

# Ciudades que se mueven con equidad: claves para entender los retos de la movilidad con enfoque de género

4 de diciembre 2025



Material desarrollado por



### Donors:



In collaboration with:



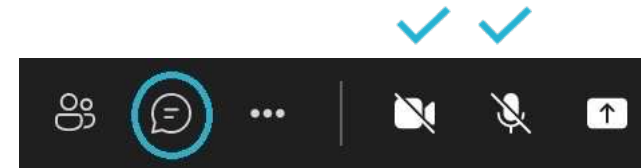
Learn more about the MobiliseYourCity Partnership and our replicable training offers:  
<https://www.mobiliseyourcity.net/mobiliseyourcity-training-materials-catalogue>



# 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.

# Serie de webinars: ciudades que se mueven con equidad

**4 de diciembre:** Claves para entender los retos de la movilidad con enfoque de género

**11 de diciembre:** Herramientas prácticas desde la Guía de Género en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

# Objetivos de aprendizaje

1. Reconocer las principales **desigualdades y barreras** que enfrentan las mujeres y otros grupos en la movilidad urbana cotidiana.
2. Identificar conceptos clave sobre **movilidad cotidiana, trabajo de cuidados, desigualdades de acceso, seguridad y exclusión**.
3. Analizar **ejemplos y experiencias reales** que evidencian cómo las desigualdades se manifiestan en los sistemas de transporte urbano.
4. Reflexionar sobre los **retos y prioridades** locales en torno a la movilidad inclusiva.

# Contenido

1. Bienvenida
2. ¿Por qué hablar de género y movilidad urbana?
3. Actividad rompehielos
4. Casos y experiencias que evidencian desigualdades
5. Reflexión interactiva
6. Preguntas y respuestas, comentarios y despedida

# Presentadoras



Jenny Salinas

Secretariado de  
MobiliseYourCity –  
Moderadora



Juliana Betancur Arenas

Experta en movilidad –  
Universidad Libre de  
Bruselas



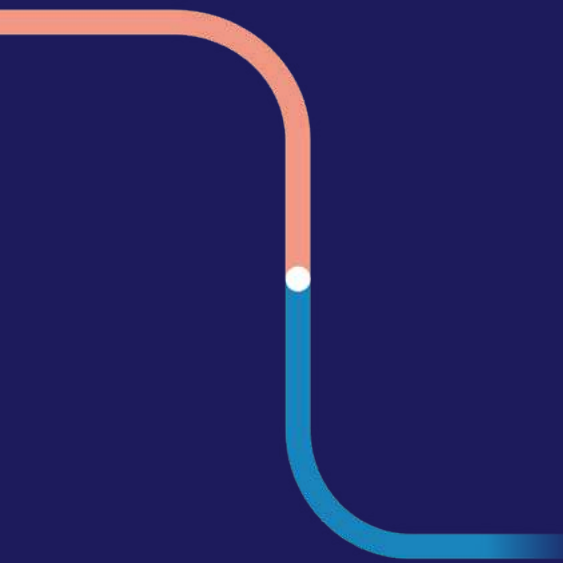
Fernanda Rivera

Especialista en  
movilidad sustentable  
y políticas públicas



Diana Ardila Luengas

Experta en género y  
movilidad sostenible



# ¿Por qué hablar de género y movilidad urbana? Barreras para una movilidad inclusiva

Diana Ardila Luengas  
Experta en género y movilidad sostenible

Roles y patrones diferenciados de viaje

Seguridad, percepción del riesgo y exclusión

Movilidad cotidiana y trabajo de cuidado

Acceda a [menti.com](https://www.menti.com)  
código: 6363 4290



# Cómo el género moldea la movilidad

La manera en que nos movemos y experimentamos una ciudad no es neutral al género.

- El acceso de las mujeres a los modos de viaje es limitado.
- Los patrones de viaje de las mujeres son más complejos que los de los hombres.
- La elección modal (y el consumo de energía asociado) difiere entre géneros.
- Los efectos de otras desigualdades se intersectan con el género.
- A la inversa, los sistemas de transporte generan impactos diferenciados por género.



**No se trata solo de patrones de viaje — y esos patrones no son casuales, tienen causas estructurales.**

# Roles y patrones diferenciados de viaje



- Las normas sociales y los roles de género estructuran la forma en que cada grupo se mueve.
- Expectativas sociales tradicionales asignan a las mujeres más responsabilidades en el **cuidado**, y a los hombres mayor libertad de movimiento para actividades **productivas**.
- Esto se traduce en diferencias en:
  - Horarios y motivos de viaje
  - Modos utilizados
  - Uso del espacio público
  - Autonomía para desplazarse
- La movilidad se convierte en un reflejo de los **roles de género** que sostenemos como sociedad.

# Movilidad cotidiana y trabajo de 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.

- Requieren **más tiempo** para moverse.
- Afrontan **mayores costos económicos**
- Llevan una **mayor carga mental**



Fuente: Esther Blodau

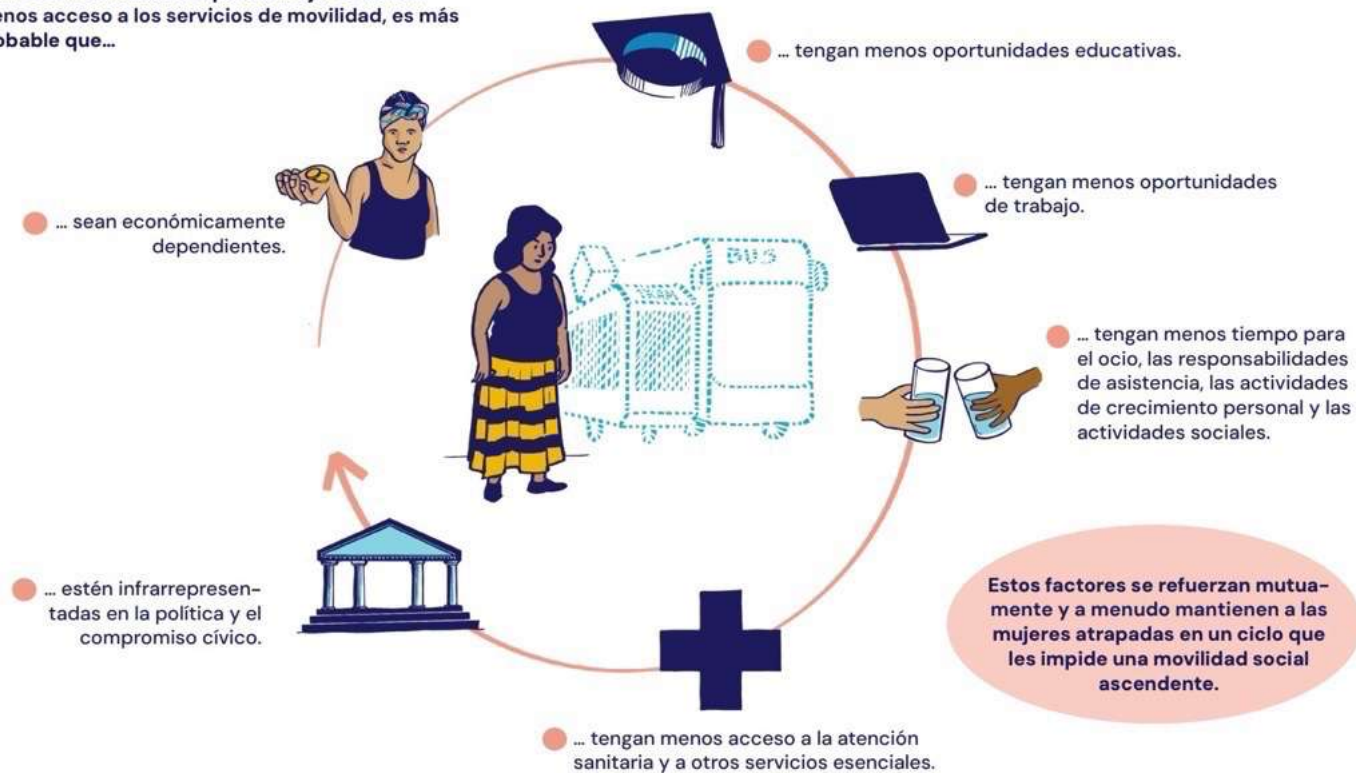
# Seguridad, percepción del riesgo y exclusión

- Mayor exposición a **acoso, violencia sexual y hostigamiento** en transporte público y en el espacio público.
- Mayor **percepción de riesgo** en trayectos nocturnos y en conexiones poco iluminadas o poco vigiladas.
- Esto genera **autolimitación de horarios, rutas y modos**, disminuyendo libertad y oportunidades.
- La exclusión se hace visible cuando una persona debe elegir “rutas más largas pero seguras” o dejar de realizar actividades por miedo.



