



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA



FORO LATINOAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL

5 y 6 de junio | Ciudad de México



Martes 6 de junio

14:00 - 15:00 | Políticas y diseño con perspectiva de género.



Marianely Patlán

Gerente Regional de Transporte LATAM en C40 Cities.
Moderadora



Paula Soto

Profesora e investigadora Titular del Departamento de Sociología de la División de Ciencias Sociales y Humanidades, de la Universidad Autónoma Metropolitana



Tania Carro

Directora General de Servicios Urbanos y Sustentabilidad en la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México



Carolina Álvarez

Coordinadora de Infraestructura Iniciativa de Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial en Colombia

Políticas y diseño con perspectiva de género



Foto: Secretaría de Movilidad de Bogotá, 2022

CDMX, Junio 06 de 2023

Políticas y diseño con perspectiva de género

Hablaremos de:

1. Necesidades, retos y desigualdades
2. Generalidades sobre la movilidad y seguridad vial de mujeres en Bogotá
3. Políticas públicas con perspectiva de género



Las Mujeres y el transporte en Bogotá: las cuentas



2020

Necesidades, retos y desigualdades

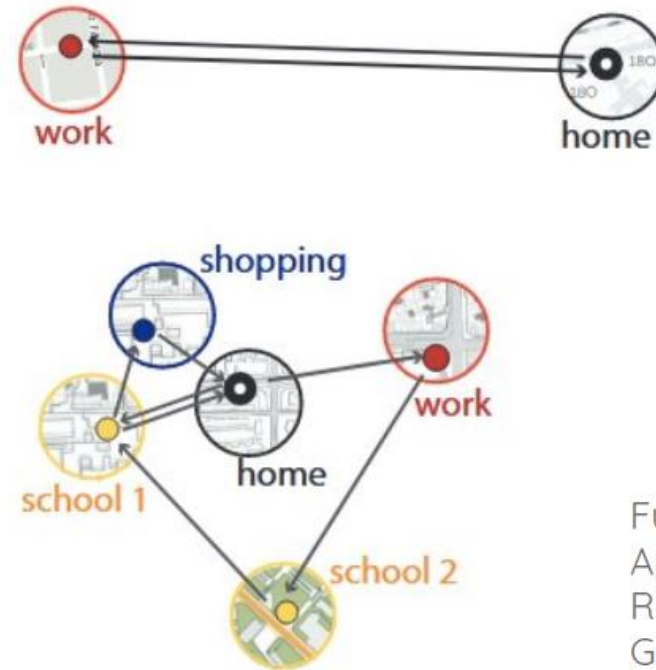
La planificación del transporte urbano se considera neutral en cuanto a género; se asume que la infraestructura y los sistemas de transporte benefician a todos de manera igualitaria.

HOMBRE

- Trayectos escasos, simples y repetitivos
- Destinos alejados del hogar
- Rara vez llevan carga consigo
- Rara vez sufren acoso sexual o son molestados
- Baja percepción de la inseguridad
- Valoran la velocidad

MUJER

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



Fuente: Heather Allen, Approaches for Gender Responsive Urban Mobility, GIZ 2018

Necesidades, retos y desigualdades



Las condiciones de Bogotá para la movilidad y permanencia peatonal son deficientes en términos de **infraestructura, accesibilidad y seguridad**



Necesidades, retos y desigualdades

Mal estado de andenes
Invasión de espacio público

Falta de accesibilidad

Presencia de basuras

Mala interacción con otros actores viales

Falta de mobiliario

Contaminación visual y auditiva

Competencia por uso de andenes

Discriminación y violencia

Charcos y excremento



Fuente: elcolombiano.com



Necesidades, retos y desigualdades



Fuente: Sabino_L._Mulheres_Caminhantes (Velocity 2018)

Generalidades sobre la movilidad y seguridad vial de las mujeres en Bogotá

- Las M colombianas tienen en promedio más años de estudios y preparación para la vida laboral, en comparación con los H. Sin embargo, su situación laboral y económica sigue siendo desfavorable comparativamente.
- Existe una segregación espacial debida a factores socioeconómicos y a su rol en la sociedad que afectan más a las M y restringen su acceso a oportunidades laborales.
- Las M que viven en sectores de bajos ingresos gastan un +16% tiempo que los H del mismo grupo socioeconómico, y casi 3x si se comparan con M que viven en sectores de altos ingresos.
- Existen múltiples barreras para que las M se movilicen en bicicleta en Bogotá, ya que el # de ciclistas ha aumentado principalmente por el # de usuarios H.
- Las M de estratos altos tienen preferencia por el uso del taxi y automóvil, esto puede relacionarse con el miedo a ser víctimas de violencia sexual, la percepción de incomodidad y de inseguridad asociada con el uso del transporte público o la caminata.

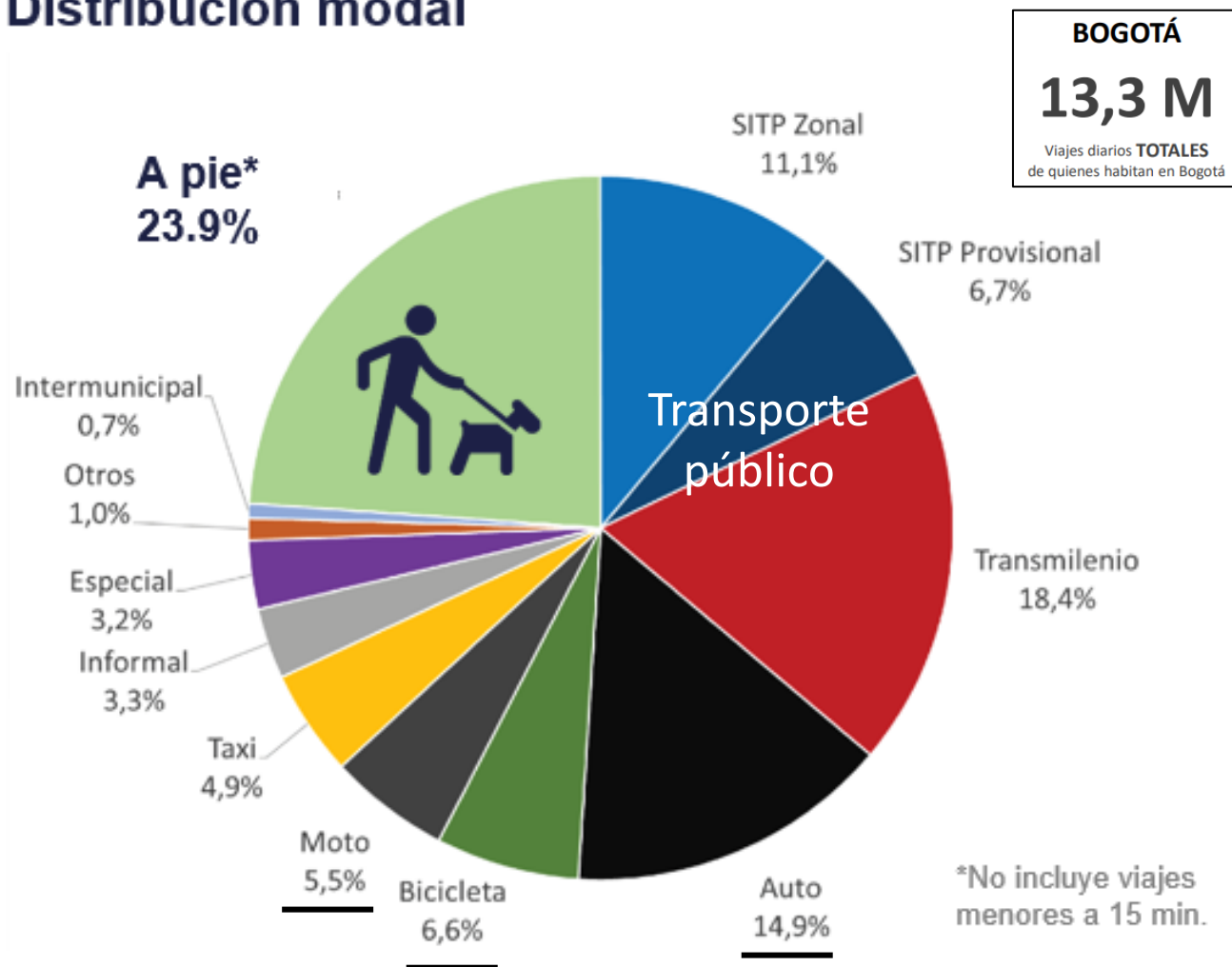


Fuente: Las mujeres en el transporte en Bogotá: las cuentas (2020) WRI y Despacio.

La movilidad peatonal en números



Distribución modal



Fuente: Encuesta de Movilidad 2019



Fotos: Propia.

