



WRI MÉXICO
— ROSS CENTER



Movilidad Urbana: Equidad e Inclusión

WRI contribuye a catalizar soluciones de movilidad segura y eficiente, al asegurar una transición justa y equitativa, y fortalecer acciones hacia la descarbonización del sector transporte.

Folletos sobre equidad e inclusión

El Instituto de Recursos Mundiales México (WRI México, por sus siglas en inglés) es una de las tres oficinas latinoamericanas de WRI, una organización de investigación global que convierte las grandes ideas en acción. Nuestro objetivo es apoyar en la construcción de sociedades humanas resilientes y prósperas, con la capacidad de satisfacer las necesidades y aspiraciones de las generaciones actuales y futuras de manera sostenible.

En WRI definimos a las personas, la naturaleza y el clima como pilares de nuestro trabajo, y ponemos al centro la dimensión humana de la sustentabilidad en nuestro compromiso por lograr transiciones justas a economías bajas en carbono. Promovemos la inclusión, la equidad social y de género para lograr este fin.

Nuestro enfoque de equidad busca elevar la ambición y la acción tanto en la equidad procesal como en la equidad distributiva, desde una mirada interseccional. Generamos datos, análisis y herramientas técnicas para la incidencia en políticas públicas y la mejora de los medios de vida de las personas. Con ello, contribuimos al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS), del Acuerdo de París y de La Nueva Agenda Urbana, que promueve una mirada interseccional para generar sistemas de transporte público eficientes, que vinculen a las personas con lugares, servicios y oportunidades económicas para una movilidad sostenible, accesible y segura.

A partir de esta visión, nos proponemos identificar de manera intencional las desigualdades existentes y potenciales que surgen de los sistemas ambientales, sociales y económicos, y trabajamos para que éstas no se exacerbén y, por el contrario, disminuyan.

Esto lo logramos a partir de alianzas estratégicas con los sectores público, privado y no gubernamental. Este documento es parte de la serie "Folletos sobre equidad e inclusión". Aborda las principales problemáticas del contexto nacional, y muestra cómo WRI México contribuye en la respuesta a los retos globales y nacionales para una mejora de la movilidad.

Caja 1. Marco conceptual

Equidad. Presencia de justicia en los procedimientos, procesos, distribución de riesgos, oportunidades, derechos y acceso a recursos económicos, ambientales, de salud y sociales para las generaciones presentes y futuras. La equidad es la determinación e implementación de intervenciones de acuerdo con las necesidades de las personas. Esto incluye la igualdad de trato o un trato diferenciado pero equivalente en términos de derechos, beneficios, obligaciones y oportunidades.

Equidad procesal. Se refiere a la equidad en los procesos de toma de decisión respecto a la asignación de recursos o resolución de conflictos entre varios grupos de interés. Incluye la planificación e implementación de programas y proyectos, así como la formulación de políticas y leyes. La inclusión, la participación, la transparencia, la rendición de cuentas y la agencia son aspectos clave de la equidad procesal.

Equidad distributiva. Se refiere a la distribución de los beneficios y la participación efectiva de diferentes grupos. Comprende los intereses, las escalas espaciales, temporales y sociales. La equidad distributiva prioriza los recursos para los grupos que históricamente han experimentado discriminación o disparidades en el acceso a las oportunidades, ya sea por motivos de género, edad, origen étnico, nivel socioeconómico, ambientales o políticos.

La movilidad como reflejo de la desigualdad social en México

Las desigualdades sociales y de género se manifiestan en el desplazamiento de las personas, los lugares en que lo hacen, los tiempos, las distancias y las frecuencias de los viajes que realizan, así como los costos que estos implican y los modos de transporte empleados (Serret 2011; Cresswell 2016; Soto Villagrán 2016).

autobús, combi o colectivo, y arriba de 27%, caminando. Las mujeres se trasladan caminando y en transporte público en mayor proporción que los hombres (INEGI 2021a). Los datos disponibles del censo 2020 muestran la movilidad por motivos de trabajo y educación, pero no incluyen a los viajes de cuidado.