# Relación entre transporte, género y pobreza

Como consecuencia de que las mujeres tienen menos acceso a los servicios de movilidad, es más probable que...



Fuente: Esther Blodau

# Preguntas y respuestas





# Casos y experiencias que evidencian desigualdades



Movilidades Queer en Bruselas:  
Mapeando Experiencias  
Espaciales y Posibles Futuros

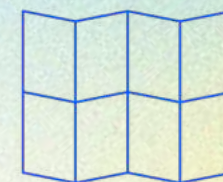
# Movilidades Queer en Bruselas: Mapeando Experiencias Espaciales y Posibles Futuros

Ciudades de que se mueven con equidad (1/2) – Webinar MobiliseYourCity  
4/12/2025

**Charlotte van Vessem & Juliana Betancur Arenas**  
Mobilise VUB Mobility and Logistics Research Group

# Intro Proyecto

- **Resumen del proyecto:** Proyecto de investigación interdisciplinar dedicado a **explorar y mapear las experiencias de movilidad y las prácticas espaciales de personas queer en Bruselas**
- **Cómo surgió:** Realizado gracias a un año de financiación del Centro de Bruselas para Estudios Urbanos.
- **Quién lo llevó a cabo:** Investigación desarrollada por Mobilise (VUB), con el apoyo de Grands Carmes y Rainbowhouse. Incluye arte visual creado por Mathilde Cominotto.



Brussels Centre  
for Urban Studies



Mathilde  
Cominotto



# El equipo de investigación



Charlotte van Vessem

Investigadora de doctorado en género y movilidad en Mobilise



Juliana Betancur Arenas

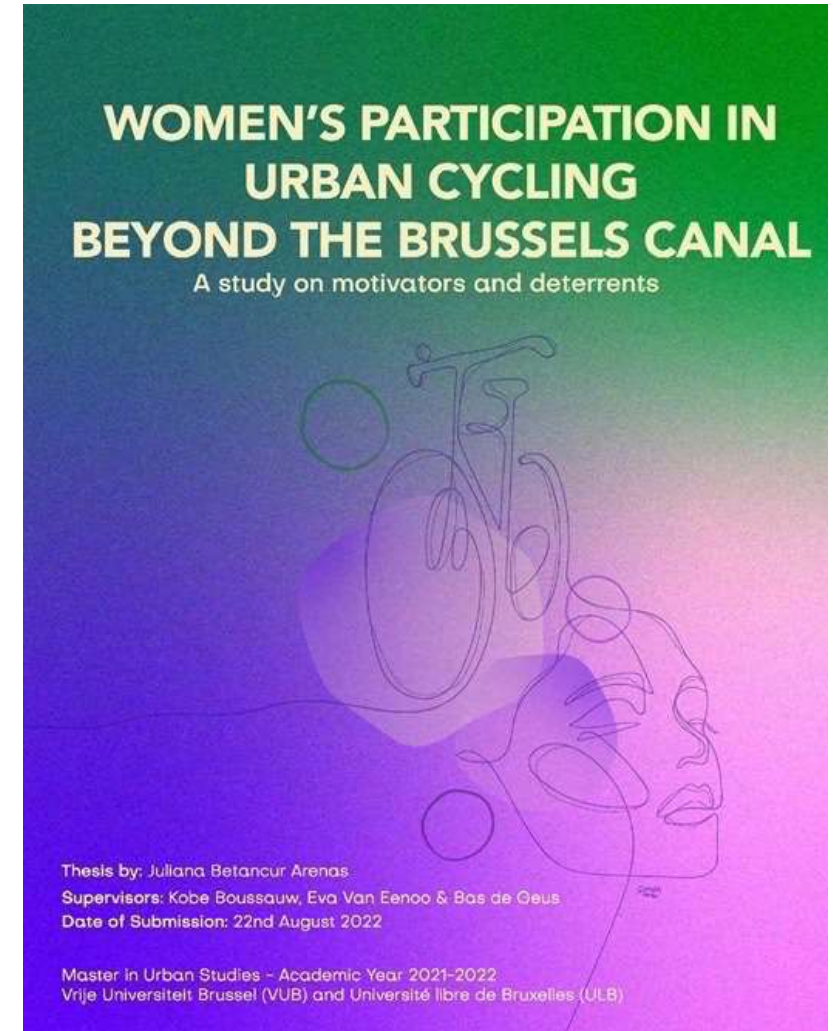
Investigadora en movilidad sostenible en Mobilise y coordinadora de proyecto en SWIFFT

# Motivacion personal inicial: Tesis de Maestria

**“MUJERES Y CICLISMO URBANO  
MÁS ALLÁ DEL CANAL DE  
BRUSELAS: Un estudio sobre  
motivadores y barreras”**

Por: Juliana Betancur Arenas

Tesis de maestría en Estudios Urbanos.  
Universidad Libre de Bruselas (Bélgica)  
Año de graduación: 2022



Diseño gráfico por Víctor Manuel Gómez  
Ilustraciones de Daniel Espinosa @spinosasine

# Contexto Belgica y Bruselas

- Bélgica se sitúa entre los **países más avanzados** de Europa en legislación LGTBI (matrimonio igualitario desde 2003).
- Adopción conjunta para parejas del mismo sexo reconocida desde **2006**.
- **Ley de identidad de género** (2018): permite modificar el género legal sin requisitos médicos.
- Existen **leyes antidiscriminación amplias** que protegen orientación sexual, identidad y expresión de género.

Aun así múltiples retos persistentes para la comunidad

- Violencia física y verbal
- Mayor discriminación laboral y de acceso a la salud
- Desigualdades entre regiones y ciudades
- Falta de datos e información confiable



# ¿Por qué este proyecto?

- Sin estudios previos sobre movilidad queer en Bruselas/Bélgica.
- La investigación existente se centra sobre todo en seguridad y miedo en personas LGBTQ+.
- Objetivo: explorar y mapear experiencias de movilidad y prácticas espaciales queer en Bruselas.
- Movilidades = desplazamientos y movilidad cotidiana.
- Solo dos artículos científicos publicados hasta ahora.



Weintrob, A., Hansell, L., Zebracki, M., Barnard, Y., & Lucas, K. (2021). Queer mobilities: critical LGBTQ perspectives of public transport spaces. *Mobilities*, 16(5), 1–17.  
<https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1958249>

Cubells, J., Aldred, R., Verlinghieri, E., & Marquet, O. (2025). Walking and biking as queer: Deviations, care and resistance negotiating Barcelona's streets. *Gender, Place & Culture*, 32(8), 1182–1205.  
<https://doi.org/10.1080/0966369X.2025.2469115>

# Revisión bibliográfica

## ACADEMIA

No existe tal cosa como una geografía queer única

- La mayoría del trabajo se ha centrado en hombres gays y mujeres lesbianas
- No hay estudios sobre identidades interseccionales

Principalmente estudios desde la geografía; solo dos abordan la movilidad.

No existe una tradición investigadora establecida sobre el estudio de los vínculos entre el comportamiento de movilidad y las identidades queer