Personas con movilidad reducida **1,2 M**
Viajes diarios **TOTALES** En Bogotá

Viajes de mujeres

6,9 M
Viajes diarios totales en Bogotá

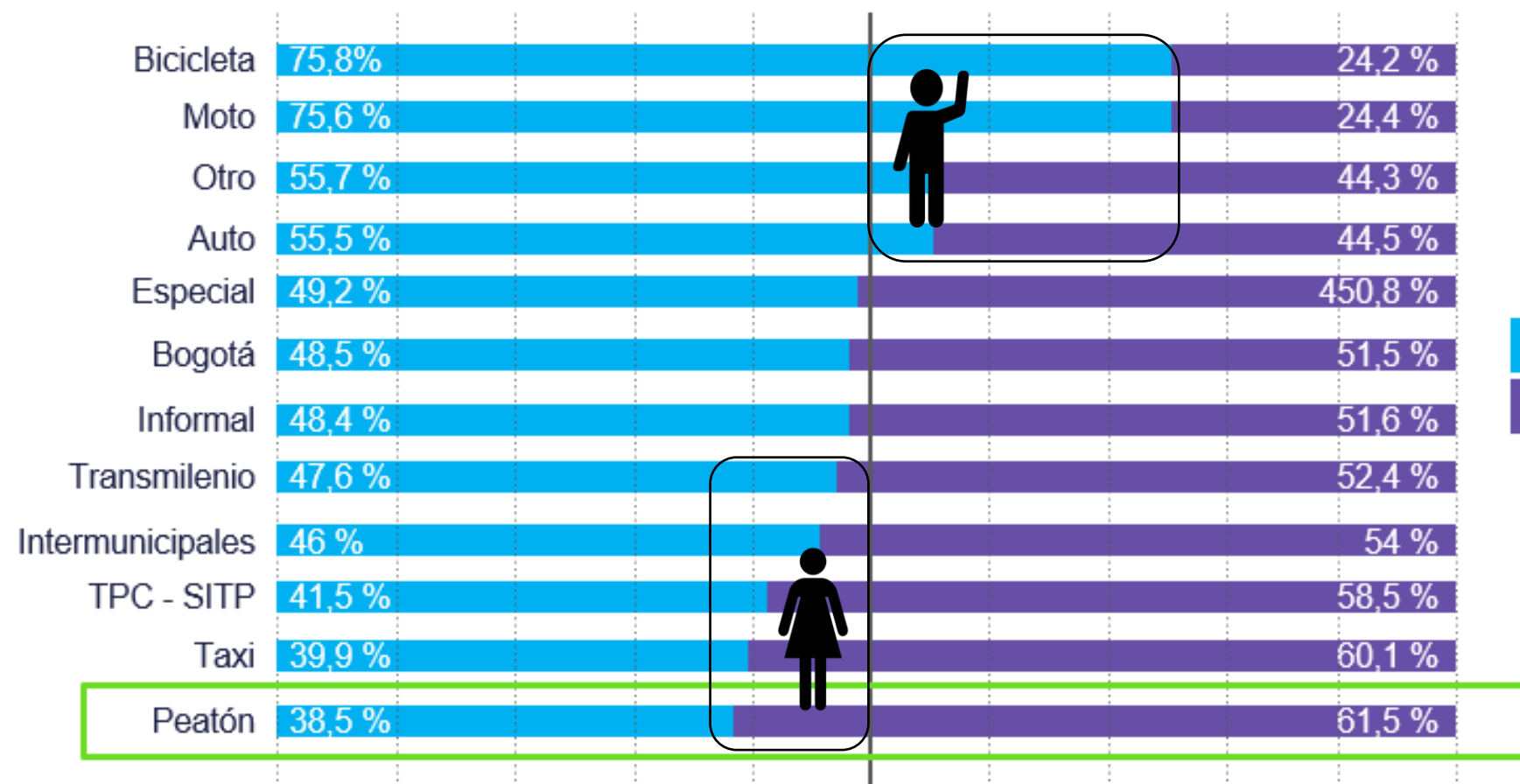


Fotos: WRI, 2020

La movilidad peatonal en números



Repartición modal por género



Hombre

Mujer

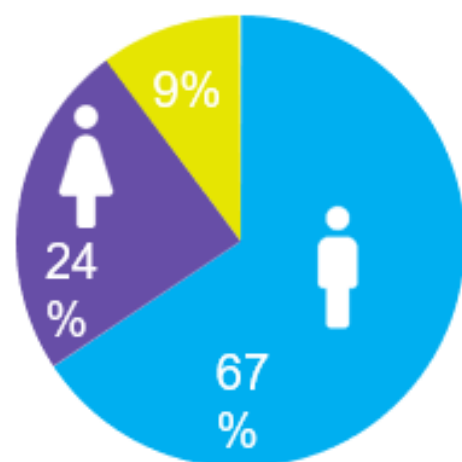
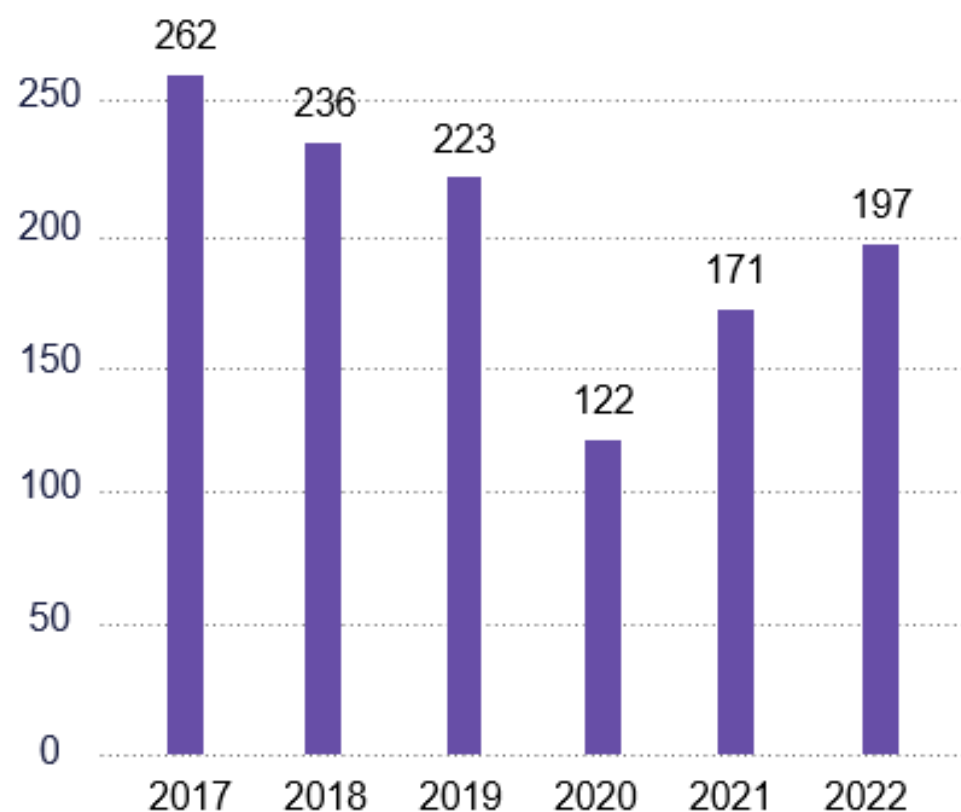


Las mujeres de Bogotá se mueven más peatonalmente

Sobre la seguridad vial



Fallecidos peatonales en los últimos 5 años



223 peatones fallecieron en siniestros viales durante el 2022.



El 24% de los fallecidos en los últimos 5 años fueron mujeres, 67% fueron hombres y el 9% sin información de género.



El 38,3% de los fallecidos tienen más de 65 años.

