

Introducción al concepto de género en la planeación de la movilidad urbana.

25 de Julio de 2023



COLOMBIA
POTENCIA DE LA
VIDA



Esta sesión fue desarrollada por



Donantes:



En colaboración con



Cofinanciado por:



Más información sobre la Alianza MobiliseYourCity y nuestras ofertas de formación: www.mobiliseyourcity.net

Algunos comentarios generales sobre esta sesión



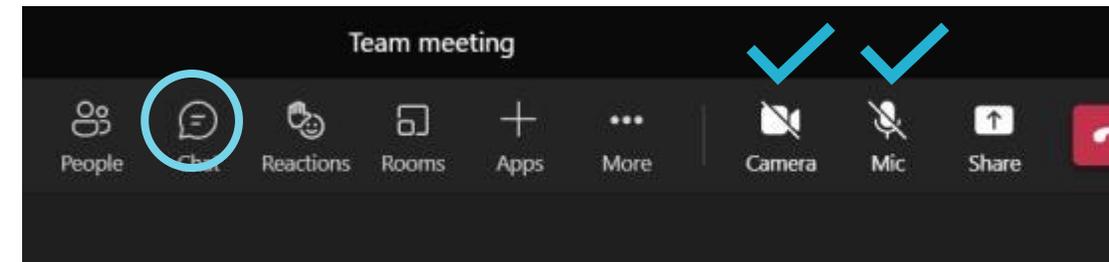
Asegúrese de estar en silencio y con la cámara apagada.



Esta sesión será grabada. Usted no aparecerá en la grabación si su cámara se mantiene apagada.



Escriba sus preguntas en el chat, las plantearemos en el espacio de preguntas y respuestas al final de la sesión.



Contenido

- 1 Palabras de bienvenida e introducción
- 2 ¿Qué se entiende por género?
- 3 Género y movilidad
- 4 Caso ENMA Colombia
- 5 Preguntas y respuestas, comentarios y despedida

Ponentes



Alejandra Álvarez
Líder de género y ciudad
Espacio



Manuela Mattos
Profesional en género
Ministerio de Transporte
Colombia



Diana Ardila Luengas
Experta en movilidad sostenible
y género
Euroclima - MobiliseYourCity

Objetivos de la sesión

- Proporcionar conocimientos básicos sobre qué es y qué no es el género
- Discutir el contexto más amplio de la diversidad
- Familiarizar a los participantes con los principales enfoques del género
- Desarrollar el vínculo entre movilidad y género
- Conocer las diferentes dimensiones de género de la movilidad
- Conocer la relevancia política de la perspectiva de género

¿Qué se entiende por género?

Definiciones

Género y Diversidad

Transversalización del enfoque de género y la importancia de la inclusión



Cofinanciado por:



COLOMBIA
POTENCIA DE LA
VIDA



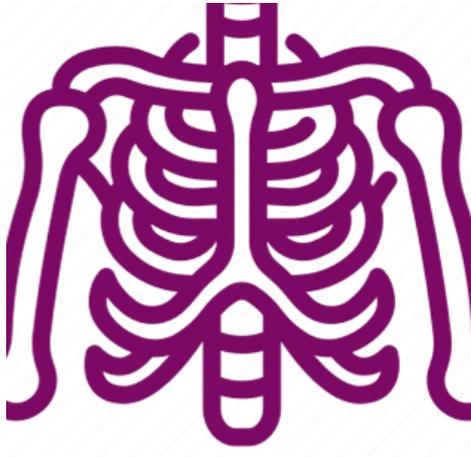
1.1.

Definiciones



Cofinanciado por:

¿Qué debemos tener en cuenta para hablar de género?



1. Anatomía



2. género



3. Preferencia

1. Anatomía sexual

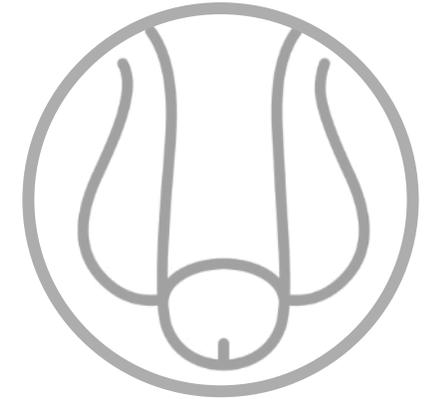
{ “Lo que tenemos entre las piernas” }



Vagina
“Hembra”



Intersexual



Pene
“Macho”

2. Género

Construcción social referente a las identidades, roles y relaciones entre hombres y mujeres.

Es multidimensional, altamente influenciado por el contexto en relación con el comportamiento, expectativas y responsabilidades sociales y económicas de hombres y mujeres (GIZ, 2013).



Estereotipo:

- ✓ Son ideas e imaginarios que se construyen socialmente.
- ✓ Los aprendemos a través de la socialización y la educación.
- ✓ Dependen y cambian en cada época y contexto social.

[Con los estereotipos interpretamos el mundo. Pero sobre todo, a las personas]

Estereotipos de género

se basan en el determinismo biológico binario

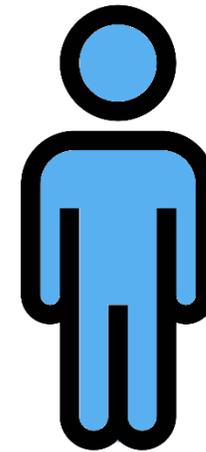


Estereotipos de género

Según esta asignación del sexo: Macho o Hembra se asignan actitudes, habilidades, características “naturales”



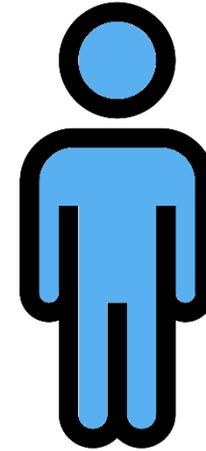
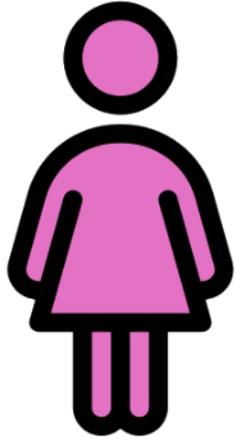
[Frágil, inestable, sumisa, dependiente, pasiva, emocional, sensible, coqueta]



[Líder, rudo, fuerte, estable, dominante, independiente, protector, activo]

Roles de género

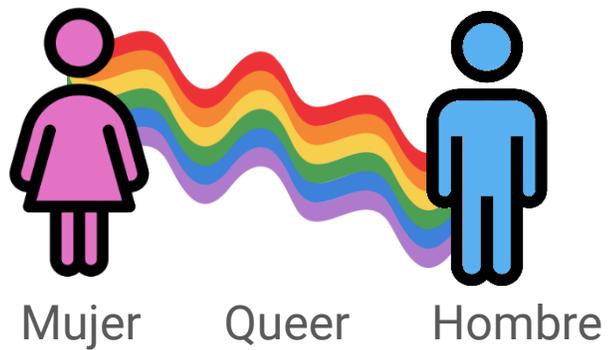
“La forma en la que se comportan y realizan su vida cotidiana hombres y mujeres, según lo que se considera apropiado para cada uno”
(Aguilar, Valdez, González-Arratia, González, 2013).



Fuente: Escuela para la gobernanza y la igualdad de género, Diplomado en Género. Módulo 1: Género y sociedad. Capítulo 1: Estereotipos de género y el debate naturaleza/cultura (2020)

Identidad de género

¿Con qué construcción social me identifico, independientemente de mi anatomía sexual?



Expresión de género

¿Cómo me muestro ante el mundo?

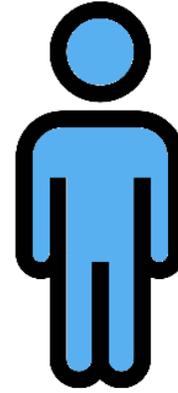
Vestuario, comportamiento, cómo interactúo ante otros



Femenino



Andrógino

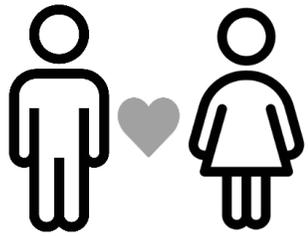


Masculino

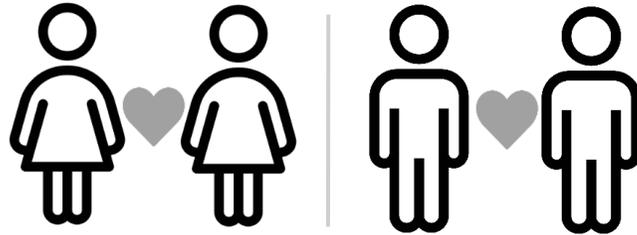


3. Preferencia sexual

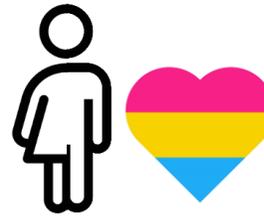
¿A quién decido querer/desear?



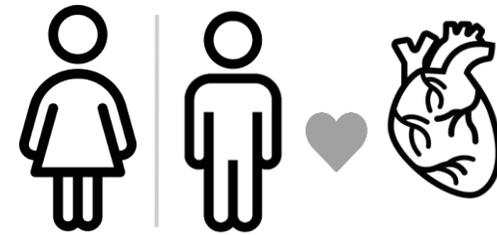
Heterosexualidad



Homosexualidad



Pansexualidad



Demisexualidad

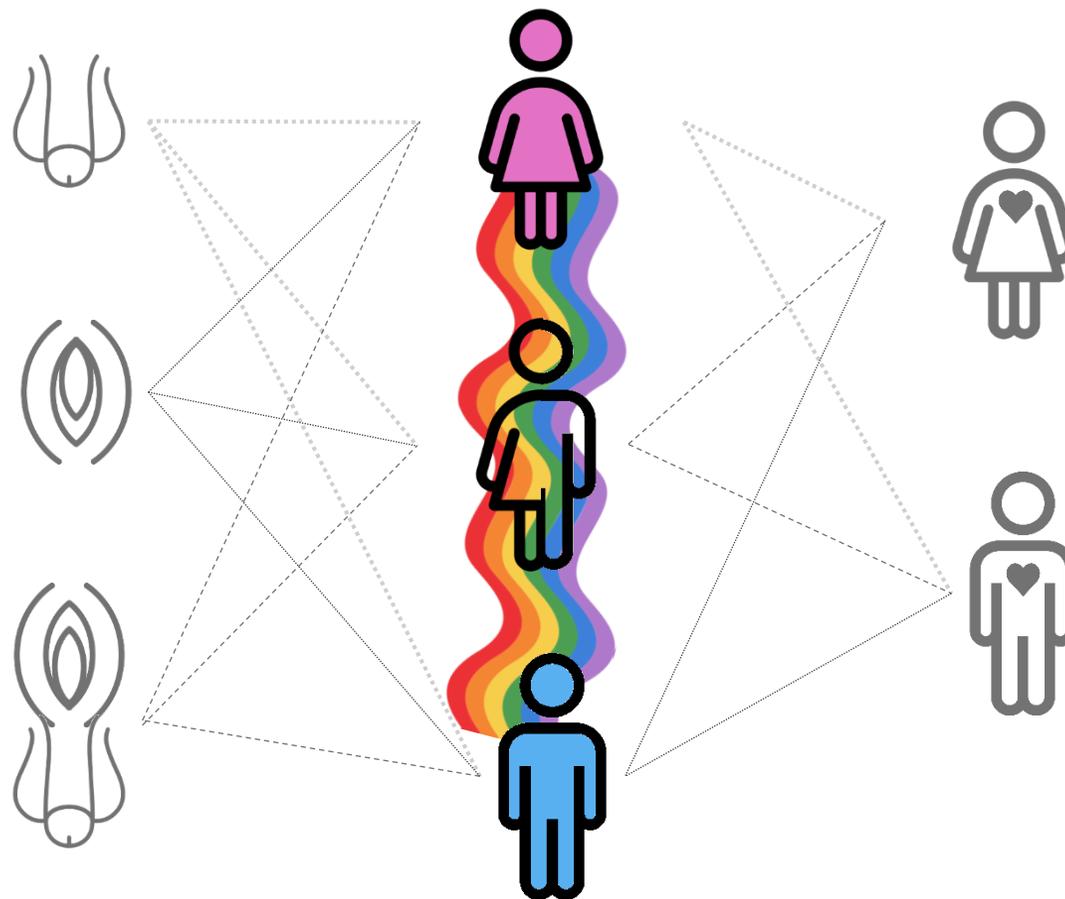


Asexualidad

Anatomía sexual

Identidad y expresión de **género**

Orientación sexual



DIVERSIDAD



Lectura recomendada:

“Las mujeres que luchan se encuentran”, Catalina Ruiz Navarro. 20219.

