



C40 CITIES  
FINANCE  
FACILITY

# Enfoque de género e inclusión en proyectos de transporte



**MUJERES**  
EN MOVIMIENTO  
Centro de liderazgo sustentable



TANDEM



# ¡Hola!

**Soy Daniela Chacón**

- Directora ejecutiva Fundación TANDEM
- Cofundadora Iniciativa Mujeres en Movimiento
- Ex vicealcaldesa 2014-2016 y ex concejal de Quito 2014-2019

# 1

# Objetivos

- Sensibilizarnos sobre la importancia de la integración del enfoque de género e inclusión en las políticas públicas de movilidad
- Conocer qué es y qué implica la incorporación del enfoque de género e inclusión (LNOB) en el sector del transporte
- Conocer casos prácticos en la región
- Aplicar conceptos a nuestro proyecto piloto

2

# Género e inclusión ¿por qué?





## Algunas preguntas

- ¿Quiénes son las personas que más utilizan el auto en las ciudades?
- ¿Quiénes son las personas que más usan los sistemas de transporte público?
- ¿Quiénes son las personas que más caminan en las ciudades?
- ¿Quiénes son las personas que más violencia sufren al transitar en las ciudades?

## Algunas cifras



Quito

TP principal medio de transporte

75.9%

67.8%

Viajes en TP

65%

59.2%

Viajes en auto

19.3%

25.8%

Auto principal medio de transporte

7.6%

22.1%

Ambato

TP principal medio de transporte

45%

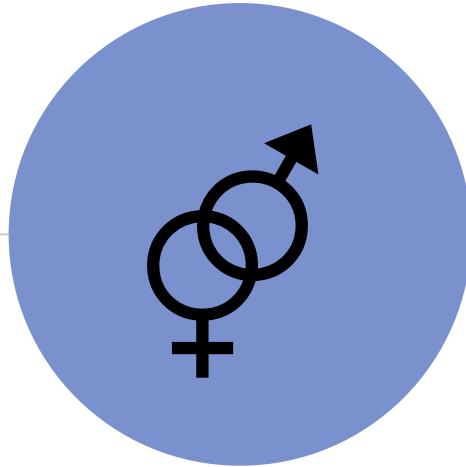
33%

Auto principal medio de transporte

38%

49%



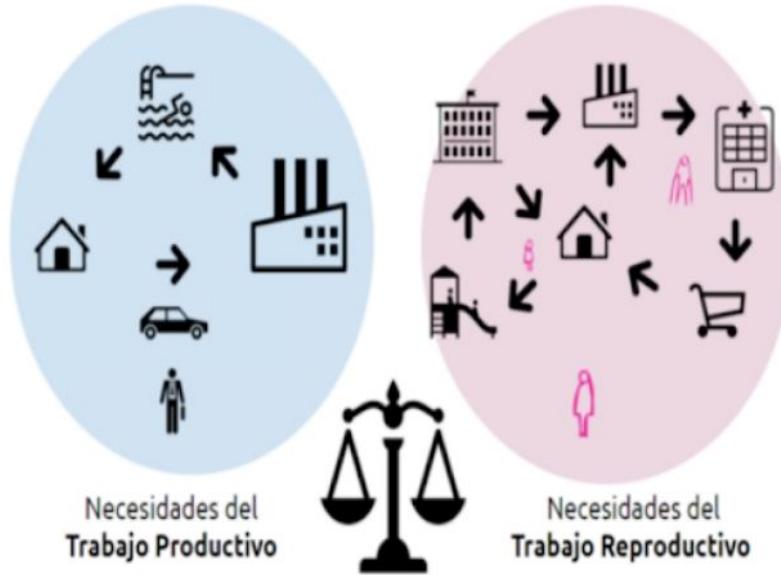
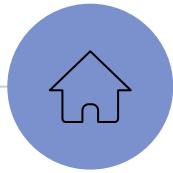