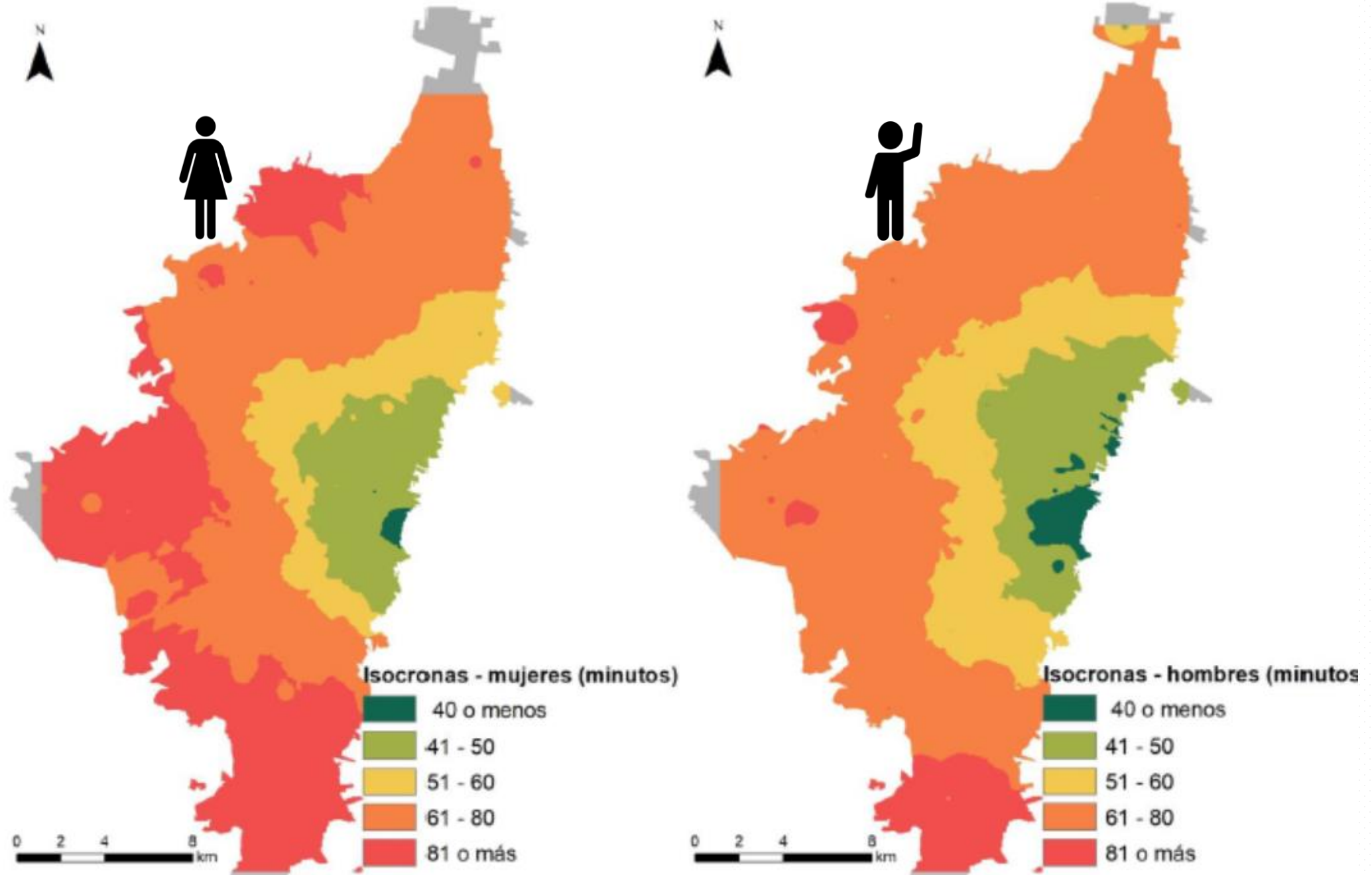
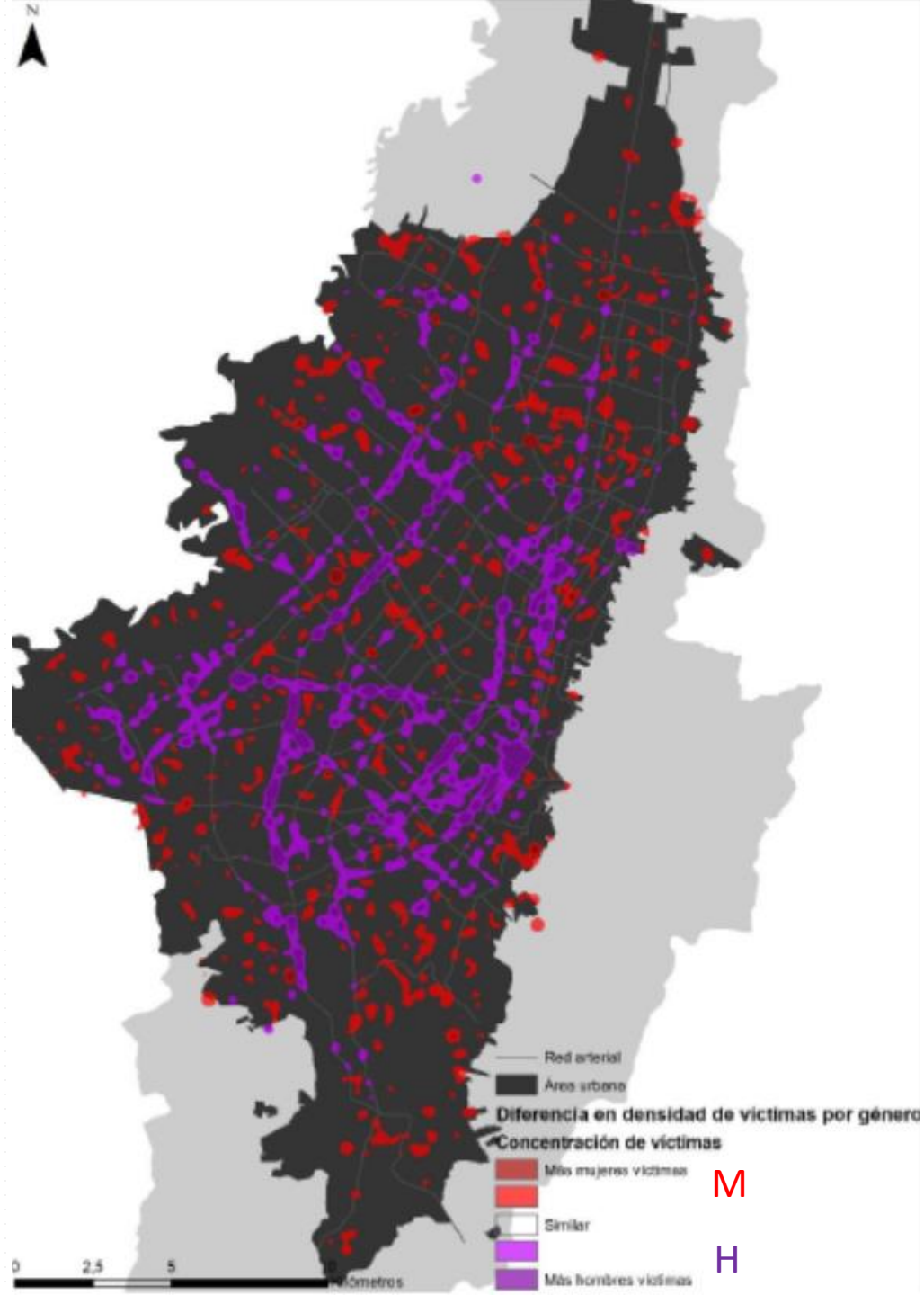