1.2.

Género y diversidad



Cofinanciado por:

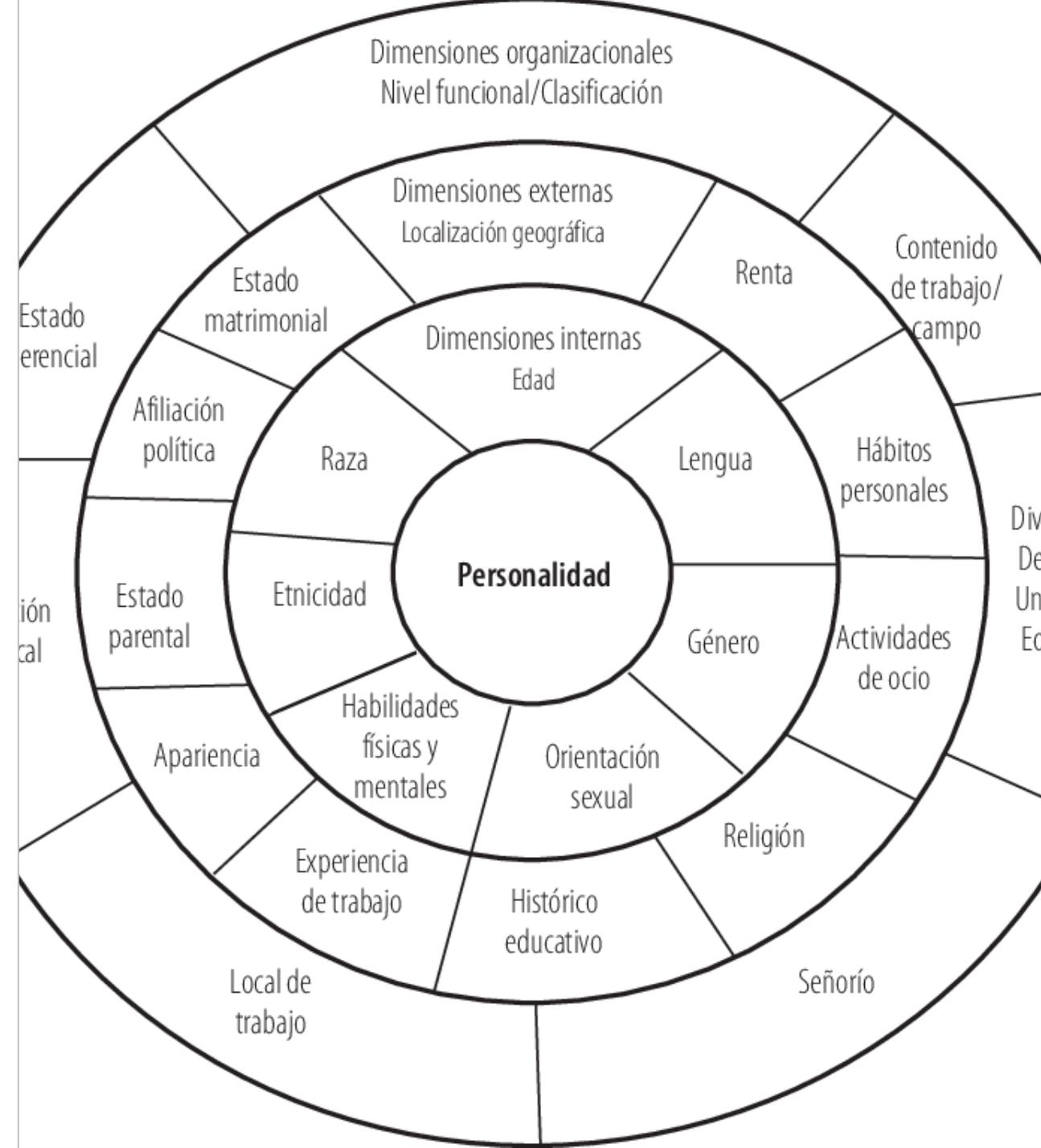
El Género es una dimensión de diversidad

La rueda de la diversidad muestra que la diversidad nos incluye a todos, aunque con **distintos grados de impacto** en las oportunidades

- Dimensiones internas
- más constantes
- menos controlables
- mayor impacto en las relaciones sociales y las desigualdades

El género es una dimensión interna de la diversidad

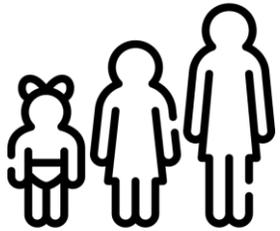
"Todos los seres humanos hemos sido socializados para comportarnos de determinadas maneras, y **todos somos a veces autores y víctimas de discriminación y estereotipos**. La idea es avanzar en la creación de más oportunidades". (PSU)



Enfoque Diferencial

¿y es que a parte del género todas y todos compartimos las mismas características?

El enfoque diferencial es una **perspectiva de análisis** que permite obtener y difundir información sobre grupos poblacionales con **características particulares** en razón de:



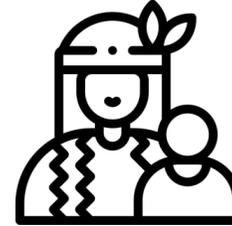
Etapa del ciclo vital.



Identidad de género



Orientación sexual



Pertenencia étnica



Discapacidad



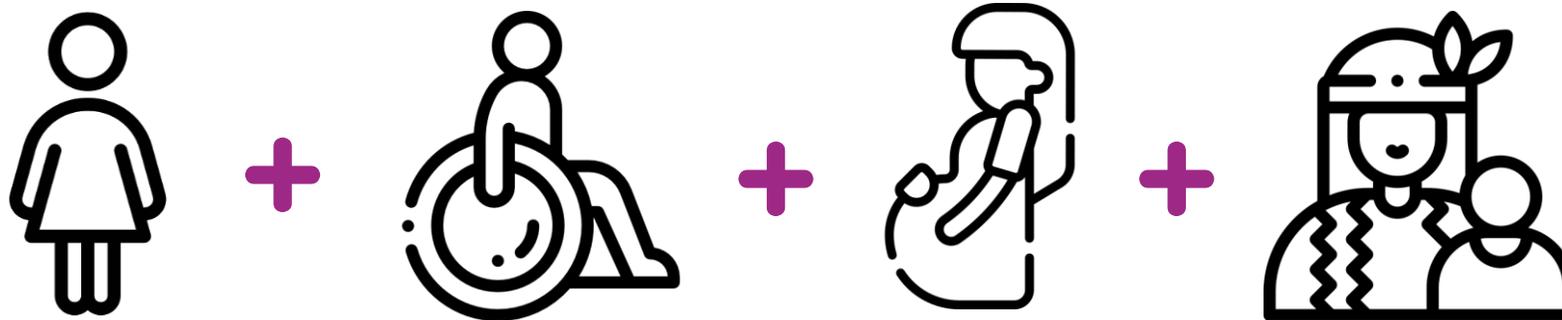
Origen rural o urbano

Constitución física, nivel de ingresos, ubicación geográfica o región, ocupación, religión, educación, entre otras características; para **promover la visibilización de situaciones de vida particulares** y brechas existentes, y **guiar la toma de decisiones públicas y privadas**

Fuente: DANE, (adaptado del artículo 13 de la Ley 1448 de 2011, Ley de Víctimas).

Interseccionalidad

Se habla de **enfoque interseccional** cuando detectamos la **presencia simultánea de dos o más características diferenciales** de las personas, condición que incrementa la desigualdad y la discriminación.



género, discapacidad, etapa del ciclo vital, y pertenencia étnica,

Fuente: DANE, (adaptado de Corte Constitucional-Sentencia T-141-15)



Lectura recomendada:

“La mujer invisible”, Caroline Criado Pérez, 2019.



La perspectiva de la Interseccionalidad

Ejemplo:

"En muchos casos, las mujeres de minorías raciales experimentan la discriminación de una forma completamente diferente a los hombres de minorías raciales o incluso a las mujeres como género." (OHCR)

→ Un enfoque interseccional reconoce este hecho

“La forma compleja y acumulativa en que se combinan, solapan o entrecruzan los efectos de múltiples formas de discriminación”.

Representación de personas con características socioculturales diversas: reconoce que las personas tienen identidades múltiples.

Tiene en cuenta los contextos históricos, sociales y políticos que configuran las distintas formas de discriminación.

Ayudar a evitar generalizaciones sobre las experiencias de las personas de un mismo sexo.

¿Qué determina la discapacidad?



Diagnóstico
médico



Limitaciones para
realizar **actividades**
cotidianas



Barreras del
entorno



- ✓ Físicas
- ✓ Comunicacionales
- ✓ actitudinales

El entorno es INCAPACITANTE



¿Cuáles son los tipos de discapacidad?



Física



Visual



Auditiva



Intelectual



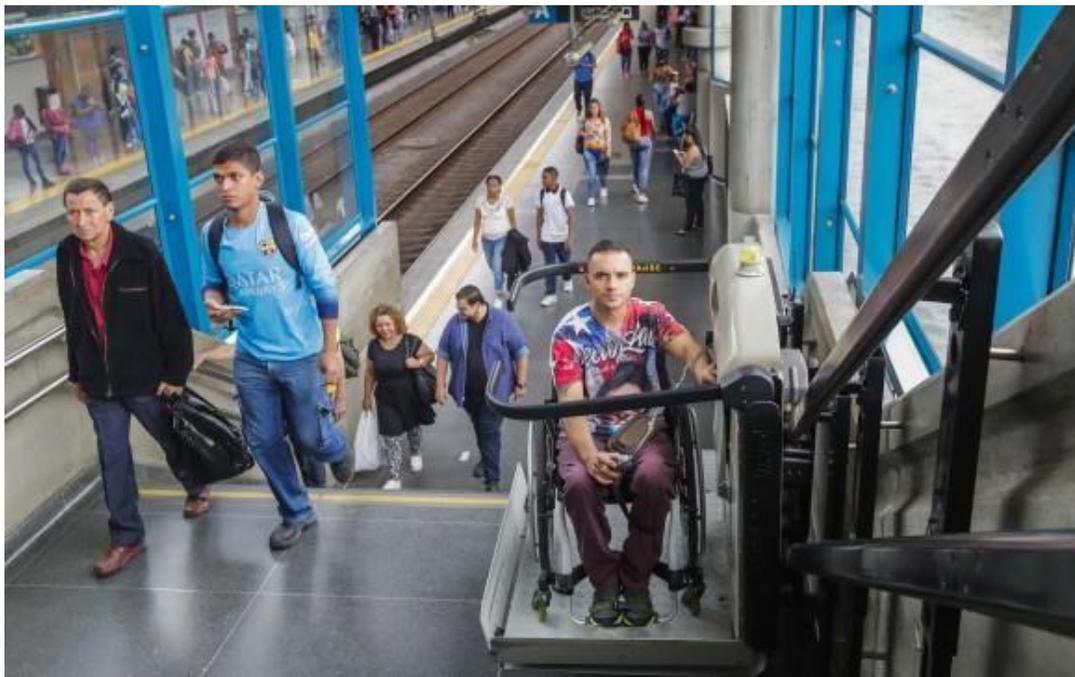
Psicosocial

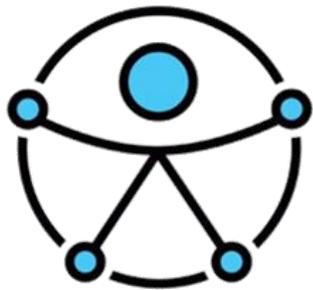
Sensorial

Múltiple

“La discapacidad existe, pero desaparece la desventaja cuando se eliminan las barreras del entorno”

Berny Blooman, 2017.





Accesibilidad
Universal



Soluciones de
calidad



Entornos
Bienes
Productos
Servicios
Objetos
Dispositivos



SEGURIDAD

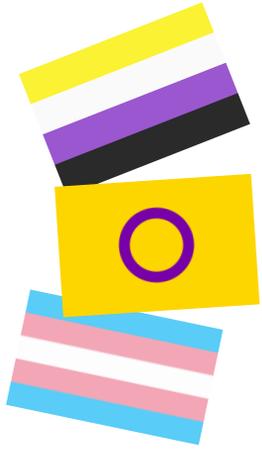
COMODIDAD

AUTONOMÍA

¿En nuestra diversidad, todas las personas tenemos las mismas oportunidades?

¿Se trata a las personas de forma diferente en función de sus características diversas?

¿Se toman decisiones sobre las personas en función de estas características?



Es necesaria una comprensión más amplia de la inclusión de género

En última instancia, las políticas sensibles al género deben ir más allá de atender a dos identidades de género.

Brecha en datos: En la actualidad, casi no existen datos sobre la discriminación (en movilidad) de las personas con identidades de género no binarias en el Sur Global.