Movilidad con motivo de trabajo

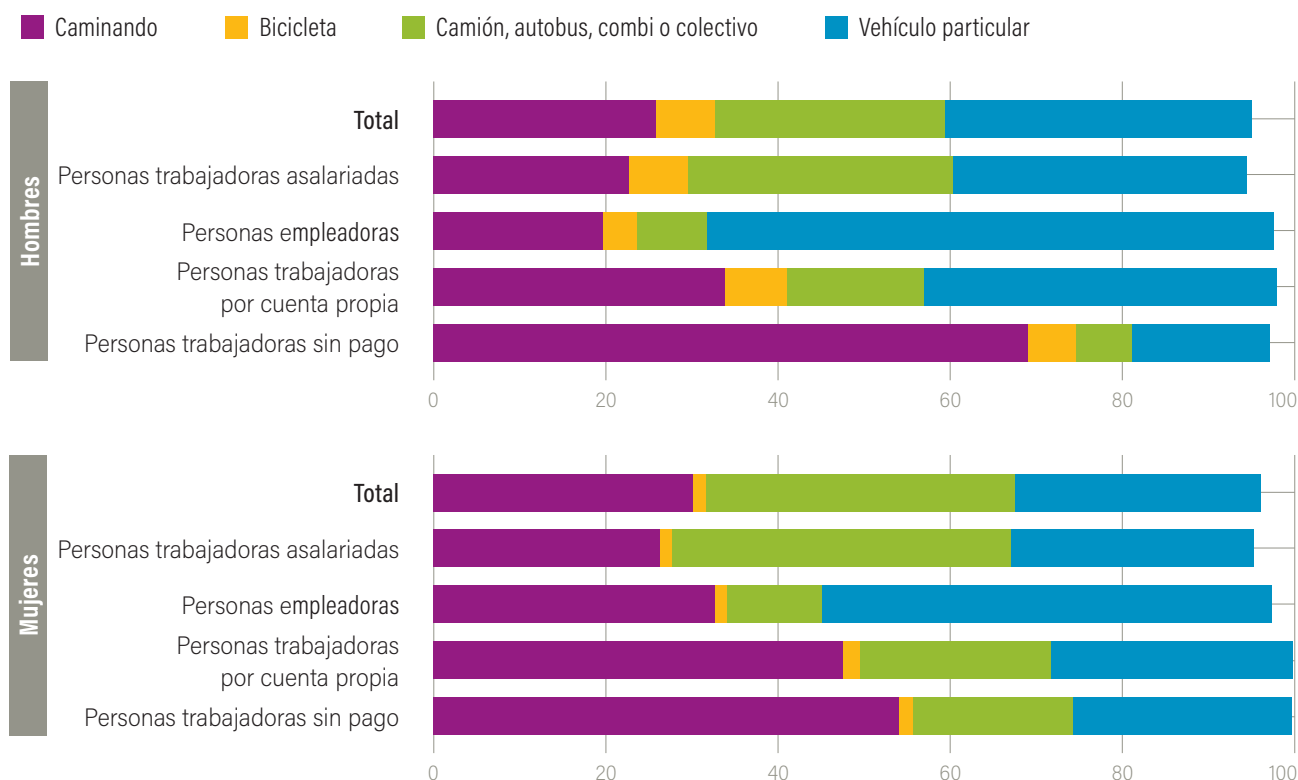
Modos de transporte de la población ocupada en México

En 2020, alrededor de 46 millones 400 mil personas de 12 años y más contaban con empleos formales y se desplazaban para realizar su trabajo. De estos desplazamientos, poco más de 33% se realizó en un vehículo particular; 30%, en camión,

Movilidad según sexo y posición en la ocupación

El vehículo particular es el principal medio de transporte para las personas empleadoras, mientras que quienes trabajan por cuenta propia se trasladan principalmente caminando. Entre las personas trabajadoras asalariadas, el transporte público es el principal medio de transporte para las mujeres, y el vehículo particular, para los hombres (INEGI 2021a) (Figura 1).

Figura 1 | Movilidad por sexo y posición en la ocupación laboral (2020)



Nota: Los valores no suman 100 debido al redondeo en los porcentajes

Fuente: elaboración propia con datos de INEGI 2021a



Foto: Falta de infraestructura ciclista en ciudades | WRI México en Flickr.