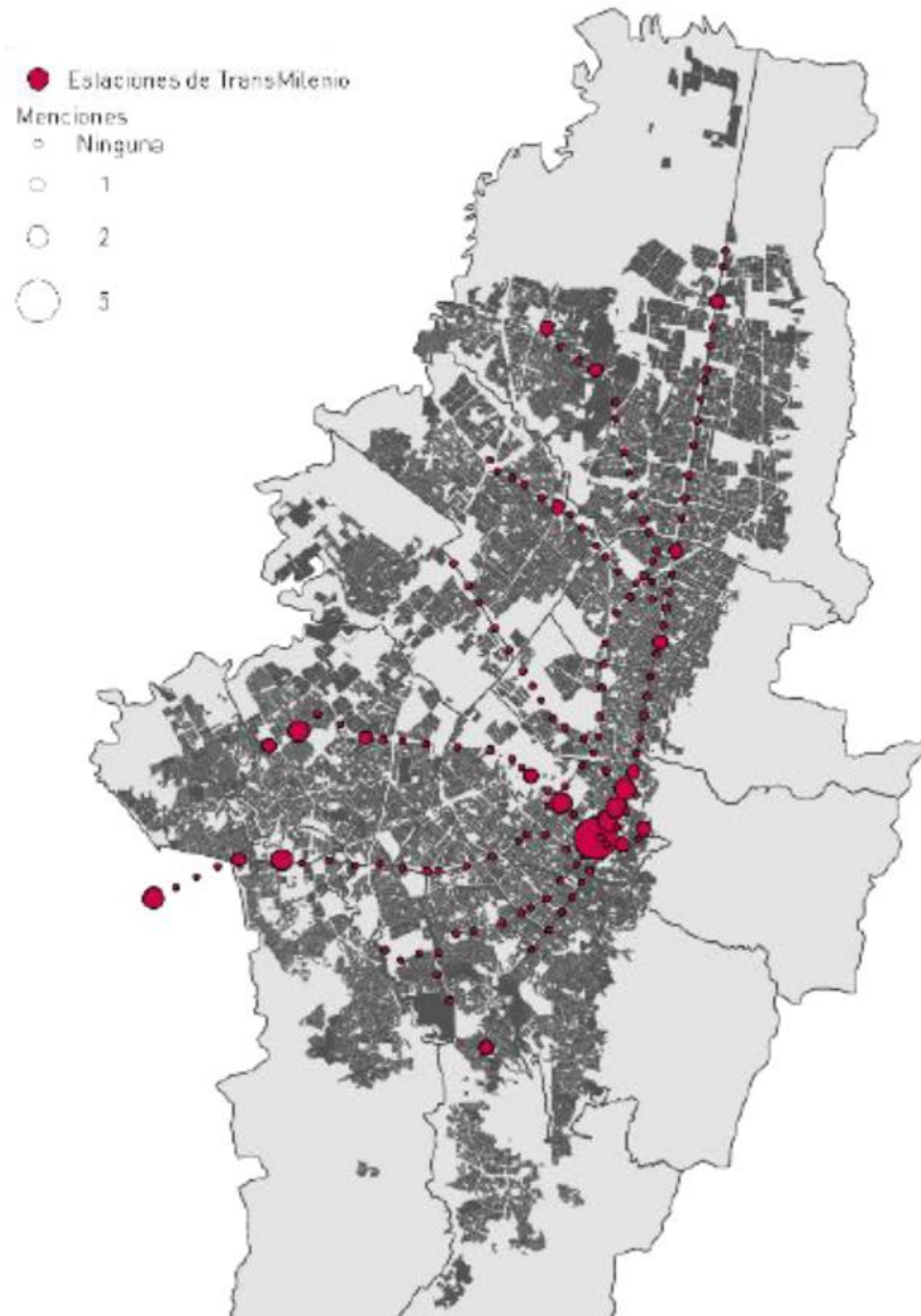
Figura 12. Duración de viajes con motivo trabajo al centro de actividades de Bogotá según EM2015. Fuente: Elaboración propia con datos de SDM



Fotos: WRI, 2020

Las vías locales son la única ubicación donde la concentración de víctimas es mayor para mujeres que para hombres. Estos resultados probablemente se deben a la mayor exposición de las mujeres en vías locales debido a sus patrones de viaje.

Diferencia en concentración de víctimas entre hombres y mujeres, 2012-2016.
Fuente: WRI con datos de SDM.



Fotos: WRI, 2020



La percepción de seguridad cambia notablemente según la zona de la ciudad. **Las calles y paraderos se perciben como los lugares más inseguros. En muchos casos caminan hasta la estación o paradero desde una estación que no es la más conveniente para su viaje y así evitar caminar por un área determinada.**

**Estaciones percibidas como inseguras.
Fuente: (Quiñones, 2018)**

Políticas públicas con perspectiva de género

Una política pública debe ser:

- Incluyente: atender a población diversa
- Participativa: abierta a distintos enfoques
- Coherente: un plan de acción basado en resultados
- Consistente: inversión prolongada en el tiempo



Fotos: Secretaría de Movilidad, 2023

Política Pública de Peatones En Bogotá, Primero el Peatón 2023-2035



TÚ ERES
EL CORAZÓN
DE LA NUEVA
MOVILIDAD



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



Marco normativo



Nación

Ley Estatutaria 1618 de 2013
Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad

2013

Decreto Nacional 1430 de 2022 Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-20231"

ENMA
La Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial

2022

Distrito

2010

DECRETO 166 DE 2010 Política Pública de Mujeres y Equidad de Género en el Distrito Capital.
DECRETO 657 DE 2011 Política Pública Distrital de Convivencia y Seguridad Ciudadana.

2017

El Decreto Distrital 813 de 2017 "Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026"

2019

CONPES D.C. 06 de 2019 Política Pública Distrital de Espacio Público 2019-2038
Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público

2020

Acuerdo 761 Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024 "Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI"

2021

Decreto Distrital 555 del 2021 Plan de Ordenamiento Territorial (POT)

2022

Acuerdo 836 para la formulación Política Pública del Peatón "En Bogotá, Primero el Peatón"



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Relación con el PDD 2020-2024



Nuevo contrato Social con igualdad de oportunidades

- Generar condiciones para disfrutar de los beneficios de vivir en la ciudad.
- Implementar el sistema distrital de cuidado para **garantizar la igualdad de género**, los derechos de las mujeres y el desarrollo de capacidades de la ciudadanía en el nivel distrital y local.
- **Aumentar el acceso al espacio público.**



Reverdecer Bogotá

- Aumentar el acceso a vivienda digna, espacio público y equipamientos de la población vulnerable en suelo urbano y rural. Generar condiciones de bienestar.
- Aumentar la oferta de espacio público para su uso, goce y disfrute con acceso universal para la ciudadanía.



Vivir sin miedo

Aumentar la confianza interpersonal.
Disminuir la ilegalidad y la conflictividad en el uso y ordenamiento del espacio público.



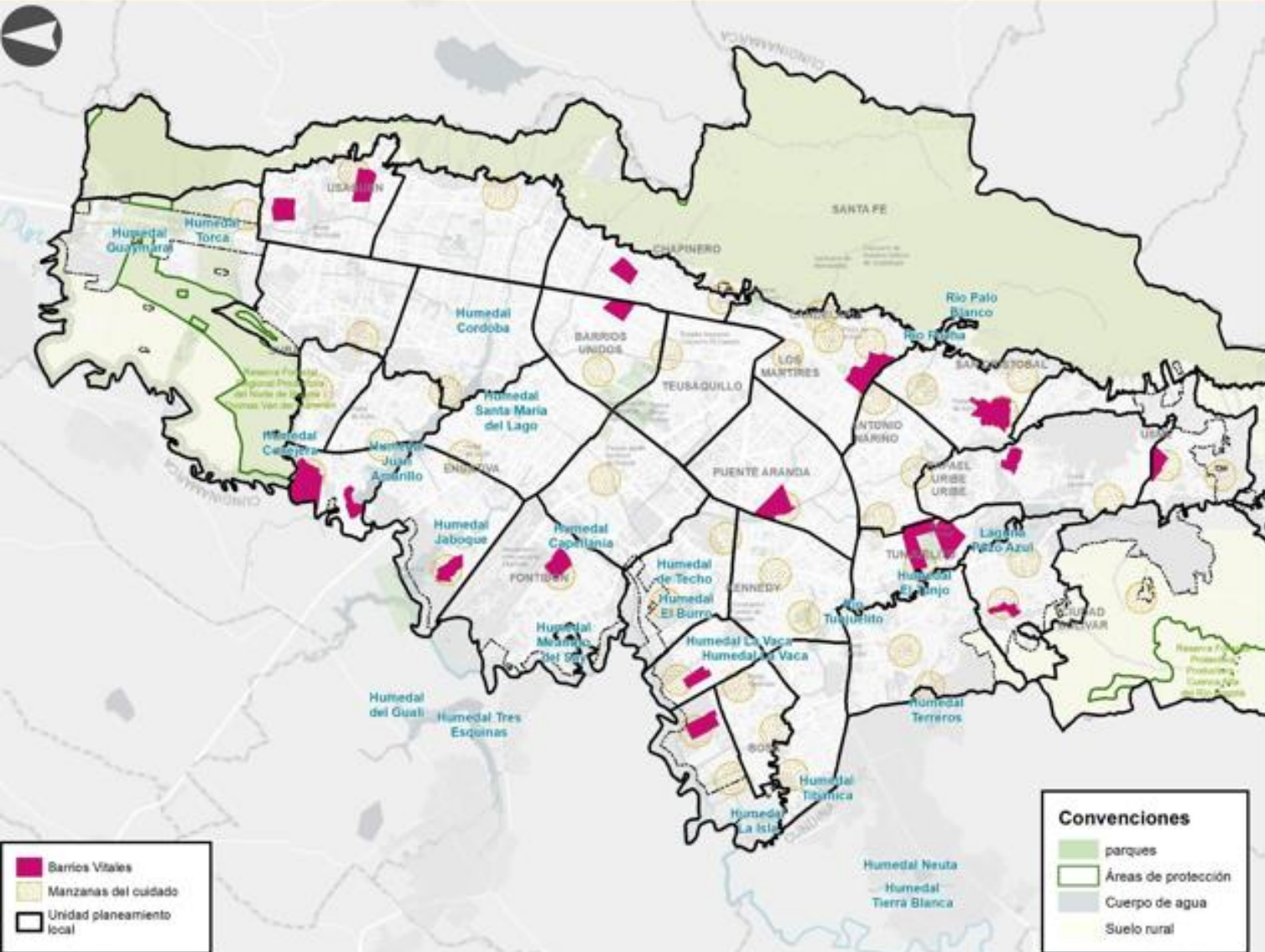
Modelo de Movilidad

Mejorar la experiencia del desplazamiento

Bogotá Región, Gobierno Abierto y Transparente

Garantizar un gobierno empático, íntegro, participativo y transparente

Relación con POT - Decreto 555 del 2021



Artículo 118. Estrategias para la transformación de entornos construidos con prácticas sostenibles de urbanismo, construcción y la adecuación de espacios públicos.