Violencia basada en género, más allá de lo binario

350 personas trans* y de género diverso fueron asesinadas en 2020. El 82% de todos los asesinatos registrados ocurrieron en América Central y del Sur. El 38% de los asesinatos ocurrieron en la calle.

El 22% de las personas trans* denunciaron acoso o falta de respeto al utilizar autobuses, trenes y taxis en un estudio nacional de EE.UU.

El 4% de las personas denunció haber sido agredidas físicamente, y el 9% denunció que se le negó la igualdad de trato en el transporte público.

Datos de la Encuesta Nacional sobre Discriminación de personas Transgénero(NTDS)

1.3.

Transversalizar el enfoque de género y diferencial: su importancia para no dejar a nadie atrás.



COLOMBIA
POTENCIA DE LA
VIDA



Cofinanciado por:

Igualdad



Equidad



¿Qué es ser sensible vs. responsivo al género?

NEGATIVO ANTE EL GÉNERO

Se mantienen roles, relaciones y normas de género desiguales..

INDIFERENTE AL GÉNERO

Ignora los roles, relaciones y normas desiguales de género, así como la discriminación por razón de género.

SENSIBLE AL GÉNERO

Reconoce los roles, relaciones y normas desiguales de género, pero no los aborda activamente.

RESPONSIVO AL GÉNERO

Reconoce los roles, relaciones y normas desiguales entre hombres y mujeres e intenta combatirlos activamente.

TRANSFORMADOR DE GÉNERO

Aborda las raíces profundas de los roles, relaciones y normas desiguales de género.

- Comprender y considerar los factores socioculturales que subyacen a la discriminación basada en las normas de género, los roles y el acceso a los recursos. ([NDC Partnership](#))
- Las políticas y los programas tienen en cuenta las particularidades de las diferentes vidas de las personas de todos los géneros. ([EIGE](#))

- Los enfoques responsivos al género tratan de promover la igualdad de género examinando y abordando activamente las normas, roles y desigualdades de género.
- **Esto va más allá de la sensibilidad, que es la conciencia de las diferencias de género, hacia un enfoque más orientado a la acción para abordar las desigualdades.**(EbA, p. 5)
- Contribuyen de forma proactiva e intencionada a la promoción y el avance de la igualdad de género.([NDCP](#))
- Identificar, comprender y llevar a cabo intervenciones para abordar las diferencias entre hombres y mujeres y superar los prejuicios históricos de género en las políticas e intervenciones. ([NDCP](#))

La práctica de la transversalización del enfoque de género y diferencial

¿En qué consiste? El proceso de evaluar las implicaciones para mujeres y hombres (*personas de todos los géneros*) de cualquier acción planificada, en todos los ámbitos y a todos los niveles.

Objetivo: mujeres y hombres se benefician por igual de las medidas, y no se perpetúa la desigualdad

La transversalización requiere:

- integrar una perspectiva de género
- abordar la cuestión de la representación



“Ambas dimensiones -representación de género y responsivo al género-deben tenerse en cuenta en todas las fases del proceso de elaboración de políticas” (EIGE)

¿Por qué incluir el enfoque de género y diferencial en movilidad?

BAHÍA
EXCLUSIVA
PARA
VEHÍCULOS
S.O.S.



La movilidad entendida desde:

- ✓ Gobernanza y políticas públicas
- ✓ Instrumentos de planeación
- ✓ Normativa
- ✓ Infraestructura
- ✓ Operación de servicios de transporte.
- ✓ Transformación Cultural
- ✓ Financiación.
- ✓ Gestión de la información.

¿Por qué incluir el enfoque de género y diferencial en movilidad?

- Acabar con el sesgo masculino (tecnocrático)
- Facilitar el acceso a bienes y oportunidades comunes
- Reconocer las políticas y los derechos internacionales
- Una herramienta para una planificación más eficaz del transporte sostenible
- Beneficios para todas las personas

“Aunque el género es uno de los determinantes más sólidos del motivo y el modo del viaje, está notablemente ausente en los procesos de planificación, diseño y ejecución de acciones en el sector transporte”.

Género y movilidad

Introducción: Cómo el género determina la movilidad

Dimensiones de género y movilidad

Contexto normativo



Cofinanciado por:

2.1.

Introducción: Cómo el género determina la movilidad



Cofinanciado por:



COLOMBIA
POTENCIA DE LA
VIDA



Cómo el género determina la movilidad

La forma en que nos movemos y experimentamos la ciudad no es neutral desde el punto de vista del género.

- El acceso de las mujeres a los modos de desplazamiento es limitado
- Los patrones de desplazamiento de las mujeres son más complejas que las de los hombres.
- La elección del modo de transporte (y el consumo de energía) difieren
- Los efectos de otros factores de desigualdad se entrecruzan con el género
- Viceversa: los sistemas de transporte tienen repercusiones de género

Se trata de algo más que patrones de desplazamiento, y los patrones de desplazamiento no carecen de causa



Movilidad del cuidado

Comprende todos los viajes realizados por personas adultas para **atender a las tareas de cuidado de personas dependientes y el mantenimiento de hogar**. Se trata de **viajes realizados mayoritariamente por mujeres**.

Incluye todos los viajes realizados para llevar a cabo las tareas cotidianas, e incluyen, sin exhaustividad, los siguientes motivos de viaje: acompañar menores al colegio, a actividades extraescolares, al médico, a practicar deporte, o a cualquier otra actividad sea cotidiana o extemporánea.

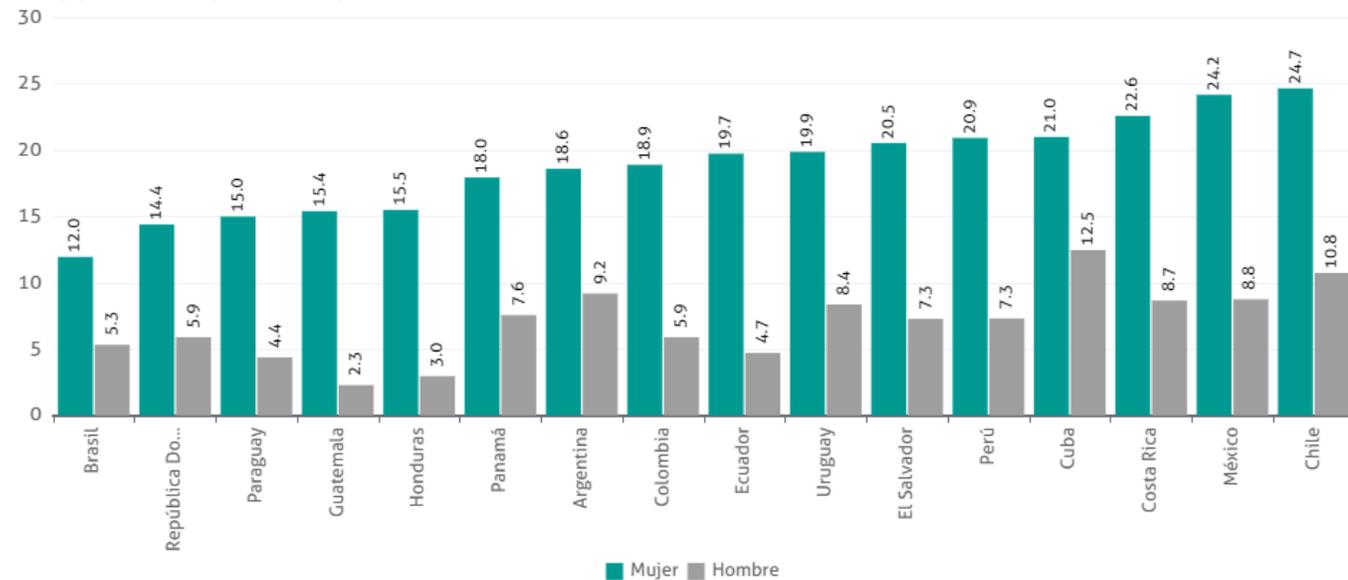
Inés Sánchez Madariaga, 2009.



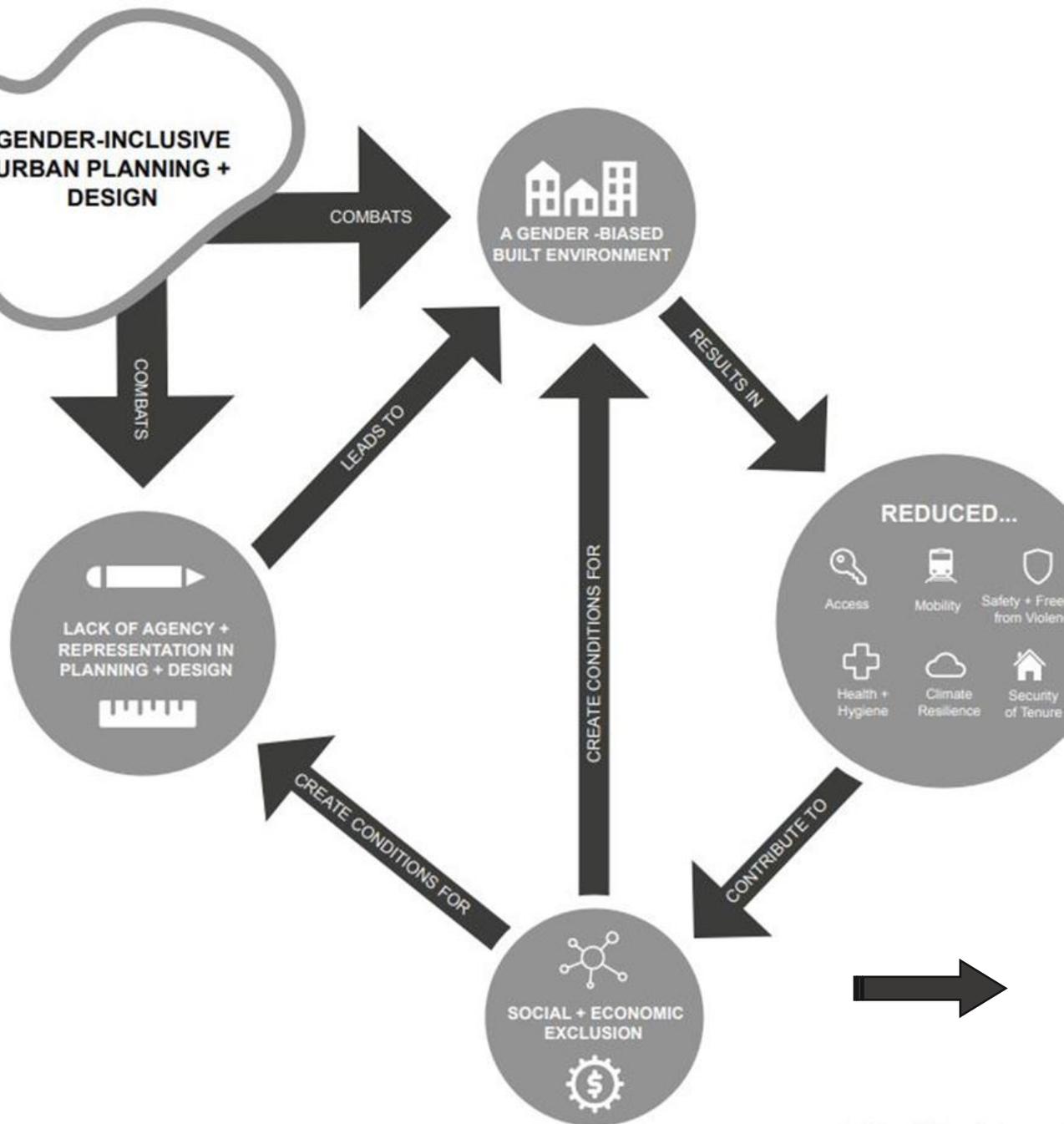
Adicionalmente...