## INFORMES TÉCNICOS

De los informes nacionales y locales: enfoque en miedo y violencia

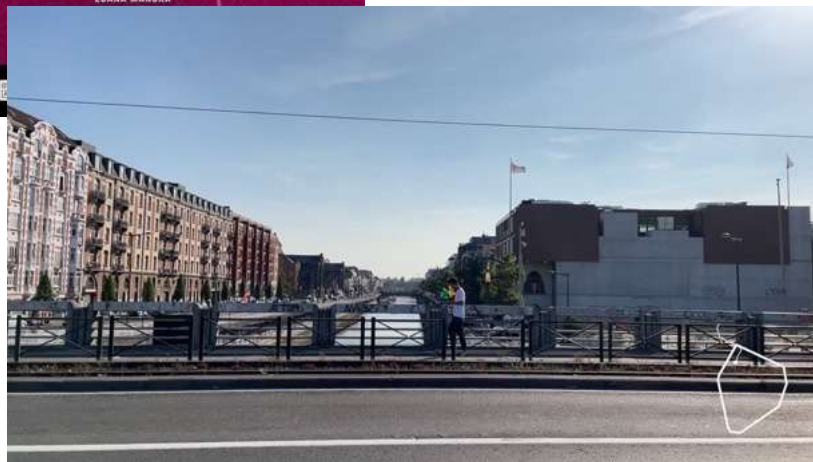
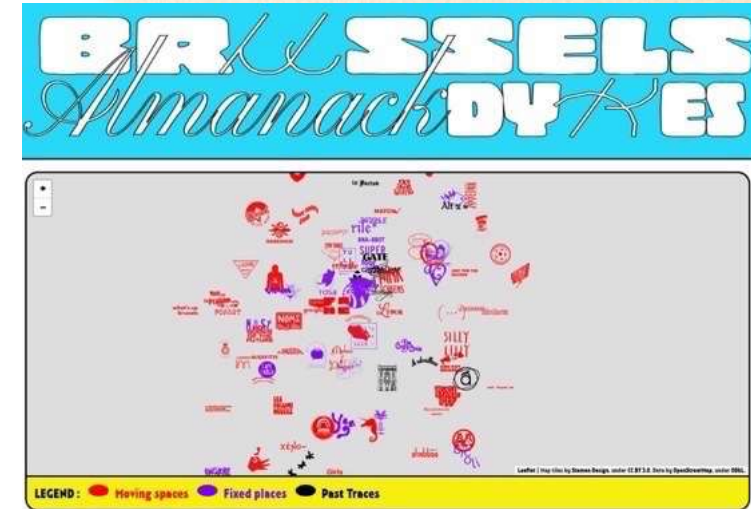
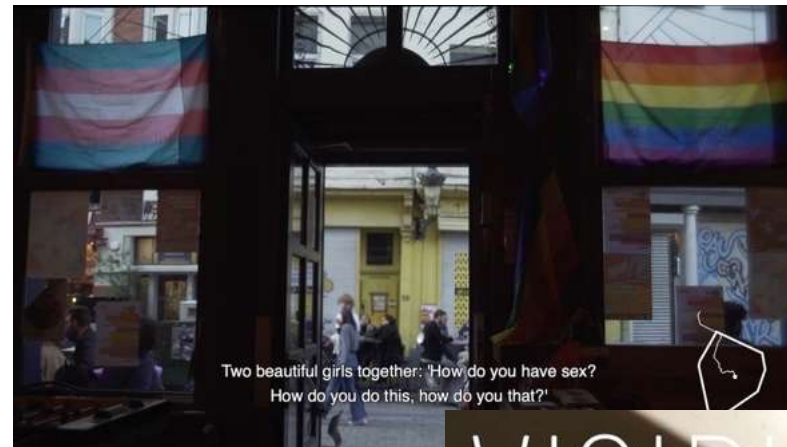
En 2019, dos tercios de las personas LGBTI belgas evitaban tomarse de la mano en público con su pareja, a menudo o siempre

Incumplimiento de los compromisos de investigación por parte de los responsables políticos

Aunque incluido en el Plan de Inclusión, no hay investigación sobre movilidad LGBTQIA+ o seguridad vial.