Diferencias por género en los tiempos de desplazamientos al trabajo

De las mujeres que se desplazan para trabajar, poco más de 35% invierte menos de 15 minutos; casi 29%, entre 16 y 30 minutos; cerca de 22%, de 31 minutos a una hora, y alrededor de 11%, más de una hora, porcentajes que para los hombres son de cerca del 31%, 29%, 22% y 13%, respectivamente (INEGI 2021a). En ambos casos, la mayoría de los viajes son menores a 15 minutos, aunque los desplazamientos de las mujeres son más cortos en comparación con los de los hombres.

Desigualdad geográfica y pobreza

En los estados con mayor prevalencia de pobreza, los modos activos de movilidad son predominantes, mientras que existe un menor uso de vehículos particulares con respecto al resto del país. Por ejemplo, los viajes para trabajar se realizan caminando en Chiapas en un 25%; en Guerrero en un 16%, y en Puebla en un 9%. En Chiapas y Guerrero, el acceso a vehículos particulares es menor, con una diferencia de hasta 16% frente a los demás estados (INEGI 2021a; 2022).

Acceso al transporte y desigualdad

Según el Índice de Desigualdad Urbana de WRI México, en la Zona Metropolitana del Valle de México, casi 19% de la población tiene acceso a por lo menos una estación del sistema de transporte estructurado o masivo, pero este acceso está concentrado en el grupo de mayor nivel socioeconómico, que tiene 39 veces más acceso que las personas del grupo más marginalizado.

Caja 2. Movilidad del cuidado

Se refiere a los viajes diarios asociados a las tareas de cuidado, entendidas éstas como aquellas que llevan a cabo las personas adultas dentro y fuera de los hogares y que están relacionadas con el mantenimiento de las viviendas y el cuidado de los menores y otras personas dependientes. Estas tareas son realizadas en mayor proporción por las mujeres, y en la mayoría de los casos no son remuneradas (Sánchez de Madariaga y Roberts 2013; Sánchez de Madariaga y Zucchini 2020).

Problemáticas sociales y ambientales en relación con la movilidad

Exposición a la violencia de género

En México, poco más de 45% de las mujeres han padecido algún tipo de violencia en espacios públicos a lo largo de su vida, y más de 20%, en el último año (INEGI 2021b). En la Ciudad de México, casi 89% de las mujeres había experimentado algún tipo de violencia sexual en el último año, en su mayoría en el metro, en la calle y en los microbuses. Por lo general, las agresiones provienen de hombres desconocidos (aproximadamente 89%) (ONU Mujeres 2018). En Guadalajara, poco más de 31% de las usuarias del transporte público modifican sus rutinas de movilidad por seguridad (Silva Rodríguez et al. 2020).

Incidencia de la movilidad motorizada en la salud

La salud de las personas se ve afectada por las condiciones ambientales, el sedentarismo asociado a la motorización y por la siniestralidad vial, que causa la pérdida de vidas. Los efectos en la salud incrementan tanto los efectos agudos (como el asma, irritación de ojos, nariz y garganta), como los efectos crónicos (como las enfermedades cardiovasculares, respiratorias, cáncer de pulmón, incluso, perder la vida prematuramente)



Foto: División de vagones exclusivos para mujeres para prevenir el acoso en el transporte público en la Ciudad de México | Gobierno CDMX, CCO, via Wikimedia Commons.

(Nadadur y Hollingsworth 2015). Los tiempos de desplazamiento afectan la calidad de vida de las personas y ralentizan las economías (Wright 2005).

Tabla 1 | Violencia de género en espacios públicos en México

	A LO LARGO DE LA VIDA	EN LOS ÚLTIMOS 12 MESES
Con incidentes de violencia	46%	22%
Violencia psicológica	21%	9%
Violencia física	10%	3%
Violencia sexual	42%	20%
Intimidación sexual	38%	19%
Abuso sexual	24%	8%
Violación e intento de violación	2%	1%

Fuente: INEGI 2021b.

Caja 3. Marco normativo y programático

- Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022). Reconoce el derecho a la movilidad de las personas en situación de vulnerabilidad, ya sea por su condición física, social, económica, de género, edad u otra, y resalta la necesidad de condiciones de accesibilidad y no discriminación. Propone, entre otros: generar metodologías, indicadores y bases de datos de movilidad y seguridad vial en los sistemas de información territorial y urbana, considerando aspectos socioeconómicos, demográficos, de discapacidad y de género. También propone capacitar al personal técnico y profesional en materia de género e inclusión, y su alineación con la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia y las demás legislaciones en prevención de violencia de género.
- Programa Nacional para la Igualdad entre Mujeres y Hombres (Proigualdad) 2020-2024. Plantea que se deben impulsar acciones que promuevan la seguridad de las mujeres en

el transporte público, a fin de contar con un servicio digno, eficiente, seguro, de calidad y libre de acoso sexual para la movilidad de las mujeres, adolescentes y niñas.