- La participación en el mercado laboral es menor entre las mujeres
- Trabajo de cuidados no remunerado: 75% realizado por mujeres.
- Viajes encadenados: varios viajes cortos combinados, a menudo en horas valle.
- Los patrones de desplazamientos de los hombres suelen ser viajes individuales para ir al trabajo.
- **Sesgo** hacia los viajes individuales de ida y vuelta al trabajo en los sistemas de transporte
- La comprensión de la movilidad debe incluir la movilidad de los cuidados

América Latina (16 países): Proporción de tiempo dedicado a quehaceres domésticos y cuidados no remunerados, según sexo y país, último período disponible (Porcentajes)



Fuente: CEPAL, sobre la base del Repositorio de información sobre uso del tiempo de América Latina y el Caribe



© World Bank Group

Planificación con perspectiva de género

- El **urbanismo insostenible** ha aumentado las distancias de desplazamiento
- **Mayor dependencia** del transporte debido a la separación de las necesidades y tareas cotidianas
- La **perspectiva de género** rara vez se tiene en cuenta en la planificación del transporte
- **Escasa proporción de mujeres** en el sector
- Alto porcentaje de hombres, especialmente en la toma de decisiones
- Resultado: **marginación de los intereses de las mujeres**
- La **planificación con perspectiva de género** combate esta situación



Cofinanciado por:



2.2. Dimensiones de género y movilidad



Metodología para el análisis de la movilidad desde el enfoque de género



Figura 4: Los cuatro ámbitos de análisis de la movilidad inclusiva.
Fuente: Adaptado de Moscoso et al., 2020

Etapas de ciclo de proyecto

Equipo, planeación

Diseño e interventoría

Gestión e implementación

Operación y monitoreo

Ámbitos

Autonomías

Patrones de
movilidad

Seguridad
personal

Política y
normas

Empleo

Estereotipos

Física

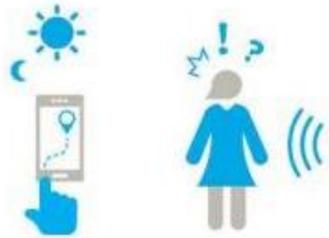
Económica

Toma de
decisiones

Fuente: Despacio, 2022

GENDER DIFFERENCES IN MODES

1. Women walk more than men.
2. Women use public transport more than men.
3. Women cycle less than men if there's no or poor cycling infrastructure.
4. Men drive more than women. Women are often the passenger.
5. Men use new mobility services more than women.

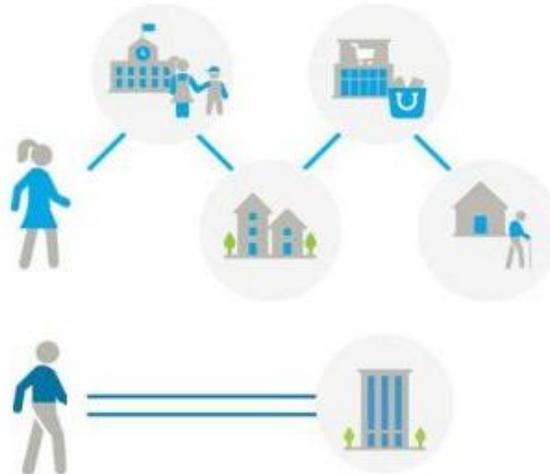


GENDER DIFFERENCES IN EXPERIENCE

1. Women to a greater extent than men worry about harassment.
2. Women to a greater extent than men think about the route and time of day traveling.

GENDER DIFFERENCES IN TRIPS

1. Women travel shorter distances per trip than men.
2. Women trip chain and have multiple stops to a greater extent than men, who generally have an A to B trip pattern.
3. Women to a greater extent than men accompany children or other family members and/or carry bags and groceries.



Comportamientos de desplazamientos

La movilidad varía en función de los patrones de viaje, los modos de desplazamiento y las experiencias durante el viaje

Las mujeres suelen hacer más viajes:

- Por motivos ajenos al trabajo remunerado
- Recorren distancias más cortas
- En taxi o transporte público
- Como pasajeras en un coche
- Caminando

Los hombres suelen hacer más viajes:

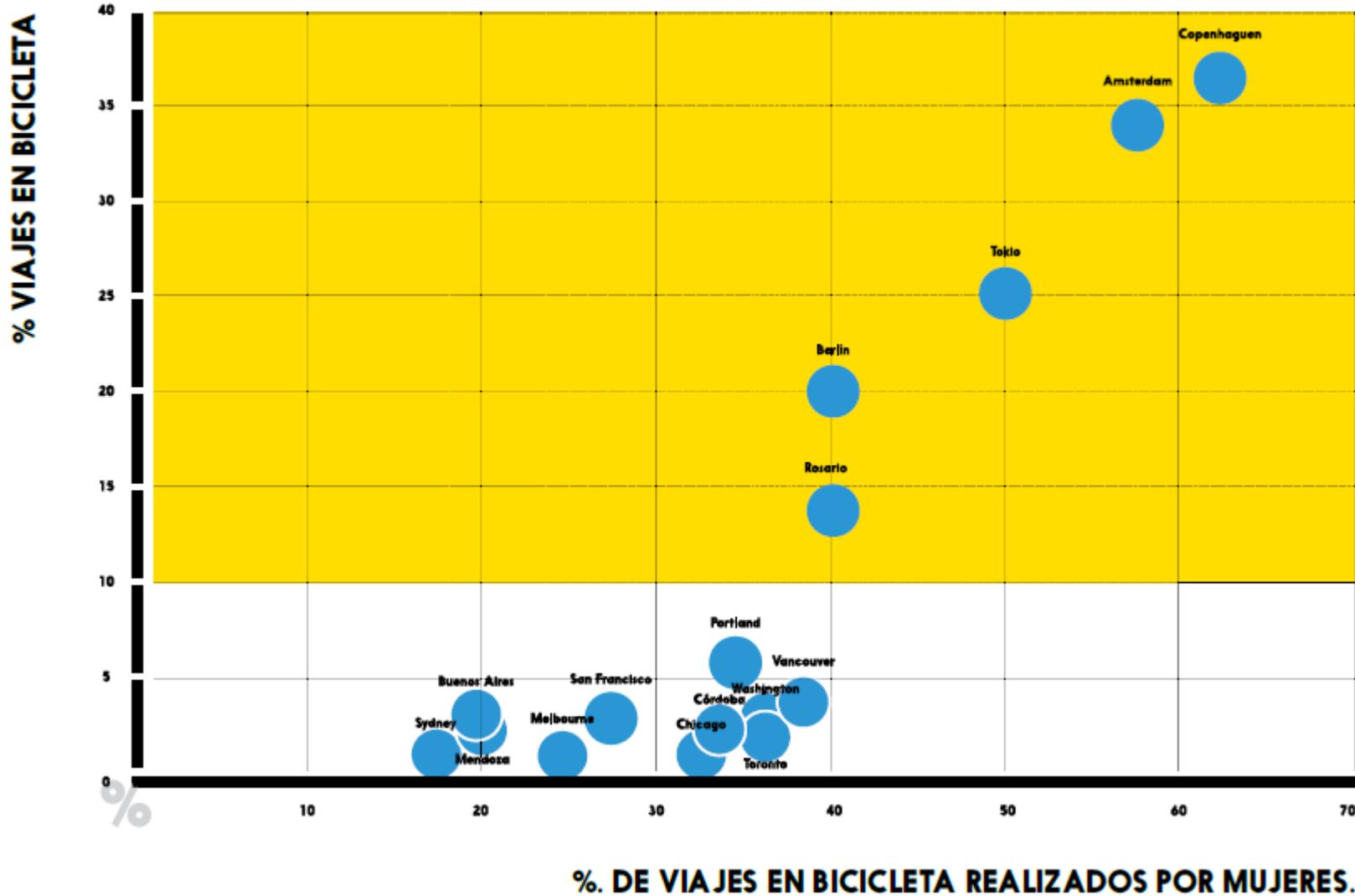
- Hacia y desde el trabajo
- Recorren distancias más largas
- En coche
- En bicicleta

Caracterización de los patrones de movilidad de hombres y mujeres

	Mujeres	Hombres
Motivos de viaje	Diversos, en función de sus tareas laborales, sociales y relacionadas con las tareas del hogar.	Principalmente laborales.
Distancia	Trayectos concentrados, de corta a mediana distancia, frecuentemente cerca del hogar.	Distancias medianas a largas.
Paradas	Múltiples paradas durante el trayecto.	Limitadas, relacionadas, generalmente, con las responsabilidades laborales.
Origen-destino	Fragmentado, viajes en zigzag.	Trayectos directos de ida y vuelta por razones laborales.
Horarios	Variables.	Durante las horas de mayor congestión.
Viajes acompañados	Frecuentemente, acompañadas de niños y personas mayores y de movilidad reducida.	Menos que las mujeres.
Carga	Coches de bebé, bultos o compras.	Sin carga particular.

Fuente: Jaimurzina, Muñoz y Pérez, 2017.

Fuente: Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina, Cepal, 2019



Más mujeres en bicicleta, Mayor participación de viajes en este modo de transporte. (Emond et al., 2009, Garrard et al., 2012).

En la medida que aumenta el número de ciclistas en las calles, también disminuye la percepción de inseguridad asociada al uso de la bicicleta, más arraigada en las mujeres que en los hombres (Díaz & Rojas, 2017).

En las ciudades orientadas a los automóviles con bajos niveles de ciclismo, la mayoría de los ciclistas son hombres jóvenes o de mediana edad (Pucher y Buehler, 2012).

Fuente: Mujeres y ciclismo urbano promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina, 2017.

Patrones de desplazamientos

Ejemplo: Bogotá

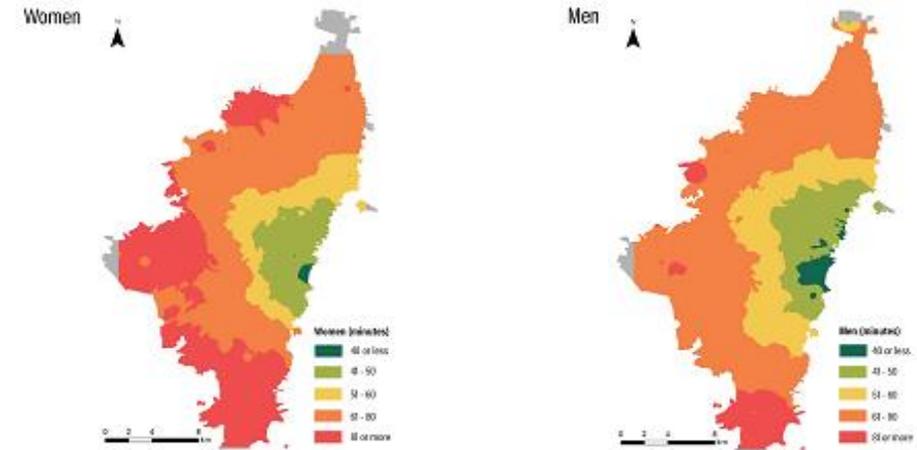
Número de desplazamientos diarios: las mujeres dedican un 11% más de tiempo a desplazarse al trabajo que los hombres, con mayores diferencias en los barrios de bajos ingresos.

Destinos: los hombres realizan más viajes relacionados con el trabajo fuera del distrito central de negocios

Horas punta: las mujeres realizan más desplazamientos y más cortos durante las horas de trabajo

Ciclismo: las mujeres sólo representan el 21% de los ciclistas de la ciudad, debido a las deficiencias de las infraestructuras.

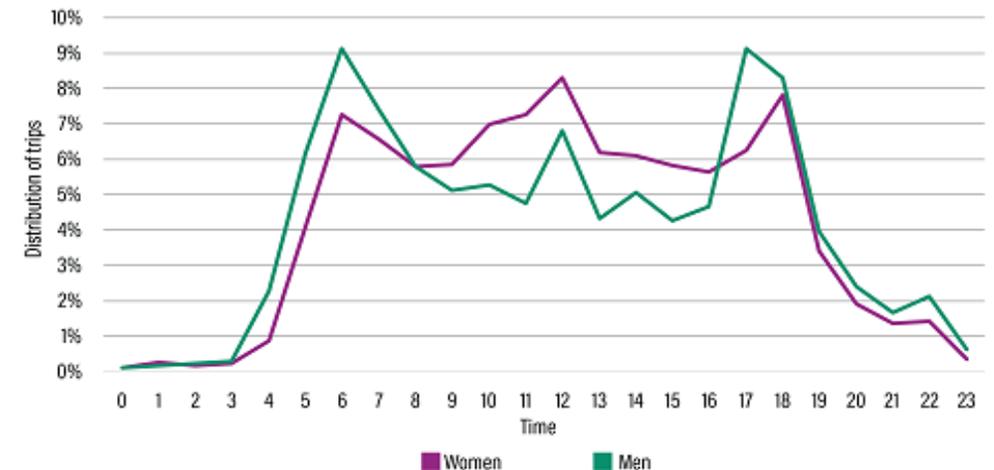
Average Travel Time to the Central Business District by Gender



Source: Las Mujeres y el transporte en Bogotá: las cuentas

WORLD RESOURCES INSTITUTE

Distribution of Trips Throughout the Day by Gender



Source: Las Mujeres y el transporte en Bogotá: las cuentas

WORLD RESOURCES INSTITUTE

Seguridad personal

Acoso sexual y seguridad en el transporte

Casi el **60%** de las mujeres británicas se sienten inseguras al caminar solas por sus ciudades

El **70%** de las mujeres que utilizan el transporte público en Ciudad de México han sufrido violencia de género

El **93%** de las mujeres restringen su movilidad por miedo al acoso, en dos ciudades de Kerala, India (Desai)

"El **82%** de las encuestadas prefiere no viajar después de las 7- limitando las oportunidades de empleo" en Kerala (Desai)

"El **68%** de las encuestadas sufrieron acoso sexual; las más vulnerables son las del grupo de edad entre 18 y 24 años". (Desai)



Consecuencias

Acoso e inconvenientes en los servicios de transporte

Percepción de vulnerabilidad

"Movilidad restringida y pérdida de oportunidades de empleo" (Desai)

Las mujeres señalan diversas estrategias para hacer frente a los problemas de seguridad

Seguridad para todas las personas

Reconocer las diferencias de género en la movilidad a la hora de planificar garantiza la seguridad de todas las personas.