**División sexual del trabajo  
Movilidad del cuidado  
Exclusión**

**En el año 2017, las mujeres de 12 años en adelante dedicaron semanalmente en promedio 31,0 horas a actividades de trabajo no remunerado vs 11,3 horas de los hombres.**

**En el periodo 2007-2017, por cada 100 horas de TNR las mujeres realizaron 77.**

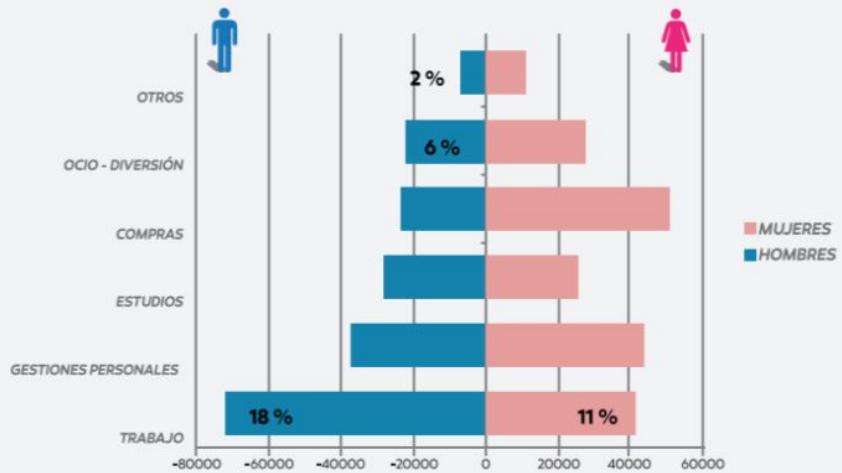
A blue circular graphic with a white double quote symbol inside, positioned vertically below the second statistic.



## Movilidad del cuidado

- Tener NNA en la escuela hace que el número de viajes de una mujer aumente en un 23%
- Las mujeres llevan a sus hijos a la escuela 3 veces más que los hombres
- Las mujeres con niños/as menores de 5 años tienen un 87% menos de probabilidades de conducir un automóvil que un hombre
- Las mujeres tienen más probabilidades de hacer paradas en sus viajes (colegio, supermercado, trabajo, entre otros)

## REPARTICIÓN DEL TOTAL DE VIAJES SEGÚN EL MOTIVO



Fuente: Plan de Movilidad Cuenca 2015-2025

Tabla nº 97. Motivo de viaje en laborable según género

Motivo de viaje	Hombres	Mujeres	Total
Acompañar a otra persona	1,2%	2,1%	1,6%
Asunto personal	19,8%	28,5%	24,0%
Compras	3,1%	6,6%	4,8%
Estudios	34,2%	31,2%	32,7%
Gestiones de trabajo	9,1%	4,6%	6,9%
Médico	1,6%	4,5%	3,0%
Ocio/Deporte	2,3%	1,5%	1,9%
Otros	1,1%	1,4%	1,2%
Trabajo	27,6%	19,6%	23,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Actualización modelo de demanda, Taryet 2017



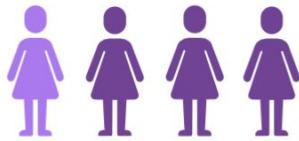


**7 de cada 10 mujeres  
sufre acoso en TP en  
Guayaquil**

Denuncian



Fuente: Estudio sobre violencia  
sexual en el sistema Metrovía,  
Chacón y Rodríguez, 2021



**1 de cada 4 mujeres  
sufre acoso en TP en  
Cuenca**

Denuncian



Fuente: Departamento de Planificación y  
Gestión por la Equidad Social y de Género,  
Fundación Sendas y ONU Mujeres, 2018.



