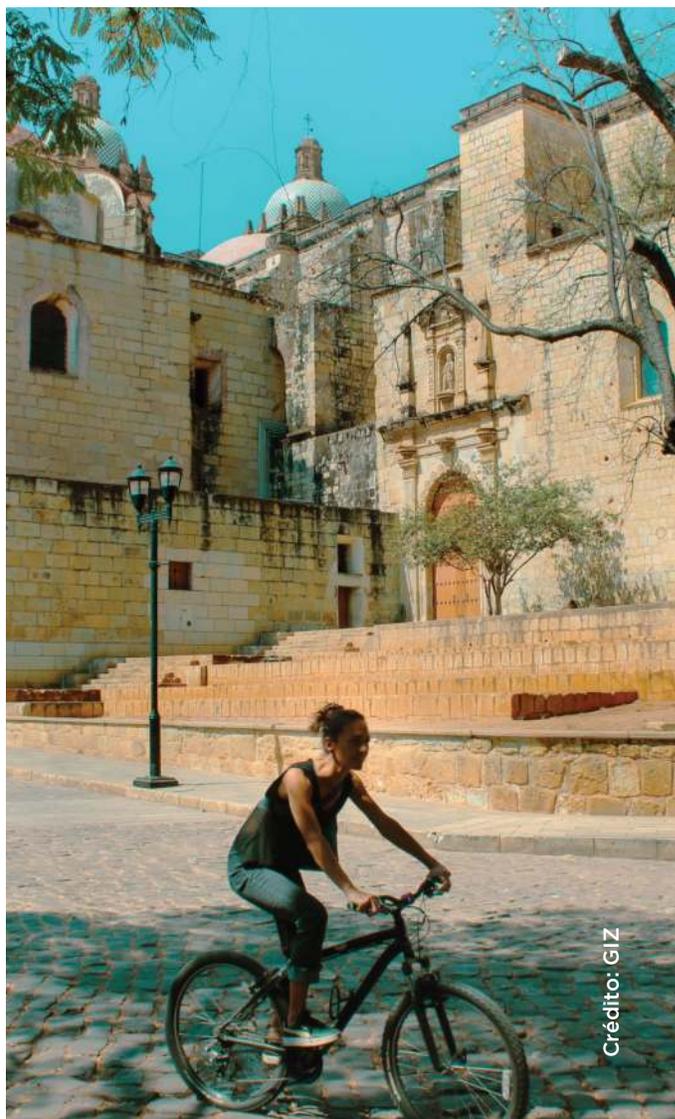
La información estadística que recoge y analiza el INEGI es un insumo fundamental para medir y comparar las situaciones de la problemática en estudio.

Derivado de las estadísticas que involucran datos que funcionan como indicadores del proyecto, se puede retomar el seguimiento de la línea base, sobre todo en esta fase de evaluación. Se recomienda incluir las encuestas que pueden dar información clave en perspectiva de género y cuidados, como:

- Censo de población y vivienda
- Encuesta nacional sobre la dinámica de las relaciones en los hogares (ENDIREH)
- Encuesta nacional sobre la dinámica demográfica (ENADID)
- Encuesta nacional de ocupación y empleo (ENOE)
- Encuesta nacional sobre uso del tiempo (ENUT)
- Encuesta nacional de ingresos y gastos de los hogares (ENIGH)

También el Sistema de Indicadores de Género reúne esta información y presenta de manera destacada estadísticas relacionadas con género y cuidados, disponibles en: <http://estadistica-sig.inmujeres.gob.mx/formas/index.php>

Sumado al proceso de seguimiento y evaluación descrito, para el caso de la evaluación con perspectiva de género y cuidados, se deben considerar indicadores relacionados con los cuatro componentes de trabajo propuestos. (ver Capítulo anterior)



Crédito: GIZ

CASOS

Encuesta de género Metrobús: articulación de actores para generar insumos de información

El Gobierno de la Ciudad de México implementó una encuesta que puede ser referente para recopilar información en otros estados. La encuesta está disponible en el portal de datos abiertos de la CDMX: <https://datos.cdmx.gob.mx/dataset/encuesta-de-genero-metrobus>

La encuesta incluye preguntas orientadas a caracterizar la movilidad de las personas usuarias (sexo, motivo del viaje, qué otros modos de transporte usa, frecuencia del viaje), algunas respecto a la forma de utilizar el Metrobús (cuántos autobuses deja pasar antes de abordar la unidad, por qué motivos, cuántas estaciones recorre, cuántos transbordos realiza y dónde) y aspectos de la percepción de calidad del servicio y del riesgo o exposición a situaciones de inseguridad (cómo califica el servicio, percibe que la integridad física y moral no está protegida en el servicio, ¿por qué?, situaciones de inseguridad que ha sufrido, quién fue la persona victimaria, ¿cómo reaccionó?, ¿cómo reaccionaron las personas en la unidad?, otras). La encuesta permite medir situaciones y condiciones de la violencia sexual (palabras obscenas, tocamientos, etc.) en el transporte público, que es un aspecto fundamental para evaluar el impacto de los proyectos y acciones en movilidad desde la perspectiva de género.

Se destaca como un caso de referencia en la fase de seguimiento:

- Vincular a las personas operadoras y prestadoras del servicio en este tema es clave, son actores aliados para conocer de primera mano algunas necesidades y particularidades del servicio.
- Medir las condiciones y experiencias en viajes de transporte público es un insumo importante para evaluar un proyecto de movilidad en la ciudad. Si bien la visualización de datos es un reto técnico y económico para muchos gobiernos municipales, se pueden buscar alianzas y vías para trabajar en este sentido con apoyo en entidades y/o empresas.

- Generar instrumentos para la toma de información desagregados por sexo de manera periódica es también una alternativa para hacer seguimiento más estructurado y frecuente a los efectos de las medidas y su impacto en mujeres y hombres. En los casos en que no se puede realizar un estudio completo de encuesta de movilidad.
- Establecer canales de comunicación disponibles para recabar información con diversos actores clave.

Safetipin: uso de tecnología para la medición de condiciones de seguridad para las mujeres en el transporte

Safetipin es una organización que trabaja para que los espacios públicos y del transporte sean más seguros e inclusivos para las mujeres. En articulación con gobiernos de distinto nivel, trabaja para recopilar datos a través de aplicaciones móviles, que son analizados para generar recomendaciones en la toma de acción desde la gestión pública.

Bogotá ha sido una de las ciudades vinculadas en la iniciativa, y se realizó una toma de información en 2019 que incluyó la red vial, de cicloinfraestructura, movilidad peatonal y de acceso al transporte público. Esta toma de información midió las condiciones de seguridad durante horas de la noche, que son las de mayor riesgo para las mujeres (Secretaría Distrital de La Mujer, 2019).

Se midieron distintas variables, que conforman un índice de seguridad, así (Secretaría Distrital de La Mujer, 2019):

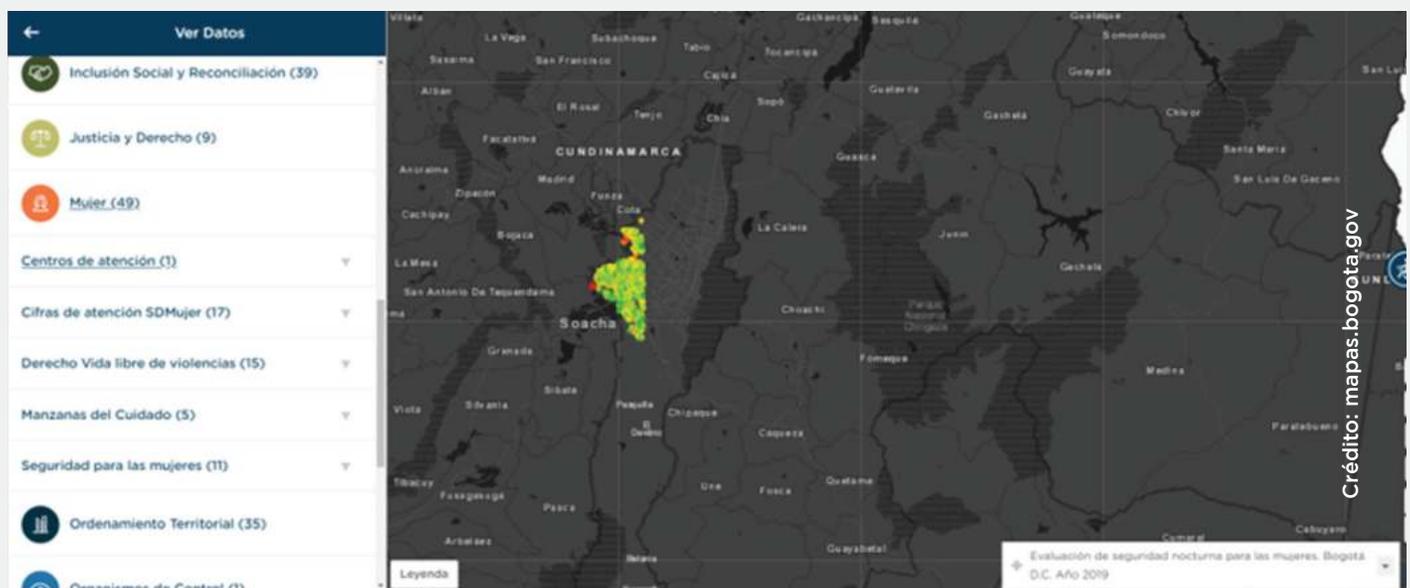
- **Iluminación.** Mide la cantidad de brillo e iluminación en un lugar.
- **Densidad de personas** - presencia suficiente. Indica la cantidad de personas alrededor del sitio donde se toma cada fotografía.
- **Diversidad de personas** - presencia mixta. Se trata de la diversidad; es decir, el porcentaje de mujeres, adolescentes, niñas y niños entre la multitud.
- **Visión libre** - ¿qué veo? Se refiere a si una persona tiene una buena línea de visión en todas las direcciones.