La **percepción de seguridad** es relevante
en la **elección** del modo de transporte

Seguridad personal

Ejemplo: Bogotá

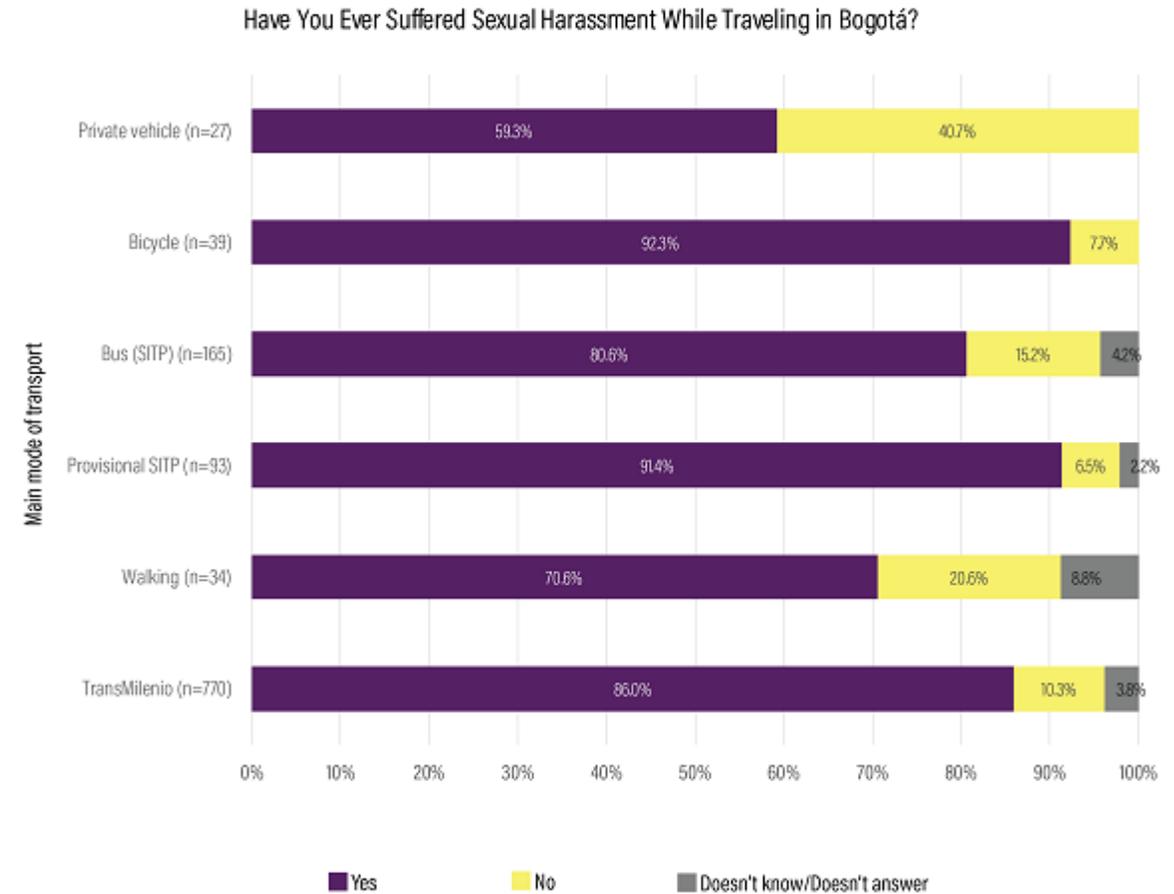
Altos niveles de conducta sexual inapropiada

- ~ 85 % de las mujeres sufrieron acoso sexual, en todos los modos de transporte
- Efecto duradero y significativo en los patrones de desplazamiento de las mujeres

Discriminación de género y factores socioeconómicos

- Denuncia de acoso sexual: 87 % frente a 76 % de mujeres con ingresos más bajos y más altos
- Las mujeres con ingresos más bajos son más propensas a utilizar modos de alto riesgo

Sexual Harassment by Mode of Transport



Source: Las Mujeres y el transporte en Bogotá: las cuentas

 WORLD RESOURCES INSTITUTE

Seguridad vial



- Falta de datos desglosados por género sobre seguridad vial
- Más de la mitad de las muertes mundiales relacionadas con el tráfico corresponden a usuarios vulnerables
- Las mujeres hacen viajes más frecuentes, más a menudo como peatones y como acompañantes
- Los hombres tienen tres veces más probabilidades de morir en accidentes de tránsito
- Los hombres tienen más probabilidades de verse afectados como conductores de automóviles o motocicletas
- Las mujeres se ven más afectadas como pasajeras de coches o peatones
- Las pruebas de choque y el diseño de los coches siguen basándose en el físico masculino medio
- La falta de separación entre peatones y tráfico motorizado aumenta el riesgo

Seguridad vial

Barrera para el uso de la movilidad activa, especialmente para las mujeres y los grupos infrarrepresentados

La seguridad del tráfico es la principal preocupación relacionada con el uso de la bicicleta, más a menudo expresada por las mujeres que por los hombres.

Las preocupaciones en materia de seguridad se centraron en

- Comportamiento de otros usuarios de la carretera
- Infraestructura ciclista inaccesible o insegura
- Miedo al acoso

→ Puede disuadir a los grupos infrarrepresentados de la movilidad activa

- Reino Unido: la mayoría de las personas mayores de 65 años, las personas con discapacidad, las personas con riesgo de privación, las mujeres y las personas de minorías étnicas no van en bicicleta.
- Bogotá: la mayoría de las víctimas femeninas de accidentes se encuentran en barrios de bajos ingresos con un elevado número de mujeres que van a pie

→ El Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 de las Naciones Unidas pide la integración de la perspectiva de género en todas las políticas de movilidad y seguridad vial

Accesibilidad

Dinámica del diseño, la construcción y el funcionamiento tradicionales de los sistemas de transporte público urbano

El diseño del transporte público se centra en el **usuario medio**

Homogeneización de usuarios basada en **patrones de movilidad y necesidades observables**

Diseño estandarizado para usuarios con determinadas características: "hombres en edad de trabajar, clase media y física y cognitivamente capaces"

Punto ciego: patrones y necesidades de movilidad de muchos residentes urbanos, que no pueden aprovechar los sistemas de transporte de la misma manera.

Efectos excluyentes para algunos grupos, basados en identidades sociales como la raza, el género, la edad, la clase social o la capacidad física y cognitiva.

Accesibilidad

El acceso limitado al transporte restringe:

- oportunidades de acceso a bienes, servicios y empleo
- participación en la vida económica, política y social
- Ejemplo: segregación socioespacial y mayores distancias de desplazamiento al trabajo

La planificación convencional del transporte pasa por alto:

- Relaciones estructurales de poder
- Relación entre espacio público y privado
- Participación en la toma de decisiones

ACCESIBILIDAD



Figura 1. Escalas y tipos de accesibilidad. Fuente: Elaboración propia a partir de Jones et al. (2019)

Accesibilidad

Ejemplo: América Latina

Factores clave que restringen desproporcionadamente el acceso de las mujeres a la ciudad

- Violencia de género
- Roles y estereotipos que atribuyen responsabilidades de cuidado a las mujeres, lo que influye en los patrones de movilidad
- Menor acceso a medios de transporte individuales y motorizados debido a las desventajas económicas y a la priorización de los desplazamientos de los hombres en la mayoría de los hogares.

Consecuencias

- La multiplicidad de responsabilidades provoca pobreza de tiempo y afecta negativamente a la capacidad de satisfacer las necesidades humanas individuales
- El encadenamiento de viajes resultante se asocia a una mayor duración y distancia de los desplazamientos
- Dependencia de los modos menos eficientes, ya que el transporte más eficiente es el que se planifica (por ejemplo, los viajes de cercanías).
- La violencia provoca estrategias de evitación asociadas a cambios de ruta, tiempos de viaje, cambios de comportamiento y evitación total del viaje.

"El acceso restringido a las oportunidades de la ciudad debido al sistema de transporte **puede agravar la pobreza urbana de las mujeres**, y tiene graves consecuencias para su acumulación de capital humano y financiero, y en consecuencia para su **autonomía y calidad de vida**" (p. 26)

Accesibilidad

Tipo de accesibilidad

Ejemplo: Georgia

Accesibilidad financiera

El transporte no debe ser el gasto más importante de la familia

- Los roles de género y la desigual distribución del trabajo por sexos sitúan a las mujeres en una situación de pobreza de tiempo, que también se refleja en los desplazamientos.
- Una proporción significativa (38,4%) de las mujeres con ingresos muy bajos rara vez o nunca sale de casa

Accesibilidad física

Rutas, frecuencia y puntualidad del servicio, ubicaciones

- Además de los sistemas de paratransito, el coche propio suele ser el principal medio de transporte en los asentamientos de tipo rural
- El acceso desigual al transporte individual contribuye a la desigualdad en el mercado laboral y limita el acceso a la educación y los servicios sanitarios.

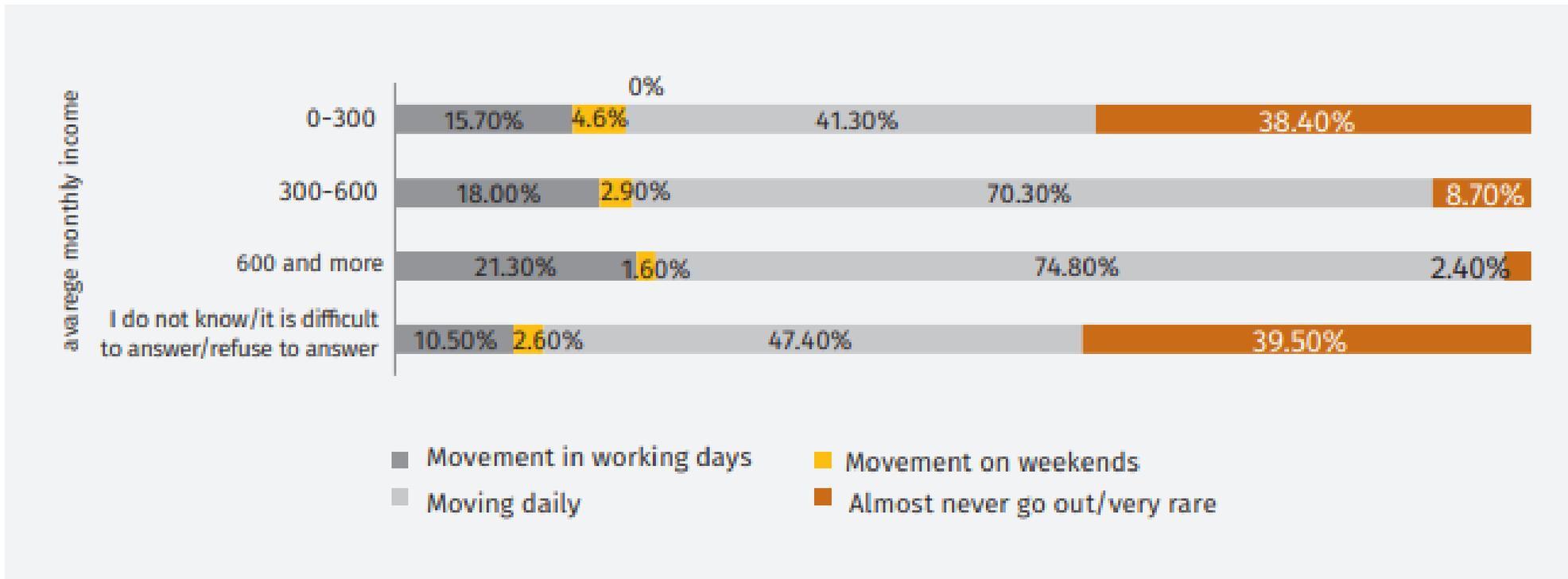
Accesibilidad social

Calidad del servicio, diseño del transporte, seguridad

- El 62% de las estudiantes encuestadas había sufrido algún tipo de acoso sexual en público.