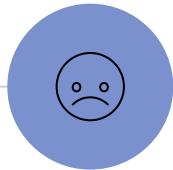
**6 de cada 10 mujeres  
sufre acoso en TP en  
Quito**

Denuncian

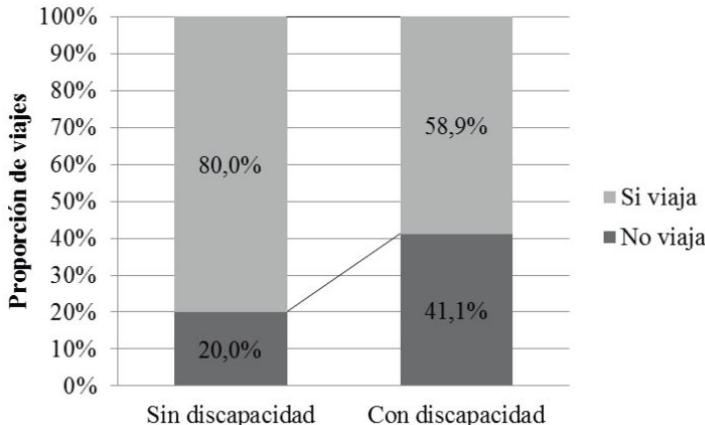


Fuente: Estudio sobre violencia  
sexual en Quito, Plural Consultora,  
2019





## Movilidad personas con discapacidad



**Figura 3. Proporción de personas que viajan y no viajan**

Fuente: elaborado por los autores

Fuente; Patrones de viaje y problemas de accesibilidad de personas en situación de discapacidad en Tunja, 2017

- Más del 40 % no viajan, en comparación con el resto de población.
- La población en situación de discapacidad usa menos el servicio de transporte público; la disminución es del 33 %.
- El uso del taxi es 2.6 veces mayor entre la población en situación de discapacidad.
- Barreras físicas, en la vía pública (47 %), en la vivienda (45 %), en vehículos de transporte público (40 %), en centros de salud (17 %), en parques (22 %), en centros comerciales (22 %), en centros educativos (17 %) y en su lugar de trabajo (13 %).



## ¿Por qué?

- Estereotipos
- Planificación “neutra al género”
- Mesas de planificación y decisión poco diversas
- Quienes planifican los sistemas de transporte no caminan, no tienen una discapacidad, no usan bici y no usan falda
- No existen datos ni información desagregada sobre las necesidades y patrones de movilidad de todas las personas
- Se desconoce las brechas de desigualdad