- **Seguridad** - presencia de agentes de seguridad. Se relaciona con la seguridad visible ofrecida por la Policía, el Ejército o personal de guardias de seguridad privada.
- **Sendero**. Evalúa si una persona puede caminar cómodamente y segura en un lugar.
- **Transporte público**. Corresponde a la facilidad de acceso a cualquier modo de transporte público en términos de la distancia al modo más cercano.
- **Visibilidad** - ¿quién me ve? Se refiere a qué tan visible es la persona para las demás.

Los resultados de estas mediciones y el índice de seguridad son utilizados por las autoridades del gobierno de la ciudad para tomar decisiones y priorizar zonas y tipos de intervención en estos temas. México, Guadalajara, Monterrey y la Ciudad de México han tenido procesos similares con Safetipin.

Los mapas de resultado de este índice están disponibles en <https://mapas.bogota.gov.co>

<https://mapas.bogota.gov.co/?l=23753&e=-74.36155316945484,4.454635401022524,-73.70237348195573,4.827287374917987,4686&b=7176>



MOVILIDADES Y CUIDADOS DESDE EL ENFOQUE INTERSECCIONAL: CONDICIONES DE LAS RUTINAS DE MOVILIDAD DE LAS MUJERES

De acuerdo con la Encuesta Nacional para el Sistema de Cuidados (ENASIC) 2022, en México el 77.8% de los hogares tienen personas susceptibles de requerir cuidados (personas con discapacidad y/o dependencia por condiciones de salud, infantes de 0 a 5 años, niños, niñas y adolescentes de 6 a 17 años y personas de 60 años o más). En términos de la población, son 45.2% de personas en el país que requieren cuidados (58.3 millones de personas).

En la mayoría de los casos, los cuidados son ofrecidos por una persona integrante del hogar. 32% de la población de 15 años en adelante brindan cuidados en sus hogares o de otras familias (31.7 millones de personas). De éstas, 75.1% son mujeres y 24.9% son hombres. Para estas labores, dedican en promedio 37.9 horas a la semana las mujeres, y 25.6 horas semanales los hombres.

Las mujeres cubren las labores de cuidado con mayor frecuencia en los hogares, y además destinan en promedio más tiempo para ello cada semana.

Estas labores requieren desplazamientos frecuentes para acudir a servicios médicos, educativos, culturales, de recreación, entre otras, y son viajes con personas que no pueden hacerlo individualmente.

El concepto de movilidad del cuidado, introducido por la investigadora Inés Sánchez De Madariaga, es un marco para analizar aquellos viajes que se dan para y por cuidar, con actividades como acompañar a niñas y niños a las escuelas, hacer compras, realizar trámites en oficinas, visitar o acompañar a personas enfermas o adultas mayores.

Según la autora, estos viajes pueden ser “difíciles, largos y complicados”, porque los modos de transporte públicos no son adecuados, y las localizaciones de equipamientos y lugares en los que se realizan dichos trabajos de cuidado son de difícil acceso.

A la hora de planear un proyecto de movilidad, tenga en cuenta considerar algunos aspectos relevantes para comprender de manera amplia las movilidades para cuidar, como lo son:

- **Situaciones de vulnerabilidad múltiple.** Recuerde que las mujeres no son un grupo homogéneo de la población. En muchos casos se tienen múltiples condiciones que potencian la situación de vulnerabilidad, por ejemplo, las mujeres en situaciones de pobreza, sin escolaridad, mujeres rurales, en situación de discapacidad, entre otras.

Por lo que es importante identificar estos casos y considerar en la planeación de su proyecto un enfoque inclusivo. En la definición de la tarifa de transporte, por ejemplo, puede ofrecer alternativas de tarifas preferenciales o tarjetas de transporte prepagadas a mujeres cuidadoras sin ingresos o con bajos ingresos, para no reforzar la barrera para transportarse.

- **La rutina de trabajo remunerado y no remunerado amplían la jornada de las mujeres.** En muchos casos, las labores de cuidados que realizan las mujeres deben compatibilizarse con las jornadas de trabajo asalariado. Considerar ahondar en estas rutinas diferenciadas de las mujeres que tienen además trabajos productivos, que limitan mucho más sus horarios para los cuidados y pueden implicar que se tengan viajes en horarios más extremos, nocturnos o de madrugada, que tienen otras condiciones de seguridad para ellas.
- **Viajar acompañada.** Los viajes de cuidado implican desplazarse con bebés, niñas, niños, personas adultas mayores y/o con alguna discapacidad lo que puede incluir viajar con carriolas, sillas de ruedas, mochilas, maletas, bolsas de compras para alimentación o enseres para el hogar, medicinas y/o útiles escolares, entre otras. Por ello es importante tener en cuenta estas necesidades para diseñar alternativas que permitan estos viajes de manera más cómoda y segura.



Material de la autora Inés Sánchez De Madariaga:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/autor?codigo=1260005>

<https://unhabitat.org/mobility-of-care-ines-sanchez-de-madariaga>



Crédito: SEMOVI Oaxaca

EJE 2

LA SEGURIDAD PERSONAL DE LAS MUJERES EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

Como se describió en el **Capítulo 1 - Ejes y conceptos clave** de este documento, la seguridad en los sistemas de transporte es fundamental desde la perspectiva de género en la movilidad. Las mujeres caminan y viajan en transporte público como modos de transporte principales, y es en estos espacios públicos donde se exponen a situaciones de acoso, violencia y discriminación, lo que refuerza la desigualdad y se perpetúan roles y estereotipos de género. Esto conlleva a la reproducción de patrones heteronormativos que reproducen constantemente las violencias hacia las mujeres. Además, tiene consecuencias negativas no solo para quienes lo viven, sino para la comunidad y la sociedad en su conjunto.

En este eje hay dos temas clave como punto de partida (Ortiz Escalante, S., Ciocoletto, A., Fonseca, M., Casanovas, R., & Valdivia, B. (2021):

1. Las personas tienen percepciones de seguridad diferentes dependiendo de su identidad y orientación sexual. Estas condiciones, como se mencionó en el **Capítulo 1 - Ejes y conceptos clave**, responden al concepto de género, que habla de cómo en la vida cotidiana las personas de acuerdo con esa definición del género, toman roles y estereotipos, y estos se expresan en cada contexto particular de población.
2. Mujeres y hombres en su diversidad tienen diferentes patrones y conductas en la movilidad que impactan en quién está implicado durante una agresión o delito (para mayor detalle consultar **Capítulo 1 - Ejes y conceptos clave**, sobre patrones de movilidad).

PREVENCIÓN

OBJETIVO

Construir sistemas de movilidad seguros (espacios públicos, paradas de transporte, cicloinfraestructura, etc.) para garantizar el acceso y uso en condiciones de seguridad en los espacios públicos e incrementar la igualdad de oportunidades de las mujeres y su derecho a la ciudad.

PREVENCIÓN DESDE LA PLANEACIÓN

Durante el diagnóstico es clave considerar las necesidades de movilidad de las mujeres para identificar las brechas que enfrentan, así como las condiciones de seguridad y los contextos de violencia que se ven obligadas a enfrentar sobre todo en las ciudades.

Contar con modos de transporte más eficientes y económicos en la ciudad, a nivel local facilitará la movilidad del cuidado, por ejemplo; a través de banquetas de calidad para caminar seguras, infraestructura con iluminación y continuidad adecuadas, entre otros.

Si bien el diseño espacial es un elemento clave para promover la movilidad segura y activa de las mujeres, el acompañamiento con campañas de comunicación, concientización y alerta serán clave.

La prevención desde la planeación también implica identificar cómo se dará seguridad y cómo se responderá a las situaciones de acoso o violencia de forma temprana.



Temas que ayudan a identificar los retos en seguridad en la movilidad de cuidado con enfoque de interseccionalidad:

- Garantizar la participación de mujeres que representen a los grupos beneficiados o impactados, en todos los escenarios, incluyendo el liderazgo y planeación de los proyectos o programas.
- Entender cómo se mueven las mujeres, la multiplicidad de viajes que realizan, destinos clave, rutas, horarios y requerimientos de viaje.
- Desarrollar grupos focales (genero-inclusivos) y mecanismos de participación con mujeres para entender las rutinas de viaje y los retos en su movilidad.
- Los análisis cualitativos son claves.
- Las encuestas de percepción permiten identificar espacios que generan inseguridad en las mujeres.
- Aprender de proyectos similares.

METODOLOGÍAS

La [Metodología Ciuatl](#) realizada por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) es un referente para identificar espacios inseguros donde se hayan presentado incidentes delictivos, accidentes, o que generen una percepción de inseguridad para las mujeres.

Desde esta metodología, se busca analizar de manera integral el espacio público para evaluar las condiciones de seguridad y prever necesidades de planificación para garantizar la prevención de situaciones de inseguridad en el transporte.

Esta evaluación incluye componentes de:

- Diseño universal
- Iluminación
- Señalética
- Mobiliario urbano
- Movilidad
- Usos y equipamientos
- Espacios para el cuidado
- Áreas verdes
- Habitabilidad del espacio
- Olores, higiene y sonido
- Seguridad

Evaluar la condición de la infraestructura para identificar carencias, por ejemplo: falta de iluminación peatonal, cruces seguros, calidad de las banquetas (dimensiones adecuadas, obstrucciones, rampas) señalización y sistemas de orientación para las usuarias.