Accesibilidad

chart N 1: Movement and income



Representación



Ø 17% de mujeres en sectores relacionados con el transporte en 46 países

Los puestos de mayor responsabilidad están dominados por los hombres

Falta de diversidad, especialmente en la toma de decisiones

El desequilibrio histórico crea barreras basadas en el género

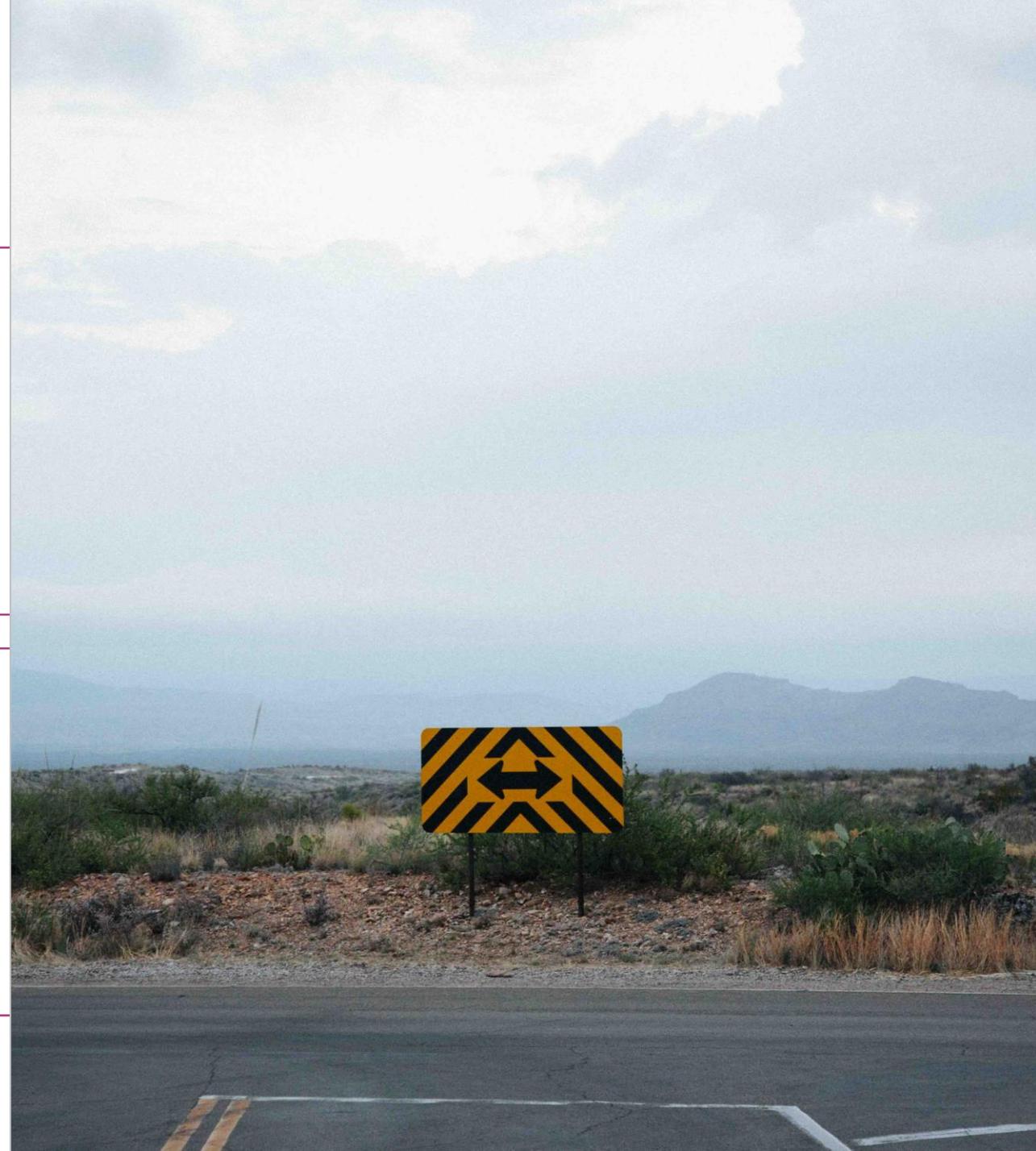


Garantizar la diversidad de género

beneficia a la sociedad, la economía, el medio ambiente y las empresas

Aborda la discriminación basada en los derechos humanos y los derechos en el trabajo

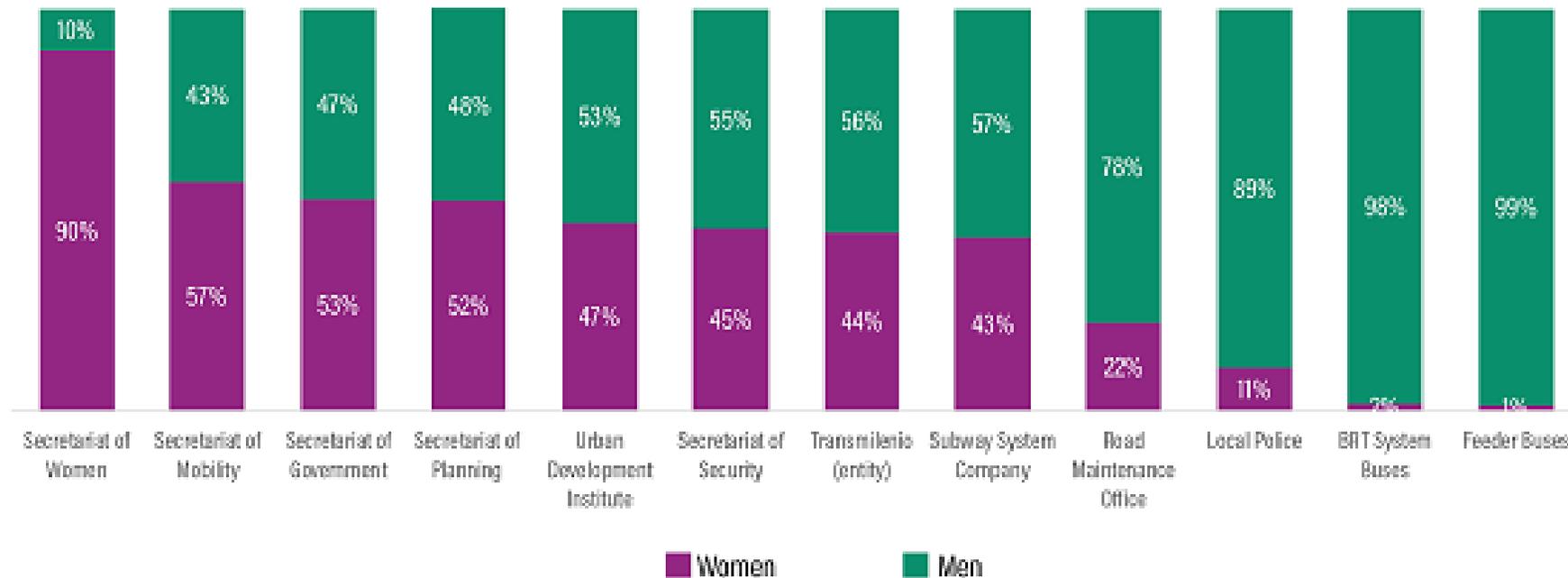
Puede beneficiar a la reducción de la pobreza



Representación

Ejemplo: Bogotá

Gender in Mobility Institutions in Bogotá



Source: Las Mujeres y el transporte en Bogotá: las cuentas

 WORLD RESOURCES INSTITUTE



Brecha de género en los datos

La ubicación y la cultura importan

Recogida de datos e indicadores en proyectos locales

Captar las necesidades y medir el impacto

Amplia gama de datos

Cuantitativos: tiempo de desplazamiento, ingresos

Cualitativos: uso del tiempo, motivos de la elección modal

Acertar con los tiempos

Evaluar las diferencias en las horas punta

Incluir en la planificación del transporte

Brecha de género en los datos

El ejemplo de Karlskoga, Suecia

- **Punto de partida:** la nieve se retira primero de las carreteras principales, antes que de los carriles bici y las aceras.
- **¿Una talla para todas las personas?** Por término medio, las mujeres van más en bici, andan más y utilizan más el transporte público, mientras que los hombres utilizan más el coche. Pasar la nieve es más fácil en coche.
- **La ciudad recoge nuevos datos** que confirman el sesgo
- **Cambio de horario:** primero las vías peatonales y el transporte público
- **Costes más bajos:** las lesiones por accidentes de tránsito cuestan más que el mantenimiento de las carreteras. Las lesiones por accidentes de tránsito afectan especialmente a peatones y mujeres
- **Seguridad vial:** En Estocolmo, un proceso similar redujo a la mitad el número de lesiones



2.3.

Contexto político

"La igualdad de género es un derecho. Cumplir este derecho es la mejor oportunidad que tenemos para hacer frente a algunos de los retos más urgentes de nuestro tiempo."
(ONU Mujeres)



Cofinanciado por:

El género importa en la acción por el clima

Vulnerabilidad a través de las desigualdades



Las mujeres suelen ser responsables de los sectores más sensibles al cambio climático

Las mujeres constituyen la mayoría de los pobres del mundo y suelen enfrentarse a mayores riesgos y mayores cargas derivadas de los efectos del cambio climático en situaciones de pobreza.

Subrepresentación



Las mujeres se enfrentan a una representación desigual en los procesos de toma de decisiones y en los mercados laborales

Restricción de las contribuciones a la planificación, elaboración de políticas y aplicación relacionadas con el clima
Desventajas en el acceso a los servicios relacionados con el clima

Conocimientos y liderazgo no utilizados



Las mujeres son agentes de cambio y poseen conocimientos y capacidades únicos

Integradas en la política climática, aumentarían las probabilidades de eficacia



Los compromisos internacionales exigen atención al género



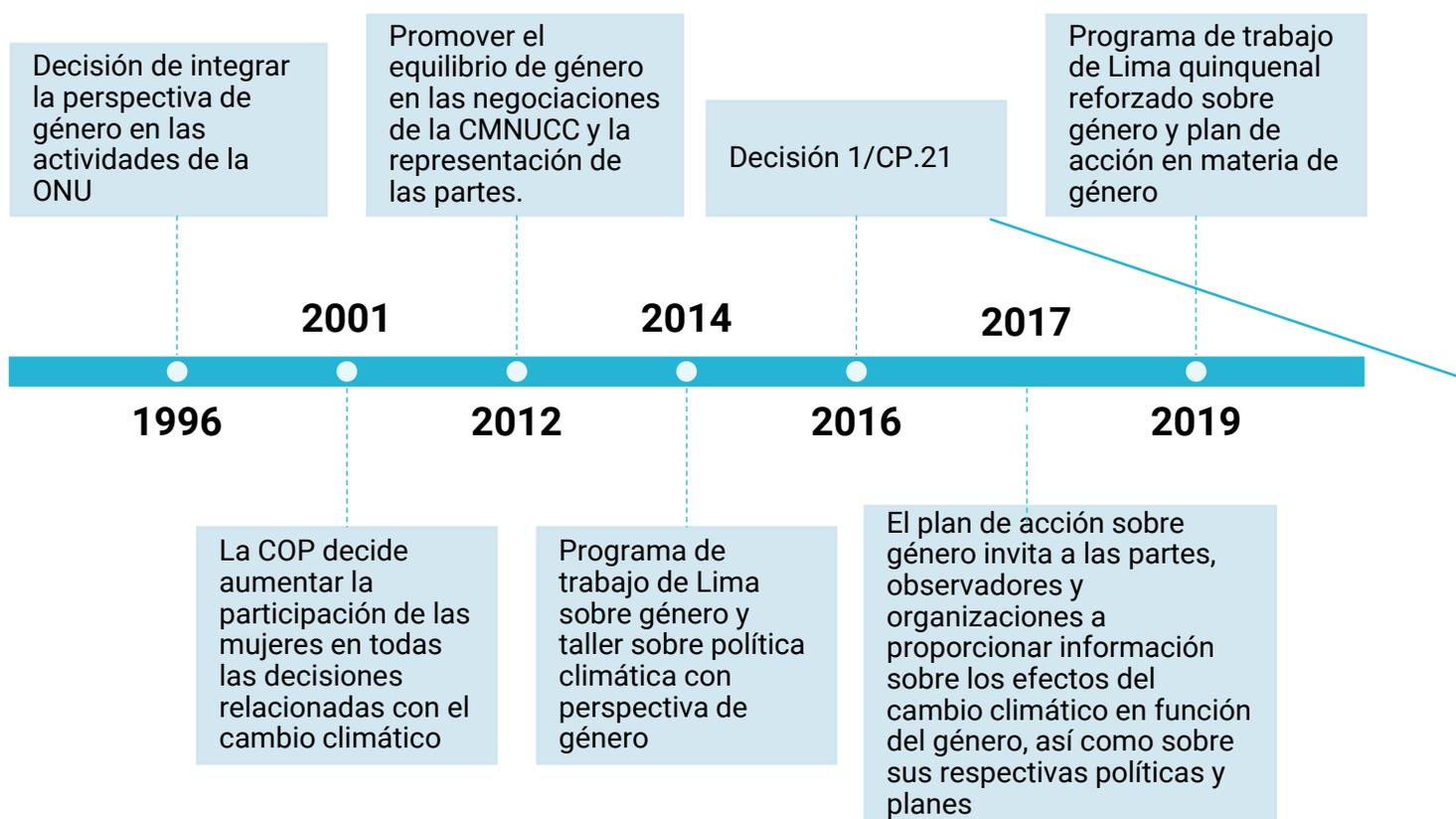
- El Acuerdo de París de la CMNUCC reconoce formalmente la intersección entre cambio climático e igualdad de género
- El Programa de Trabajo de Lima reforzó el compromiso con un enfoque sensible al género con el primer Plan de Acción de Género en el marco de la CMNUCC.
- La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible exige la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres y las niñas en todos los ODS.
- La Nueva Agenda Urbana de Quito reconoce "el aspecto crucial de los derechos de la mujer en la agenda de desarrollo urbano" en materia de seguridad vial, accesibilidad a pie, en bicicleta y acceso a la ciudad.