Artículo 150. La Red de Infraestructura Peatonal.

Artículo 152. Red vial.

Artículo 568. Programa para la vitalidad y cuidado.

4. Subprograma de promoción de áreas de servicios sociales para el cuidado.
7. Subprograma Barrios vitales y redes peatonales.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD





REDES DE CUIDADO:

BARRIOS VITALES

MANZANAS DEL CUIDADO

Foto: Secretaría de Movilidad de Bogotá, 2022



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD

BOGOTÁ



GRACIAS

Cardina Álvarez-Valencia
Coordinadora de Infraestructura - Colombia
Bloomberg Initiative for Global Road Safety

 (+57) 300 2014664

 cardina.alvarez@bigrs.org



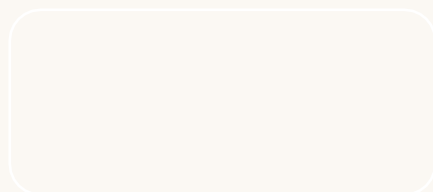
**SENDERO SEGURO
CAMINA LIBRE,
CAMINA SEGURA**

**SENDERO SEGURO CAMINA LIBRE,
CAMINA SEGURA**

SENDEROS SEGUROS CAMINA LIBRE, CAMINA SEGURA

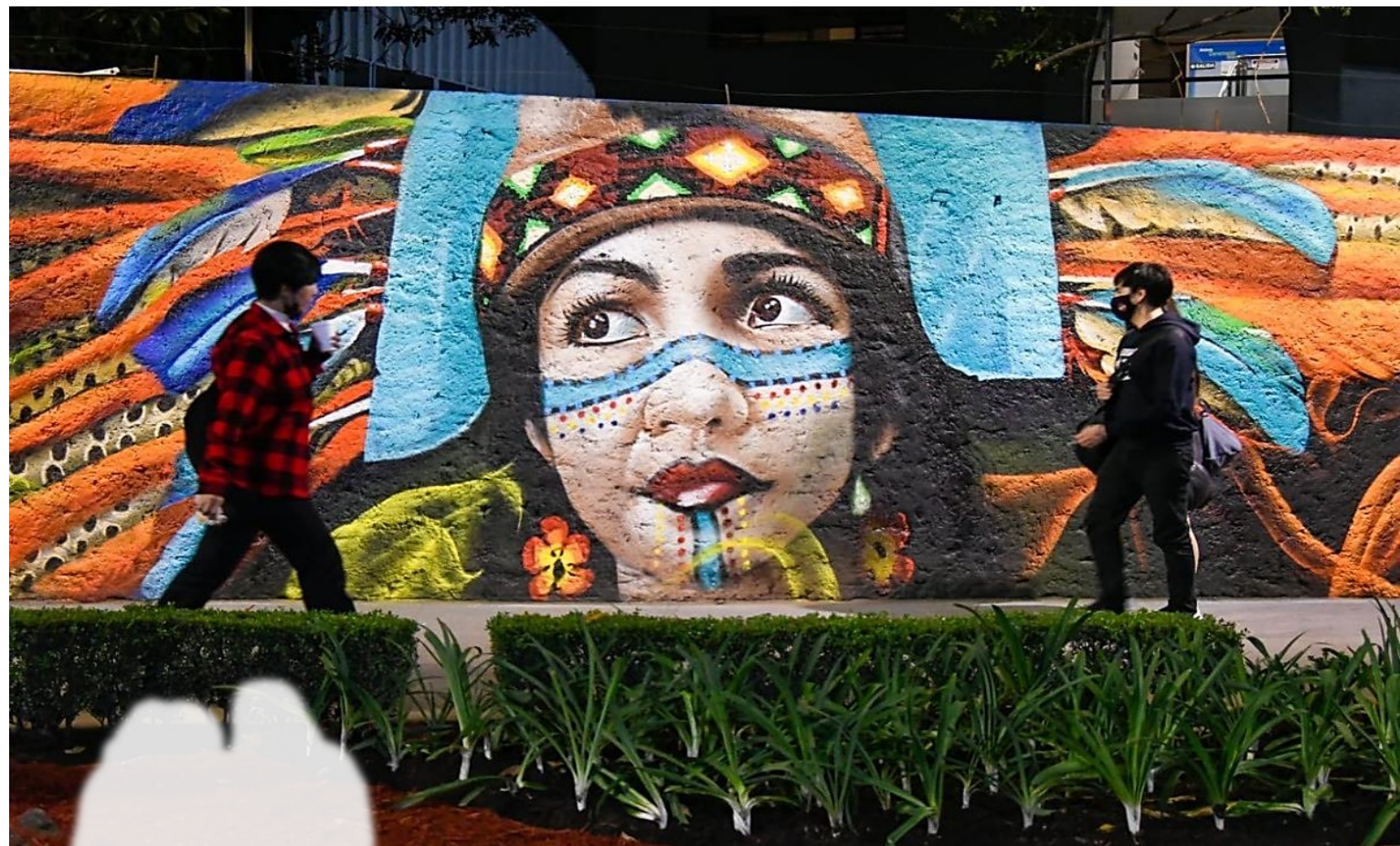
El Programa Senderos Seguros Camina Libre, Camina Segura, esta orientado a:

- **Al mejoramiento de la infraestructura de las calles y camellones**, que tienen una movilidad peatonal de las mujeres para hacer su día a día.
- Además, con esta acción **se busca combatir la incidencia delictiva, mejorar las condiciones de seguridad de las mujeres** y fomentar el disfrute del espacio público.



COMPONENTES

- ▶ **Intervenciones urbanas con perspectiva de género e inclusivas**
- ▶ **Tecnología para la seguridad**
- ▶ **Intervenciones comunitarias**



INTERVENCIONES URBANAS CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Criterios

- ▶ Accesibilidad universal
- ▶ Visibilidad
- ▶ Sustentabilidad
- ▶ Conectividad

Elementos

- ▶ Sustitución e incremento de iluminación con tecnología led (Iluminación interpostal)
- ▶ Rehabilitación de banquetas y guarniciones con materiales de concreto reciclados para favorecer la permeabilidad al agua
- ▶ Cruces peatonales seguros con rampas de accesibilidad universal
- ▶ Limpieza y rehabilitación de áreas verdes
- ▶ Intervención con arte urbano (murales)