Algunas preguntas iniciales para reflexionar son:

- ¿Cuenta con información sobre incidencia de violencia de género en la zona, desagregada por sexo?
- ¿Cuáles son los horarios y los lugares más recurrentes dónde suceden hechos delictivos o de acoso sexual? ¿Qué espacios o momentos hacen sentir inseguras a las mujeres, niñas, niños y adolescentes de la comunidad o de la zona?, desagregado por edad, origen y situación de discapacidad.
- ¿Qué soluciones proponen las mujeres en su diversidad para hacer los espacios de transporte más seguros?
- ¿Conocen y han aplicado los "[Lineamientos para la Prevención y Atención del Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo](#)" de SEDATU e INMUJERES?
- ¿Se cuenta con protocolos contra la violencia hacia las mujeres en el transporte público con perspectiva interseccional?
- De contar con protocolos, ¿Cuáles son sus áreas de mejora?

Para el diagnóstico en materia de seguridad también puede apoyarse en las metodologías descritas de la **Fase de Planeación del Eje 1.**



ES IMPORTANTE RECORDAR:

La coordinación interinstitucional es clave para implementar acciones que mejoren las condiciones de seguridad para las mujeres. Tenga en cuenta convocar a diferentes instancias en la elaboración y aplicación de protocolos de prevención y atención.

Tomar en cuenta por lo menos los gobiernos locales, la seguridad pública, las empresas operadoras del transporte público, entre otros actores que representen altos flujos de viajes, como escuelas, hospitales, universidades, plazas comerciales, entre otras.

CASOS

Implementación de los lineamientos para prevenir y atender el acoso sexual en el transporte público colectivo en Manzanillo, Colima.

El INMUJERES y la SEDATU en coordinación con la SEMOVI-Colima, el Instituto Colimense de las Mujeres, el Instituto Municipal de la Mujer Manzanillense, el Instituto de las Mujeres Manzanillense, Justicia Cívica y Seguridad Pública de Manzanillo y la Secretaría de Seguridad de Colima realizaron los trabajos para la implementación de los “Lineamientos para la Prevención y Atención del Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo”.

Esta implementación incluyó: una fase de planeación con la aplicación de una encuesta de percepción de seguridad de las mujeres en el transporte, así como la integración de datos de incidencia delictiva y manejos de rutas brindada por la SEMOVI, capacitación a personas funcionarias públicas implicados en la operación del transporte, capacitación a operadores frente al protocolo de respuesta ante casos de violencia sexual en las unidades.

Asimismo, se propició en esta implementación, el trabajo articulado entre personas actoras como es el eje de la aplicación efectiva del protocolo a través de una mesa interinstitucional, y es el punto de partida para la prevención desde la planeación, pues es el compromiso de actores estratégicos como autoridades locales, federales, operadores, concesiones y las personas usuarias, es lo que garantiza la acogida y aplicación de los protocolos establecidos, así como una ruta efectiva de atención.

Iniciativa Insignia Mundial: “Ciudades y Espacios Públicos Seguros para mujeres y niñas”

ONU Mujeres lanzó la iniciativa Insignia con la finalidad de implementar enfoques centrados en la seguridad de las mujeres desde el punto de vista de la interseccionalidad.

La iniciativa comenzó en cinco ciudades fundadoras: El Cairo (Egipto), Nueva Delhi (India), Kigali (Ruanda), Port Moresby (Papua Nueva Guinea) y Quito (Ecuador) y se ha expandido a 50 ciudades en el mundo.

El Programa, permite obtener información, desarrollar e implementar leyes y políticas, repensar los servicios y las infraestructuras, y también transformar las normas sociales para prevenir y responder a la violencia sexual contra las mujeres en el espacio público.

Por ejemplo, las mujeres indígenas de la selva central del Perú para evitar la discriminación y la violencia incluyeron el cambio de su vestimenta tradicional (cushma) y de idioma o de su forma de hablar. Para abordar este problema, se desarrolló e implementó la iniciativa «Mujeres indígenas: mi ciudad, mi espacio», liderada por mujeres indígenas y centrada en reducir tanto la discriminación como la violencia contra las mujeres en los espacios públicos.

PREVENCIÓN DESDE EL DISEÑO

Un diseño inclusivo y con un enfoque interseccional será clave para reducir las brechas de desigualdad y mejorar la percepción de inseguridad y promover el uso del espacio y transporte.

Durante la fase de diseño será clave incorporar a la población beneficiaria de los proyectos en desarrollo para entender sus necesidades, cultura, actividades de primera mano, y contar con los elementos necesarios que permitan diseñar espacios inclusivos, seguros y funcionales para las mujeres, niñas, niños y adolescentes, así como adultas mayores.

Este proceso contribuirá a ser más efectivo en los principios de diseño urbano existentes, como iluminación, mantenimiento, vigilancia, visibilidad, orientación y salida.

Asimismo, se podrá acompañar el diseño espacial de campañas de comunicación y prevención que ayuden a generar conciencia y tejer redes de apoyo en la comunidad.

Tener en cuenta los 6 principios de seguridad de las mujeres para el diseño de infraestructura es importante, siendo estos:

- Diversidad de actividades y personas.
- Vigilados y cuidados.
- Equipados
- Señalizados
- Visibles
- Comunitarios



Temas que ayudan a identificar problemáticas para la movilidad segura en las mujeres:

- Generar auditorías de seguridad que ayuden a recopilar conocimientos sobre la eficacia percibida de las intervenciones de prevención del delito existentes.
- Convocar la participación para identificar los factores que hacen sentir inseguros o seguros a sus habitantes. ¡Los/las participantes también pueden generar ideas para mejorar los espacios desde la perspectiva de la comunidad local!

PREVENCIÓN DESDE LA IMPLEMENTACIÓN Y EL SEGUIMIENTO

Generar comités vecinales, así como la participación de organizaciones civiles que auditen el proyecto durante la fase de implementación resultará útil para garantizar que se cumple con los estándares de calidad y los requerimientos establecidos en la fase de diseño.

La implementación podrá acompañarse de actividades comunitarias que apoyen en la generación de redes sociales y organizar espacios de encuentro para activar los espacios públicos.

El mantenimiento de los espacios evitará su deterioro; para ello es clave contar con un presupuesto y estar en comunicación con la población para identificar los trabajos necesarios para mantener en buen estado los proyectos.

- El **Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas** de SEDATU es un referente para el diseño de calles inclusivas. Cuenta con recomendaciones sobre las dimensiones mínimas y aspectos clave a considerar para el diseño de calles seguras e incluyentes: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/manual-de-calles-diseno-vial-para-ciudades-mexicanas>
- El Manual de la SEDATU denominado “Calles seguras, caminemos unidas” busca promover infraestructura que disminuya la inseguridad en las calles: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/calles-seguras-caminemos-unidas?state=published>

CASO

Auditorías de seguridad de las mujeres en Delhi

Una Auditoría de Seguridad de la Mujer (WSA, por sus siglas en inglés) es una herramienta participativa que permite recopilar y evaluar Información sobre las percepciones de seguridad de las mujeres en los espacios públicos.

La herramienta se aplica en un proceso en el que las personas caminan juntas en determinado entorno a evaluar, y determinan las sensaciones que lo hacen más o menos inseguro, así como maneras de que ese espacio sea más seguro para ellas.

La herramienta y metodología fue diseñada en Toronto, y ha tenido más de 40 aplicaciones en Delhi, de las que se ha podido analizar cómo en general la ciudad no es segura para las mujeres, y se identificaron los parques y áreas aisladas, como el metro o calles desiertas, los espacios en los que se percibía mayor inseguridad, y en los que las mujeres más temían ser robadas o violadas.

Los recorridos se han realizado en áreas comerciales, residenciales y educativas en Delhi para identificar los problemas que hacen que un espacio sea seguro o inseguro para las mujeres y las niñas. En cada auditoría se recorre el espacio en estudio, en el día y en la noche, observando e identificando problemas¹³

Los resultados de estas auditorías derivan en recomendaciones a distintos actores involucrados, de manera que se adopten intervenciones para abordar los problemas que han surgido en asociación con diversos grupos civiles de ciudadanos. Algunas intervenciones ya están en marcha.



Crédito: safedelhi.in



Conozca más sobre este caso en el sitio web “Safe Delhi”:

[https://www.safedelhi.in/womens-safety-audit.html#:~:text=A%20Women's%20Safety%20Audit%20\(WSA,ways%20to%20make%20it%20safer](https://www.safedelhi.in/womens-safety-audit.html#:~:text=A%20Women's%20Safety%20Audit%20(WSA,ways%20to%20make%20it%20safer)

¹³ Información completa en el sitio web: <https://www.safedelhi.in/activities.html>

PROTOCOLOS Y MECANISMOS DE ATENCIÓN EN CASOS DE VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Retomando los “Lineamientos para la Prevención y Atención del Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo”¹⁴ realizados por INMUJERES y SEDATU, a partir del aviso del hecho de acoso sexual debe activarse un protocolo de atención y derivación.

Los mecanismos y protocolos son instrumentos técnicos y operativos para prevenir y atender a las víctimas de violencia de género, entre ellas el acoso sexual, de manera pronta, expedita y con apego a derechos humanos. En términos generales, se deben de considerar en dichos instrumentos de actuación los siguientes elementos:

- Poner siempre en el centro a la persona víctima, protegiendo su integridad.
- Contar con una definición de los hechos que se constituyen en acoso sexual. Es una forma de violencia contra las mujeres donde se ejerce un abuso de poder que conlleva a un estado de indefensión y de riesgo para la persona víctima (LGAMVLV,2024). Es por esta condición de indefensión que se requiere de una atención integral para las mujeres, así como acciones en los diferentes órganos de gobierno.
- Brindar orientación sobre los procedimientos y procesos a seguir para dar respuesta al hecho de acoso sexual.
- Mapeo de actores responsables de la atención (canalización, investigación y sanción, entre otras).
- Establecer vías de denuncias al que las personas víctimas puedan acudir. Por sí mismas o de forma anónima, la víctima tendrá que poder levantar una denuncia sin necesitar pruebas o personas testigas.