## Consecuencias

**Costos más altos**  
Las personas excluidas del sistema de TP deben gastar más para movilizarse

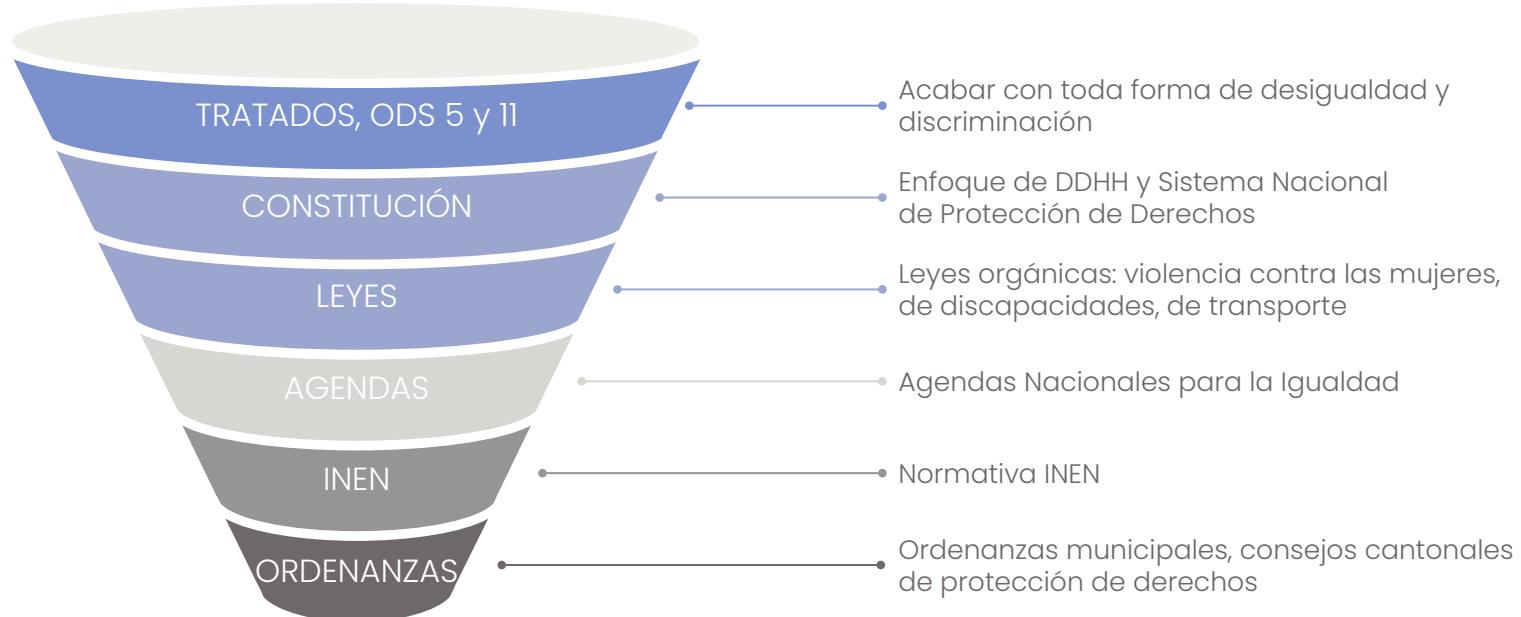
**TP ineficiente**  
Al no dar servicio a las usuarias principales y otras personas se pierde una fuente de ingresos

**Exclusión**  
Se restringe el derecho a la movilidad de las personas y por tanto el acceso y ejercicio a otros derechos, ej. salud, trabajo, educación, recreación, etc

**Profundiza las desigualdades**  
La falta de acceso y las limitaciones a la movilidad impiden el cierre de brechas y empeoran la situación



## ¿Qué dice la normativa?





## ¿Qué dice la normativa?

### Art. 70 de la Constitución

“El Estado formulará y ejecutará políticas para alcanzar la igualdad entre mujeres y hombres, a través del mecanismo especializado de acuerdo con la ley, **e incorporará el enfoque de género en planes y programas, y brindará asistencia técnica para su obligatoria aplicación en el sector público.**”

### Art. 340 de la Constitución

“El sistema nacional de inclusión y equidad social es el conjunto articulado y coordinado de sistemas, instituciones, políticas, normas, programas y servicios que aseguran el ejercicio, garantía y exigibilidad de los derechos reconocidos en la Constitución y el cumplimiento de los objetivos del régimen de desarrollo. El sistema se articulará al Plan Nacional de Desarrollo y al Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa; se guiará por los principios de universalidad, igualdad, equidad, progresividad, interculturalidad, solidaridad y no discriminación; y funcionará bajos los criterios de calidad, eficiencia, eficacia, transparencia, responsabilidad y participación. El sistema se compone de los ámbitos de educación, salud, seguridad social, gestión de riesgos, cultura física y deporte, hábitat y vivienda, cultura, comunicación e información, disfrute del tiempo libre, ciencia y tecnología, población, seguridad humana y **transporte**”.