SENDERO SEGURO
CAMINA LIBRE,
CAMINA SEGURA



SENDEROS SEGUROS CAMINA LIBRE, CAMINA SEGURA

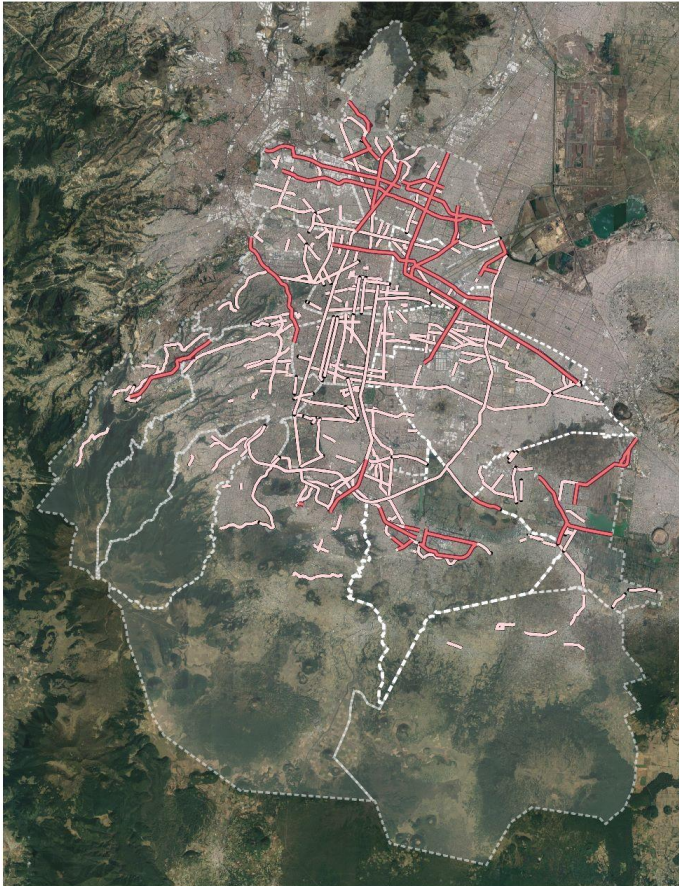
710 km
2019-2022

21.68%

Disminución de delitos contra las mujeres
- FGJ CDMX

18,631 Luminarias led

437 Tótems de seguridad



2019-2020
2023. Meta 210 km





IMAGEN SENDEROS SEGUROS



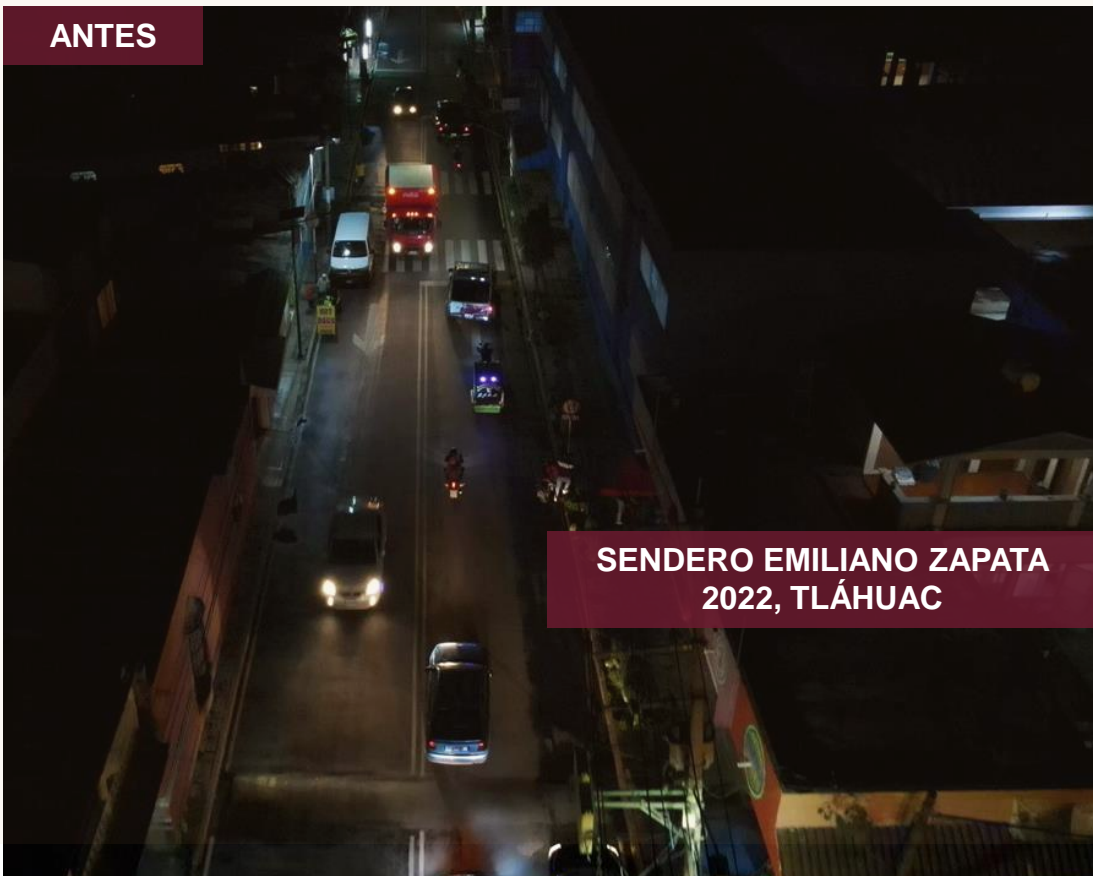
- ▶ Iluminación LED
- ▶ Banquetas de adocreto reciclado y concreto
- ▶ Tótems y cámaras de video vigilancia enlazadas al C5
- ▶ Rampas de accesibilidad
- ▶ Murales



IMAGEN SENDEROS SEGUROS

- Se instalaron **192 luminarias**
- **1,324 m²** de rehabilitación de banquetas
- **615 ml** de guarniciones
- **3 tótem de seguridad**

ANTES



AHORA



RESULTADOS DE LA INCIDENCIA DELICTIVA CONTRA LAS MUJERES

- ▶ La incidencia de delitos contra las mujeres en el espacio público en 2022 disminuyó 21.68% dentro de los senderos.
- ▶ Las mujeres de 18 años y más de la Ciudad de México reportan cada vez una mayor sensación de seguridad durante su permanencia en el espacio público.
- ▶ Entre 2017 y 2022, el porcentaje de mujeres que declaró sentirse seguras en la calle tuvo un incremento del 70%

Fuentes:

1. Secretaría de las Mujeres de la CDMX, con datos de FGJ.
2. INEGI, varios años. Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública

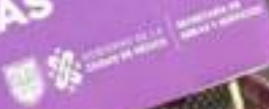




- ▶ Trabajamos en conjunto con SEMUJERES para visitar y entregar los senderos seguros
- ▶ Reuniones y recorridos con personajes gubernamentales nacionales e internacionales para dar a conocer nuestro Programa Senderos Seguros
Camina Libre, Camina Segura
 - ▶ Hacemos recorridos con vecinos para entregarles el espacio
 - ▶ Recorridos en los senderos con embajadores de otros países en México



SI UNA NIÑA SE SIENTE
SEGURA AL CAMINAR
EN LA CALLE,
TODAS NOS SENTIMOS
SEGURAS



FORO LATINOAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL

5 y 6 de junio | Faro Cosmos , CDMX



“Expansión de
Infraestructura Peatonal
con Perspectiva de Género”

DRA. PAULA SOTO VILLAGRAN
Profesora Investigadora
UAM-Iztapalapa



generosymovilidades.org
<https://www.facebook.com/MoviGen>

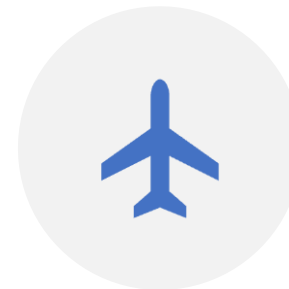
Objetivo e itinerario



1.- ALGUNOS ASPECTOS
TEÓRICO-CONCEPTUALES



2.- EVIDENCIA DE ESTUDIOS
REALIZADOS EN CDMX



3.- HALLAZGOS



4.- ALGUNAS
CONCLUSIONES

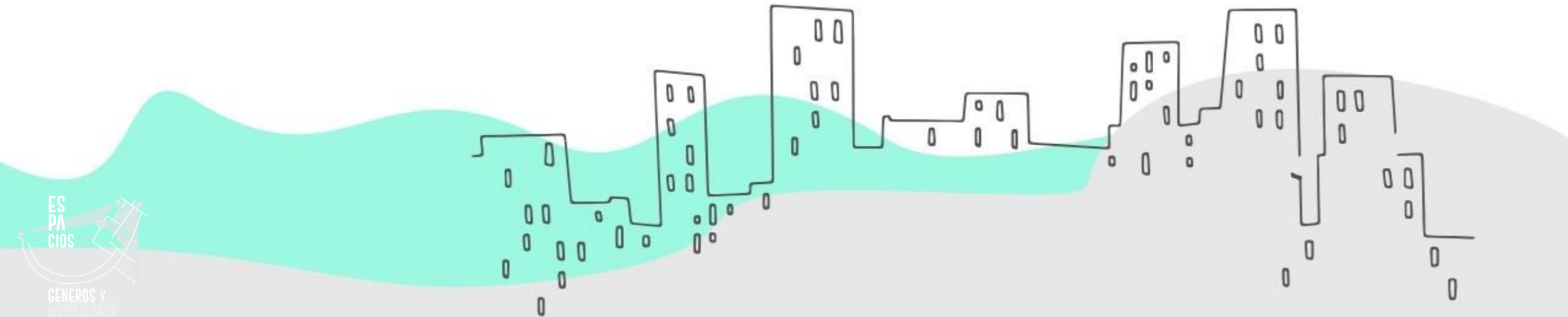


1.- Género y movilidad peatonal

- El movimiento y el viaje son prácticas corporeizadas
- Las movilidades están implicadas en aspectos emocionales y sensoriales
- Las movilidades producen y reproducen relaciones de poder:
- política de la movilidad



¿Cual es la diferencia que el género crea en la movilidad?