Planes y programas a nivel subnacional

- Lineamientos para la prevención y atención del acoso sexual contra las mujeres en el transporte público colectivo.
- Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019 del Gobierno de la Ciudad de México.
- Programa "Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas en la Ciudad de México (CDMX)" 2018.
- Programa "Viajemos Seguras" en el Transporte Público en la Ciudad de México 2007.
- Campañas, sensibilizaciones y programas para la incorporación de mujeres como conductoras o seguridad en los sistemas de transporte en Jalisco 2018.



Foto: División de vagones exclusivos para mujeres para prevenir el acoso en el transporte público en la Ciudad de México | Gobierno CDMX, CCO, via Wikimedia Commons.

WRI contribuye a la movilidad urbana con equidad e inclusión

WRI aborda las problemáticas sociales y de género a través de programas y proyectos de movilidad urbana que contribuyen al ODS 3. Salud y bienestar (3.6), ODS 5. Igualdad de género (5.1 y 5.2), ODS 7. Energía asequible y no contaminante (7.a) y ODS 11. Ciudades y comunidades sostenibles (11.2).

Transformaciones urbanas

Índice de Desigualdad Urbana

Herramienta de análisis geoespacial que mide la desigualdad de acceso al empleo y a los servicios urbanos (educación, salud, abasto, entre otros) a través de la movilidad peatonal y del transporte público estructurado o masivo e indicadores de desarrollo social en 74 Zonas Metropolitanas de México. Incorpora indicadores socioeconómicos y de género, como el acceso a guarderías, para contribuir al análisis del trabajo de cuidados.

Transporte público

Datos de transporte para ciudades sustentables e inclusivas

Artículo sobre la importancia de los datos de movilidad y transporte desagregados por sexo para la toma de decisiones y la transformación urbana. Las ciudades que consideran las necesidades diferenciadas de las personas pueden mejorar el diseño y operación de sus sistemas de transporte y contribuir a un futuro más sostenible, seguro y de bajas emisiones.

Hazme el paro

Campaña para prevenir la violencia basada en género en espacios de transporte público. Brinda información de cómo reaccionar, cómo reportar los hechos en una aplicación móvil y da capacitación al personal del sector transporte.



Foto: Sistemas de transporte terrestre en las ciudades | Malcolm K. en Flickr.

Mapeando Santiago

Mapeo participativo de rutas de transporte público y auditoría de espacios públicos con perspectiva de género en República Dominicana. Retoma la metodología desarrollada en el proyecto Estrategias para Reducir la Violencia Basada en Género en los Espacios de Transporte Público en la Ciudad de México.

Ciudades del Futuro

Proyecto que contribuyó al diseño institucional del Sistema de Movilidad Integrada de la CDMX, en el que se incorporaron experiencias de mujeres usuarias para reducir los costos de viaje, los tiempos de traslado y mejorar las condiciones de desplazamiento de las personas.

Movilidad activa y seguridad vial

Guía de entornos caminables seguros

Incluye criterios de diseño urbano y de calles caminables seguras con perspectiva de género para la movilidad peatonal y en bicicleta para ciudades mexicanas, principalmente en entornos urbanos y equipamientos como parques, centros de salud, mercados y escuelas.

Iniciativa de Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial Mundial

Incluye un análisis estadístico y espacial de siniestralidad vial en estaciones del Sistema MiBici en Guadalajara. Cuenta con enfoque de género en los entornos del sistema de bicicletas públicas de la ciudad.

Electrificación del transporte

Iniciativa de Movilidad Urbana Transformativa (TUMI, por sus siglas en inglés)

Promueve acciones para la transición justa mediante la incorporación laboral de las mujeres en Jalisco (Mujeres Conductoras) y la Ciudad de México. Prioriza rutas de transporte público a electrificar, con base en indicadores de inclusión social e igualdad de género.