3

## **Perspectiva de género e inclusión**



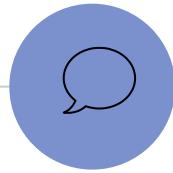
## **Perspectiva de género**

- Perspectiva de género es el proceso de evaluar las implicaciones para las mujeres y los hombres de cada acción planeada, en todas las áreas y todos los niveles.
- Es una herramienta para hacer que las preocupaciones y experiencias de las mujeres, así como de los hombres, sean una dimensión integral del diseño, la implementación, el monitoreo y la evaluación de políticas en todas las esferas políticas, económicas y sociales para que las mujeres y los hombres se beneficien por igual y no se perpetúe la inequidad.
- No sólo incluye la aplicación de medidas positivas orientadas a ayudar a las mujeres, sino también la adopción de estrategias para atender las necesidades específicas de hombres y mujeres. Esto requiere examinar sistemáticamente las políticas teniendo en cuenta los posibles efectos en su definición y aplicación.



## **Perspectiva de DDHH (inclusión)**

- El enfoque basado en los derechos humanos se centra en los grupos de población que son objeto de una mayor marginación, exclusión y discriminación. Este enfoque a menudo requiere un análisis de las normas de género, de las diferentes formas de discriminación y de los desequilibrios de poder a fin de garantizar que las intervenciones lleguen a los segmentos más marginados de la población.
- El análisis de situación se utiliza para identificar las causas inmediatas, subyacentes y fundamentales de la exclusión. El análisis incluye a todos los grupos de interés, entre ellos, las capacidades del Estado como principal garante de derechos y el papel de otros agentes no estatales.
- Las normas de los derechos humanos dirigen la formulación de objetivos, metas e indicadores medibles en la programación.
- Los programas ven en el pleno ejercicio de los derechos humanos el fin último del desarrollo.



## Participación ciudadana



- Las personas son consideradas agentes principales de su propio desarrollo, en lugar de receptores pasivos de productos y servicios.
- **La participación es a la vez un medio y un objetivo.**
- Las estrategias proporcionan empoderamiento, en lugar de negarlo.
- Tanto los resultados como los procesos son supervisados y evaluados con participación de las personas.

Género (mujeres y población LGBTI)



