

HACIA UNA MOVILIDAD METROPOLITANA CON VISIÓN DE GÉNERO

Propuesta de comunicación para el workshop sobre Políticas de Igualdad de Género del XII Congreso Iberoamericano de Municipalistas

Presentada por la Secretaría General de la Asociación Mundial de las Grandes Metrópolis

1

Autoras:

Silvia Llorente, oficial de Metropolis Mujeres;

Lia Brum, curadora de contenidos y punto focal de Metropolis para Latinoamérica y Europa

RESUMEN

La Asociación Mundial de las Grandes Metrópolis (Metropolis) reúne a 139 gobiernos de aglomeraciones urbanas de todo el mundo. Históricamente implicada en dar visibilidad a políticas de igualdad de género lideradas por sus metrópolis miembros, en la actualidad la asociación se encuentra comprometida cada vez más con los **Objetivos de Desarrollo Sostenible 5 y 11**: igualdad de género y ciudades y comunidades sostenibles. En este sentido, trabajamos para introducir la perspectiva de género en diversos aspectos de la vida metropolitana, tales como la movilidad, la seguridad en espacios públicos, la gobernanza y el desarrollo económico.

Con la presente comunicación, proponemos contribuir con una presentación que haga parte del workshop sobre Políticas de Igualdad de Género que se realizará el 28 de septiembre en el XII Congreso Iberoamericano de Municipalistas. En esta presentación nos gustaría compartir los logros, retos y prioridades de nuestras metrópolis - tales como Barcelona, Ciudad de México, Bogotá y Quito - en el ámbito de la movilidad con perspectiva de género, tema inicialmente abordado en un taller realizado el julio de 2016, y que ha impulsado la detección de diagnósticos y prácticas que son clave para un derecho equitativo a la ciudad.

Marco teórico:

✓ **El Derecho a la Ciudad y su Valor de Uso**

Son muchos los autores y autoras que durante décadas han profundizado en diversos conceptos, analizando el impacto de las conurbaciones urbanas en la calidad de vida de sus habitantes. Nosotras nos detendremos en dos de ellos que, leídos desde un enfoque de género, son especialmente relevantes para pensar las ciudades metropolitanas de manera inclusiva, para toda su ciudadanía:

- El primero de ellos es el concepto de **Derecho a la Ciudad**. El Derecho a la Ciudad, tal y como lo planteó Henry Lefebvre, hace referencia a dos ideas: por un lado, a participar del entorno urbano, y por otro, a apropiarse de él. El claro sesgo de género existente en nuestra sociedad impacta de forma diferencial en ambas ideas, agrandando la brecha de desigualdad entre mujeres y hombres.
- El segundo es el concepto de **valor de uso referido a la ciudad**. En el año 2012, David Harvey escribía *Ciudades Rebeldes*, una obra de referencia dónde el autor profundiza en el derecho a la Ciudad para reclamar su valor de uso, frente al valor de cambio asociado, este último, a las políticas urbanas propias de procesos de mercantilización de los entornos de vida.

Leído desde una perspectiva feminista, el valor de uso de la ciudad significa reclamar la vida desde lo cotidiano. El ejercicio de este derecho a la ciudad es una llamada a recuperar la vida cotidiana y poner la sostenibilidad de la vida, hasta ahora feminizada, invisibilizada y circunscrita al espacio doméstico, como centro de toda política pública; es decir, situar el foco en la satisfacción de la variedad de necesidades de las personas mediante la apuesta por la mixticidad de usos del espacio público, como elemento central para el desarrollo de la vida cotidiana.