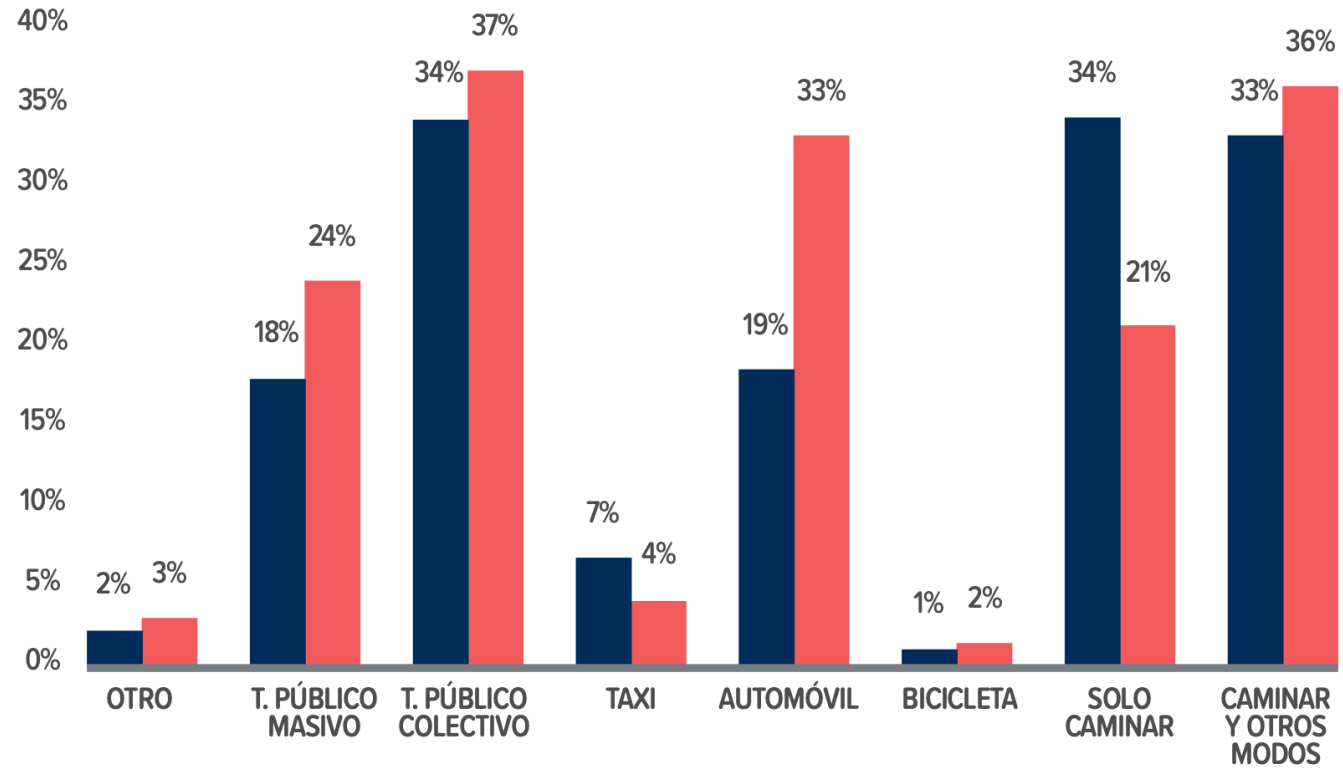
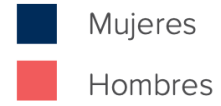