Cofinanciado por:



Género y el Acuerdo de París



" Al adoptar medidas para hacer frente al cambio climático, las Partes deberían respetar, promover y tener en cuenta sus respectivas obligaciones en materia de derechos humanos, derecho a la salud, derechos de los pueblos indígenas, comunidades locales, migrantes, niños, personas con discapacidad y personas en situación de vulnerabilidad y derecho al desarrollo, así como la igualdad de género, el empoderamiento de la mujer y la equidad intergeneracional. "

Género y Acuerdo de Paris

Creciente alineación con la norma internacional para implementar Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (INDC) sensibles al género.

El 78% de las NDC incluyen al menos una mención al género, frente al 40% de las INDC en 2016

Líderes regionales: América Latina y el Caribe, y África Subsahariana, con el 100% y el 94%.

Las NDC sin mención de género, de media, tienen una cuota de emisiones de GEI tres veces mayor que las NDC que sí incluyen el género

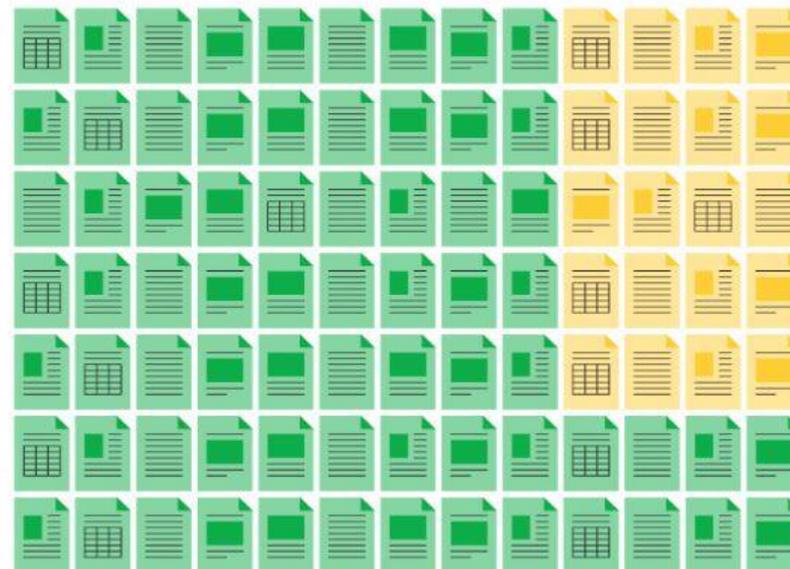
PERCENTAGE OF NDCs THAT INCLUDE GENDER AND/OR WOMEN MENTIONS

78%

69
NDCs



Include gender



22%

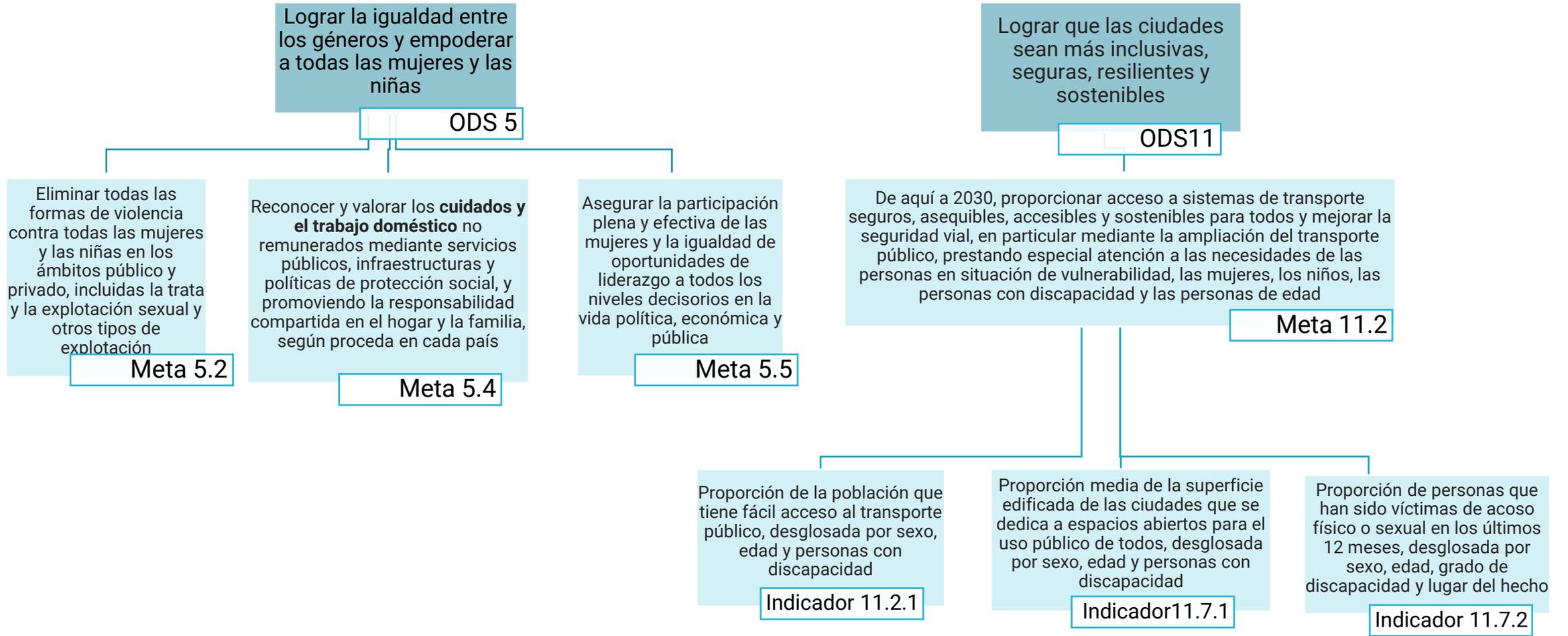
20
NDCs



Do not include
gender

© Estudio Relativo
for IUCN

Género y movilidad en la Agenda 2030





Si bien podemos vincular muchos de los factores de desigualdad de género al entorno construido, también podemos entender el entorno construido, y la planificación y el diseño urbanos, como oportunidades clave para promover la equidad.

Conclusión

- Datos adecuados
- Igualdad de oportunidades
- Diversos acuerdos mundiales
- Numerosos derechos y compromisos
- Potencial de eficacia y financiación



Transporte

Comité sectorial para la implementación y coordinación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres



- **Creación:** Resolución 2830 de 2019 , Resolución 20223040064995 de 2022 por medio de la cual se actualizó la normatividad en política de género, 2. Se incluyeron como miembros del Comité a la UPIT y el grupo asuntos ambientales y desarrollo sostenible – GAADS del MT
- **Objetivo:** Proponer lineamientos sobre los mecanismos para la implementación de la Política Pública de Equidad para las Mujeres.
- **Plan de Acción:** El Comité tiene un plan de acción que es la hoja de ruta para dirigir el cierre de brechas de género.

Pilares del Comité Sectorial de Género



¿Qué es la movilidad activa?

Viajes de personas y mercancías

- Con energía propia para realizar desplazamiento o con dispositivo mecánico o asistido para suplir una discapacidad.
- Viajes a nivel urbano y/o rural.
- De una sola etapa o una etapa de viaje combinada con transporte público o privado.
- Para el trabajo, cuidado, estudio, turismo, ocio, entre otros.
- Pueden ser actividades donde el viaje mismo es una acción deportiva.



¿Qué es la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial?



¿Qué es la

ENMA?

La Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial - ENMA, es una iniciativa del Ministerio de Transporte de Colombia, que busca crear:

- > Instrumentos
- > Directrices
- > Programas
- > Proyectos

que den cumplimiento a las acciones del CONPES 3991 de 2020 y a los compromisos de mitigación de los efectos del cambio climático mediante la promoción de la movilidad activa en el territorio nacional.

¿Que enfoques tiene la

ENMA?

- Género
- Diferencial
- Seguro
- Sostenible
- Saludable

Principios Orientadores



Principios de la Estrategia

La calle como espacio integrador



Coherencia con los retos climáticos

Ciudades saludables

- Capacidad de la atención
- Concentración
- Desarrollo emocional y del comportamiento
- Coordinación
- Balance
- Agilidad
- Autoconfianza
- Autodisciplina
- Habilidades sociales
- Peso adecuado de los recién nacidos



- Reducción del estrés
- Más esperanza de vida
- Mejor estado de salud general y mental
- Mejor desarrollo cognitivo
- Mejor calidad del sueño
- Disminución de los casos de cáncer



Principios de la Estrategia



Personas diversas



Accesibilidad



Cuidado por la vida



DATOS GENERALES ACERCA DE LAS CIUDADES DEL DIAGNÓSTICO



Bogotá, D.C.
7.387.400
habitantes.



Medellín
2.382.399
habitantes.



Cali
2.172.527
habitantes.

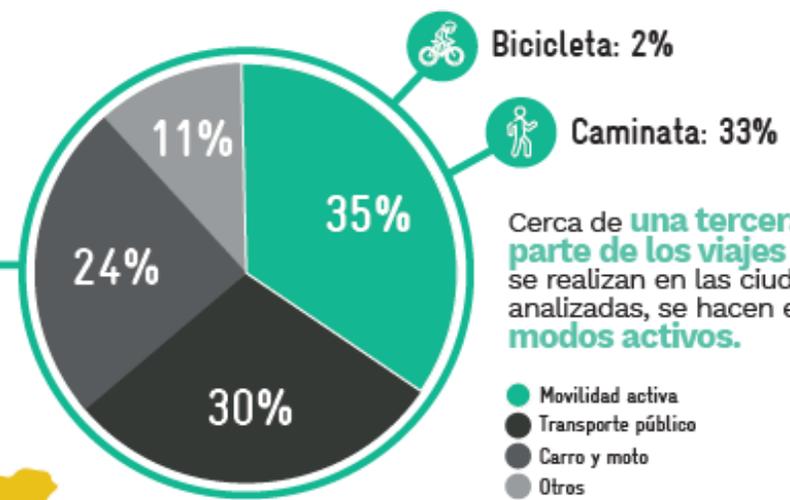
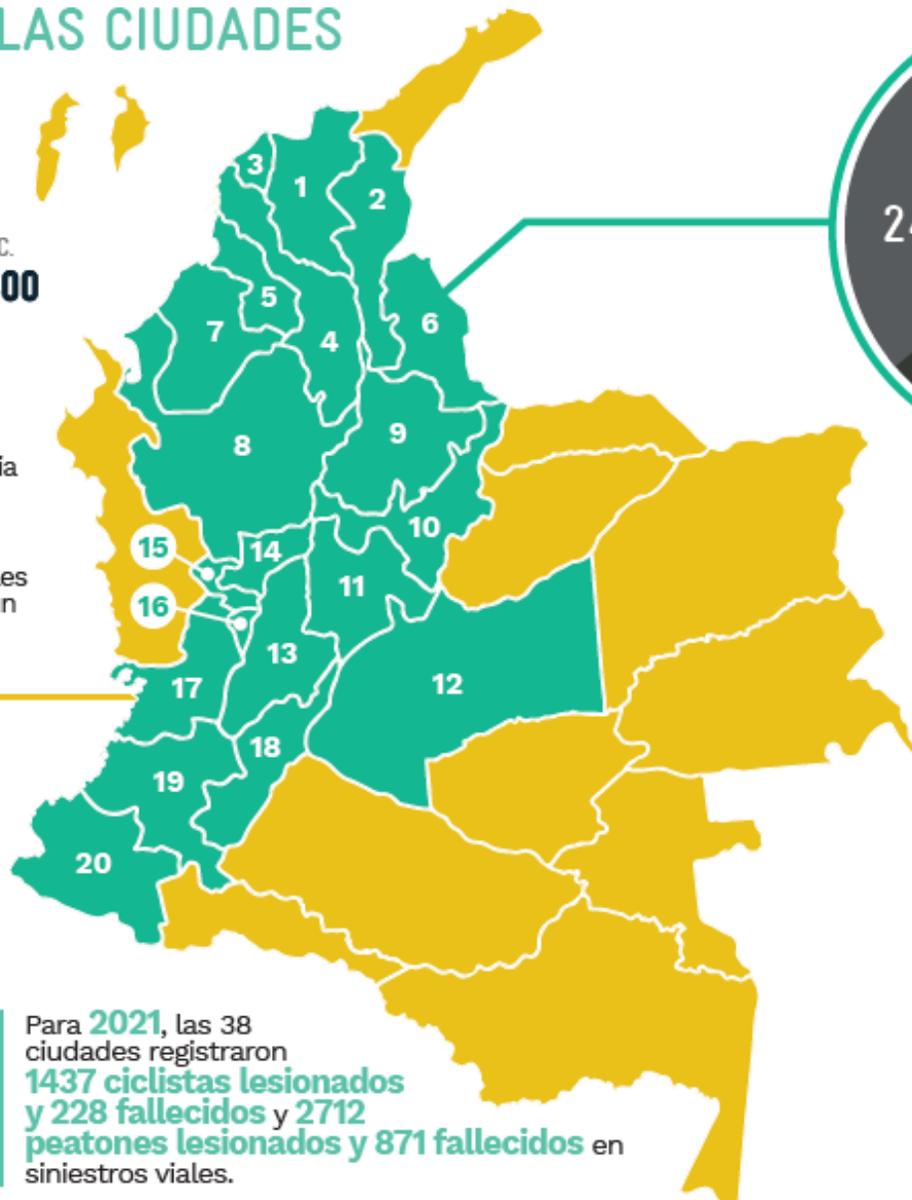


Barranquilla
1.205.284
habitantes.