La movilidad metropolitana: herramienta democratizadora de nuestras ciudades

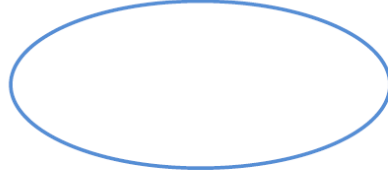
Hoy en día, el modelo de nuestras ciudades se construye sobre las bases de un modelo patriarcal basado en la ciudad lejana, de crecimiento disperso e ilimitado, en el que se subordinan visiones, necesidades y experiencias; en oposición a un modelo feminista de la ciudad próxima, diversa, cuidadora y sostenible, que incorpora la integralidad de los requerimientos y saberes de la vida cotidiana y que sitúa en el centro de las políticas a las personas y la vida cotidiana.

La planificación y gobernanza urbana con perspectiva de género es el marco más potente para construir ciudades más humanas, seguras e inclusivas, que incorporen las visiones ausentes; y la movilidad metropolitana, la herramienta democratizadora para la consecución de este derecho a la ciudad así como, condición indispensable para el acceso y participación social, cultural y económica de las personas, principalmente, aquéllas que han sido invisibilizadas: las mujeres.

La movilidad de los cuidados

Bajo la noción del derecho a la ciudad, observamos que existen determinadas pautas de movilidad que han quedado excluidas de dicho derecho. En los análisis de la movilidad, se han considerado tradicionalmente los trayectos obligatorios vinculados con ir y venir al trabajo productivo/formal, mayoritariamente masculino, quedando excluidos aquéllos vinculados con todas las tareas de reproducción/cuidados, asumidas por las mujeres. No obstante, todos estos trayectos no obligatorios son los que permiten el funcionamiento de la vida cotidiana en la ciudad y que suponen además un mayor número de desplazamientos en la misma.

MODELO UNIVERSAL (masculinizado)



MODELO INCLUSIVO/REAL (feminizado)



MOTIVO	Laboral	Personal, Familiar, Comunitario y laboral
CARACTERÍSTICAS	Pendular	Poligonal
MODALIDAD	T. privado y público	A pie, bicicleta y T. público
ACCESIBILIDAD	Excluyente	Inclusiva
TEMPORALIDAD	Fija	Variable

F1: Pautas de movilidad según género

La movilidad de género en las metrópolis socias

Metas

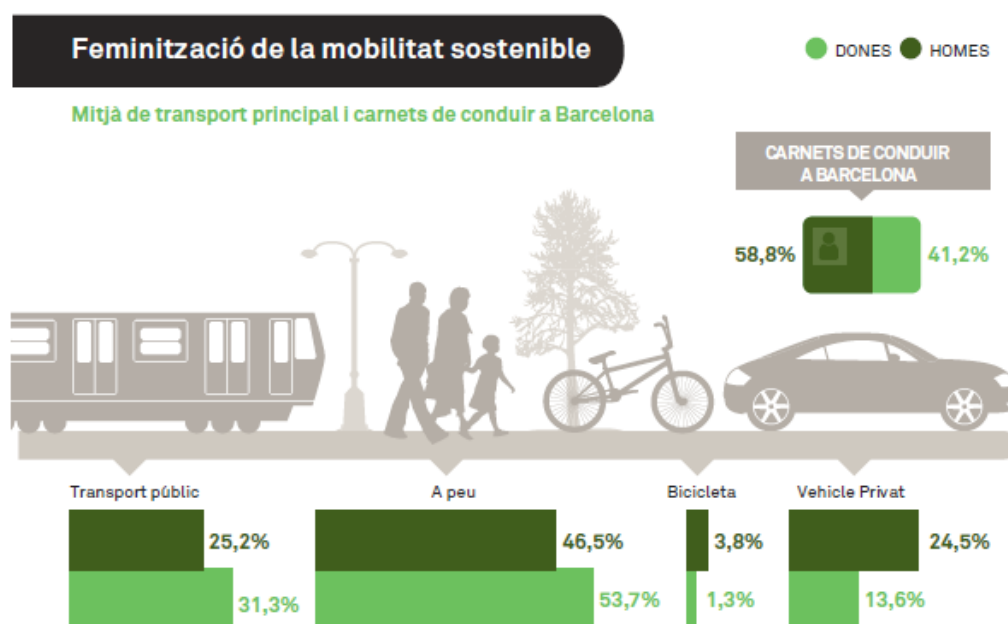
Para 2030, **la Agenda de Desarrollo Sostenible** en su **ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles**, establece como metas, entre otras, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Algunas de nuestras metrópolis miembros nos evidencian esta realidad:

En Barcelona, las mujeres realizan más trayectos, más cortos, y más vinculados a trabajos no formales. Lo hacen en mayor medida por motivos de cuidados (compras, acompañar a personas, etc.) principalmente a pie y

en transporte público¹, mientras que los hombres se mueven sobre todo por motivos ocupacionales (19,5 %) vs. (15,1 %) de las mujeres.

Otra pauta diferencial de movilidad es la tipología de desplazamientos, las mujeres realizan más desplazamientos internos, es decir, dentro de la ciudad de Barcelona. En cambio, realizan menos desplazamientos externos —fuera de la ciudad— que los hombres. Concretamente, más de la mitad de barcelonesas (51,8 %) hacen mayoritariamente sus desplazamientos en el distrito. Al contrario, los hombres dedican más tiempo a una movilidad de larga duración, más lejana, más fija y más pautada.



F2: Idescat i IERMB. Encuesta de movilidad en días laborales. 2013.

En segundo lugar, como señala el EMEF (Encuesta de movilidad en día laboral), las mujeres son más usuarias del servicio de transporte público, y por lo tanto, son más dependientes de las prestaciones de la red de transportes públicos. Por el contrario, existe una diferencia entre hombres y mujeres muy significativa en el uso de los transportes privados, medio del que los hombres son los principales usuarios. Mientras el uso del “coche como conductor” es del 13,3 % entre los hombres, en el caso de las mujeres es tan solo del 5,3 %.

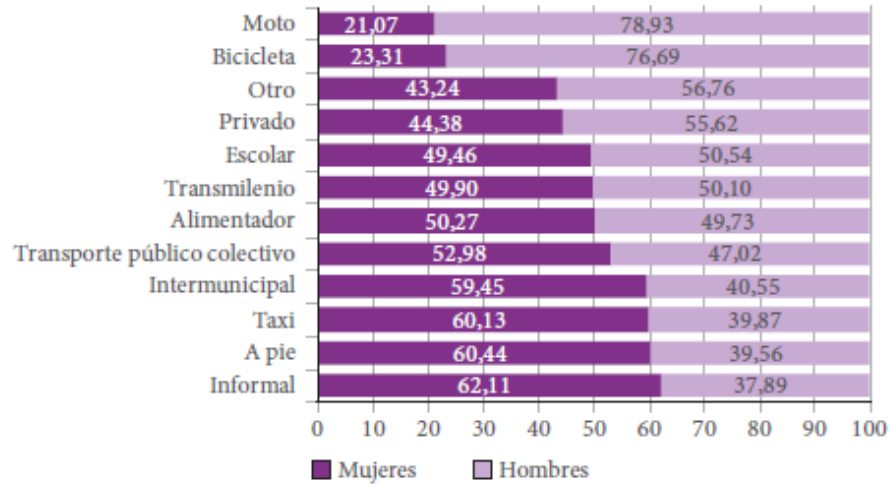
¹ Ajuntament de Barcelona. Regidoria de Feminismes i LGTBI Pla de Justícia de Gènere, 2016-2020. 2016. Pág 89.