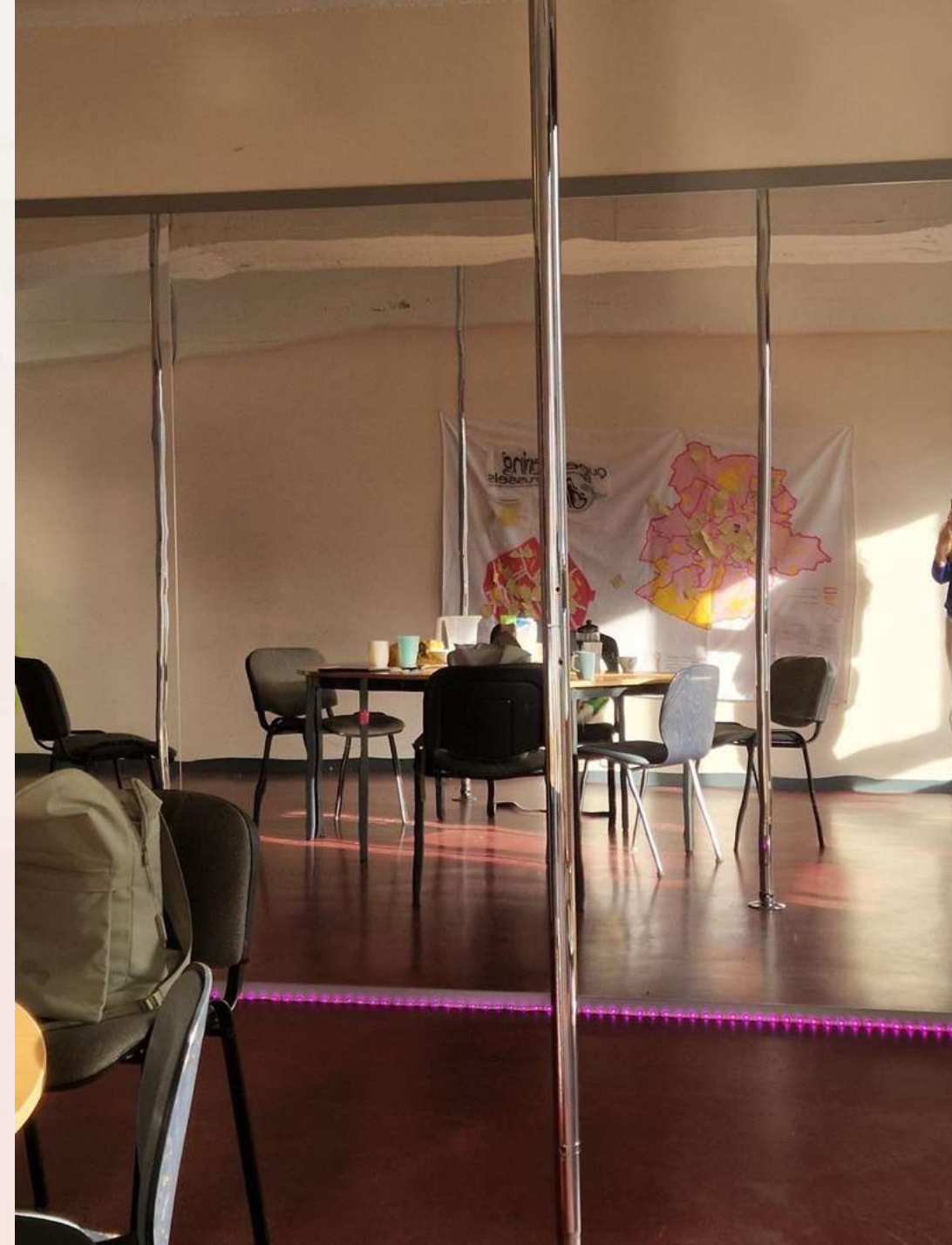
# Exploraciones en el arte

Desde el arte urbano y el activismo

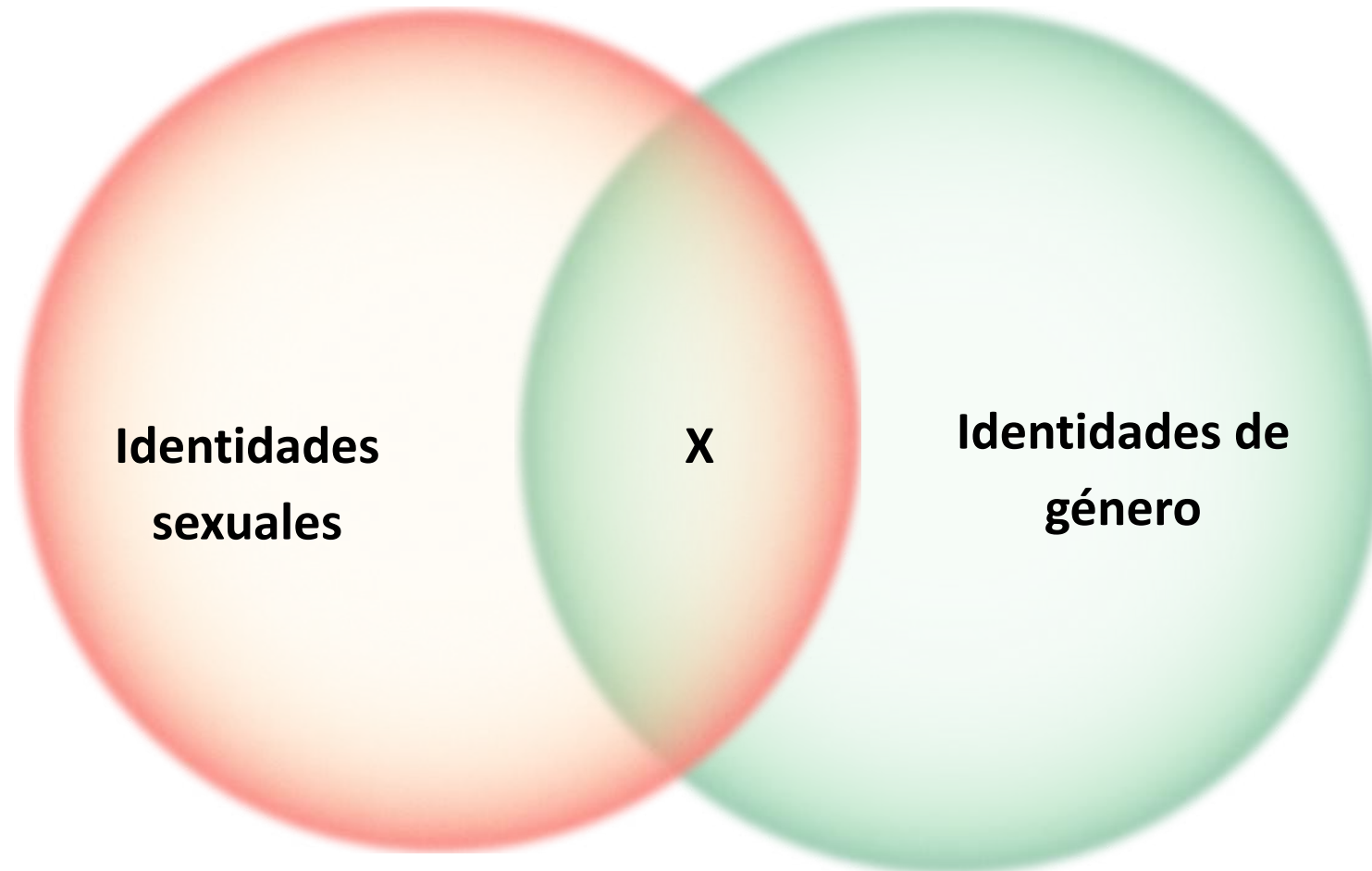


# Metodología

- 5 grupos focales en diferentes idiomas y lugares de la ciudad
- Apoyado por facilitador grafico (ilustradore local)
- Discusion semiestructurada + mapeo de movilidad cotidiana
- Entrevistas adicionales con representantes de grupos Queer de difícil acceso
  - Adultos mayores (>65)
  - Solicitantes de asilo
  - Familias homoparentales



# Grupo objetivo: ¿definición de 'queer'?



# Convocatoria de participantes

**Q-MAP** **VUB** VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL **Brussels Centre for Urban Studies**

## Let's talk about Queer Mobilities

**Waar:**  
in het Rainbow House en de Grands Carmes  
(Karmelietenstraat 20-22, 1000 Brussel)

**Wanneer:**  
November 2024 (exacte data volgen nog)

**Wie:**  
Iedereen die queer is en wil praten over mobiliteit  
in Brussel is welkom!

**Wat:**  
Discussiegroepen in meerdere talen (En, Fr, NI) en  
mapping workshops

Met steun van het Brussels  
Centre For Urban Studies

Contact: [queermobilities@gmail.com](mailto:queermobilities@gmail.com)

**mobilise**  
enabling sustainability, redefining justice

**Q-MAP** **VUB** VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL

**NOV 20 24**

## LET'S TALK ABOUT QUEER MOBILITIES

**INSCRIVEZ-VOUS ICI !**

Contact: [queermobilities@gmail.com](mailto:queermobilities@gmail.com)

**VUB** VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL **Brussels Centre for Urban Studies** **mobilise** **Q-MAP**

## Let's talk about Queer Mobilities

**Where:**  
Rue des Grands Carmes 20-22, 1000 Brussels

**When:**  
November 2024 (several dates to come)

**Who:**  
Anyone who is queer and wants to talk about mobility  
in Brussels is welcome!

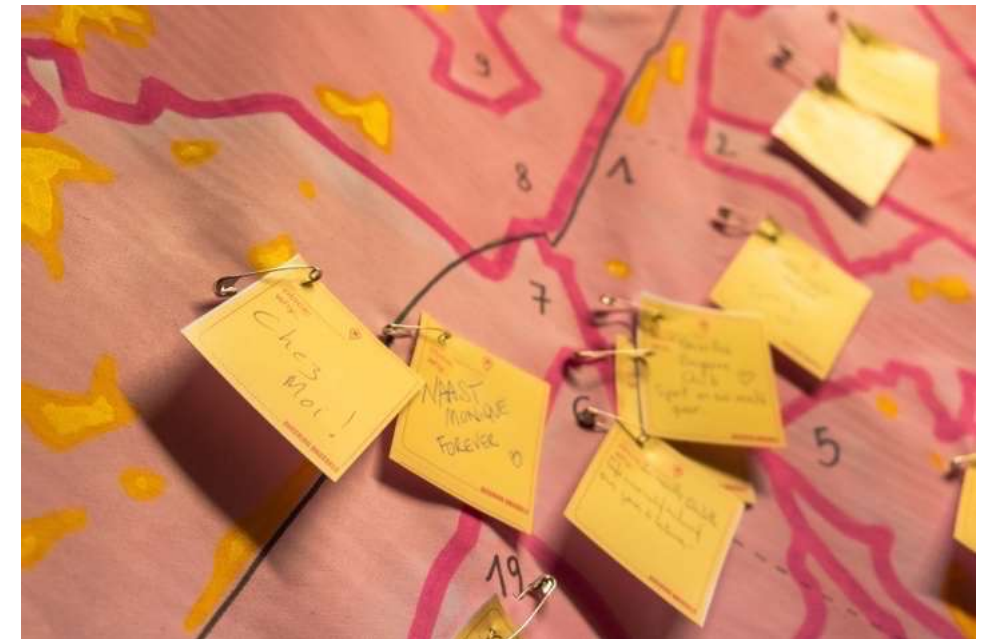
**What:**  
Discussion groups in multiple languages (En, Fr, NI)  
and mapping workshops

**Sign up here**

As part of a research project organised by Mobilise (Vrije Universiteit Brussel)  
With the support of the Rainbow-House and les Grands Carmes

Contact: [queermobilities@gmail.com](mailto:queermobilities@gmail.com)

# Convocatoria de participantes : “Queering the map” en Bruselas @Pink Screens 2024



Photos de Inês Pinto.  
Pink Screens Festival & Cinema Nova (2024)

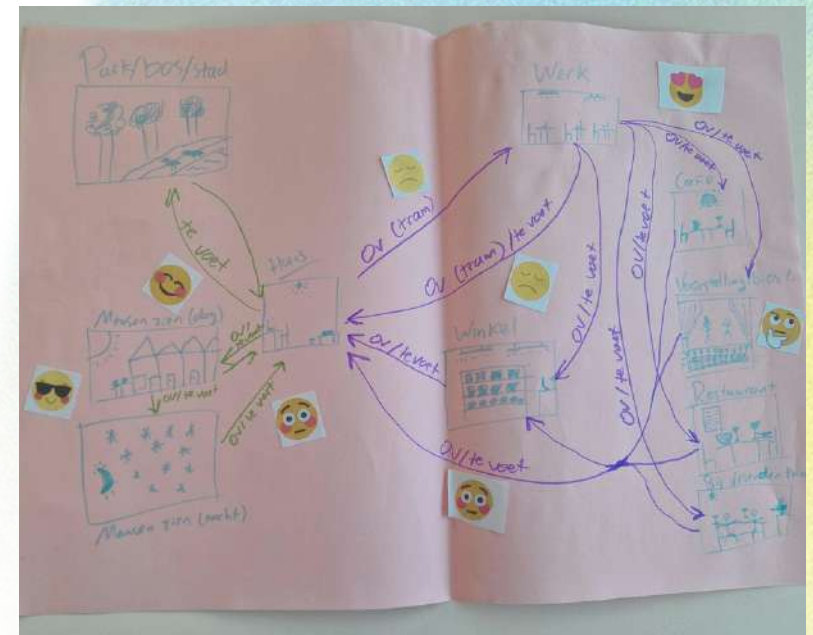
# Sesiones de grupos focales: mapeo de participantes

**Paso 1:** Dibuja tu movilidad cotidiana

Incluye los modos de transporte y los destinos mas recurrentes

**Paso 2:** añade cómo te sientes respecto a este viaje por medio de emojis o dibujos

**Paso 3:** ¿cómo se conectan estos con tu identidad (queer)?



# Resumen visual: movilidades queer en Bruselas

- Resumen visual de las discusiones en grupos focales
- Temas principales de las sesiones, con citas (anonimizado)
- Centrado en la situación actual pero con espacio para el futuro (interactivo)

Martilde  
Cominotto

## CYCLING

Cycling is freedom. I don't have to pay attention to the hour. It feels safe.



My queer identity neutralizes when on the bike. You're just 'fast'.



The traffic makes me feel unsafe at times. Hills make cycling through the city harder, and more sweaty.

## COPING MECHANISM

Always calculating: should I take the fast route or the safer one?



I have to take transport to my queer venue, the destination is safe, but the route isn't. It discourages to even go.



The queer community seems to be separated by language a lot. A lot of things are happening past each other.

Public transport sometimes isn't clear due to language; things are badly or not translated at all.



Some events have so many very visible queer people. It's wonderful. Where are they the rest of the year? Especially the femmes and lesbians?