Adultos mayores



Personas con discapacidad

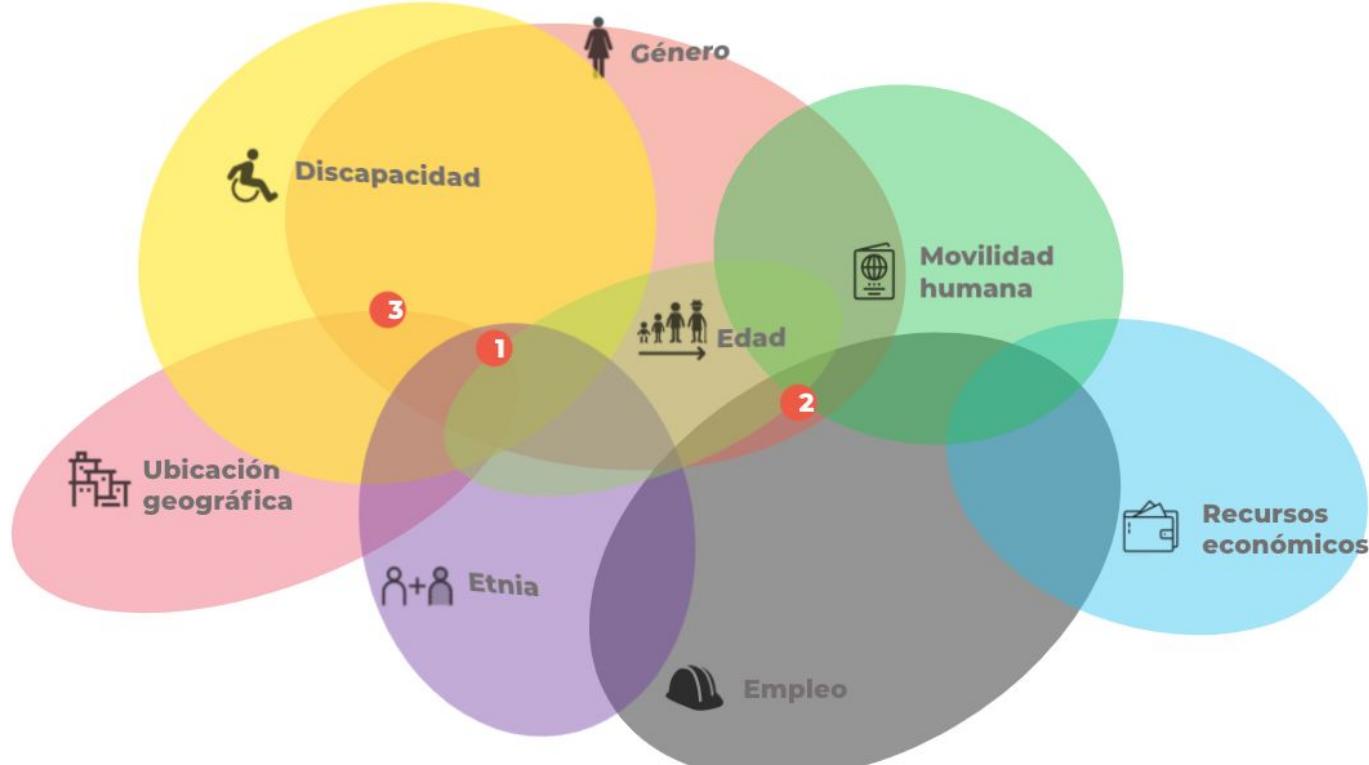


Movilidad humana



Pueblos y nacionalidades indígenas





## Interseccionalidad





4

## Casos prácticos





- Este plan procura atender los obstáculos que atraviesan las mujeres y los distintos grupos tradicionalmente relegados en el diseño de las ciudades.
- EJE 1: Planificación, diseño y gestión con perspectiva de género
- EJE 2: Inserción laboral de las mujeres en el sector Transporte y Movilidad
- EJE 3: Datos y estudios de movilidad cotidiana y seguridad con perspectiva de género
- EJE 4: Capacitación y sensibilización en perspectiva de género

## Buenos Aires





- Espacios de juego y recreación para niñas/os que las mujeres llevan al espacio público
- Incluir activamente técnicas y profesionales mujeres en los equipos de la Secretaría de Transporte
- Realizar estudios específicos sobre género y movilidad
- Capacitaciones al Cuerpo de Agentes de Tránsito; taxistas; choferes de colectivo y conductores de transporte pesado.

## Buenos Aires





- **Mujeres conductoras Transantiago**
- Premiación anual a los mejores conductores y conductoras, la difusión de cursos gratuitos a mujeres y principalmente jefas de hogar, permitiéndoles obtener licencia de conducción profesional
- Contar con baños y otros espacios diferenciados para mujeres conductoras
- Fortalecer una red de apoyo para las conductoras con hijos/as
- Protocolos de acoso sexual laboral

**Santiago**



## ¿CÓMO FUNCIONA?

EN UN ACTO DE ACOSO EN TRANSPORTE PÚBLICO:  
MENSAJE AL 6367 con la palabra **ACOSO**  
Y EL NÚMERO DE LA UNIDAD



EL CENTRO DE OPERACIONES de la EPMTIP recibe  
tu SMS



Recibes una **LLAMADA** para valoración y manejo  
de crisis



El Centro de Control notificó al **CONDUCTOR** y a  
la **BRIGADA Bajaile al Acoso**



El conductor **ACTIVA EL AUDIO** en la unidad con  
un mensaje de respeto y convivencia



Mientras Regas a la siguiente estación la  
**BRIGADA** te esperará para brindarte **ATENCIÓN,**  
**ORIENTACIÓN**



Y SI decides hacer la denuncia **LA POLICIA  
NACIONAL** te acompañará al Centro de Igualdad y  
Justicia o a la Fiscalía

\* La brigada Bajaile al Acoso está conformada por un grupo de personas especializadas en prevenir y atender casos de acoso sexual, brindar apoyo psicológico y  
acompañamiento a la persona afectada.