En Bogotá

- Mapeo de puntos inseguros de la ciudad, con información recogida a través de tres fuentes:
 1. Aplicación **Safetipin**
 2. Puntos identificados como “violentos” por las organizaciones de mujeres
 3. Lugares en los cuáles se han producido situaciones de acoso sexual
- Proyecto “**Última Milla**”, que cuenta con sistemas de alerta y botones de pánico para afrontar el acoso en el transporte público (el **transporte público** es uno de los grandes retos en términos de seguridad en Bogotá, donde más del 60% de las mujeres han sido acosadas en el transporte público)

Distribución del uso de los modos de transporte en Bogotá por sexo (%)

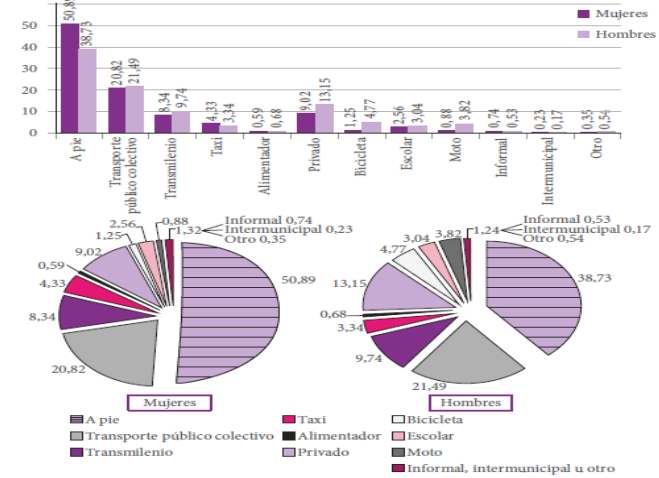
Gráfico 4



Fuente: Encuesta de Movilidad Bogotá - Encuesta de Hogares, 2011.

Distribución modal de viajes realizados en Bogotá según sexo (modos simples) (%)

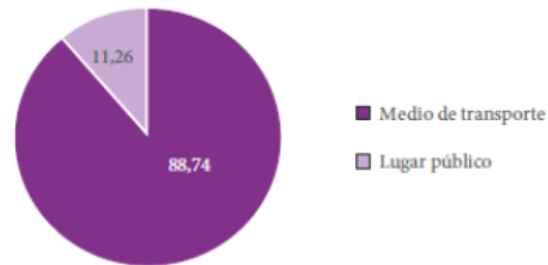
Gráfico 2



Fuente: Encuesta de Movilidad Bogotá - Encuesta de Hogares, 2011.

Lugar de ocurrencia de la agresión o violencia (%)

Gráfico 22



Fuente: Encuesta de Movilidad Bogotá - Encuesta de Hogares, 2011.

En Quito,

El acoso sexual y otras formas de violencia en espacios públicos son realidades a las que se enfrentan cada día mujeres y niñas en todo el mundo. Éstas coartan su libertad de movimiento y sus oportunidades de acudir a la escuela, al trabajo y de participar en la vida social. También limitan su acceso a servicios básicos y a las actividades de ocio que ofrece la ciudad. Todo ello incide negativamente en su salud y su bienestar.

La ciudad de Quito es una de las cinco ciudades pioneras que en el marco de la **Iniciativa Global Ciudades Seguras que gestiona ONU Mujeres**, decidió poner en marcha en 2011 un programa para prevenir y erradicar la violencia y el acoso sexual contra mujeres y niñas en los espacios públicos de la capital.

La primera medida en esta dirección fue llevar a cabo un estudio de diagnóstico, Diagnóstico sobre la situación de la violencia sexual hacia las mujeres en el transporte público, 2012, que reveló que el 68 por ciento de las mujeres encuestadas habían sufrido episodios de violencia sexual en espacios públicos en los últimos 12 meses. Asimismo, el 91% de las mujeres habían manifestado haber experimentado algún tipo de acoso sexual en el espacio público, siendo el **transporte público percibido como el lugar más inseguro por el 83% de las mujeres**; consecuentemente, el 63% de las mujeres modifican sus patrones de desplazamientos al tener miedo a ser acosada.

Desde la perspectiva feminista concebimos *"nuevos paradigmas de movilidad, menos ligados al transporte privado, reivindicando metrópolis más accesibles y no más rápidas, más próximas y no más extensas, más caminables y menos contaminadas"*².