## WHAT ABOUT THE FUTURE?

### MORE QUEER SPACES?

Also more 'queer' or lesbian and diverse activities, less concentrated in the city centre

### SAFER INFRASTRUCTURE?

More lights, better cycling lanes, less space for cars and promoting slower forms of mobility

## VISIBILITY

### INCREASE QUEER VISIBILITY?

Stickers, flags... on buildings and shops but also through sensibilisation or awareness campaigns in the city and public transport

### MIXED USE SPACES?

Where everyone feels welcome. Not segregated or gentrified

### MOBILITY?

More affordable public transport, focus on multilingualism and safety

## QUEER SPACES

It's closest to a gayberhood in Brussels, a place where I feel at ease.



It's almost like we walk down different streets, one after another. I only witnessed sexual harassment once or twice, which doesn't mean that it's not happening. It happens when a man isn't looking or paying attention.



Neighbourhoods and safe transport impacted big decisions when we, a queer couple, bought a home.



There are not enough queer spaces that aren't revolving around nightlife or consumption. Neither for femmes and lesbians. I don't feel that welcome in the centre.



What I wear is determined by where I need to go.



I have clothing for transit that I put over my more queer-coded outfit.

This constant radar of trying to be aware. I rarely feel comfortable. I am always alert.



## INVISIBILITY SAFETY & SECURITY



Matilde Cominotto



Fotos de Ines Pinto

# (In)visibilidad

- La **visibilidad se gestiona día a día**: equilibrio entre expresarse y protegerse.
- La **superposición de prendas** funciona como estrategia para adaptarse a distintos espacios.
- La **(in)visibilidad depende del contexto**: más libertad en espacios queer, más limitaciones en el transporte.
- Los **eventos colectivos** (p. ej., Festival de cine queer: Pink Screens) generan **momentos liberadores, pero solo temporales** en la ciudad.



# Comportamiento de movilidad

**Transporte público:** experiencias variables según modo y hora; alta visibilidad, sensación de inseguridad y dependencia del sistema.

**Bicicleta:** brinda libertad, control y anonimato; estrategia para afrontar vulnerabilidad, aunque limitada por infraestructuras deficientes, tráfico y colinas.



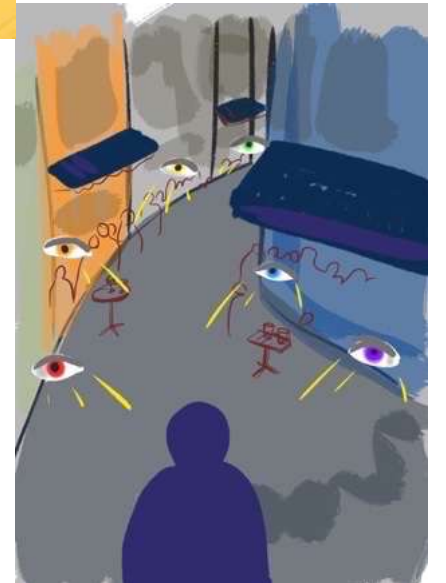
# Mecanismos de afrontamiento

- **Decisiones de ruta y transporte guiadas por seguridad y comodidad.**
- **Evitación de zonas/ líneas como autoprotección.**
- Miedo y agotamiento reducen la participación en eventos y espacios queer.
- **Moverse implica trabajo emocional y planificación continua.**



# Espacios Queer

- Debates sobre qué convierte a un espacio en un 'espacio queer' (frente a LGBTQ+ o gay)
- Ubicaciones: a menudo en el centro, necesidad de más espacios en otras zonas de la ciudad
- Objetivo de los espacios: a menudo de fiesta o para beber, necesidad de espacios más diversos para otras actividades



# Inclusión y exclusión

- Falta de lugares para identidades queer más allá de hombres cis gays blancos → invisibilidad de resto de población queer interseccional
- Predominio de espacios nocturnos; se necesitan actividades diurnas para mayores y familias.
- Barreras lingüísticas: abundancia de oferta en francés, menos en neerlandés e inglés, dificultando la integración de recién llegados.



# Seguridad

- Movilidad marcada por la vigilancia y la autoprotección.
- La seguridad cambia según el contexto: personas alrededor, lugar, hora y estación.
- Mayor riesgo en transporte público → necesidad de pasar desapercibido; menor riesgo en bici o caminando.
- La ropa se elige según las exigencias de seguridad del trayecto.
- El riesgo no se distribuye igual: varía según expresión e identidad de género.



# Identidades interseccionales

- El género percibido influye en la experiencia: las personas leídas como femeninas enfrentan más acoso callejero.
- Falta de espacios para identidades múltiples → obliga a elegir entre partes de la propia identidad (queer, nacionalidad, religión, idioma).
- La edad y la paternidad afectan la inclusión: personas mayores y padres queer suelen sentirse invisibilizados en la comunidad.



# ¿Bruselas, una ciudad queer?

Sí, pero...

Falta de espacios queer, especialmente fuera del centro de la ciudad

Necesidad de una mayor inclusión de diferentes actividades e identidades

No hay suficiente enfoque en la movilidad segura más allá de la conciencia situacional (es decir, durante eventos puntuales)

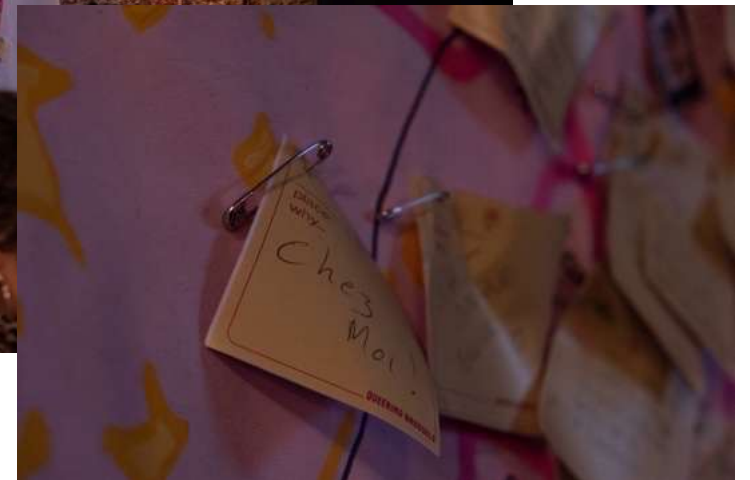
En general: no son los lugares, son las personas en estos espacios

# Próximos pasos

- Informe y recomendaciones de política pública para la ciudad
- Artículo académico
- Tema de tesis de maestría



Fotos de Ines Pinto





# ¡Gracias!

¿Tienes alguna pregunta?

# Movilidades Queer en Bruselas

Ciudades de que se mueven con equidad (1/2) – Webinar  
MobiliseYourCity  
4/12/2025

**Charlotte van Vessem & Juliana Betancur Arenas**

Contactos:

[charlotte.van.vessem@vub.be](mailto:charlotte.van.vessem@vub.be) & [juliana.betancur.arenas@vub.be](mailto:juliana.betancur.arenas@vub.be)