- Generar una ruta de atención consensuada con actores clave (policía, centros de justicia, institutos de las mujeres, funcionariado a cargo de la movilidad etc.) que permitan canalizar las denuncias con las autoridades locales, a fin de brindar eficacia en la atención.
- Señalar las responsabilidades de las instancias encargadas de la atención a la víctima.
- Monitorear y dar seguimiento a los hechos de acoso sexual, así como la denuncia.

Adicional a los protocolos se recomienda:

- Establecer mecanismos de denuncia en las zonas de mayor incidencia de acoso sexual.
- Capacitar a policías, operadores de transporte y personas servidoras públicas sobre los protocolos de atención del acoso sexual y otras formas de violencia sexual.
- Motivar a las personas usuarias de transporte a ser testigas activas en caso de presenciar hechos de acoso sexual en el transporte, brindar soporte y ayuda a la persona víctima. Hacer énfasis en la importancia de no ver con indiferencia o revictimizar en este tipo de situaciones.

*Contribuir a garantizar el derecho humano a la movilidad de las mujeres, también depende de la libertad y seguridad que ellas tienen en su movilidad. Disminuir cifras de inseguridad en el que un **69.9% de las mujeres se sienten inseguras en el transporte público**, (ENVIPE) del 2023, es un reto que demanda la participación de todas las personas actoras necesarias y sin distinción.*

¹⁴ Enlace a los lineamientos: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/730318/Lineamientos-03.pdf>



EJE 3

AUTONOMÍA DE LAS MUJERES EN EL EMPLEO DEL SECTOR TRANSPORTE

El concepto de autonomía es central para esta guía, que busca incidir en un sector masculinizado con oportunidades para las mujeres que les permita mejorar su calidad de vida. Este concepto, como se presentó en el **Capítulo 1 - Ejes y conceptos clave** busca garantizar la libertad de las mujeres en la toma de decisiones sobre sus propias vidas, aspiraciones y deseos, desde tres dimensiones clave: la autonomía económica, física y en la toma de decisiones.

El sector transporte tiene un rol fundamental en garantizar la autonomía, generando empleos justos y dignos para las mujeres en todos los niveles de especialización y tipos de trabajo a realizar.

Se destaca, que este sector es uno de los que mayores brechas de género presenta, debido a que es ampliamente masculinizado. Al respecto, las mujeres representan alrededor de 16% de las personas empleadas en transporte, almacenamiento y comunicación en todo el mundo (Banco Mundial, 2023), y en México, según datos del INEGI, esta cifra está en el 18% (INEGI, 2023). Experiencias recientes en la incorporación de mujeres en la operación del transporte público, por ejemplo, han demostrado beneficios para las empresas, los servicios de transporte y las mujeres en su vinculación. En ese sentido, se tiene un escenario favorable para seguir fomentando el empleo de las mujeres en la operación, garantizando condiciones para que su trabajo sea seguro, equitativo y con condiciones dignas para ellas.

Un área de oportunidad en beneficios de la inclusión del sector es la incorporación de las mujeres en la operación de flotas de transporte de las mujeres. Sumado a esto, muchas ciudades mexicanas avanzan en la reestructuración de sus modelos de operación del transporte público, pasando de un modelo hombre-camión a modelos estructurados que favorecen la incorporación de mujeres en la operación, considerando una mayor organización del esquema laboral en cuanto a tiempos, rutas, condiciones, protocolos de operación, entre otros.

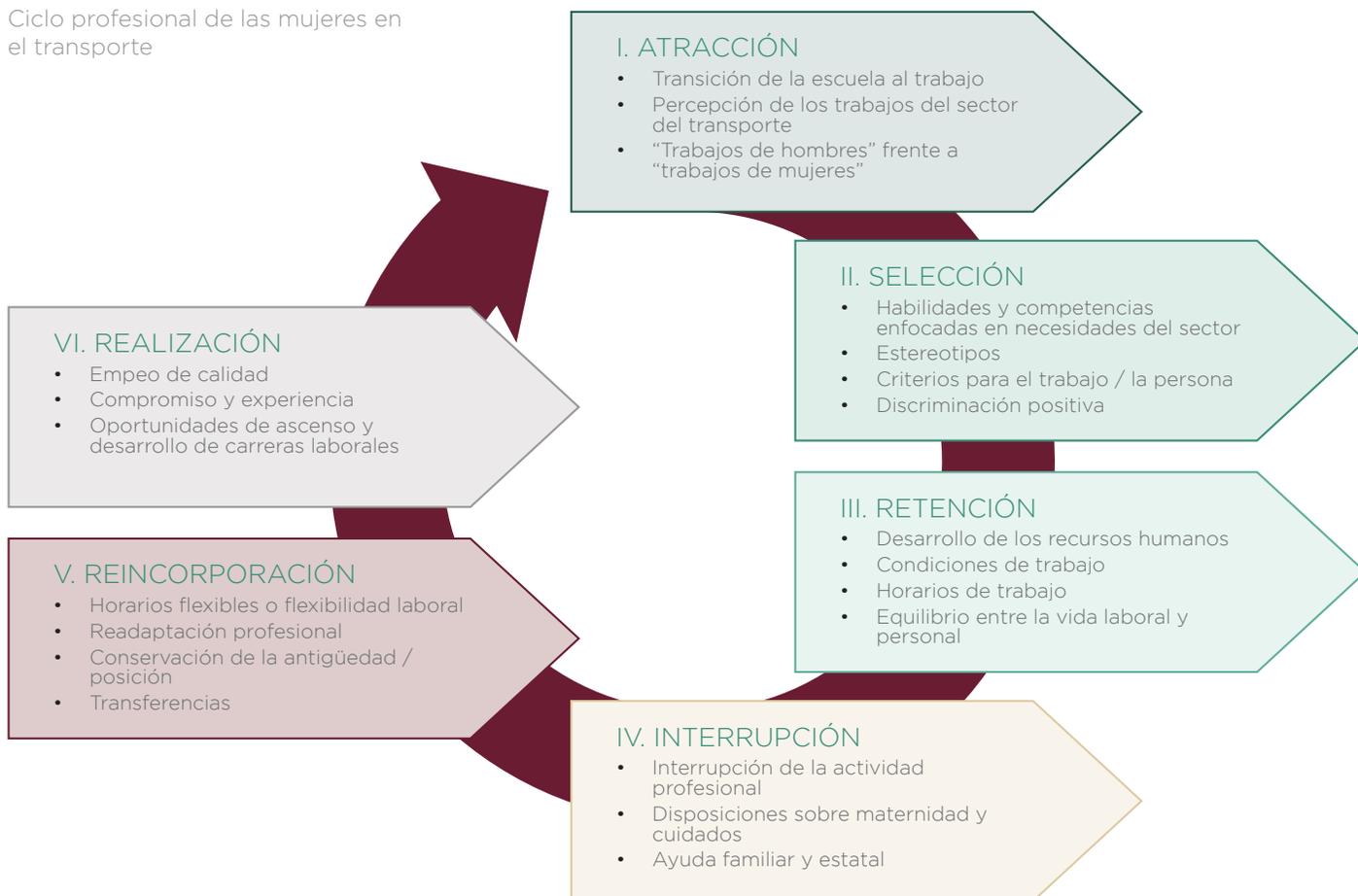
El derecho al trabajo se refiere a garantizar que todas las personas, independientemente de su género, tengan igualdad de oportunidades, condiciones laborales justas y acceso a empleo digno con igual remuneración económica y las condiciones necesarias para desarrollarse libres de violencia, hostigamiento y acoso sexual.

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), para diciembre de 2023, la población de 15 años en adelante tuvo una tasa de participación en el mercado laboral del 59.9% total, del cual 75.2% fueron hombres y 46.3% mujeres. Los hombres ocupan el 82% de los empleos en actividades económicas relacionadas con transportes, comunicaciones, correo y almacenamiento, mientras que las mujeres el 18% (INEGI, 2023).

En este capítulo se presentan herramientas para fortalecer la participación de mujeres en el sector transporte, así como para generar ambientes libres de discriminación y violencia contra las mujeres.

El ciclo profesional de las mujeres en el sector involucra seis etapas necesarias para garantizar un abordaje integral de la empleabilidad de las mujeres en estas labores menos convencionales.

Ciclo profesional de las mujeres en el transporte



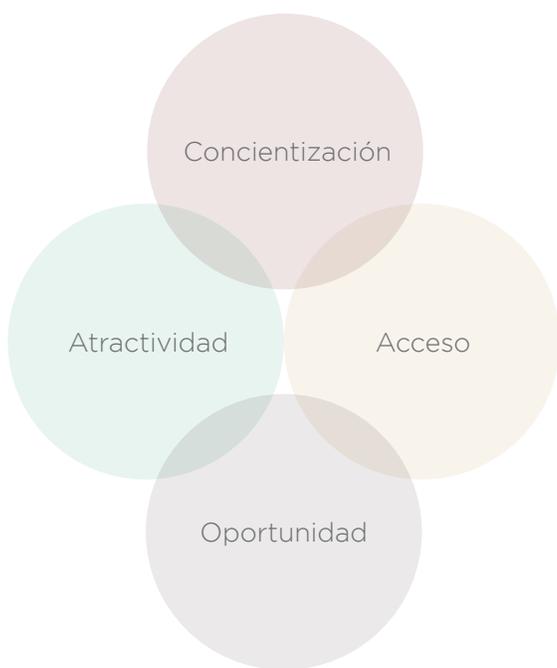
Fuente: Oficina Internacional del Trabajo, 2013

Este ciclo inicia con la **ATRACCIÓN**, desde las etapas de formación de las mujeres, donde se trabajará en programas y acciones dirigidas a normalizar y fomentar la expectativa por emplearse en el sector entre las mujeres, con formaciones especializadas desde la escuela en trabajos del sector. También implica garantizar procesos de **SELECCIÓN** libres de estereotipo y sesgos de género, en los que las mujeres sean evaluadas para el rol al margen de los estereotipos de género.