Así pues, debemos incorporar una visión más inclusiva en la formulación de las políticas de movilidad de nuestras metrópolis, priorizando los trayectos de cuidados, reduciendo las distancias entre las diferentes actividades urbanas, para la construcción de un modelo de movilidad sostenible, accesible y seguro.

² Miralles-Guasch, Carme. *Dones, mobilitat, temps i ciutats* 2016. 2010. Pág 44.

En Ciudad de México,

Programa “CDMX. Ciudad segura y amigable para las mujeres y niñas”, tiene los siguientes componentes:

1. **Viaja Segura:** Tiene por objetivo adecuar los servicios de transporte público y concesionados de la Ciudad de México al uso y necesidades de mujeres y niñas, garantizando una movilidad segura.
2. Línea de **movilidad exclusiva para mujeres “Atenea”:** horarios, rutas, trayectos dedicados a atender las necesidades de movilidad y seguridad de las mujeres. En la actualidad, el proyecto cuenta con 150 autobuses.
3. **Vagones exclusivos para mujeres en el transporte colectivo** (metro, metrobus)
4. **Utilización de cámaras, de botones de riesgo,** etc.
5. **Camina Segura:** Pretende recuperar y mejorar trayectos de tránsito peatonal para el acceso y la movilidad segura de mujeres y niñas de la Ciudad de México.
6. **“Participa y contribuye a tu seguridad”:** propicia y/o fortalece los mecanismos de participación que promueve el involucramiento de mujeres en la identificación de lugares riesgosos y las propuestas para la seguridad.
7. Campañas de comunicación: Implementa una estrategia comunicacional que propicie una transformación cultural que erradique la discriminación por género y que otorguen a la ciudadanía herramientas que brinden información sobre prevención, rutas de servicios y denuncias.

✓ **La Estrategia 30/100**

Un conjunto de acciones que tienen como objetivo prevenir, atender y sancionar la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos. Estos derivan de los cinco componentes que integran el *Programa CDMX Ciudad Segura y Amigable para las Mujeres y las Niñas* elaborado en colaboración con ONU Mujeres México y el Gobierno de la Ciudad con ese Organismo. Sus objetivos se concentraron en cinco ejes que responden:

1. La seguridad de las mujeres y niñas en sus traslados y viajes en el transporte público;

2. La atención a las víctimas;
3. El acceso a la justicia;
4. La participación social para la promoción del derecho de las mujeres a vivir sin violencia y a la movilidad segura en la CDMX.
5. La comunicación de las medidas y la promoción de la denuncia.

Programas de la estrategia:

- ✓ **Vive segura CDMX:** Aplicación móvil para fortalecer la movilidad segura de mujeres y niñas en el transporte y espacios públicos.
- ✓ **El mapeo de zonas:** identifican zonas de riesgo y permiten la atención inmediata de situaciones de riesgo o amenazas a mujeres en el transporte público.

RECOMENDACIONES FINALES

Es necesario fomentar una movilidad sostenible en nuestras metrópolis, que atienda a las necesidades e intereses de toda la ciudadanía. Para ello insistimos en la importancia de ofrecer un sistema tarifario integrado que incluya el uso de varios medios de transporte público y con tarifas adaptadas al perfil y capacidad económica de distintos colectivos (accesibilidad económica). Asimismo, se resaltó la importancia del trabajo intermunicipal y de la colaboración multinivel (gobiernos municipales con gobiernos supramunicipales) para compartir visiones y agendas que contribuyan a fomentar la movilidad sostenible accesible para todos y todas en detrimento del transporte privado motorizado. De igual modo, una cuestión clave expuesta por muchas ciudades es la erradicación del acoso sexual, y de otras naturalezas, en el transporte y espacio públicos. Para ello, es necesario contar con la colaboración y complicidad de todas y todos.

Estas recomendaciones se visibilizan en formato esquemático en el documento de trabajo *“8 mensajes clave para promover una movilidad sostenible con visión de género en nuestras metrópolis”*.