Martilde  
Cominotto





# Movilizando los cuidados: Género y Movilidad en la Ciudad de México

Fernanda Rivera



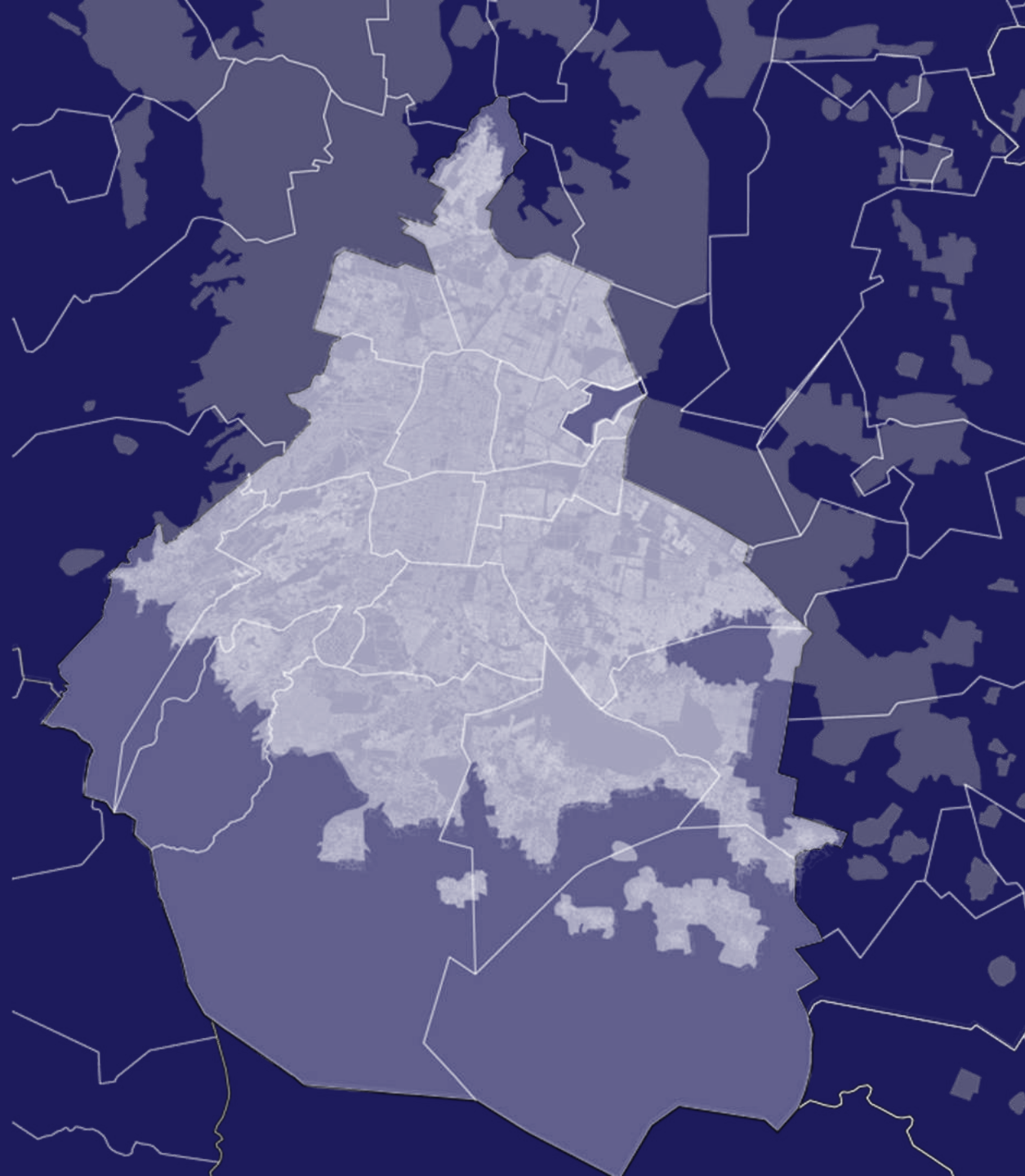
# CONTEXTO

# CIUDAD DE MÉXICO

An aerial photograph of Mexico City, Mexico, showing the city's urban landscape in the foreground and the Popocatepec volcano in the background. The volcano is covered in snow and is the central focus of the image. The sky is clear and blue, and an airplane is visible in the distance. The text 'CIUDAD DE MÉXICO' is overlaid in the center of the image.

Santiago Arau

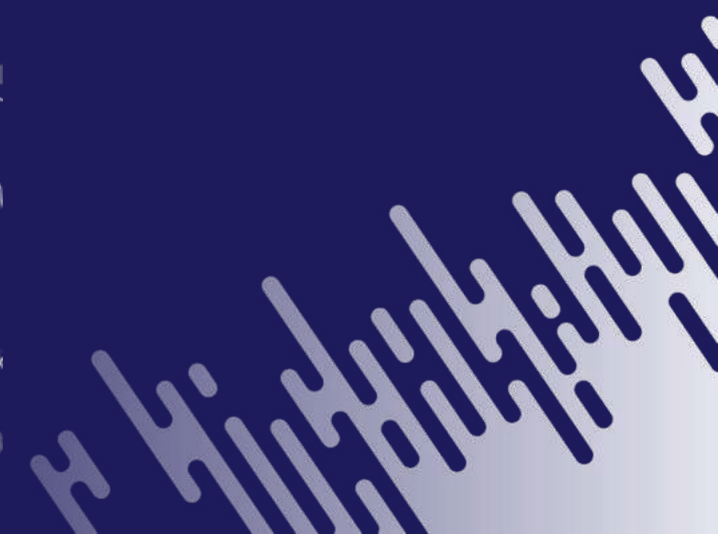
CIUDAD  
DE MÉXICO



5°  
ZONA  
METROPOLITANA

22 millones de  
habitantes en la ZMVM

9.2 millones en  
CDMX



## REPARTO MODAL

19 millones de viajes en CDMX

34 millones de viajes en ZMVM

8 de 10 viajes a pie, en bici y en TP

20% en vehículos (autos y motos)



### MODOS DE TRANSPORTE

Transporte estructurado 33%

Transporte motorizado 19%

Transporte concesionado 33%

No Motorizado 15%

An aerial, black and white photograph of a city, likely Santiago, Chile, with a large, dark, conical volcano in the center. The city is densely packed with buildings, and the volcano's slopes are steep and dark. The sky is filled with clouds, and the overall scene conveys a sense of urban density and natural power.

# CIUDAD DESIGUAL

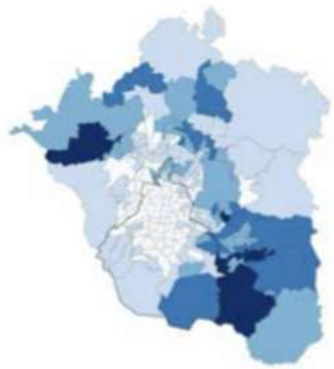
Santiago Arau



# CIUDAD DESIGUAL

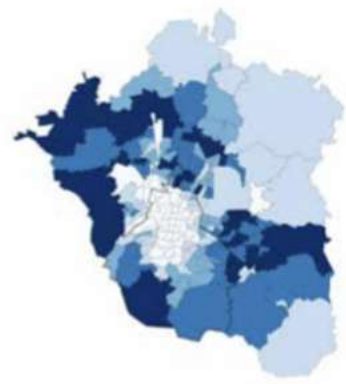
Santiago Arau

AM



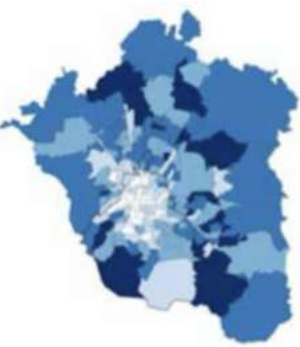
Leyenda  
 Porcentaje de viajes  
 0.00 - 0.01  
 0.01 - 0.02  
 0.02 - 0.03  
 0.03 - 0.04  
 0.04 - 0.05  
 0.05 - 0.07

5 AM



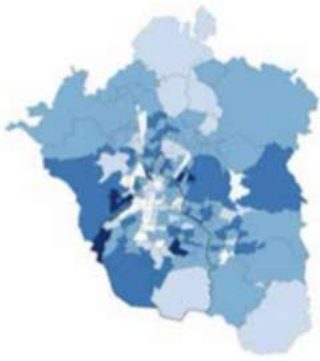
Leyenda  
 Porcentaje de viajes  
 0.00 - 0.02  
 0.02 - 0.04  
 0.04 - 0.07  
 0.07 - 0.10

AM



Leyenda  
 Porcentaje de viajes  
 0.00 - 0.03  
 0.03 - 0.04  
 0.04 - 0.08  
 0.08 - 0.10  
 0.10 - 0.14

7 AM



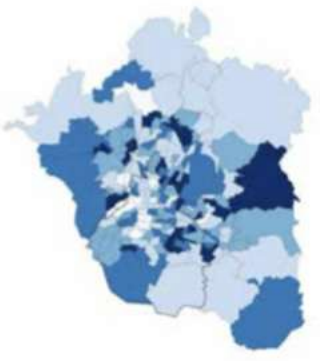
Leyenda  
 Porcentaje de viajes  
 0.00 - 0.04  
 0.04 - 0.08  
 0.08 - 0.10  
 0.10 - 0.15

AM



Leyenda  
 Porcentaje de viajes  
 0.00 - 0.04  
 0.04 - 0.08  
 0.08 - 0.10  
 0.10 - 0.15

9 AM



Leyenda  
 Porcentaje de viajes  
 0.00 - 0.04  
 0.04 - 0.08  
 0.08 - 0.10  
 0.10 - 0.15

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI (2017).



# DESIGUALDAD DE TIEMPO Y ESPACIO

Santiago Arau

An aerial, black and white photograph of a large, multi-level bus terminal. The terminal features several long, parallel platforms supported by pillars, with numerous buses parked or moving along them. A prominent circular structure is visible in the lower-left quadrant. The background shows a dense urban area with various buildings and a highway. The text "RETOS METROPOLITANOS" is overlaid in the center in a light orange color.

# RETOS METROPOLITANOS

Photo: SEMOVI



CIUDAD DESIGUAL  
entre hombres y mujeres



Con más de la mitad de la población mundial viviendo en ciudades, el transporte urbano es claramente un sector crítico.



El transporte es un medio esencial para que mujeres y hombres, niñas y niños accedan a las actividades de la ciudad, pero también reproduce una distribución injusta de la accesibilidad y diversas inequidades.