En la **RETENCIÓN** hay retos en términos de la conciliación de la vida laboral y familiar, toda vez que entre las mujeres persiste el rol de cuidadoras, aun cuando acceden al empleo formal. La flexibilidad en los esquemas laborales y horarios es clave, también para posibilitar las elecciones de las mujeres sin discriminación. Por último, el ciclo debe reforzarse con la **REALIZACIÓN**; oportunidades para crecer y fortalecer la carrera profesional de las mujeres, que ellas encuentren incentivos para avanzar en su profesionalización en los diferentes roles laborales y adquirir mayores conocimientos y capacidades que mejoren su rendimiento en el empleo y derive en ascensos y cambios favorables para ellas.

Pilares y ejes de acción para la empleabilidad de las mujeres en transporte

PILARES



EJES DE ACCIÓN

ENTORNO	INSTITUCIONAL
<ul style="list-style-type: none"> » <i>Clima laboral género inclusivo</i> » <i>Espacios e infraestructura adecuada (baños, vestidores, etc)</i> » <i>Capacitación constante y programas de desarrollo laboral</i> » <i>Trato adecuado y cultura empresarial</i> 	
CONCILIACIÓN	SOCIAL Y FAMILIAR
<ul style="list-style-type: none"> » <i>Eliminación de prejuicios y estereotipos</i> » <i>Favorecer una conciliación entre la vida laboral y familiar</i> » <i>Uso de lenguaje inclusivo</i> 	
MOTIVACIÓN	INDIVIDUAL
<ul style="list-style-type: none"> » <i>Motivación, a partir de un programa de incentivos y programa de ascensos</i> » <i>Provisión de herramientas y capacitación laboral.</i> » <i>Buenas condiciones laborales, así como flexibilidad de horarios, permisos de cuidados, prestaciones mayores a las de ley entre otras.</i> 	

Fuente: Steer, 2022

El fortalecimiento de este ciclo profesional demanda acciones de concientización y sensibilización en diferentes niveles: las mujeres, las familias y el entorno social, y las instituciones involucradas.

A continuación, se presentan una serie de herramientas y recomendaciones como pauta para incorporar la perspectiva de género y disminuir la desigualdad laboral en el sector transporte.

MARCADOR DE GÉNERO

Con el objeto de identificar el grado de incorporación de la perspectiva de género, es necesario preguntarse sobre cómo están representadas las mujeres en los diferentes niveles de las organizaciones y actores de la cadena de valor (gobierno, consultores, operadores, constructores, entre otros.)

Para esto, los equipos de gobierno pueden comenzar por contestar el siguiente cuestionario para reconocer los avances alcanzados, así como los retos pendientes para generar ambientes más igualitarios que fortalezcan la inserción laboral y participación igualitaria de las mujeres en el transporte.



Obstáculos para la participación femenina en el sector transporte:

- » *Discriminación y estereotipos de género*
- » *Bajas condiciones laborales y horarios extenuantes*
- » *Percepción laboral*
- » *Políticas discriminatorias públicas/corporativas*
- » *Falta de oportunidades de crecimiento profesional en el sector*

Ejemplo de marcador de género

PREGUNTA	PUNTAJE "0"	PUNTAJE "1"
¿Existen medidas o acciones que promuevan la igualdad de género en los lugares de trabajo?	<input type="radio"/> SI	<input type="radio"/> NO
¿Se tiene información o datos desagregados por sexo y tipo de participación sobre las personas que trabajan en el sector?	<input type="radio"/> SI	<input type="radio"/> NO
¿La comunicación escrita, verbal e imágenes se realizan con lenguaje incluyente y no sexista?	<input type="radio"/> SI	<input type="radio"/> NO
¿Se cuenta con un diagnóstico de género sobre las empresas proveedoras y distribuidoras del sector?	<input type="radio"/> SI	<input type="radio"/> NO
¿Se colabora con asociaciones de empresarios y organizaciones que promueven compras y/o inversiones con enfoque de género?	<input type="radio"/> SI	<input type="radio"/> NO
¿Se tienen políticas orientadas a promover la participación igualitaria de las mujeres en su sector?	<input type="radio"/> SI	<input type="radio"/> NO
¿Se cuenta con un plan de desarrollo de carrera laborales, así como criterios claros para el ascenso de carreras, que no tengan supuestos discriminatorios?	<input type="radio"/> SI	<input type="radio"/> NO
¿Las instalaciones e infraestructura consideran las necesidades de las mujeres? (Baños y regaderas específicos para mujeres, sitios para descanso delimitados, espacio de lactancia, entre otras.)	<input type="radio"/> SI	<input type="radio"/> NO
¿Se han implementado y difundido mecanismos para prevenir y atender el hostigamiento y acoso sexual?	<input type="radio"/> SI	<input type="radio"/> NO
¿Se han implementado medidas orientadas a la corresponsabilidad de la vida personal, familiar y laboral, como teletrabajo, horarios flexibles entre otras?	<input type="radio"/> SI	<input type="radio"/> NO

Si en una o más respuestas se respondió “NO”, se sugiere fortalecer los esfuerzos para lograr espacios de trabajo más incluyentes, en los que las mujeres participen de manera activa. Esta acción contribuye a la autonomía de las mujeres, y con ello el cierre de brechas de género, la dinamización del mercado laboral y la aceleración del desarrollo sostenible.

La perspectiva de género es una herramienta para la igualdad entre mujeres y hombres que permite fortalecer la planeación, el diseño, la implementación, el seguimiento y evaluación de los proyectos.

El resultado del marcador de género es útil para identificar cómo se están generando espacios de trabajo inclusivos en el sector transporte. Los resultados obtenidos son fundamentales para diseñar e implementar acciones que promuevan la participación igualitaria de mujeres y hombres, así como para generar ambientes libres de discriminación y violencia. A continuación, se incorporan acciones dirigidas a promover la participación de las mujeres en el sector transporte:

- Desarrollar procesos de acompañamiento y mentoría para ayudar y fortalecer el crecimiento profesional de las mujeres.
- Ofrecer la misma remuneración y los mismos beneficios por trabajo de igual valor.
- Para disminuir la brecha salarial se propone llevar un registro del salario base desagregado por género para identificar las oportunidades de mejora.
- Considerar que las mujeres requieren hacer uso de la licencia de maternidad y contar con medidas que consideren las actividades de cuidado y que esto no debe ser un factor que limite su desarrollo profesional.
- Asimismo, es importante que los hombres colaboren con las labores de cuidados por lo que también deben de considerarse brindar permisos a hombres para cuidados y licencias de paternidad.
- Adecuar la infraestructura para que las mujeres puedan compatibilizar la vida personal, familiar y laboral con sus trabajos productivos, considerando necesidades propias en el ciclo vital, como por ejemplo salas de lactancia.
- Diseñar instalaciones inclusivas en materia de infraestructura: vestidores, baños, regaderas y lugares de descanso específicos para mujeres en su diversidad
- Flexibilización de horarios y favorecer el teletrabajo.
- Diseñar protocolos para la prevención, atención y sanción del hostigamiento y acoso sexual y las violencias contra las mujeres.
- Realizar campañas de sensibilización sobre la importancia de generar espacios de trabajo para las mujeres no solo como operadoras del transporte público, sino también como mecánicas o en otros puestos tradicionalmente ocupados por hombres.

METODOLOGÍAS

De acuerdo con el tipo de proyecto, se deberán considerar herramientas y metodologías diferentes, por ejemplo, en casos relacionados con:

- **Programas y mecanismos para favorecer la participación igualitaria de las mujeres** en los distintos contratos que otorgue para el desarrollo del proyecto. Si es posible, promover la participación de empresas lideradas por mujeres (por ejemplo; mujeres concesionarias), así como por poblaciones en situación de vulnerabilidad. Primordialmente locales.
- **Programas y mecanismos para promover la participación igualitaria de las mujeres** en las carreras y distintos ciclos de desarrollo de proyectos de transporte y movilidad, así como apoyar programas que permitan desarrollar las habilidades necesarias para llevar a cabo sus funciones.
- **Programas y mecanismos para favorecer que las mujeres construyan redes de apoyo**, colaboren y se preparen con pares en otros sectores, proyectos o entidades.
- **Programa de mujeres conductoras de transporte público**. Elaborar un programa de capacitación remunerado que incluya la adquisición de conocimiento de mecánica y habilidades necesarias para el desarrollo de estas funciones contribuye al aprovechamiento del talento femenino.
- **Diseño de un sistema de bicicletas públicas** incluir mujeres para definir las características técnicas de las bicicletas, rutas, seguridad, accesibilidad, movilidad y equipamiento de las bicicletas.
- **Reclutamiento de operadoras y operadores de taxis** utilizar lenguaje incluyente y no sexista en la publicidad de la vacante, así como imágenes de mujeres operadoras o identificar las que ya ejercen esta función y convertirlas en voceras de las convocatorias para inspirar a otras mujeres.



El Gobierno Alemán a través del Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) ha impulsado la [Política de desarrollo feminista](#) que se centra en la igualdad de género. Busca superar las causas estructurales y sistémicas de la falta de igualdad teniendo en cuenta la interseccionalidad de diferentes características de discriminación. Los derechos de las mujeres y niñas son centrales, y dicha política busca apoyar a que tengan un acceso equitativo de los recursos y su representación en la toma de decisiones, en la configuración y al final en los beneficios.

En línea con la Política de desarrollo feminista, el proyecto TranSIT (implementado por la Cooperación Técnica Alemana (GIZ) México), trabaja en el impulso de más acciones con perspectiva de género e inclusión social. Un ejemplo, es el programa de mujeres conductoras que se está diseñando en conjunto con la Secretaría de Movilidad de Oaxaca y el apoyo técnico de la empresa consultora Steer.