## • **Bájale al acoso**

- Protocolo de actuación ante casos de violencia sexual en el sistema de TP
- Coordinación interinstitucional para dar respuesta integral
- Campañas permanentes de educomunicación
- Capacitación y sensibilización a operadores y conductores
- Ordenanza específica

**Quito**





[f/MetroCDMX](https://www.facebook.com/MetroCDMX) [t/MetroCDMX](https://www.twitter.com/MetroCDMX)  
www.metro.cdmx.gob.mx



CDMX



- **Vagones exclusivos para mujeres y niños/as**
- Medida emergente y temporal
- No resuelve el problema de fondo
- Se puede convertir en una excusa para violentar a quienes no usan el transporte exclusivo
- Ya no se recomienda



### ◎ **Sistema ACCESO**

- ◎ Mediante este servicio de transporte especializado, las personas con discapacidad y adultos mayores pueden asistir a sus citas médicas de forma eficiente y segura.
- ◎ La solicitud del servicio se realiza por llamada telefónica, ingresando la información a una plataforma, que cuenta con un algoritmo numérico que determina las rutas más rápidas y convenientes para poder programar el recorrido de los autobuses especializados.

**Curitiba**





## ◎ **Accesibilidad universal**

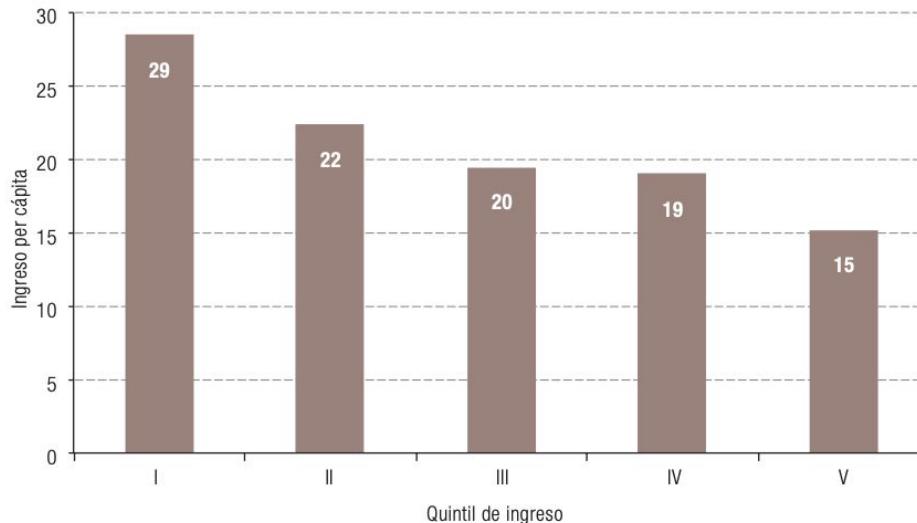
- ◎ El 97,25% de la flota total de autobuses es accesible. De las paradas de bus (BRT) 290 de 329 (88.15%) son elevadas
- ◎ Auditorías participativas de accesibilidad: discapacidad física o motora, sensorial, discapacidad sensorial auditiva, discapacidad cognitiva, cuidador, adulto mayor de 65 años y personas con movilidad reducida temporalmente.
- ◎ Capacitación a operarios

**Curitiba**



**Gráfico 4**

Montevideo: gasto en transporte urbano por quintil de ingreso, 2006  
(En porcentajes)



**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de datos de la Encuesta Nacional de Gastos e Ingresos 2006 del Instituto Nacional de Estadística.