La posición social de las personas usuarias del transporte refleja múltiples identidades de género, clase, etnia, religión, sexualidad, edad y capacidades físicas o mentales, las cuales explican diversas diferencias.

*(Levy, 2013)*



SEMOVI, 2020

# 1. TRANSPORTE NO ES NEUTRAL



## 2. VIVIMOS VIOLENCIAS EN EL TRANSPORTE



A photograph of construction workers on a wooden structure, possibly a roof or a high-rise building. The workers are wearing yellow hard hats and safety harnesses. One worker in the foreground is wearing a blue jacket and a yellow hard hat, and is looking down at something in his hands. Another worker is visible behind him, also wearing a yellow hard hat. The structure is made of wooden beams and planks. There is a black circular object, possibly a fan or a light fixture, on the wooden surface. The background shows a brick wall and some other construction elements.

# 3. TRANSPORTE ES UN SECTOR HISTÓRICAMENTE LIDERADO POR HOMBRES



MOVILIZANDO LOS CUIDADOS

GÉNERO Y TRANSPORTE POPULAR CDMX



Reconocer que las mujeres vivimos Exclusión Social por el transporte:

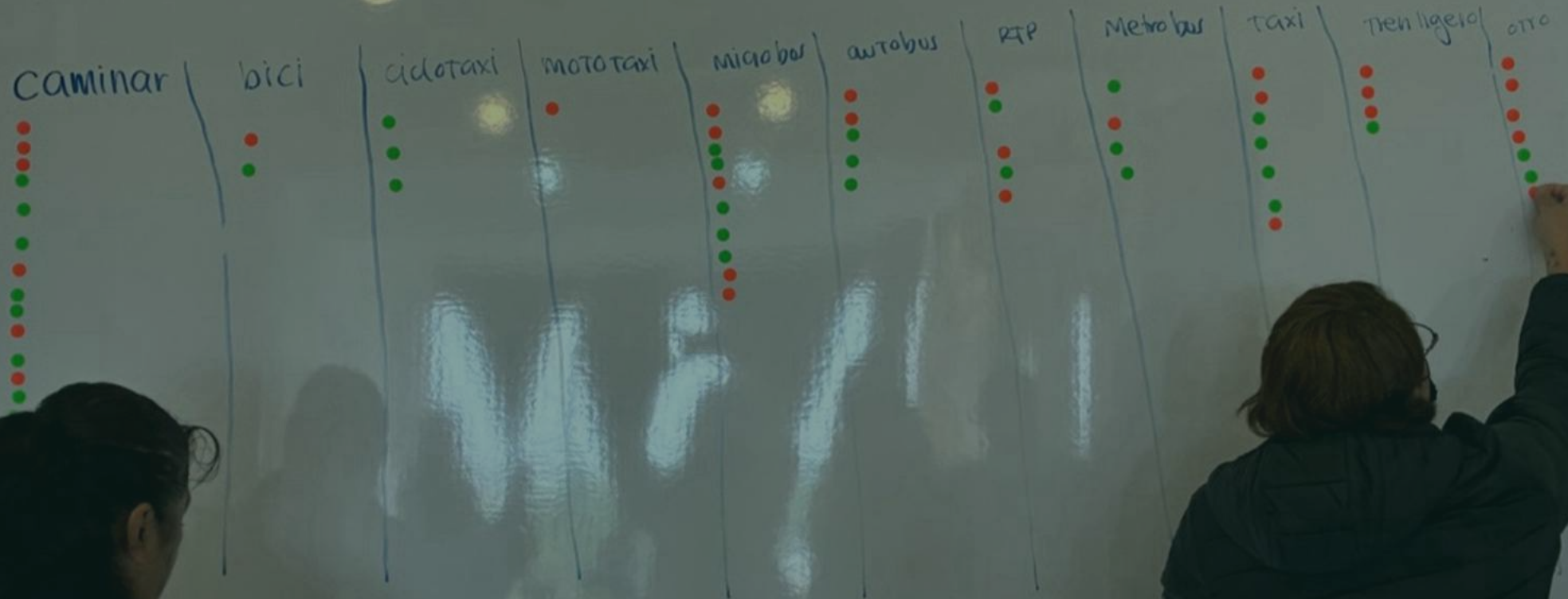
Económica  
Tiempo  
Física  
Seguridad  
Geográfica  
Equipamientos  
Espacio

*(Church, 2000)*



¿Cuál es la relación entre el transporte popular y la exclusión social de las mujeres en la CDMX?

# Talleres participativos con perspectiva feminista



# Talleres participativos con perspectiva feminista



# Entrevista a operadores de Ciclotaxis y Microbuses: Transporte popular





# RESULTADOS

*Movilizando los cuidados*



## 1. LAS EXCLUSIONES SON INTERDEPENDIENTES Y SE REFUERZAN ENTRE SÍ

Tarifas altas → empujan a las mujeres a modos más lentos → largas esperas → inseguridad al caminar → más pobreza de tiempo.

El tiempo y el dinero son inseparables, especialmente bajo cargas de cuidado.



## 2. EL TRANSPORTE POPULAR ES ESENCIAL E IRREMPLAZABLE, PARA LA VIDA COTIDIANA

- a) Cobertura territorial incomparable con los modos formales
- b) Disponibilidad (especialmente los microbuses)
- c) Flexibilidad, incluyendo:
  - Parar en cualquier punto
  - Dejar cerca de los hogares
  - Adaptarse a cadenas de viaje múltiples asociadas al cuidado



### 3. EXCLUSIONES ECONÓMICAS Y DE TIEMPO SON LAS BARRERAS MÁS FUERTES

- Tarifas como una barrera importante:
  - *“El costo es lo único que no me gusta”*  
— sobre bicitaxis
- Taxis y aplicaciones se usan sólo en emergencias debido al costo
- La pobreza de tiempo es aguda: largas esperas

## 4. EL MIEDO Y LA INSEGURIDAD MOLDEAN DECISIONES DE MOVILIDAD

- Miedo a caminar de noche.
- Baja confianza en taxis y apps.
- Preocupación por acoso, asaltos, accidentes.
- Operadores responden con prácticas informales de seguridad (dejar más cerca, rutas adaptadas).