CASOS

La Rolita: transformando el transporte público de Bogotá con equidad de género

La Rolita, es la primera operadora de transporte público de Bogotá con una flota de buses 100% eléctricos y una apuesta por la igualdad de género. La mayoría de las conductoras son mujeres (47%), teniendo en su equipo vinculadas 229 mujeres que antes se desempeñaban en trabajos informales y no remunerados (algunas como amas de casa).

La Rolita ha enfrentado múltiples desafíos, uno de ellos es lograr que el negocio sea viable y atractivo para las operadoras. Para ello, están implementando cambios, como reducir la jornada laboral y mejorar las condiciones de trabajo en términos de alimentación y descanso. Además, están trabajando en la conformación de un comedor para las personas empleadas y explorando la posibilidad de brindar cuidado infantil especializado.

La capacitación y formación de las operadoras es otro aspecto fundamental en el enfoque de La Rolita. Reconoce que el ciclo de formación puede ser largo, ya que muchas de ellas ingresan sin experiencia previa en la conducción de buses. La Rolita ha implementado la recategorización de licencias de conducción y capacitación para mejorar las habilidades de conducción. Aunque han enfrentado desventajas al ser el único concesionario que ha apostado por la vinculación de mujeres sin experiencia. La empresa está comprometida en cerrar la brecha en este sector.



Mujeres conductoras en Jalisco, México

La Secretaría de Transporte (Setran) en colaboración con la Secretaría de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres (SISEMH) implementó el Programa Mujeres Conductoras en el año 2021. Este programa permitió fortalecer e incrementar la participación de las mujeres en el sector de transporte y obtener los siguientes resultados:

- Desde entonces, se han graduado un total de **74 Mujeres Conductoras**, de las cuales:
 - » *En la primera edición del Curso egresaron 33 mujeres, que fueron vinculadas laboralmente al Sistema de Transporte Eléctrico (SITEUR), para operar la primera ruta operada 100% con autobuses eléctricos en Jalisco.*
 - » *En la segunda edición se inscribieron 55 mujeres y egresaron 41 mujeres.*
- Las mujeres egresadas entran a una bolsa de trabajo en dónde se encuentran empresas transportistas de la entidad.
- Durante el proceso de capacitación, las mujeres reciben una beca mensual a través del Programa.

Entre los impactos derivados de la implementación del programa, se identifican los siguientes:

- Mejores salarios y mayor estabilidad laboral para las mujeres, que provienen de sectores laborales informales de la economía,
- Auto percepción de reconocimiento y autovaloración, ya que se sienten capaces de superar retos,
- Las familias expresan admiración y orgullo por las mujeres conductoras, lo que les permite a ellas apropiarse de su función y crear una identidad con la empresa,
- Menor rotación de personal (rotación de los hombres mensual reportada por las empresas de transporte público está entre el 10% y 20%, y con las mujeres es prácticamente nula),
- El ausentismo es menor. Aun cuando pueden tener contingencias familiares por sus labores de cuidado, regularmente lo notifican y buscan conciliar o compensar su jornada laboral,



- Mayor percepción de seguridad para niñas, adolescentes, mujeres y personas en situación de vulnerabilidad, cuando los autobuses de transporte público son conducidos por una mujer
- Cuidado de los vehículos. Las mujeres tienen mayor cautela al momento de las inspecciones de sus vehículos.

Mujeres al volante: Operadoras de la Ruta violeta en Baja California

El programa integral de capacitación y vinculación con perspectiva de género desarrollado por el Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California (IMOS), es una apuesta del estado por romper barreras de género a través de generar capacitación empleo a mujeres en el sector del transporte, específicamente como operadoras profesionales del transporte público.

El programa tiene el acompañamiento del Servicio Nacional del Empleo y el Centro de Capacitación para el Trabajo (CECATI), con un modelo de capacitación que además vinculó a las empresas operadoras, de manera que se tuviera un enlace directo para garantizar un trabajo seguro y bien remunerado para las mujeres una vez completado el programa¹⁵. **El programa ya logró dos generaciones de mujeres conductoras en Mexicali y una Tijuana**, y se está fortaleciendo para ampliar su alcance, e inicialmente incluir al municipio de Ensenada.

15 Información tomada del medio “La Saga” (<https://www.la-saga.com/actual/programa-mujeres-al-volante-de-bc-referente-nacional-imos>) y Revista Transportes y Turismo (<https://www.tyt.com.mx/nota/gobierno-de-baja-california-presenta-mujeres-al-volante-a-autoridades-de-movilidad>).



En el caso Mexicali, las mujeres egresadas del programa son quienes operan la “Ruta Violeta” un servicio de movilidad gratuito dirigido a mujeres y niñas y niños menores de 12 años. Esta oferta busca beneficiar a las mujeres en todas las edades, a través de un transporte seguro que les permita conectarse de manera cómoda y eficiente con sitios de importancia para ellas. La ruta comprende clínicas y hospitales, centros educativos, de gobierno, entre otros, lugares que se identificaron centrales para sus recorridos cotidianos.



Mujeres conductoras en Scania: el sector de transporte de carga también cree en la iniciativa

La oportunidad de vincular mujeres conductoras en la operación del transporte ha permeado en todas las esferas de operación, y si bien el transporte de carga puede representar retos de otra índole (distancias más largas, manejo de la carga, otros), es también una oportunidad para aportar a la autonomía de las mujeres con buenos empleos.

Scania México es una empresa que se ha comprometido con este esfuerzo a través de su programa Conductoras Scania, enfocado en capacitar a mujeres para ser operadoras profesionales de carga. El programa, que cuenta también con el apoyo de la Asociación de Mujeres Operadoras (AMO) y la Vicepresidencia Regional Noreste de la Canacar, tuvo una amplia acogida, con 250 solicitudes de mujeres de las cuales se eligieron 11 para iniciar el proceso de 196 horas de capacitación.



El programa incluye una beca que cubre el costo del curso, licencia y un apoyo económico que les permite a las mujeres solventar sus gastos durante la formación. Al egresar del programa, las mujeres tienen además el contacto con las empresas de autotransporte para vincularse laboralmente. Se prevé una 5ª generación de mujeres conductoras para finales de 2024.



Créditos: Transportes: SCANIA México



4

RECOMENDACIONES FINALES Y PASOS A SEGUIR

RECOMENDACIONES FINALES

Incorporar la perspectiva de género, interseccionalidad y cuidados en los proyectos de movilidad y transporte es un reto que tiene importantes beneficios en un presente más justo e igualitario.

Los proyectos de movilidad y/o transporte pueden estar reforzando barreras o condiciones para la movilidad en diferentes grupos de población y estar dejando de lado elementos básicos para que todas las personas sin distinción puedan desplazarse en igualdad de condiciones.

Al diseñar ejecutar, hacer seguimiento a proyectos en esta materia, se sugiere lo siguiente:

- **Comprometer al equipo** de la institución desde el inicio tomando en cuenta sus diferentes roles y niveles de intervención.
- **Buscar consensos** sobre el alcance a lograr en los proyectos aplicando la perspectiva de género, interseccionalidad y cuidados.
- Priorizar acciones para reducir impactos y efectos negativos de los proyectos en los sectores sociales más vulnerables. **El primer paso para incorporar perspectiva de género, interseccional, cuidados en los proyectos es buscar que no se estén reforzando condiciones de discriminación (segregación) y desigualdad.**
- **¡El momento es ahora!** Cualquier momento es oportuno para incorporar la perspectiva en el proyecto y el contexto es idóneo para ofrecer acciones con una perspectiva para todas y todos (recordar el marco normativo planteado en este documento en el **Capítulo 1 - Ejes y conceptos clave**).

- Independiente de la fase de desarrollo en que se encuentre, apoyarse en las herramientas que sean más útiles para identificar necesidades y prioridades desde la perspectiva de género, interseccional y de cuidados.
- Ubicar actores clave de la movilidad, planeación y género de los lugares donde se desarrollen los proyectos de las instituciones y organizaciones del sector, a fin de potenciar redes de trabajo que permitan la implementación y seguimiento de las políticas en la materia. El trabajo interinstitucional es una pieza clave.
- **Buscar oportunidades para generar intervenciones de corto plazo que impacten en alguno de los grupos de población en situación de vulnerabilidad en el área de influencia del proyecto.** Hacer pruebas, evaluar y tener conversaciones con las personas que a diario se enfrentan a diversos retos en su movilidad para ajustar y expandir las iniciativas.
- Trabajar en equipo y buscar ayuda de personas expertas en temas de género e inclusión, así como de otros sectores.
- **Generar redes colaborativas con equipos de trabajo de otros niveles de gobierno y sectores para involucrarles en las tareas y recibir retroalimentación e ideas que sirvan para avanzar en el proyecto.**
- Invertir en la igualdad significa fomentar que los presupuestos públicos incluyan la integración de proyectos con perspectiva de género, inclusión social y de cuidados.
- Potenciar el capital humano a partir de fortalecer estrategias de capacitación en materia de igualdad e inclusión social, perspectiva de cuidados e interseccional.

PASOS A SEGUIR. ARTICULACIÓN, ENFOQUE Y DEFINICIÓN DE ALCANCES

Concientizar a los equipos sobre la importancia de incluir perspectivas de género, interseccional y cuidados es una tarea permanente de quien lidera esta iniciativa.

Tener en cuenta las siguientes recomendaciones para informar y generar conciencia en las personas de la importancia de trabajar desde esta perspectiva:

- Tener conceptos claros e información amplia para mantener una conversación fluida sobre estos temas.
- Buscar ejemplos de impactos, necesidades, condiciones en la población que limitan de diferentes maneras su movilidad.
- Sustentar las recomendaciones en datos desagregados por género de las problemáticas revisadas.
- Ponderar las necesidades de las mujeres en su diversidad, que tengan mayores condiciones de vulnerabilidad (mujeres adultas mayores con discapacidad, mujeres cuidadoras de niñez menor de 5 años, en situación de pobreza, mujeres trans con necesidades de cuidados).
- Buscar optimizar recursos para la implementación al conectar actividades y equipos de manera coordinada y fluida.