Evidencias

1.- Una aproximación desde las cifras

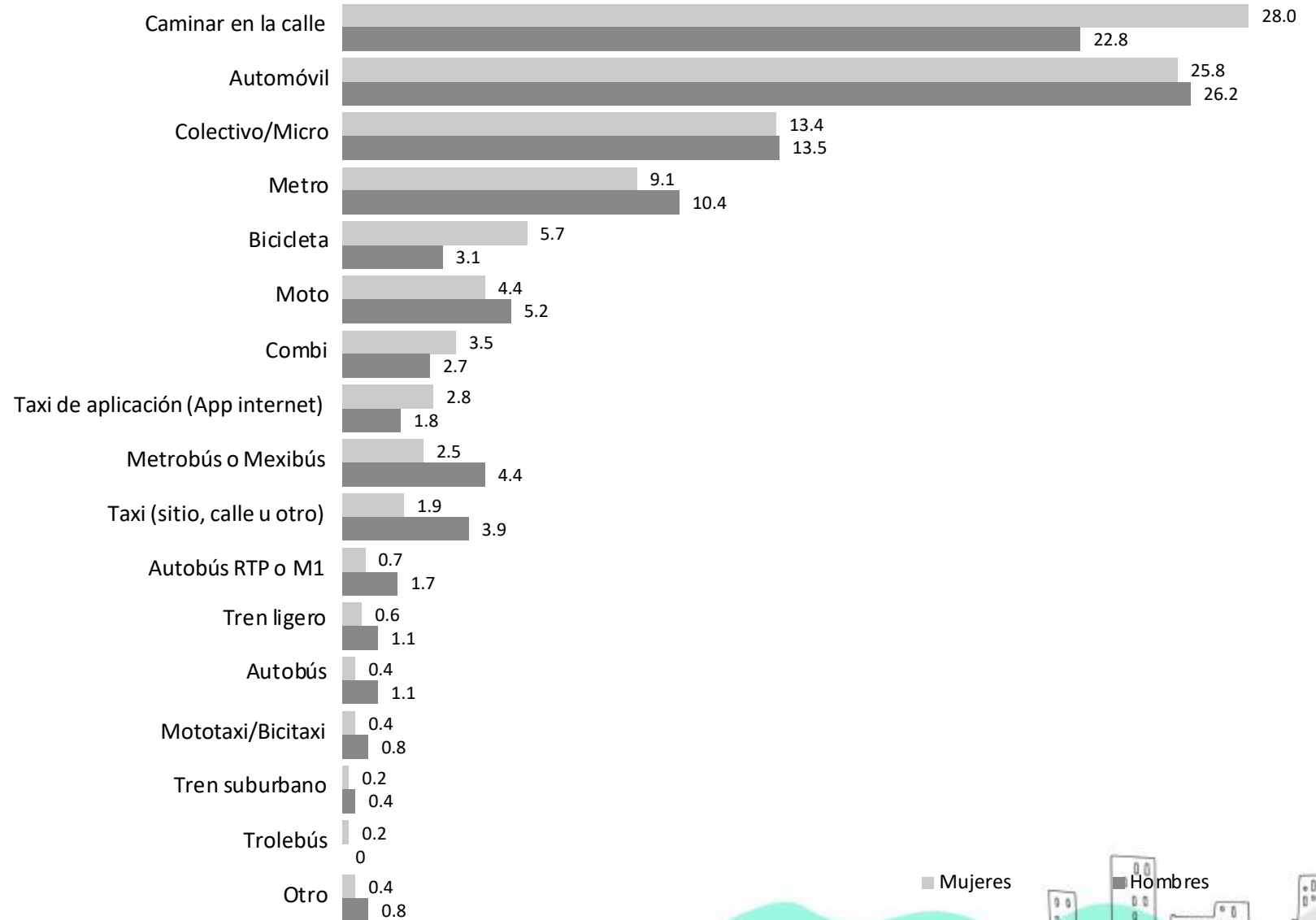
Contexto general

% de viajes



CAF, 2019

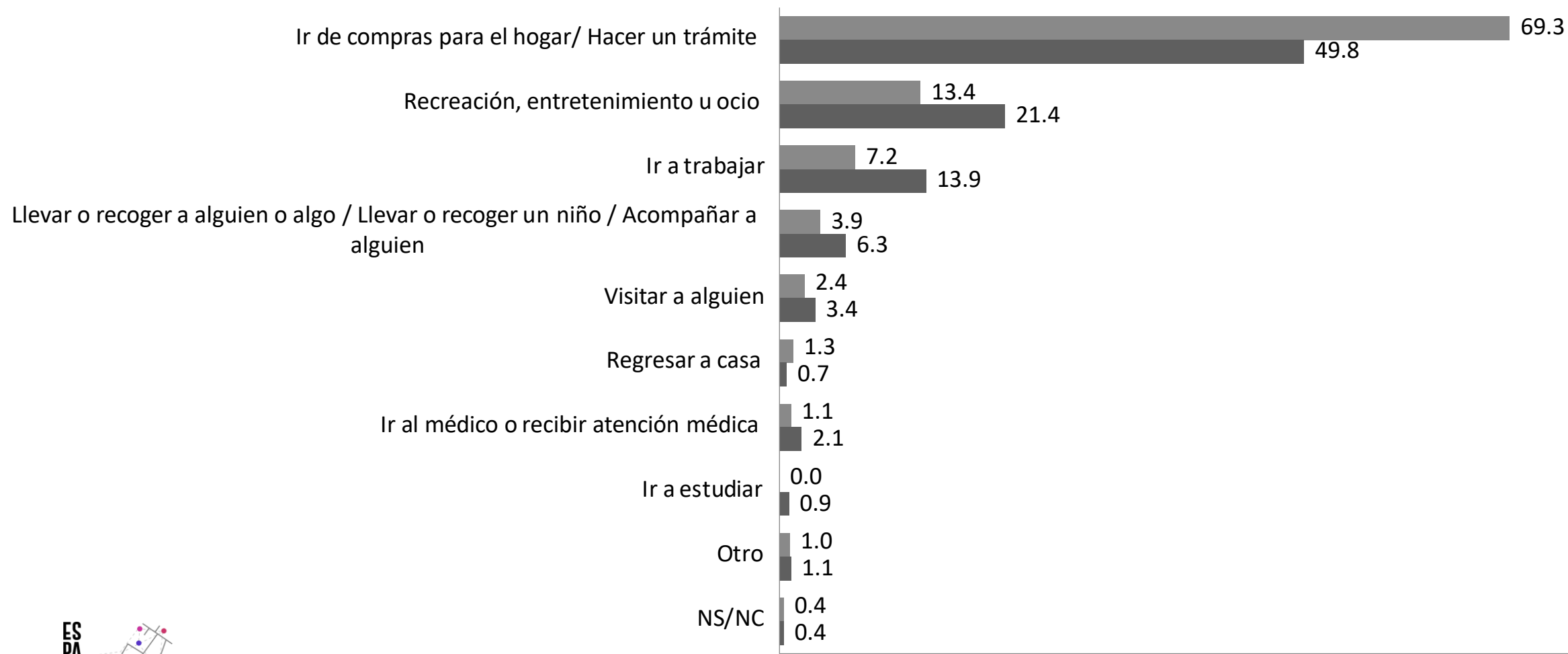
Gráfica 1. En su viaje, ¿qué medio o medios de transporte utilizó?
[Total de viajes. Porcentajes]





2.- Viajes Cuidados y prácticas móviles peatonales

Gráfica 4. ¿Cuál fue el motivo principal del viaje la última vez que lo usó?
(Caminar) (Porcentajes)



Mujeres	Ir de compras para el hogar	Llevar o recoger a alguien	Llevar a un niño/as a la escuela	Hacer un trámite	Visitar a un familiar	Visitar a alguien	Ir al médico o recibir atención médica	Acompañar a alguien (niño o familiar)	Cuando tiene que viajar con personas bajo su cuidado
Caminar en la calle	53.6	17.6	39.6	12.3	11.6	17.0	19.8	18.5	6.1
Automóvil	30	38.8	28.7	28.0	38.1	35.9	32.6	38.3	42.0
Colectivo/Micro	16.8	18.4	16.6	32.6	22.9	22.0	22.1	22.3	17.1
Bicicleta	6.6	0.2	1.7	1.3	2.1	2.9	0.2	0.2	0.0
Metro	6.1	7.0	7.2	17.5	12.8	11.4	9.4	8.6	7.3
Combi	4.9	2.8	3.2	5.6	4.4	3.9	3.2	3.4	2.5
Taxi (App, internet)	4.3	12.8	3.7	5.2	8.7	9.6	10.2	9.6	20.0
Moto	2.6	3.4	1.2	3.1	2.8	1.8	1.6	1.5	0.6
Taxi (sitio, calle u otro)	3.4	8.0	3.6	4.2	4.3	3.9	10.2	7.7	14.8
Metrobús o Mexibús	2.1	0.6	0.7	5.6	4.2	3.1	4.2	2.9	2.1
Mototaxi/Bicitaxi/ Golfitaxi/Tuctuc	2.6	0.6	1.0	0.0	0.4	0.5	0.4	0.2	0.5
Autobús RTP o M1	2.1	1.0	0.9	3.3	2.7	2.3	1.6	1.1	1.0
Tren suburbano	0.4	0.1	0.2	0.1	0.3	0.1	0.1	0.2	0.1
Trolebús	0.3	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.5	0.2	0.0
Autobús	0.0	0.0	0.0	2.1	4.4	3.4	2.2	2.8	2.3



3.- Infraestructuras del cuidado y movilidad peatonal de las mujeres



1.- Las infraestructuras peatonales

Nadia de 18 años afirma que caminar por las calles de su colonia es una pesadilla, porque las banquetas siempre están muy angostas o son ocupadas por puestos, carros, macetas, jardineras, alambrados, basura o por perros que amarran en las puertas o ventanas de las casas, mientras que las calles entre tanto bache y carro que pasa, es imposible usarlas, además que pasa alguien en una motoneta y no sabes si te va a arrebatarse la bolsa o te va a toquetear. Así que entre las banquetas y las calles, ni a cuál irle, porque uno tiene que hacer zigzag entre banqueta y calle.

2. Los ritmos y las rutinas del cuidado en movimiento

Para Viridiana de 36 años, los días lluviosos son una pesadilla, porque los baches se inundan, haciendo que cada carro que pasa, pues avienta toda el agua, mientras que los días de calor, últimamente se han vuelto insoportables, además que no puedo usar sombrilla, ya que o paso yo por las minibanquetas o pasa mi sombrilla.

Por su parte para Ana, la duración del viaje depende mucho del clima, la hora y el transporte, para determinar el tiempo de traslado, pero por lo general son entre 30 a 60 minutos más o menos, pero no en todos los viajes es igual, ahora con las lluvias, un viaje en metro de 10 minutos se hace en uno de 30 minutos.

2. Viajar con objetos

El cuerpo, sin duda, es una pieza clave para entender la relación entre movimientos de cuerpos y de objetos, que intervienen los sentidos corporales y los significados que adquieren en relación con los lugares, artefactos, relaciones que se dan al interior de las casas, como un entorno sensorial diverso y más complejo

4.- Detenerse cuidar y continuar

EL viaje de Ana que viaja con su bebé le complica hacer las largas filas de espera del camión “ ya vi que a esta hora hay muchas personas para regresar o tal vez nos tocó mala suerte de que no había camión y por eso había una fila muy larga, y aunque ya estoy acostumbrada a cargar a este bodeque, si pesa...”





- Giío infí aestíuctuál
- Nueva figuía teíítoíal
- Cueípo como infí aestíuctuía





Cueípo-infíaestíuctuía de cuidados



Cuerpo-estructura de cuidados



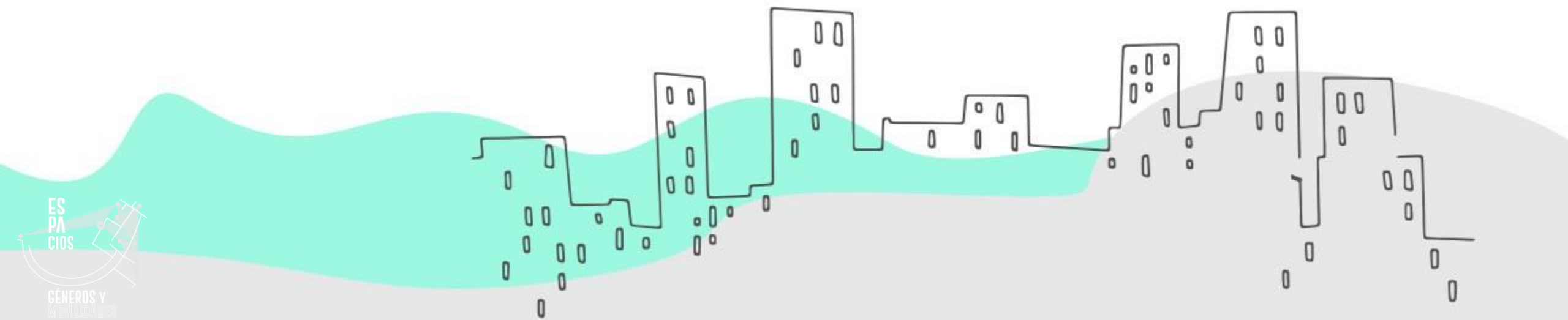
Cómo influye la estructura de cuidados



Cómo- infraestructura de cuidados



Conclusiones





GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA



FORO LATINOAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL

5 y 6 de junio | Ciudad de México



Martes 6 de junio

14:00 - 15:00 | Políticas y diseño con perspectiva de género.



Marianely Patlán

Gerente Regional de Transporte LATAM en C40 Cities.
Moderadora



Paula Soto

Profesora e investigadora Titular del Departamento de Sociología de la División de Ciencias Sociales y Humanidades, de la Universidad Autónoma Metropolitana



Tania Carro

Directora General de Servicios Urbanos y Sustentabilidad en la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México



Carolina Álvarez

Coordinadora de Infraestructura Iniciativa de Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial en Colombia