La ENMA, una estrategia para todo el territorio nacional, realizó un diagnóstico en 38 ciudades, de las cuales sólo 4 tienen más de un millón de habitantes.

- | | | | |
|---|---|--------------------------------------|--|
| 1. Magdalena
Santa Marta | 7. Córdoba
Montería | 10. Boyacá
Tunja | 16. Quindío
Armenia |
| 2. Cesar
Valledupar | 8. Antioquia
Barbosa
Bello
Caldas
Copacabana
Envigado
Girardota | 11. Cundinamarca
Bogotá
Soacha | 17. Valle del Cauca
Cali
Candelaria
Jamundí
Palmira
Yumbo |
| 3. Atlántico
Barranquilla
Soledad | 9. Santander
Bucaramanga
Floridablanca
Girón | 12. Meta
Villavicencio | 18. Huila
Neiva |
| 4. Bolívar
Cartagena | 13. Tolima
Ibagué | 14. Caldas
Manizales | 19. Cauca
Popayán |
| 5. Sucre
Sincelejo | 15. Risaralda
Dosquebradas
Pereira | 20. Nariño
Pasto | |

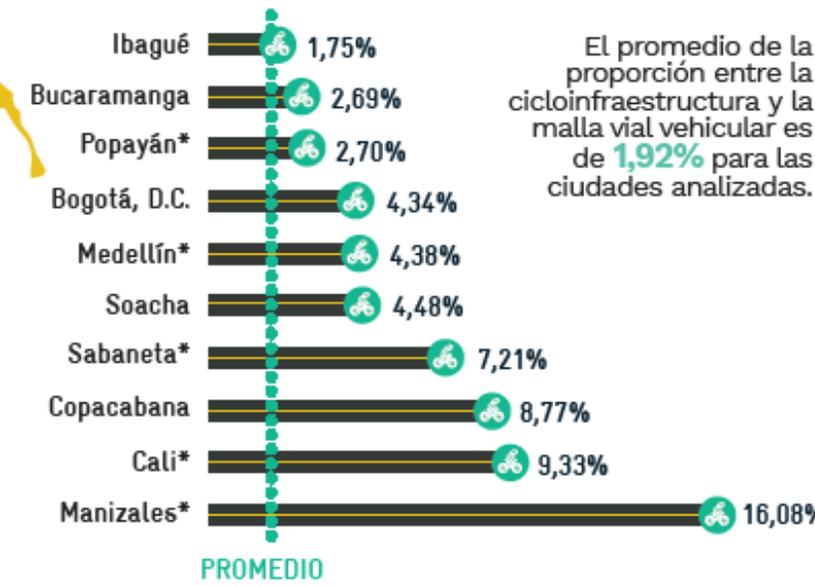
Para 2021, las 38 ciudades registraron **1437 ciclistas lesionados y 228 fallecidos** y **2712 peatones lesionados y 871 fallecidos** en siniestros viales.



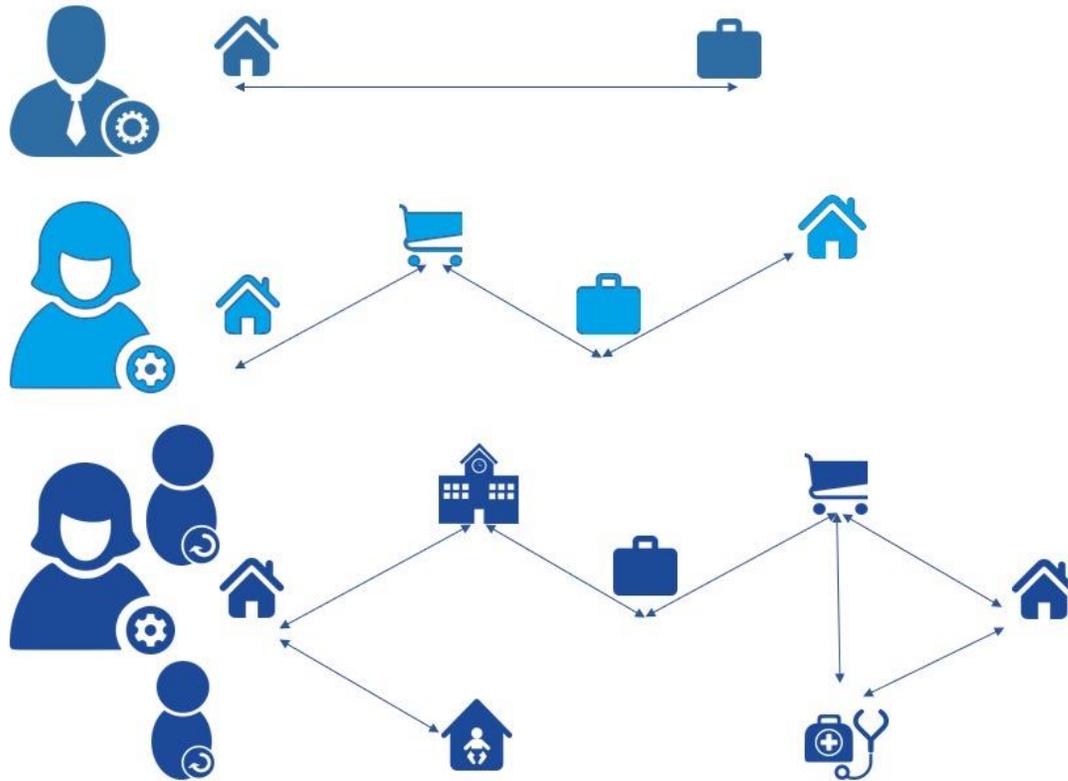
Cerca de **una tercera parte de los viajes** que se realizan en las ciudades analizadas, se hacen en **modos activos**.

Proporción cicloinfraestructura

(basados en mallas viales de Open Street Maps y respuestas (*) municipios)



El promedio de la proporción entre la cicloinfraestructura y la malla vial vehicular es de **1,92%** para las ciudades analizadas.



Reconoce que **las personas tienen diferentes características**, condiciones, experiencias y necesidades al moverse por el espacio público.

El tercer motivo de viaje de las mujeres son los viajes de cuidado, después del trabajo y estudio, lo que conlleva a una **movilidad del cuidado – poligonales**.

Son **las mujeres las que más se movilizan en el transporte público**, cuya primera etapa, por lo general, se realiza caminando.

Es fundamental analizar la **experiencia de las mujeres y de las personas con movilidad reducida**, ya que ha predominado una visión patriarcal en el diseño y la planeación de las ciudades, creando barreras y brechas para las personas más vulnerables.

Movilidad con enfoque de género

1. Cotidiana y cuidadora



Apoyar las tareas de cuidado.

2. Accesible y diversa



Necesidades, ritmos, cuerpos, estados de salud y niveles económicos.

3. Segura y libre



Violencias contra las mujeres, el acoso sexual

4. Nocturna y Festiva



Atender a la movilidad en el ciclo 24/7

5. Equitativa y participativa



Promover la participación activa de las mujeres en políticas de movilidad.

¿Y LOS RETOS CON EL ENFOQUE DE GÉNERO Y DIFERENCIAL?



¿Cuáles son los retos desde un enfoque de género y diferencial?



Ejemplos de como lo estamos haciendo

GOBERNANZA

1

Propiciar los espacios de coordinación para articular proyectos y políticas de movilidad activa con enfoque de género y diferencial



Promover la implementación de un protocolo o instrumento similar para abordar las violencias que le ocurren a las mujeres, niñas, niños y adolescentes en el transporte activo.

PROMOCIÓN Y
TRANSFORMACIÓN
CULTURAL

9

Propiciar herramientas para la aprobación de planes, programas, proyectos y estrategias de movilidad activa



Inclusión de un eje temático dedicado a la movilidad activa y género en la Escuela de Desaprendizaje del Machismo o instancias similares con las que cuenta el Gobierno Nacional, que permita superar las barreras socioculturales en el posicionamiento de la movilidad activa.

El Ministerio Implementó el Programa Equipares Público

- Permitió **robustecer** lo que se venía trabajando con el Comité Sectorial de Género
- El acuerdo se firmó **en octubre 2021** y se implementó hasta **diciembre 2022**
- El Acuerdo del Programa Equipares Público es un convenio con el PNUD e implica medirse bajo unos **estándares internacionales** en materia de igualdad de género
- reconocimiento internacional de acuerdo a sus avances en igualdad de género: **bronce, plata u oro.**



EQUIPARES PÚBLICO

Certificación otorgada por La Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, Función Pública, el Ministerio de Trabajo, el Programa de las Naciones para el Desarrollo – PNUD y el global Gender Equality Seal a **entidades públicas** que le apuestan al cierre de brechas.

3 niveles de certificación 

Comprometidos con la equidad de genero

- El Ministerio de Transporte se convirtió en la primera entidad pública de Colombia y a nivel global en obtener el Sello Plata en Igualdad de Género del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD.





Transporte

3

Preguntas, comentarios y despedida



Cofinanciado por:



Preguntas y respuestas

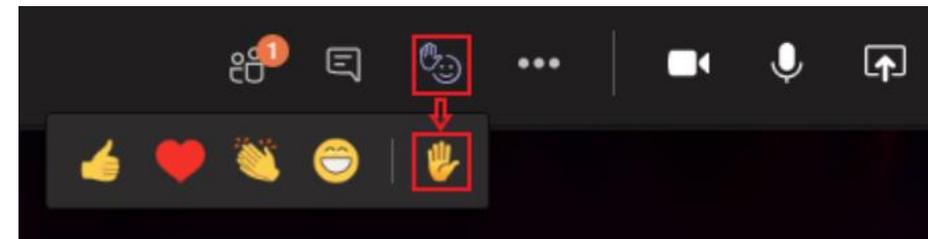
Chat

- Publique sus preguntas en el chat y las incluiremos en las preguntas y respuestas.



Para hablar

- Seleccione "Mostrar reacciones" en los controles de la reunión y, a continuación, elija "Levantar la mano". Todos los presentes en la reunión verán que has levantado la mano.



Participe en nuestras próximas sesiones de formación



1. Introducción a la Guía sobre Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de MobiliseYourCity
11 de Julio de 2023
2. Introducción al concepto de género en la planeación de la movilidad urbana
25 de Julio de 2023
3. Introducción a modos activos ¿Qué son y cómo diagnosticarlos?
8 de Agosto de 2023
4. Conducir una evaluación financiera en movilidad urbana
22 de Agosto de 2023
5. Vinculando la planeación urbana y de movilidad
5 de Septiembre de 2023

Cofinanciado por:



Gracias por su atención

Manténgase en contacto



Subscribe to our newsletter here



Mobiliseyourcity.net



contact@mobiliseyourcity.net



[@MobiliseCity](https://twitter.com/MobiliseCity)



[MobiliseYourCity](https://www.facebook.com/MobiliseYourCity)



[MobiliseYourCity](https://www.linkedin.com/company/MobiliseYourCity)

Cofinanciado por:



COLOMBIA
POTENCIA DE LA
VIDA