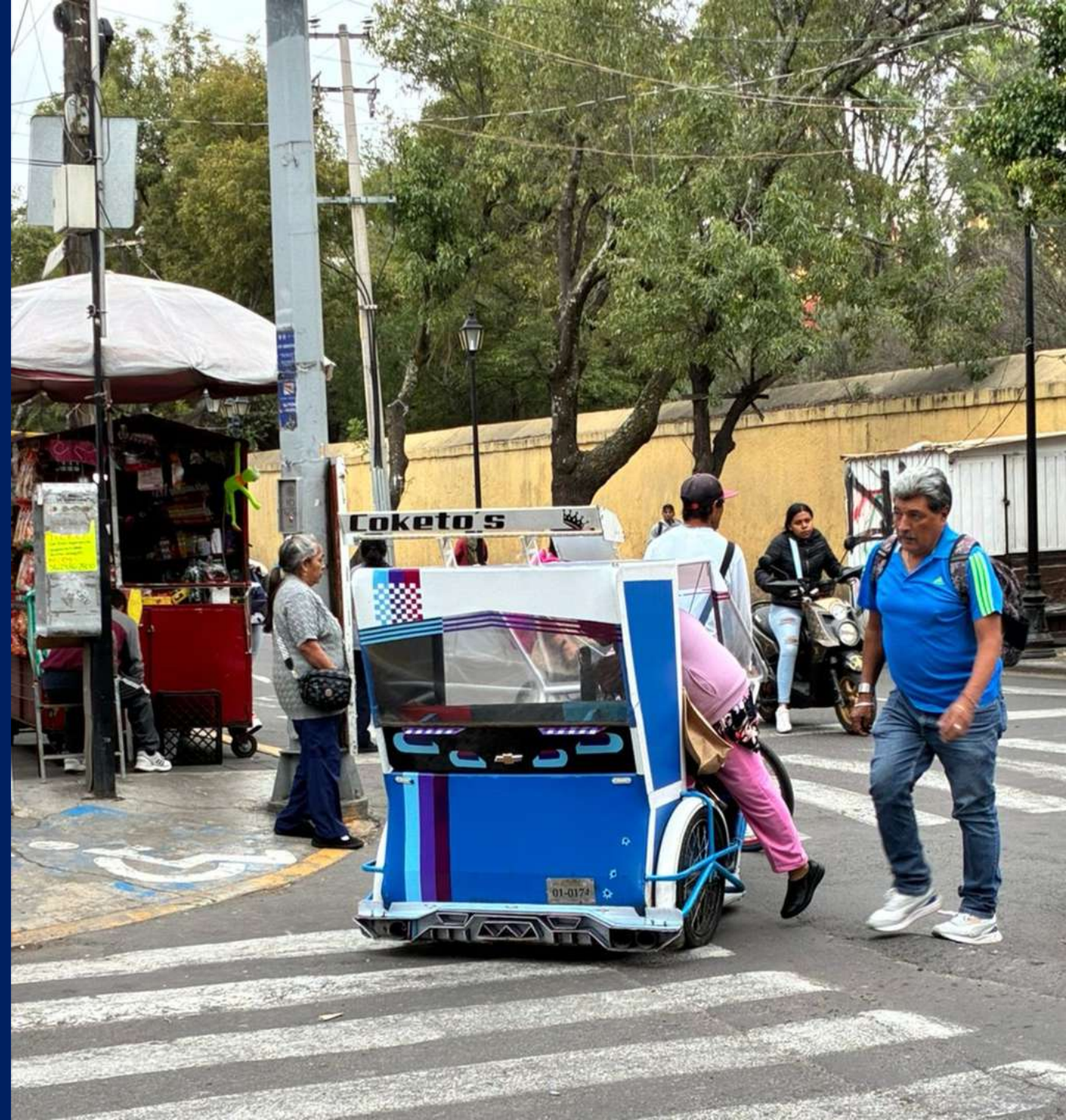
## 5. LA EXCLUSIÓN FÍSICA ESTÁ INTEGRADA AL TERRITORIO

- Banquetas insuficientes (94%).
- Calles estrechas, poca iluminación.
- Tareas de cuidado → mayor esfuerzo físico.
- Paradas fijas formales obligan a caminar más.



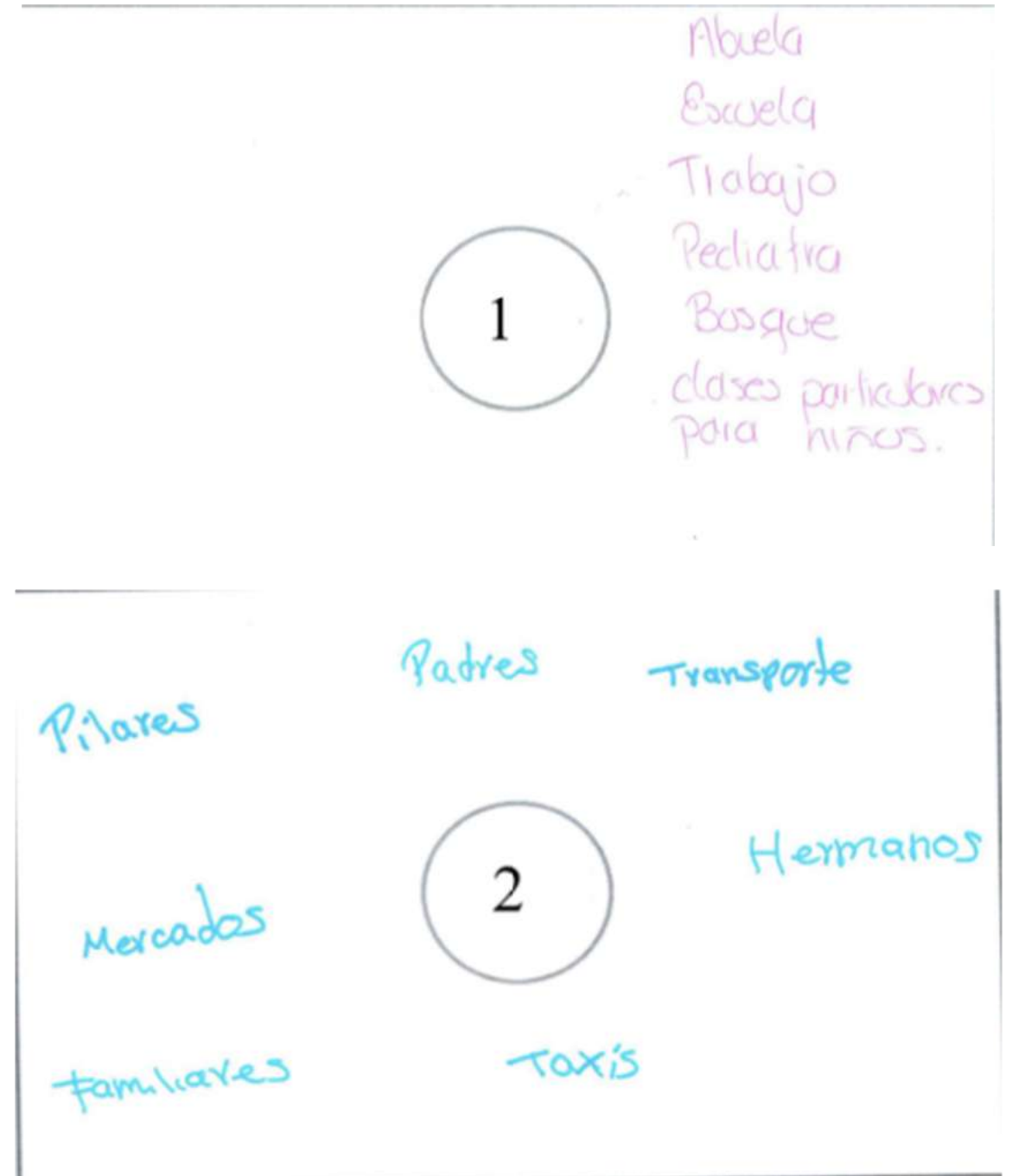
## 6. EXCLUSIÓN GEOGRÁFICA Y DEPENDENCIA DEL TRANSPORTE POPULAR

- Modos estructurados demasiado lejos o desconectados.
- Microbuses y bicitaxis cubren toda la alcaldía.
- Sin transporte popular, la accesibilidad se derrumba.



## 7. EL ESPACIO COMO CONFIANZA Y COMUNIDAD

- Redes de apoyo → infraestructura social.
- Operadores son parte de la comunidad.
- La accesibilidad depende tanto de relaciones como de infraestructura.



# DESALINEACIÓN EN MÚLTIPLES ESCALAS: USUARIAS, OPERADORES Y POLÍTICA PÚBLICA

## necesidades de mujeres

## lo que recibimos

- tiempos largos e impredecibles.
- **Tarifas** que no corresponden con su capacidad de pago.
  - **Inseguridad** persistente al caminar y usar el transporte.
  - Infraestructura **deficiente** que amplifica la carga física del cuidado.
  - Políticas que **no reconocen la centralidad del trabajo de cuidado en la movilidad.**

Las mujeres **compensan** con estrategias personales lo que el sistema no ofrece:


- rutas alternativas
- horarios adaptados
- depender de redes comunitarias
- renunciar a viajes.

# DESALINEACIÓN EN MÚLTIPLES ESCALAS: USUARIAS, OPERADORES Y POLÍTICA PÚBLICA

Existe un **desajuste profundo** entre lo que la planeación imagina y lo que la vida cotidiana requiere.

Las políticas, aunque bien intencionadas, **no dialogan con las prácticas del cuidado ni con la lógica territorial del transporte popular.**





# CONCLUSIÓN

*Movilizándonos  
hacia los cuidados*

SI LOS CUIDADOS  
PARAN,  
EL MUNDO PARA





REDISTRIBUIR LAS  
ACTIVIDADES DEL  
CUIDADO

# ERRADICAR Y RECONOCER LAS VIOLENCIAS



A photograph of a woman with short grey hair, wearing a white long-sleeved shirt with the word "LOVE" in a black and white graphic, blue pants, and a black fanny pack. She is using a black cane and walking towards the camera on the aisle of a bus. Another woman is visible in the background, also using a cane. The bus interior features blue seats, metal handrails, and large windows showing a street scene with trees and buildings.

# PERSPECTIVA FEMINISTA

CONSIDERAR LOS CUIDADOS EN LA  
PLANEACIÓN, DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN

POR EJEMPLO:  
DATOS DESAGREGADOS  
AUDITORÍAS DE SEGURIDAD

ESTUDIOS DE TRANSPORTE



HACER EQUIPO CON OTRAS MUJERES Y NUEVAS FORMAS DE LIDERAZGO FEMINISTA

REDUCIR LA  
EXCLUSIÓN SOCIAL  
DE LAS MUJERES

ES JUSTICIA  
SOCIAL





**CUANDO PLANEAMOS  
LAS CIUDADES PARA**

**LAS NIÑAS Y LAS  
MUJERES**

**LAS DISEÑAMOS PARA  
TODAS LAS PERSONAS**



¡GRACIAS!

*Movilizándonos  
hacia los cuidados*



# Preguntas, respuestas & Reflexión interactiva

Acceda a [menti.com](https://www.menti.com)  
código: 6363 4290





# Comentarios y despedida

---



# Participe en el próximo webinar de la serie Ciudades que se mueven con equidad

**11 de diciembre:** Herramientas prácticas desde la Guía de Género en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

**Gracias por su atención**