**Montevideo**



**Cuadro 4**  
Montevideo: dispositivos compensatorios del transporte público

Tipo de mecanismo	Dispositivo	Descripción (beneficios, focalización, financiamiento)
De base universal	Subsidio a la tarifa regular (fideicomiso del transporte y subsidio a la tarifa)	Estabilización de tarifa y rebaja puntual (aproximadamente un 10% de impacto) <sup>a</sup> . Financiamiento desde el gobierno nacional y departamental, coordinado por este último. Se focaliza en usuarios del transporte público y tiene una progresividad moderada. Define la tarifa base para el resto de los dispositivos.
Por grupo social (edad y actividad)	Estudiantes de enseñanza primaria	Gratuidad. Financiamiento cruzado.
	Estudiantes de enseñanza media	Sistema público: 50 boletos gratuitos en el ciclo básico de la enseñanza media (hasta 18 años) y en el segundo ciclo (hasta 20 años). Cuando no se cumple el requisito etario y en instituciones privadas: 50%. Financiamiento nacional de boletos gratuitos y financiamiento nacional y municipal de tarifa bonificada. Efecto de autoselección (asistentes al sistema educativo).
	Estudiantes de enseñanza terciaria	Solo sistema público: un 50% de bonificación (hasta 30 años) y un 25% de bonificación (más de 30 años). Efecto de autoselección regresivo. Financiamiento nacional y municipal (en el caso del 25%, la bonificación es solo municipal).
	Boleto de jubilados y pensionistas	Un 50% y un 70% de bonificación, dependiendo de los ingresos. Financiamiento municipal. Posible efecto de exclusión de sectores más vulnerables por requisito formal.
De base geográfica y temporal	Oferta local y zonal (recorridos locales, tramos de recorridos regulares, viajes dentro del tercer anillo)	Un 50% de la tarifa. Financiamiento cruzado. Gran concentración en sectores que residen en zonas periféricas. Autoselección territorial con efecto progresivo.
	Oferta de tarifa plana y semiplana temporal (boleto de 1 hora y 2 horas)	Segundo tramo a tarifa regular y viajes ilimitados por 2 horas con el valor de aproximadamente 1,4 de viaje a tarifa regular. Financiamiento cruzado con reparto entre operadores. Favorece a sectores más alejados del centro e implica rebaja de tarifas para trasbordos impuestos.

**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información de la Intendencia de Montevideo.

<sup>a</sup> De acuerdo con consultas realizadas a técnicos de la Intendencia de Montevideo.

## **Herramientas para la equidad de género e inclusión**



## Pilares equidad e inclusión





## Ejercicio práctico

Diseñando una ruta  
de transporte público  
pensando en un@  
usuari@ universal

<https://app.mural.co/t/fundaciontandem2451/m/fundaciontandem2451/1633402545286/7a8cab61aaef8f0327c19dc252682564b7534626?sender=danielachaconarias7732>





## **Necesitamos tu ayuda**

- Barreras y discriminación que grupos vulnerables enfrentan para el acceso y uso de las rutas
- Quiénes son l@s usuari@s de las rutas
- Equipamientos relacionados a los cuidados en las rutas y conectividad
- Accesibilidad y diseño universal en las paradas y espacios públicos de las rutas
- Espacios públicos inseguros para las mujeres en el acceso y uso de las rutas
- Dispositivos, mecanismos o instancias para dar respuesta a situaciones de violencia sexual en las rutas
- Oferta de capacitaciones y sensibilizaciones al personal gerencial, administrativo y operativo de las empresas o cooperativas de transporte que operan las rutas
- Desagregación por sexo del personal gerencial, administrativo y operativo de las empresas o cooperativas de transporte que operan las rutas
- Desagregación por sexo del personal del GAD que está a cargo de la planificación, implementación y supervisión de las rutas



# ¡Gracias!

## ¿Alguna pregunta?

Puedes encontrarme en

- [dchacon@fundaciontandem.com](mailto:dchacon@fundaciontandem.com)
- [Instagram: danielachaconec](#)
- [Twitter: @danychaconarias](#)