ENFATIZAR LA MOVILIDAD Y CUIDADOS EN LOS PROYECTOS

Como se abordó a lo largo de la guía, los viajes del cuidado son recorridos difíciles e implican una logística más compleja para las personas que cuidan y para las personas cuidadas (niñez, adultos/as mayores, personas con discapacidad). Tener en consideración las necesidades puntuales de desplazamientos para personas que cuidan, con movilidad reducida, discapacidades, zonas de difícil acceso.

En el ámbito de la planeación municipal, hay consideraciones que aplican en lo urbano y no son efectivas en el contexto rural. Las limitaciones para tomar acciones desde el orden municipal pueden superarse trabajando de manera articulada entre diferentes municipios y en coordinación con otros estados. Las fronteras administrativas no deberían implicar la disponibilidad de alternativas para la movilidad entre municipios, pues se tienen necesidades y servicios que atraviesan dichas fronteras.

Al respecto, tener en cuenta caracterizar información de servicios de salud, educación, deporte, cultura en relación con las diferentes localizaciones de las viviendas en área rural. Es un insumo vital para planificar servicios que tengan énfasis en atender estos servicios prioritarios y dar opciones para ello a la población que los requiere.

En Yucatán y Querétaro, por ejemplo, se han puesto a funcionar servicios de transporte público enfocados en servir a personas con discapacidad, adultas mayores o con alguna enfermedad, con opciones más cómodas, seguras y frecuentes para realizar sus desplazamientos y recibir atención médica u otras necesidades relacionadas. Estos servicios suelen prestarse en transportes tipo *van* (más pequeños que los camiones o autobuses), que recorren rutas que buscan conectar servicios de salud con zonas residenciales, para que estas personas puedan desplazarse a recibir atención en salud de forma más cómoda y segura.

Identificar las buenas prácticas e intercambiar con otros estados, municipios u otras instituciones marcará la diferencia en los esfuerzos por impulsar iniciativas innovadoras que **“no dejen a nadie atrás”**.



Crédito: GIZ

DOCUMENTOS SUGERIDOS PARA CONSULTAR

En esta sección incluimos una lista de referencias documentales. Esta se divide en 4 categorías: marco conceptual, diagnóstico, casos de estudio, guías y lineamientos.

Marco conceptual

1. BID (2015). El porqué de la relación entre género y transporte.
URL: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/viewer/El-porqu%C3%A9-de-la-relaci%C3%B3n-entre-g%C3%A9nero-y-transporte.pdf>
2. BID (2018). ABC Género y transporte.
URL: <https://publications.iadb.org/es/abc-genero-y-transporte>

Diagnóstico

1. Steer (2020). Patrones de movilidad con perspectiva de género en la Ciudad de México.
URL: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1635>

Casos de estudio

1. BID (2023). Movilidades invisibles: Patrones de movilidad cotidiana de mujeres en tres municipios del estado de Hidalgo, México.
URL: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/viewer/Movilidades-invisibles-patrones-de-movilidad-cotidiana-de-mujeres-en-contextos-de-nueva-ruralidad-de-municipios-del-estado-de-Hidalgo.pdf>
2. BID (2019). Participación femenina en el mercado laboral de transporte: Experiencia en las ciudades de Transport GenderLab.
URL: https://publications.iadb.org/publications/spanish/viewer/Participaci%C3%B3n_femenina_en_el_mercado_laboral_de_transporte_es_es.pdf

3. ONU-Mujeres (2020). Iniciativa insignia mundial Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros para las Mujeres y las Niñas: Segundo Compendio Internacional de Prácticas. Nueva York: ONU-Mujeres.
URL: <https://www.unwomen.org/es/digital-library/publications/2020/02/safe-cities-and-safe-public-spaces-international-compendium-of-practices-2>

Guías o lineamientos

1. INMUJERES – SEDATU (2022). Lineamientos para la prevención y atención del acoso sexual contra las mujeres en el transporte público colectivo
URL: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/lineamientos-para-prevenir-y-atender-el-acoso-sexual-en-el-transporte-publico-colectivo?state=published>
2. SEDATU (2020). Metodología Ciuatl
URL: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/metodologia-ciuatl-para-mexico?state=published#:~:text=La%20Metodolog%C3%ADa%20CIUATL%20Evaluaci%C3%B3n%20y%20Transformaci%C3%B3n%20del%20Espacio-y%20necesidades%20de%20las%20mujeres%20que%20los%20habitan>
3. Banco Mundial (2020). Manual para la planificación y el diseño urbano con perspectiva de género
URL: <https://www.bancomundial.org/es/topic/urbandevelopment/publication/handbook-for-gender-inclusive-urban-planning-and-design>
4. GIZ – SUTP (2018). Enfoques para la Movilidad Urbana Responsiva al Género,
URL: https://www.womenmobilize.org/wp-content/uploads/2020/02/TUMI_SUTP_GIZ_Module-Gender-and-Transport-2018-min.pdf#:~:text=SUTP%20apoya%20a%20los%20tomadores%20de%20decisiones%20alrededor,crear%20contactos%20y%20una%20plataforma%20de%20conocimientos%20comprensiva

5. CAF (2021). Movilidad cotidiana con perspectiva de género
URL: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1725>
6. EUROCLIMA (2021). Transversalizando la perspectiva de género en proyectos de acción climática: caja de herramientas
URL: <https://www.euroclima.org/seccion-publicaciones/tipo-de-documentos/estudios-tematicos-publicaciones/transversalizando-la-perspectiva-de-genero-en-proyectos-de-accion-climatica-caja-de-herramientas>
7. CAF (2020). Patrones de movilidad con perspectiva de género en la CDMX
URL: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1635>
8. ITDP – ideamos (2023). Guía para implementar acciones con perspectiva de género e inclusión
URL: <https://ideamos.mx/guia-genero-e-inclusion/>
9. ONU Mujeres (2017). Ciudades Seguras y espacios públicos seguros
URL: <https://www.unwomen.org/es/digital-library/publications/2017/10/safe-cities-and-safe-public-spaces-global-results-report>
10. BID (2021). Decálogo para Planes de Movilidad Urbana Sostenible Sensibles al Género
URL: <https://publications.iadb.org/es/decalogo-para-planes-de-movilidad-urbana-sostenible-sensibles-al-genero>
11. BID (2021). ABC Género y transporte
URL: <https://publications.iadb.org/es/abc-genero-y-transporte>
12. Allen (2018). Enfoques para la Movilidad Urbana Responsiva al Género, GIZ – SUTP.
URL: https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2020/02/TUMI_SUTP_GIZ_Module-Gender-and-Transport-2018-min.pdf
13. Banco Mundial (2020). Manual para la planificación y el diseño urbano con perspectiva de género.
URL: <https://www.bancomundial.org/es/topic/urbandevelopment/publication/handbook-for-gender-inclusive-urban-planning-and-design>
14. Comisión Europea (2021). Transversalizando la perspectiva de género en proyectos de acción climática: caja de herramientas. Serie de Estudios Temáticos EUROCLIMA+ n.17.
URL: <https://www.euroclima.org/publicacion-euroclima-2/2021/transversalizando-la-perspectiva-de-genero-en-proyectos-de-accion-climatica-caja-de-herramientas>
15. Ortiz Escalante, S., Ciocoletto, A., Fonseca, M., Casanovas, R., & Valdivia, B. (2021). Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica. Caracas: CAF.
URL: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1725>
16. SEDATU-INMUJERES (2022). Lineamientos para la Prevención y Atención de Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo
URL: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/lineamientos-para-prevenir-y-atender-el-acoso-sexual-en-el-transporte-publico-colectivo?state=published>



REFERENCIAS

- CEPAL. (2021). Evaluación de programas públicos, serie Gestión Pública, N° 87 (LC/TS.2021/31). Santiago.
- CEPAL. (2022). Panorama Social de América Latina y el Caribe 2022. Obtenido de <https://hdl.handle.net/11362/48518>
- CEPAL. (s.f.). Observatorio de Igualdad de Género. Obtenido de <https://oig.cepal.org/es/autonomias-0#:~:text=El%20Observatorio%20aborda%20tres%20dimensiones,marco%20de%20los%20derechos%20humanos>
- Col·lectiu Punt 6. (2020). Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte. Buenos Aires: CAF
- [CONAPRED. \(2016\). Pronunciamento 01/2016. Obtenido de https://www.conapred.org.mx/026-pronunciamento-01-2016/](https://www.conapred.org.mx/026-pronunciamento-01-2016/)
- Cortés Cid, María Margarita y Rodríguez Gutiérrez, Yaiza Ariana (2017), Pautas para la igualdad de género. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. México.
- D. Arenas Caruti (2021), “Evaluación de programas públicos”, serie Gestión Pública, N° 87 (LC/TS.2021/31), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL),
- De La Torre Ríos, G. & Delgado Miranda, J. (2023), “Inclusión laboral femenina en el transporte público, Estudio de caso del Programa Mujeres Conductoras en Jalisco, México”, Ciudad de México, Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI). La versión digital de esta publicación se encuentra en: <https://ebus.transformative-mobility.org/>
- Díaz, R. (6 de febrero de 2018). Movilidad y mujer: más allá de los transportes rosa.
- Díaz, R. y Rojas F. (2017). Mujeres y ciclismo urbano. Promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina. Banco Interamericano de Desarrollo, Sector de Cambio Climático y Desarrollo Sostenible, División de Vivienda y Desarrollo Urbano.
- Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la ciudad de México. Unwomen.org. Recuperado el 19 de enero de 2024, de <https://mexico.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20Mexico/Documentos/Publicaciones/2018/Safe%20Cities/AnálisisResultadosEncuesta%20CDMX%20f.pdf>
- Goodwill Ambassadors. (2020). Safe transport modes for women can only mean better connectivity. UNEP; United Nations Environment Programme. <https://www.unep.org/news-and-stories/story/safe-transport-modes-women-can-only-mean-better-connectivity>
- INEGI. (2017). Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México. Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>
- INEGI. (2019). Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (ENUT). Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/programas/enut/2019/>
- INEGI. (2020). Censo de Población y Vivienda. Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>
- INEGI. (2022). Cuenta Satélite del trabajo no remunerado de los hogares de México 2021. Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2022/CSTNRH/CSTNRH.pdf>
- INEGI. (2023). Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE). Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/programas/enoe/15ymas/>
- INEGI. (2023). Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE).
- INMUJERES (2007), Glosario de género. Instituto Nacional de las Mujeres, México.
- ITF (2019), “Transport Connectivity: A Gender Perspective”, OECD Publishing, Paris.
- Jaimurzina, A., Muñoz, C., & Pérez, G. (2017). Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. CEPAL.