Guía de Electrificación del Transporte Público en América Latina con una Perspectiva de Género e Inclusión Social

Elaborada en colaboración con Clean Energy Works, brinda elementos teóricos y prácticos para estructurar el ciclo de un proyecto de electrificación del transporte público con herramientas para incorporar la perspectiva de género y la inclusión social.

Electrificación del transporte privado

En colaboración con la Comisión Nacional de Electricidad, se elaboró un plan de acción de género e inclusión social con recomendaciones de política pública para la instalación de infraestructura de carga de vehículos eléctricos en carreteras mexicanas.



Para avanzar

En alineación con el *Plan Estratégico de WRI 2023-2027 de los Compromisos al Impacto*, asumimos el compromiso de lograr transiciones justas y la equidad procesal y distributiva a través de:

1. Mejorar el diseño y la implementación de las intervenciones para obtener resultados eficientes y equitativos y garantizar que nuestro trabajo no cause daños no deseados, ni perpetúe riesgos, especialmente para las personas que experimentan vulnerabilidades o marginación.
2. Garantizar la distribución equitativa de oportunidades y beneficios de las transiciones hacia economías bajas en carbono y asegurar la participación en la toma de decisiones de comunidades marginadas y desfavorecidas.
3. Contribuir a eliminar las desigualdades estructurales que mantienen a personas y comunidades en condiciones de pobreza y con cargas desproporcionadas de los impactos de la crisis climática y ambiental.

Para lograr lo anterior, nos enfocamos en:

- Colaborar con autoridades y sociedad civil para asegurar el derecho a la movilidad para todas las personas.
- Contribuir al diseño, armonización e implementación de marcos legales y políticas públicas federales y estatales para promover la descarbonización del sector transporte con perspectiva de equidad social y de género.
- Contribuir a que la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica brinde beneficios económicos y de salud para las personas trabajadoras y usuarias del sector transporte, y acompañar la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

- Fortalecer el trabajo territorial con gobiernos subnacionales y personas usuarias del transporte público para mejorar los sistemas integrados de transporte a nivel local.
- Generar datos desagregados, información e investigación desde una perspectiva interseccional, incluyendo a la movilidad del cuidado y la violencia de género en contextos urbanos, periurbanos y rurales.



Foto: Sistema de bicicletas compartidas en la Ciudad de México | Alejandro Giraldo Ortega en Unsplash.

Referencias

- Cresswell T. 2016. Gendered Mobilities.
- INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía). 2021a. Censo de Población y Vivienda 2020.
- INEGI. 2021b. Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH).
- INEGI. 2022. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), población de 15 años y más de edad.
- Nadadur SS y Hollingsworth JW. 2015. Air Pollution and Health Effects.
- Sánchez de Madariaga I y Roberts M. 2013. Fair Shared Cities. The Impact of Gender Planning in Europe.
- Sánchez de Madariaga I y Zucchini E. 2020. "Movilidad del cuidado" en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte.
- Serret E. 2011. Hacia una redefinición de las identidades de género.
- Silva Rodríguez M, de la Torre Ríos G, Montoya Robledo V, Montes L, Bernal V y Transport Gender Lab. 2020. Trazando los patrones de movilidad y obstáculos en el acceso al transporte público de las mujeres en el Área Metropolitana de Guadalajara.
- Soto Villagrán P. 2016. Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género. Debates, agendas y desafíos.
- Wright L. 2005. Car-Free Development.



Foto: Sistema de transporte local en algunas ciudades mexicanas | WRI México en Flickr.

Realización del documento

Coordinación editorial

Itzá Castañeda y Anamaría Martínez

Diseño editorial

Alejandra Pérez y Erika Vilchis

Edición

Yasmín Durán y Kar López

Redacción

Alejandra Acosta, Carina Arvizu, Joselyn Delgado, Gabriela de la Torre, Gloria Ferreyra, Sebastián Morales, Carlos Orozco, Tania Pérez, Rebeca Salazar, Carolina Toro y Gorka Zubicaray

Foto de portada

Sistema de transporte elevado en la Ciudad de México | WRI México en Flickr.

Foto página 9

Pág. 9: Foto: Sistema de movilidad local en Tenabo, Campeche | Josemiep via Wikimedia Commons.



WRI MÉXICO
— ROSS CENTER

Visita es.wri.org