- Jirón M., P., Lange V., C., & Bertrand S., M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68). Obtenido de <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62319>
- Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia.
- Martínez, R., Maldonado, C., & Schönsteiner, J. (2022). Inclusión y movilidad urbana con un enfoque de derechos humanos e igualdad de género. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- May, J., & Nigel, T. (2001). *Timespace: Geographies of Temporality*.
- Nicole Kalms (2024). Not neutral: Diverse and inclusive public spaces; última consulta 9 febrero 2024 en: <https://architectureau.com/articles/not-neutral-diverse-and-inclusive-public-spaces/>
- Oficina Internacional del Trabajo (2013). Las mujeres en el sector transporte. Informe sobre la política de transportes 2013. Disponible en: <https://www.ilo.org/es/resource/brief/informe-sobre-la-politica-de-transportes-2013-las-mujeres-en-el-sector-del-transporte>
- ONU MUJERES. (2018). Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México. Unwomen.org. Recuperado el 19 de enero de 2024, de <https://mexico.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20Mexico/Documentos/Publicaciones/2018/Safe%20Cities/AnalisisResultadosEncuesta%20CDMX%20f.pdf>
- ONU Mujeres. (2019). Programa ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas en México.
- ONU-Mujeres (2020). *Iniciativa insignia mundial Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros para las Mujeres y las Niñas: Segundo Compendio Internacional de Prácticas*. Nueva York: ONU-Mujeres
- ONU Mujeres. (2024). Informe de la Secretaria General Adjunta y Directora Ejecutiva de la Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres sobre la aplicación del Plan Estratégico para 2022-2025.
- ONU Mujeres, Glosario para la Igualdad de Género, consultado el 2 de abril de 2024. Disponible en: <https://trainingcentre.unwomen.org/mod/glossary/view.php?id=150&mode=letter&lang=es>
- Organización de los Estados Americanos (1994). Convención interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer “Convención de Belem do Pará”.
- Orr, K. S., Smith, E. W., Barry, M., & Sharp, L. (s/f). Women’s and girls’ views and experiences of personal safety when using public transport. Gov. scot. Recuperado el 12 de febrero de 2024, de <https://www.transport.gov.scot/media/52984/womens-and-girls-views-and-experiences-of-personal-safety-when-using-public-transport-final-report-march-2023.pdf>
- OXFAM. (2022). *Sostener la vida: Las redes de cuidados en México*.
- Secretaría de Gobernación (2022), “Una de cada 67 personas en México es intersexual: Conapred”, Comunicado No. 644 /2022. Consulta el 3 de abril de 2024. Disponible en: <https://www.gob.mx/segob/prensa/una-de-cada-67-personas-en-mexico-es-intersexual-conapred>
- Secretaría Distrital de La Mujer (2019). *Mujeres en Cifras 18*. Boletín informativo de la Secretaría Distrital de La Mujer. ISSN-2339-4765. Disponible en: <https://safetipin.com/report/mujeres-en-cifras-18/>
- SEDATU-INMUJERES (2022). *Lineamientos para la Prevención y Atención de Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo*.

- SUÁREZ Cabrera, Julia Marcela (2016), Glosario de la diversidad sexual, de género y características sexuales. Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación, CONAPRED. México. Disponible en: <https://www.conapred.org.mx/publicaciones/glosario-de-la-diversidad-sexual-de-genero-y-caracteristicas-sexuales/>
- UAM, ONU Mujeres y Municipio de Puebla. (2018). Programa para la prevención y atención del acoso y otras formas de violencia sexual contra las mujeres y las niñas en los espacios públicos de la Ciudad de Puebla.
- Vaca Trigo (2019), “Oportunidades y desafíos para la autonomía de las mujeres en el futuro escenario del trabajo”, serie Asuntos de Género, N° 154 (LC/TS.2019/3), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/edc6e8c4-d873-4ad7-a069-1a4a260ca8c1/content>

ANEXO

Lista de chequeo para desarrollar un proyecto con perspectiva de género, cuidados e interseccional:



EN EL DIAGNÓSTICO

Recopile datos para analizar la diversidad:

- Sexo
- Género
- Capacidades físicas-cognitivas
- Grupos etarios
- Condiciones socioeconómicas
- Niveles de escolaridad
- Origen territorial y social
- Conformación de las familias
- Ocupaciones, sector y posición en el empleo
- Lengua
- Origen étnico
- Orientación sexual

Incluya información sobre condiciones de seguridad:

- Delitos por género
- Incidencias delictivas más recurrente y los lugares donde suceden
- Elementos que aumentan la percepción de inseguridad en las mujeres de la comunidad, tomando en cuenta su diversidad.
- Existencia de protocolos de seguridad
- Casos de violencia sexual en el transporte y espacio público

Combine metodologías cuantitativas y cualitativas para tener un diagnóstico más completo:

- Encuestas
- Sondeos
- Entrevistas
- Grupos focales
- Recorridos acompañados
- Canales abiertos para recopilar necesidades de las personas en su diversidad



EN LA PLANEACIÓN

Antes de un plan, enmarque de manera estratégica el proyecto, sea bajo una política, programa o en un proyecto de inversión abierto. Buscar definir:

- Visión (la transformación que se proyecta para las mujeres)
- Objetivos (en cuanto reducción de brechas de desigualdad ubicadas previamente)
- Marco de política
- Identificación de riesgos y mecanismos para su mitigación

Defina un plan que acoja las necesidades identificadas. Tener a la mano:

- Resumen de principales problemáticas del diagnóstico
- Definición de tiempos y plazos de implementación
- Actores involucrados
- Recursos disponibles
- Requerimientos presupuestales, técnicos, tecnológicos, administrativos
- Priorización de acciones según las necesidades de la población en situación de vulnerabilidad (priorizando mujeres y niñas)



EN EL DISEÑO

Para el diseño de infraestructuras, servicios, programas y otras relacionadas con el proyecto, retome la información del diagnóstico para verificar que las propuestas no signifiquen perjuicios para la población de acuerdo con:

- Sexo
- Género
- Necesidades del cuidado
- Capacidades físicas-cognitivas
- Grupos etarios
- Condiciones socioeconómicas
- Niveles de escolaridad
- Origen territorial y social
- Conformación de las familias
- Ocupaciones, sector y posición en el empleo
- Lengua
- Origen étnico
- Orientación sexual

Busque mejorar el proceso a través de:

- Convocar perspectivas técnicas, políticas y sociales para validar las propuestas
- Mantener comunicación permanente con la población objetivo.
- Considerar las necesidades de las mujeres identificadas en la planeación
- Invitar a mujeres de diferentes condiciones, características, sectores para generar las propuestas en conjunto.
- Analizar las alternativas de solución con diferentes grupos de mujeres
- Incluir las voces de mujeres y grupos que representan las características de los grupos afectados o beneficiados por el proyecto en cuestión
- Contar con criterios de ponderación que le permitan ubicar las mejores soluciones para beneficiar en mayor medida a las mujeres



EN LA IMPLEMENTACIÓN

- Partir de las necesidades de las mujeres en su diversidad identificadas en la planeación
- Hacer énfasis en las necesidades de las mujeres que tienen condiciones que limitan o restringen mucho más la movilidad:
 - » *Niñas*
 - » *Adultas mayores*
 - » *Mujeres con alguna discapacidad*
 - » *Movilidad de mujeres cuidadoras, que viajan con paquetes, niñas/os*
 - » *Viajes en horarios nocturnos*

- Garantizar la ejecución de las actividades y tener control del avance en el plan de acción
- Ubicar actores clave para la implementación del proyecto y generar acciones de vinculación y sinergias para el logro de los fines del proyecto.
- Mantener la comunicación abierta con personas involucradas en el proyecto
- Contar con protocolos de atención y darlos a conocer a la comunidad con campañas de comunicación



EN EL SEGUIMIENTO

- Generar espacios para valorar los resultados parciales con las mujeres
- Recorrer con las mujeres las intervenciones y determinar posibles efectos que no se hubieran contemplado antes
- Asegurar que las condiciones para la ejecución cumplan con las definiciones de las fases previas
- Medir el avance y cumplimiento del plan de acción o plan de implementación
- Evaluar resultados en contraste con el plan propuesto
- Identificar actores que han participado y analizar roles e incidencia en el desarrollo
- Analizar los efectos en la población objetivo y en el resto de los sectores y grupos

EN TODAS LAS FASES, TENER EN CUENTA:

- Conformar equipos de trabajo diversos y garantizar que mujeres y hombres participen en igualdad en la toma de decisiones
- Contar con protocolos para prevenir, atender y sancionar violencias de género en los lugares de trabajo
- Usar lenguaje inclusivo en las comunicaciones y reuniones
- Tener herramientas gráficas y de comunicación para el relacionamiento interno y externo. Por ejemplo, piezas gráficas digitales o elementos audiovisuales para comunicar temas clave



GOBIERNO DE
MÉXICO

INMUJERES
INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES



giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH