

# PLAN ESTRATÉGICO DE GÉNERO Y MOVILIDAD 2019



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD

# CONTENIDO

Resumen ejecutivo

Lista de tablas y figuras

1. Introducción
2. Diagnóstico
3. Antecedente: Plan Estratégico de Movilidad 2019
4. Prioridades y objetivos de género y movilidad
5. Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019
6. Líneas transversales y siguientes pasos

Glosario

Referencias

Nota metodológica

Créditos

Agradecimientos

# LISTA DE TABLAS Y FIGURAS

## TABLAS

**Tabla 1:** Porcentaje de ocurrencia de actos de violencia sexual en el transporte público de acuerdo a mujeres encuestadas (Fuente: EPADEQ y ONUMujeres, 2018). **p. 15**

**Tabla 2:** Porcentaje de mujeres y hombres en la Estructura Orgánica de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, 2019 (Fuente:Elaboración propia). **p. 21**

**Tabla 3:** Plan estratégico de género y movilidad 2019 (Fuente:Elaboración propia). **p. 32**

## FIGURAS

**Figura 1:** Tipos de viajes que realizan mujeres y hombres (Fuente ITDP, 2018). **p. 8**

**Figura 2:** Motivos de viaje entre mujeres y hombres (Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI, 2017). **p. 9**

**Figura 3:** Hora de inicio de viaje (Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI 2017). **p. 10**

**Figura 4:** Modos de transporte de mujeres y hombres (Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI, 2017). **p. 11**

**Figura 5:** Número de incidentes de violencia sexual en espacios públicos y transporte reportados por las mujeres encuestadas (Fuente: EPADEQ y ONUMujeres, 2018). **p. 16**

**Figura 6:** Número de incidentes de violencia sexual registrados por agresor con base en las respuestas de las mujeres encuestadas (Fuente: EPADEQ y ONUMujeres, 2018). **p. 17**

**Figura 7:** Medidas que implementan las mujeres para enfrentar la inseguridad (Fuente: EPADEQ y ONUMujeres, 2018). **p. 19**

**Figura 8:** Diagrama de alineación estratégica entre la visión 2024 del Plan Estratégico de Movilidad, la visión 2024 del Plan Estratégico de Género y Movilidad y sus ejes estratégicos (Fuente: Elaboración propia). **p. 26**

**Figura 9:** Diagrama de alineación estratégica entre los ejes estratégicos y líneas de acción del Plan Estratégico de Género y Movilidad (Fuente: Elaboración propia). **p. 27**

**Figura 10:** Diagrama de alineación estratégica entre la visión a largo plazo (2024) del Plan Estratégico de Movilidad y las líneas de acción del Plan Estratégico de Género y Movilidad (2019) (Fuente: Elaboración propia). **p. 28**

# RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019, diseñado a partir de un proceso interdisciplinario y multi-sectorial, plantea la siguiente visión a 2024: La perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres. Bajo esta premisa, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientan a que las mujeres realicen sus viajes con accesibilidad, comodidad, seguridad y con menores tiempos de traslado. Para avanzar hacia esta visión, el plan define **tres ejes estratégicos** que responden a las tres problemáticas principales que enfrentan las mujeres en materia de movilidad: **a) Se reducen las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte; b) Se fortalece la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte; y c) Se atienden las necesidades y patrones de viaje de las mujeres de forma efectiva.** Para cada uno de estos ejes, el Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019 plantea líneas de acción específicas, actividades, metas y responsables. Asimismo, el plan define las siguientes líneas transversales: 1) información, monitoreo y evaluación; 2) normatividad y gestión pública y 3) vinculación estratégica y espacios colaborativos multisectoriales. Este documento permitirá orientar las prioridades en materia de género y movilidad de la Secretaría de Movilidad y del Sistema Integrado de Transporte, para contribuir a que las mujeres se muevan con libertad, seguridad y comodidad en la Ciudad de México.

# 1. INTRODUCCIÓN

Como se menciona en el Plan Estratégico de Movilidad 2019, la Ciudad de México cuenta con un sistema de transporte fragmentado e ineficiente que profundiza inequidades sociales de diversos tipos y que afecta a todas las personas. Sin embargo, quienes transitan por la Ciudad de México experimentan la ciudad de forma distinta. La forma y razones por las que viajamos, los medios que usamos, la percepción de inseguridad que sentimos y las barreras -visibles o invisibles- que enfrentamos para movernos, varían entre mujeres y hombres. Por tanto, si bien los problemas de movilidad afectan a todas las personas, se viven de manera diferenciada.

Ciertas problemáticas afectan específicamente a las mujeres y reducen sus posibilidades de moverse con libertad, seguridad y dignidad a través de la ciudad.

**Se identifican tres problemáticas principales que enfrentan las mujeres:**

- a) Necesidades de movilidad derivadas de patrones de viaje específicos, que históricamente no han sido reconocidas y que las han excluido del uso y disfrute pleno del espacio público;
- b) Múltiples situaciones de violencia sexual y agresiones que vulneran sus derechos, tales como el acoso y el abuso sexual en el espacio público y en el transporte; y,
- c) Una participación tradicionalmente inequitativa en el sector movilidad, que inicia desde el ambiente escolar y trasciende hasta el laboral, la cual profundiza la ausencia de perspectiva de género en planes y proyectos de movilidad urbana.

Estas tres problemáticas son **aún mayores para mujeres que enfrentan múltiples situaciones de vulnerabilidad** que se intersectan, tales como su edad, su situación socioeconómica, si cuentan con alguna discapacidad, su modo de transporte, entre otras.

Para atender estas problemáticas **se requieren políticas públicas de movilidad con perspectiva de género transversal**, así como acciones coordinadas y congruentes, que tomen en cuenta la inequidad entre hombres y mujeres, sus necesidades diferenciadas, así como las diferentes situaciones de vulnerabilidad que enfrentan.

Con ese objetivo en mente, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) llevó a cabo de diciembre 2018 a marzo 2019 un **proceso interdisciplinario** (con participación de personas de diversas disciplinas) y **multi-sectorial** (incluyendo las perspectivas de diferentes sectores) para diseñar el Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019. En el marco de este proceso se consolidó un grupo transversal incluyendo personas expertas en materia de movilidad, perspectiva de género y violencias sexuales hacia las mujeres de las diferentes áreas de la Secretaría de Movilidad que diseñó y retroalimentó internamente este documento. Asimismo, se realizaron mesas de trabajo y se participó en espacios de diálogo con organismos de transporte, con otras Secretarías (en particular con la Secretaría de las Mujeres), así como con sociedad civil, personas académicas, expertas, organismos internacionales y miembros del poder legislativo, para escuchar sus opiniones y prioridades, dialogar sobre los contenidos de la estrategia y fortalecerla.

Más aún, a partir de los **testimonios de sobrevivientes de violencia sexual y agresiones hacia mujeres en el transporte** publicados en los últimos meses, la Secretaría de Movilidad reforzó sus esfuerzos y compromiso para desarrollar e implementar acciones integrales que permitan no solamente atender y contener en el corto plazo esta situación, sino también generar condiciones para que este tipo de situaciones y otras que contribuyen a la percepción de inseguridad en el transporte se prevengan y se atiendan de manera más efectiva. Lo anterior, a partir de invertir en esfuerzos de largo plazo para cambiar los entornos urbanos, las conductas sociales, los procedimientos y las dinámicas dentro del sector movilidad que refuerzan, normalizan y multiplican las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres al transitar por la Ciudad de México.

En vista de todo lo anterior, el “Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019” busca complementar y profundizar las acciones definidas en el Plan Estratégico de Movilidad 2019 con el fin de **facilitar la planeación, implementación, evaluación y seguimiento de la transversalidad del principio de género en las políticas de movilidad**. Asimismo, este plan busca orientar las prioridades en materia de género para la colaboración de la Secretaría de Movilidad y el Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de México con otras áreas y órdenes de gobierno, con la zona metropolitana, con el poder legislativo, así como con la sociedad civil, la academia, las agencias de cooperación, organismos multilaterales y el sector privado. Lo anterior, para sumar esfuerzos y avanzar hacia el ejercicio pleno del derecho a la movilidad y la igualdad sustantiva para todas las personas.

## 2. DIAGNÓSTICO

Las mujeres enfrentan problemáticas específicas que limitan sus posibilidades de desplazarse con seguridad, libertad y comodidad. **La Estrategia de Género y Movilidad 2019 busca responder a tres problemáticas centrales que enfrentan las mujeres:**

- a) necesidades de movilidad** que no han sido reconocidas y atendidas;
- b) violencias sexuales y agresiones** en el transporte;
- c) participación inequitativa** en el sector transporte.

En esta sección se presenta un diagnóstico de la situación, con base en la información disponible, respecto a cada una de estas problemáticas.



## NECESIDADES Y PATRONES DE VIAJE ESPECÍFICOS DE LAS MUJERES

Las necesidades de movilidad de las mujeres en la Ciudad de México se construyen a partir de las características de los viajes que realizan para cumplir con sus actividades. A estas características se les conoce como **patrones de viaje** e incluyen, entre otros aspectos:

- los motivos por los que se trasladan
- el tipo de viajes que realizan
- los horarios en los que se mueven
- los modos de transporte que usan

### ¿Para qué se mueven las mujeres y qué tipo de viajes realizan?

Existen ciertos roles sociales que asignan actividades y responsabilidades diferenciadas a mujeres y hombres. En particular, **las labores de cuidado del hogar y la familia han sido históricamente asignadas a las mujeres**, quienes destinan el doble de tiempo que los hombres a labores de cuidado a integrantes del hogar (ver nota metodológica), en especial cuidado a personas de 0 a 14 años (3.38 veces más), (INEGI, 2014).

En consecuencia, **uno de los principales motivos de los viajes de las mujeres es realizar actividades relacionadas con las labores de cuidado**, tales como proveer acompañamiento a niñas y niños, personas con discapacidad o adultas mayores, ir de compras o realizar viajes con motivos médicos (ITDP, 2018; Steer, 2018). A estos viajes, dado el motivo que los genera, se les denomina **“viajes de cuidado”** o **“movilidad de cuidado”** (Steer, 2018). Los viajes de cuidado implican para las mujeres una interdependencia de viaje, lo cual significa la obligación de trasladarse para satisfacer necesidades ajenas o adicionales a las propias, aumentando con ello el número de viajes que realizan.



Figura 1: Tipos de viajes que realizan mujeres y hombres. Fuente: Adaptado de ITDP(2018).

Debido a la realización de viajes de cuidado, además de los viajes que realizan con otros motivos (educación, trabajo...), las mujeres suelen llevar a cabo **múltiples viajes de distancias cortas, o bien, un viaje con varias paradas**, conocidos como viajes encadenados.<sup>1</sup> En contraste, los hombres hacen menos viajes, pero recorren mayores distancias, llamados viajes pendulares (Figura 1). La necesidad de realizar más viajes o viajes con múltiples paradas, así como el acompañamiento de otras personas con las que realizan los viajes, **aumenta los costos de las mujeres para transportarse**, lo cual les genera una carga económica adicional por el trabajo de cuidado -no remunerado- que realizan

Hay una **disponibilidad limitada de información** detallada y desagregada por género<sup>2</sup> sobre las características de la movilidad de las mujeres en la Ciudad de México. A pesar de las limitaciones metodológicas, tales como la falta de una categoría explícita de movilidad del cuidado, la principal fuente de información desagregada referente a los tipos de viajes que mujeres y hombres hacen en la ciudad es la Encuesta Origen-Destino (INEGI, 2017).

La Encuesta Origen-Destino (EOD) 2017 corrobora la tendencia de la movilidad con motivos de cuidado de las mujeres y hace visibles los múltiples viajes o viajes encadenados que realizan (Figura 2). Restando el motivo de viaje “ir al hogar”<sup>3</sup>, **entre semana las mujeres realizan 12% más viajes que los hombres**, diferencia que se reduce a 5% en sábado (Steer, 2018). Los datos de la encuesta indican que en un día laboral, mientras el principal motivo de desplazamiento entre hombres es ir al trabajo (28.9%), **el principal motivo de desplazamiento entre las mujeres de la Ciudad de México es realizar viajes de cuidado (19.3%)<sup>4</sup>** (Figura 2). **Asimismo, en sábado el 20% de los viajes de mujeres y 12% de los hombres están relacionados con el cuidado** (Steer, 2018).

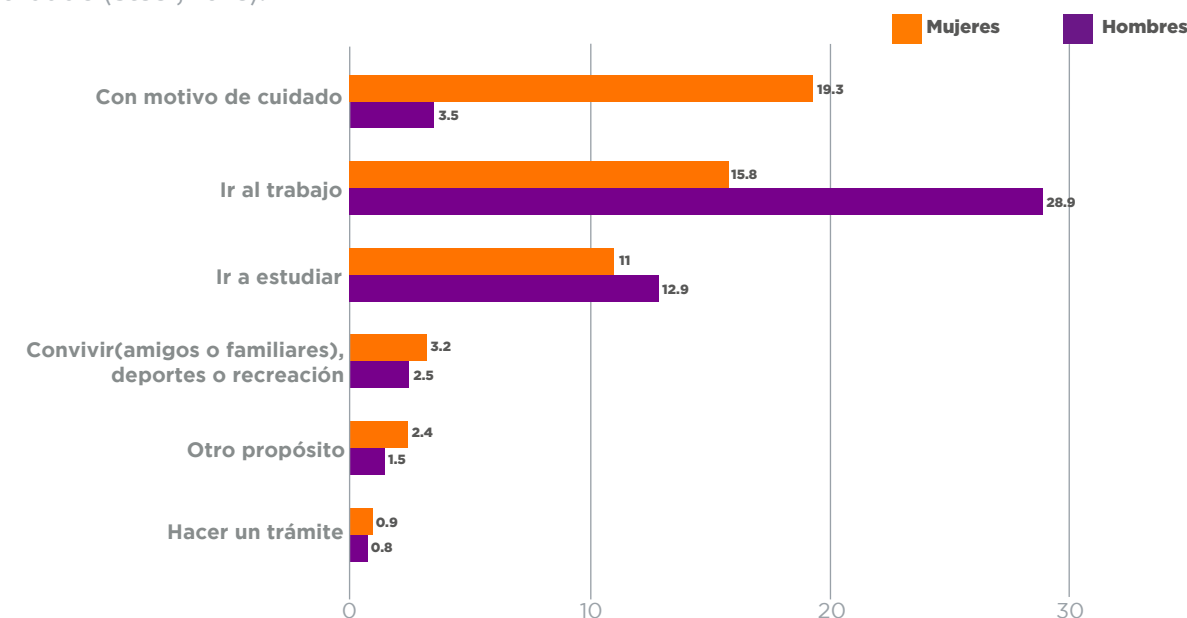


Figura 2. Motivos de viaje entre mujeres y hombres. Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI (2017).

<sup>1</sup> “Si bien este comportamiento no es homogéneo para las mujeres y se presentan ciertas variaciones por razones de edad, nivel socioeconómico, o situación familiar, se afirma que la presencia de ciertos patrones de viaje de las mujeres y de hombres expresan diferencias en el tipo de desplazamiento, propósitos de viaje, distancias recorridas, niveles diferenciales de acceso al transporte y comportamientos durante los viajes” (Soto Villagrán, P, 2017, p. 129).

<sup>2</sup> Existen algunos esfuerzos aislados de ciertos organismos de movilidad tales como las encuestas de percepción del sistema Metrobús y de Ecobici que brindan información referente a los criterios y prioridades de elección modal de usuarias y usuarios.

<sup>3</sup> El porcentaje de viajes con motivo “ir al hogar” es similar entre mujeres y hombres. Con fines comparativos se omiten esos viajes. (Ver nota metodológica).

<sup>4</sup> El porcentaje de viajes con motivo de cuidado equivale a la suma de ir de compras (bienes y servicios) y llevar o recoger a alguien.

## ¿Cuándo se mueven las mujeres y cuánto tiempo invierten?

La naturaleza de las actividades de los viajes de cuidado implica que las mujeres realicen desplazamientos en horarios distintos a los hombres, quienes su motivo principal de viaje es ir al trabajo. De acuerdo a los datos de la Encuesta Origen-Destino, **las usuarias viajan frecuentemente entre 7:00 y 15:00**. Como muestra la Figura 3, de 10.00 a 13.00 (horas valle) es el rango de horario en el que la mayoría de los viajes de las mujeres se realizan, mientras que para los hombres representa el rango de horario en el que realizan el menor número de viajes.

El viajar en este rango de horas, que incluye horas valle donde existe una menor frecuencia de transporte público, deriva en **una mayor inversión de su tiempo en el transporte**. Esta inversión de tiempo en transporte se acrecenta dados los múltiples viajes que llevan a cabo o varias paradas que realizan en un mismo viaje. El tiempo que las mujeres gastan en el transporte se suma al tiempo dedicado a la doble jornada (laboral y de cuidado) que realizan, por lo que **la alta inversión de tiempo en el transporte reduce su tiempo disponible para actividades de recreación y descanso, limitando su calidad de vida y bienestar** (Carrasco, 2005; Freixa 2011; Pérez Haro 2018). Esto es aún mayor para mujeres que tienen intersecciones con otras condiciones de vulnerabilidad, tales como vivir en una situación de pobreza.

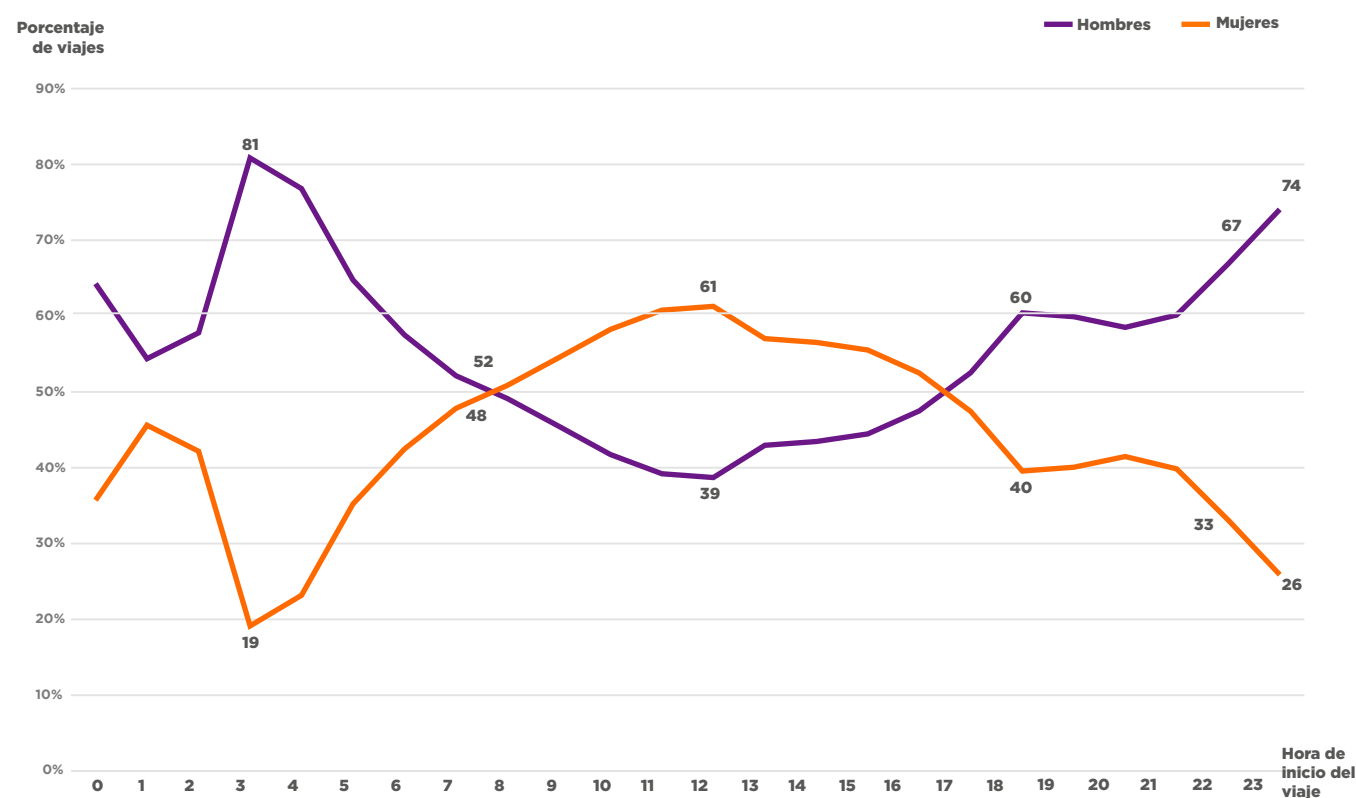


Figura 3. Hora de inicio de viaje. Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI, 2017.

## ¿Cómo se mueven las mujeres y en qué modos?

El principal modo de transporte para las mujeres entre semana es el **transporte público no masivo** (incluyendo microbuses, RTP, autobuses y trolebuses), correspondiente al **34.29% de sus viajes** (Figura 4). En particular, las mujeres hacen un uso prioritario de microbuses: 32.14% de sus viajes (INEGI, 2017). Este comportamiento es similar al de los hombres, cuyo modo de transporte principal entre semana es también el microbús, que representa el 35.07% de los viajes que realizan (INEGI, 2017).

Además, **las mujeres realizan un alto porcentaje de sus viajes a pie**, 32.46% de sus viajes, mientras que sólo 19.46% de los viajes de los hombres son a pie<sup>5</sup> (Figura 4). Relacionando el modo de viaje con el motivo del mismo, el 58% de los viajes de cuidado que realizan las mujeres se hacen únicamente caminando (Steer, 2018).

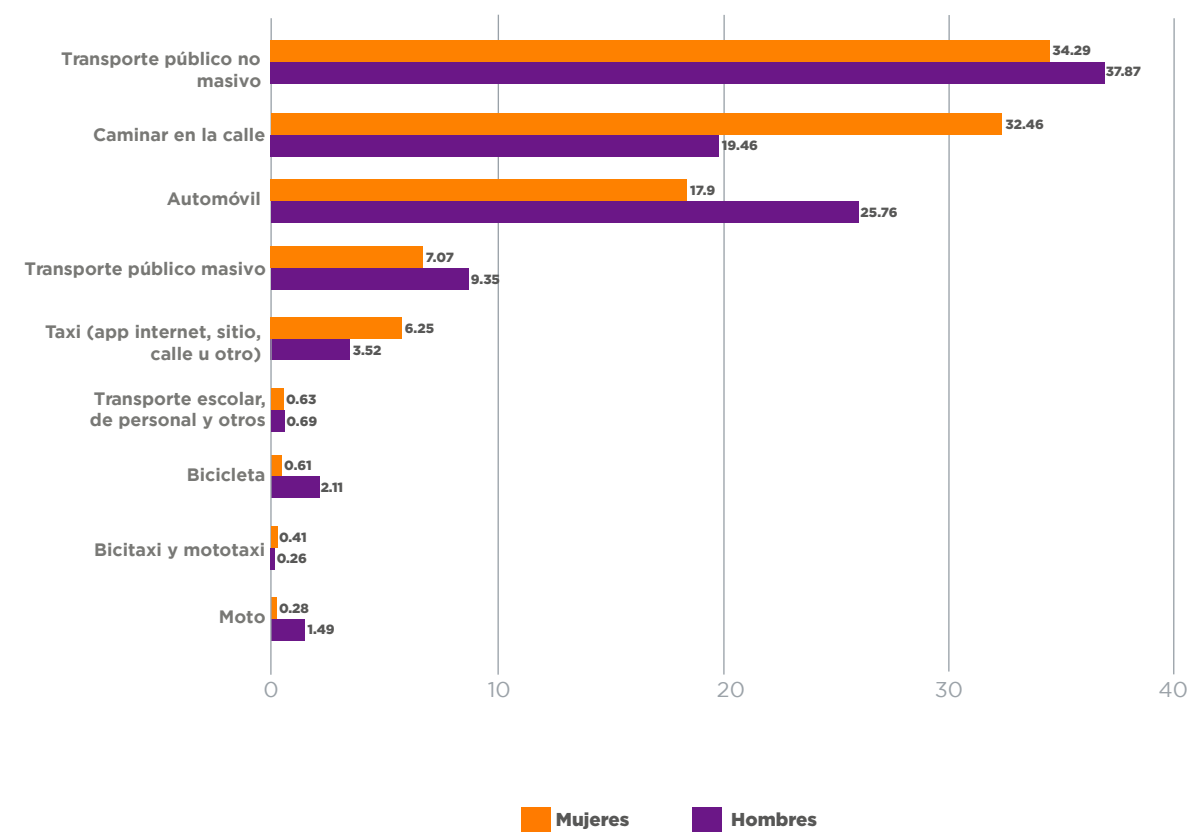


Figura 4. Modos de transporte de mujeres y hombres. Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI, 2017.

Por otra parte, **las mujeres recurren más frecuentemente que los hombres al uso del taxi (de calle, sitio o aplicación) para desplazarse**. En un día laboral, el **6.25% de los viajes de las mujeres se realizan en taxis (de calle, sitio o aplicación) mientras para los hombres sólo representa el 3.52%** (Figura 4). Esto pudiese significar una necesidad de movilidad insatisfecha, o una percepción aumentada de inseguridad en el transporte público que las impulsa a recurrir al uso de taxis, asumiendo un mayor costo, para traslados cómodos, rápidos y seguros (Steer, 2018; PEM, 2019).

<sup>5</sup>“Caminar en la calle” como modo de viaje referido en la EOD.

<sup>6</sup> Por ejemplo, se incluyen algunas metas y acciones específicas en el Programa Integral de Vialidades y Transporte (PIVT) 2001 - 2006 y en el Programa Integral de Movilidad (PIM) 2013-2018 pero se observa una falta de inclusión del tema de forma transversal en los diferentes instrumentos de planeación de la movilidad. Disponible en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo99436.pdf>

Dadas las características de los viajes de las mujeres, que incluyen múltiples viajes cortos o con varias paradas, la movilidad en bicicleta podría ser una opción para reducir los tiempos que las mujeres destinan al transporte. No obstante, del total de viajes que se hacen en la ciudad, **1.4% se hace en bicicleta y sólo el 22% de estos viajes es realizado por mujeres** (INEGI, 2017). Si bien tanto hombres como mujeres enfrentan barreras de infraestructura y seguridad vial que limitan su uso de la bicicleta (ITDP & GIZ, 2018), la amplia brecha entre hombres y mujeres permite inferir que **hay barreras específicas que limitan el uso de la bicicleta por parte de las mujeres**. Los datos de las Biciescuelas indican que el 65% de quienes acuden al curso para aprender a andar en bicicleta son mujeres adultas que nunca aprendieron a andar en bicicleta, por lo que la falta de habilidades y capacidades es una de las barreras para que la bicicleta sea una opción de movilidad para las mujeres en la Ciudad de México. Como han señalado organizaciones de sociedad civil y colectivos que promueven el uso de la bicicleta, esto puede relacionarse con los estereotipos de género que limitan el desarrollo de ciertas habilidades y capacidades en la infancia, tal como el uso de la bicicleta, debido a los roles de género.

Finalmente, la revisión de los instrumentos de planeación en materia de movilidad indica que **las necesidades de movilidad y los patrones de viaje específicos de mujeres no han sido incorporados de manera integral en la planeación de políticas, infraestructura y servicios de movilidad**<sup>6</sup>. Al no tomar en consideración las necesidades específicas de las mujeres en las políticas de movilidad, en particular aquellas derivadas de viajes de cuidado, se limita el acceso que tienen las mujeres a servicios y oportunidades que se ofrecen en la ciudad, incluyendo laborales, culturales, sociales, económicas y educativas. En este contexto, se reduce su libertad y autonomía e incluso la posibilidad de realizar ciertos viajes, lo que limita su ejercicio de otros derechos. Además, dada la interdependencia existente en los viajes de cuidado, las barreras en la movilidad de las mujeres también limitan el ejercicio de derechos de niñas y niños, personas con discapacidad y personas adultas mayores.



**METROBÚS Teresa Ramos Ramírez.**  
Foto: Azul Carazo

## VIOLENCIAS SEXUALES Y AGRESIONES HACIA LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE

Los patrones de movilidad de las mujeres, así como su experiencia al moverse por la ciudad, se ven afectados por las violencias sexuales, agresiones y la percepción de inseguridad en el espacio público y en el transporte. **El problema de violencias sexuales es una de las principales limitaciones para que las mujeres puedan moverse de forma autónoma, cómoda y segura a nivel global, lo cual limita sus oportunidades sociales, económicas y culturales.**

Para contextualizar esta problemática global, de acuerdo a una encuesta del Banco Asiático de Desarrollo (2015) en las ciudades de Karachi (Pakistán), Tbilisi (Georgia) y Bakú (Azerbaiján) se reportó que un 69% de un total de 630 mujeres encuestadas afirmaron haber sufrido algún tipo de acoso sexual en el transporte público (Banco Asiático de Desarrollo, 2015). En la ciudad de Quito (Ecuador), en 2011 un estudio mostró que el 68% de las mujeres experimentó alguna forma de violencia sexual en espacios públicos durante el año anterior mientras que el 84% sostuvo que el transporte público era inseguro debido a la violencia sexual experimentada (ONU Mujeres, 2018). Inclusive en ciudades como Nueva York, una encuesta de 2007 señala que el 63% de las mujeres encuestadas experimentó acoso sexual en el transporte público (Gekoski *et. al.*, 2015).

En el caso de la Ciudad de México, la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH), encuentra que en 2016, **el promedio de mujeres que han sido sujetas a violencia comunitaria<sup>7</sup> en los últimos 12 meses es mayor en la Ciudad de México que a nivel nacional.** Este tipo de violencia **ocurre principalmente en la calle y en el sistema de transporte público** (ENDIREH, 2016).

La Encuesta sobre la Violencia Sexual en el Transporte y Otros Espacios Públicos en la Ciudad de México realizada por ONUMujeres y la organización Estudios y Estrategias para el Desarrollo y la Equidad (EPADEQ) enfocada en la problemática de la violencia sexual en el ámbito público de la Ciudad de México, encontró que de las **3,214 usuarias entrevistadas, el 88.5% había sido víctima de algún tipo de violencia sexual** al transitar por el transporte o espacios públicos de la ciudad **en los últimos 12 meses<sup>8</sup>**. En la Tabla 1 se enlistan los tipos de actos violentos incluidos en la encuesta y el porcentaje de ocurrencia calculado para cada uno de ellos en los últimos 12 meses. Los porcentajes en la Tabla 1 indican el porcentaje de mujeres que en el último año han enfrentado por lo menos una vez el acto violento en cuestión, por lo que cada mujer pudo sufrir múltiples actos violentos.

De acuerdo a la encuesta, **los hechos de violencias sexuales tienen lugar principalmente en el metro (16.1%), en la calle (15.5%), en el microbus (11.4%) y en los paraderos (8.1%)** (Figura 5) y **los principales agresores son hombres desconocidos (89.2%), operadores de algún transporte (4.7%) y en menor medida policías (3.3%)** (Figura 6). Las manifestaciones de violencia sexual más comunes por parte de los operadores de transporte son piropos obscenos u ofensivos sexuales, palabras despectivas, así como miradas morbosas (EPADEQ y ONUMujeres, 2018).

La encuesta también hace visible la **cifra negra que existe de casos de violencias sexuales no denunciados**, así como diversas barreras que limitan la denuncia de estos hechos: el 84.5% de las usuarias encuestadas que sufrieron actos de violencia sexual en el transporte no los denunciaron. Además de la falta de información sobre la posibilidad de denunciar

Acto violento	Porcentaje de ocurrencia en 2017-2018 de cada acto violento del total de violencias sufridas por mujeres
Miradas morbosas al cuerpo	71.4
Piropos sexuales obscenos u ofensivos	70.0
Se le recargaron en el cuerpo con intenciones de carácter sexual	51.1
Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto a ellas u otras mujeres	49.2
Le hicieron sentir miedo a sufrir un ataque o abuso sexual	39.9
La tocaron o manosearon e cuerpo sin su consentimiento	35.2
Le dieron una nalgada	23.0
Le suserraron cosas al oído	19.9
Le hicieron propuestas sexuales indeseadas	14.4
Ellos se tocaron los genitales o se masturbaron frente a ellas	14.1
La persiguieron con intención de atacarla sexualmente	13.9
Ellos le mostraron los genitales	13.5
Le han tomado fotos a su cuerpo sin su consentimiento	6.7
Eyaculacion en frente de usted	1.3
La obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales	1.1

Tabla 1: Porcentaje de ocurrencia de actos de violencia sexual en el transporte público de acuerdo a mujeres encuestadas. Fuente: EPADEQ y ONUMujeres, 2018.

<sup>7</sup> Situaciones de violencia, que las mujeres de 15 años y más han padecido a lo largo de su vida, como ofensas, abuso, extorsión u otras agresiones de carácter sexual, en espacios públicos (calles, centros de recreación o diversión) o privados ( en su casa o casa de otras personas) (ENDIREH, 2016)

<sup>8</sup> Porcentaje calculado con base a la sumatoria de usuarias que respondieron positivamente a cada acto violento.



(15.6%) y el sitio donde realizarlo (13.0%), existe desconfianza en las autoridades (20.4%), muchas mujeres no le ven la importancia a la denuncia (15.2%) o consideran que no tienen tiempo para el procedimiento (15.0%) (EPADEQ y ONUMujeres, 2018).

Con respecto a **los casos de violaciones y abuso sexual, la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México (PGJ-CDMX) registra que, de enero a octubre del 2018, tuvieron 333 carpetas de averiguaciones previas acontecidas en el transporte público.** De estas carpetas, el 70% de las averiguaciones previas tuvieron lugar en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (incluyendo situaciones dentro y fuera del Metro), seguido por taxis (10%), autobús (6%), Metrobús (6%), microbús (6%) (PGJ-CDMX, 2018).

Adicionalmente, el Sistema de Transporte Colectivo Metro reportó durante 2018 un total de 608 incidentes de abuso sexual. De estos, 338 acontecieron dentro del vagón, 129 en el andén, 59 en las escaleras, 36 en el pasillo y 14 en el exterior (STC-METRO, 2018). La principal ofensa registrada dentro del metro entre el 2016 y 2018 es el tocamiento de

## INCIDENTES EN SITIO

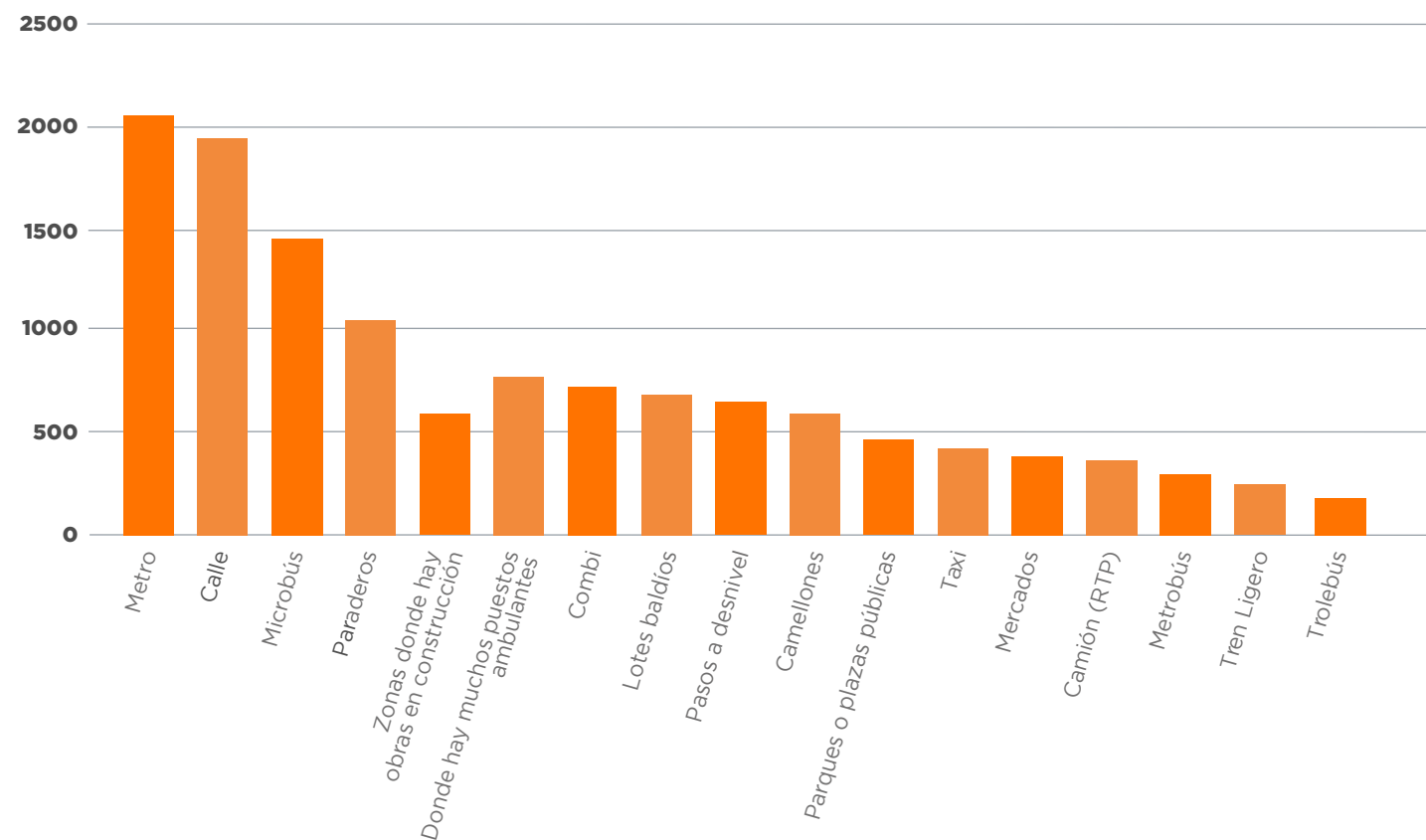


Figura 5: Número de incidentes de violencia sexual en espacios públicos y transporte reportados por las mujeres encuestadas. Fuente: EPADEQ y ONU Mujeres 2018.

## NÚMERO DE INCIDENTES REGISTRADO POR AGRESOR

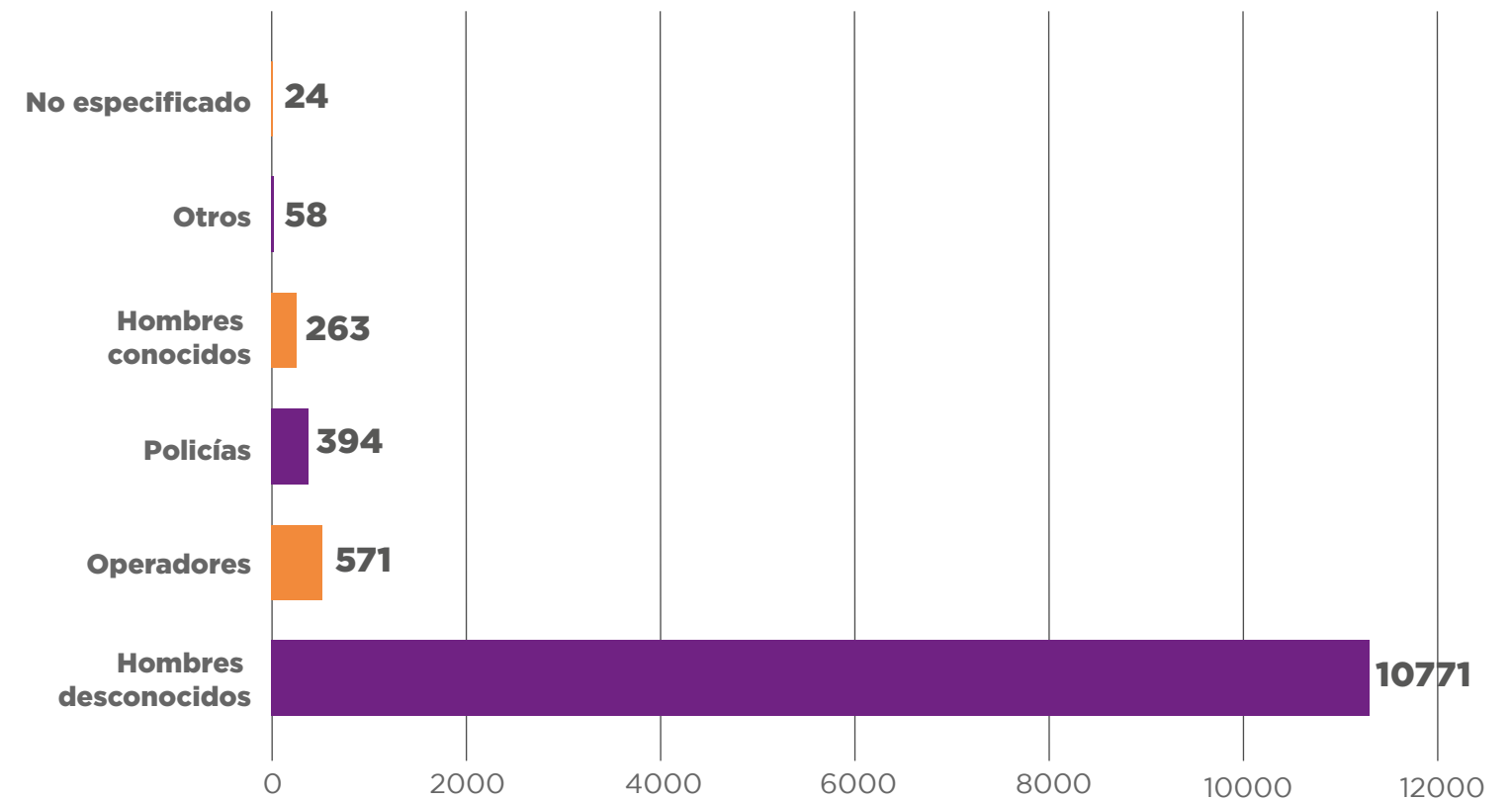


Figura 6: Número de incidentes de violencia sexual registrados por agresor con base en las respuestas de las mujeres encuestadas. Fuente: EPADEQ y ONU Mujeres, 2018.

glúteos (51.5%), otros (12.7%), tocamiento de senos (2.7%) y masturbarse (2.9%) (STC-METRO, 2018).

Es necesario tomar en cuenta que **la afluencia es mayor en el Metro que en los otros medios de transporte, resultando en mayores registros, además de contar con módulos específicos para poder levantar las quejas y denuncias**, lo cual abona a comprender los datos presentados. De acuerdo a las mujeres encuestadas por ONUMujeres, el 14.6% dieron aviso o denunciaron los hechos en un módulo de atención a mujeres de Viaja Segura (2018), los cuales se ubican dentro de las estaciones del STC-Metro. En este sentido, la información permite inferir que **estaciones de transporte público, en particular en el caso de Metro, son utilizadas como zonas donde las mujeres buscan un espacio seguro, así como espacios de denuncia**, servicio inexistente en otros espacios y servicios de transporte tales como autobuses, microbuses y taxi.

Aunado a los casos registrados, **existe una alta percepción de inseguridad por parte de las usuarias del transporte público de la Ciudad de México**. Se ha documentado que el miedo a la violencia es uno de los factores que más influencia la movilidad de las mujeres (Soto, 2017). A partir de la encuesta realizada por ONUMujeres y EPADEQ, se encontró que el 54.4% de las 3,214 mujeres entrevistadas se sienten inseguras o muy inseguras en el transporte público (EPADEQ y ONUMujeres, 2018). Este miedo se agudiza al tratarse de agresiones sexuales, siendo las **usuarias de entre 15 y 29 años las que expresan mayor temor** (EPADEQ y ONUMujeres, 2018). Como manera de evitar dicha inseguridad, las mujeres modifican sus decisiones de viaje y llevan a cabo **medidas específicas para enfrentar la inseguridad** (Figura 7), tales como ir acompañadas o no salir de noche o muy temprano, lo que implica una **barrera a su libre desplazamiento y trae como consecuencia un acceso desigual a la ciudad y un ejercicio de derechos limitado** (EPADEQ y ONUMujeres, 2018).

## MEDIDAS QUE IMPLEMENTAN LAS MUJERES PARA ENFRENTAR LA INSEGURIDAD

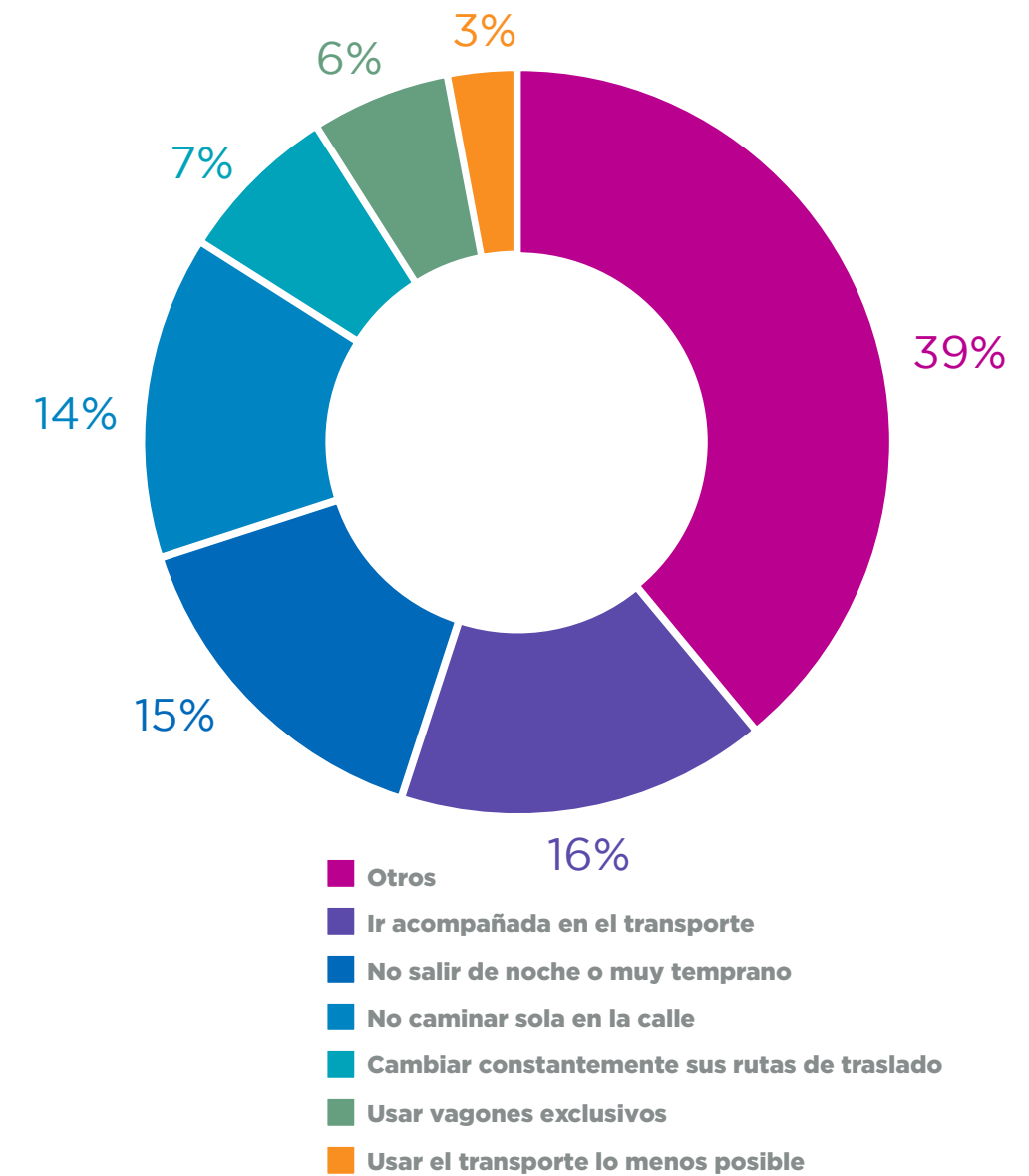


Figura 7: Medidas que implementan las mujeres para enfrentar la inseguridad. Fuente: EPADEQ y ONUMujeres, 2018.

## PARTICIPACIÓN INEQUITATIVA DE LAS MUJERES EN EL SECTOR TRANSPORTE

Históricamente, el sector movilidad ha tenido una baja participación de las mujeres tanto en el diseño e implementación de políticas como en la operación de los servicios de transporte, lo que ha contribuido a la falta de atención a las necesidades diferenciadas de mujeres y hombres en materia de movilidad.

A nivel global, son pocos los datos que se tienen disponibles acerca del empleo de las mujeres dentro del sector, pues muchos tienden a no estar desagregados, ni por sexo, ni por modo de transporte, lo que dificulta la realización de un diagnóstico preciso (Turnbull, Lear y Thomas, 2013). Sin embargo, un aspecto a destacar es que se trata de un fenómeno generalizado a nivel mundial. **Si bien muchos países han adoptado medidas afirmativas para atraer más mujeres al sector transporte, éste continúa siendo uno de los más desiguales.** Por ejemplo, la Comisión Europea reporta que únicamente el 22% de las personas empleadas en transporte son mujeres (European Commission, 2019). Asimismo, en América Latina y el Caribe las mujeres representan menos del 15% en los sectores de construcción y operación de sistemas de transporte (Granada *et al.*, 2016).

En el caso de México, **a pesar del aumento histórico del porcentaje de mujeres en el mercado laboral, incluyendo el sector transporte, este sector forma parte de los sectores con mayor subrepresentación de las mujeres** junto con la agricultura y la construcción (Cruz, 2017). Una publicación técnica de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de 2017 informa que la participación de la mujer en el sector transporte aumentó de 0.35% en 1996 al 13.43% en 2012.

Al interior de la Secretaría de Movilidad, **la baja participación de las mujeres se ve reflejada tanto a nivel administrativo como operativo.** Durante la administración anterior, únicamente el 33% de los cargos de estructura estaban ocupados por mujeres, proporción que bajaba al 29.72% en cargos directivos (SEMOVI, 2019a). En la presente administración, la proporción de mujeres en la estructura representa el 36.18% y en cargos directivos corresponde al 32.26%. Sin embargo, como se puede apreciar en la Tabla 2, el porcentaje de mujeres al interior de la estructura cambia dependiendo del área a la que están adscritas. De esta manera, la Subsecretaría de Planeación, Políticas y Regulación tiene una mayoría de mujeres en cargos directivos (54.55%), lo cual contrasta con otras áreas (SEMOVI, 2019).

ÁREA	ESTRUCTURA COMPLETA		DIRECTORES Y SUPERIOR		SUBDIRECTORES E INFERIOR	
	Hombres (%)	Mujeres (%)	Hombres (%)	Mujeres (%)	Hombres (%)	Mujeres (%)
<b>Secretaría de Movilidad (total)</b>	63.82	36.18	67.74	32.26	62.81	37.19
<b>Subsecretaría de Planeación (subtotal)</b>	55.56	44.44	45.45	54.55	58.82	41.18
<b>Subsecretaría del Transporte (subtotal)</b>	63.93	36.07	83.33	16.67	61.82	38.18
<b>Direcciones Adjuntas (subtotal)</b>	71.74	28.26	67.74	21.43	75.00	25.00

Tabla 2: Porcentaje de mujeres y hombres en la Estructura Orgánica de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, 2019. Fuente: Elaboración propia.

Al interior de los Organismos que conforman el Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de México, hay una amplia variación en el porcentaje de mujeres empleadas. De esta manera, dentro del Sistema de Transporte Colectivo Metro, el 37% de la plantilla, incluyendo personal de estructura, base y eventuales, son mujeres. Similarmente, el 32% del personal de Metrobús son mujeres, las cuales ocupan principalmente puestos de mando medio (Metrobús, 2019). En el caso de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), únicamente el 19% de los empleados en cargos administrativos son mujeres (RTP, 2019). Por lo que se refiere al Servicio de Transportes Eléctricos (STE) entre el personal técnico operativo de confianza y de estructura 29.5% son mujeres, mientras que entre el personal técnico operativo de base únicamente cuenta con el 5.8% (STE, 2019).

En la esfera de la operación del transporte, la presencia de operadoras es sumamente baja. Durante el 2018, únicamente el 0.8% (128 de 16,115) de las licencias Tipo “C”, “D”, y “E” (licencias para operación del Transporte Público, de Carga y Especializado, respectivamente) que tramitó SEMOVI, se otorgaron a mujeres<sup>9</sup>. Es decir, únicamente 95 (0.8%) de las 11,366 licencias Tipo “C” para la operación del Transporte Público de Pasajeros; 13 (0.4%) de las 3,522 licencias Tipo “D” para la operación del Transporte de Carga y 20 (1.6%) de las 1227 licencias Tipo “E” para la operación de Transporte Especializado se otorgaron a mujeres. Asimismo, únicamente el 1.36% de las 86,866 Licencias Tipo “B” para el Transporte Público Individual de Pasajeros (es decir, Taxis) que están vigentes en la Ciudad de México se emitieron a mujeres (SEMOVI, 2019b).

Aunque al interior del Sistema Integrado de Transporte, observamos una mayor proporción de mujeres operadoras, en ningún sistema se supera el 30%. Por ejemplo, de las siete líneas de Metrobús, solo el 1% de las personas operadoras son mujeres y dos líneas carecen totalmente de mujeres operadoras (Metrobús, 2019). Un caso similar ocurre dentro del Sistema de Transportes Eléctricos (STE), en donde únicamente el tren ligero cuenta con presencia de operadoras, en un 20% (STE, 2019). Dentro del personal de operación de RTP únicamente el 6% son mujeres (RTP, 2019). En el caso de ECOBICI solamente 3.6% del área de operaciones son mujeres. Inclusive en el caso del Metro, el sistema con mayor porcentaje de mujeres operadoras, tan sólo el 28% de las operadoras son mujeres (Metro, 2019).

<sup>9</sup> Las licencias Tipo “C” para la Operación del Transporte Público de Pasajeros son requeridas a los operadores de Microbuses, Camiones, Combis, Vagonetas así como de Metrobús, Trolebús, y RTP. Las licencias Tipo “D” para el Transporte de Carga son requeridas a transportistas con cargas superiores a las 3.5 toneladas (por ejemplo, pipas o mudanzas), mientras que las Licencias Tipo “E” para Transporte Especializado son requeridas a operadores de una serie de unidades incluyendo servicios de emergencia tales como patrullas, ambulancias y camiones de bomberos, transporte escolar y transporte de personal.



## 3. ANTECEDENTE

### PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD 2019

Como antecedente principal del Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019, fue publicado en diciembre de 2018 el Plan Estratégico de Movilidad para la Ciudad de México 2019. Este último plantea la siguiente visión a 2024: “Las personas estarán en el centro de las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México. Bajo esta premisa, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientarán a aumentar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para toda la ciudadanía” (SEMOVI, 2018).

Para cumplir con esta visión, el Plan Estratégico de Movilidad 2019 está estructurado en torno a tres ejes estratégicos:

#### EJE 1: INTEGRAR

Se hará la integración física, operacional, de modo de pago y de imagen de los distintos sistemas de transporte de la Ciudad, favoreciendo la intermodalidad y promoviendo los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público.

#### EJE 2: MEJORAR

Se atenderá el estado de abandono y deterioro de la infraestructura y servicios de transporte existentes, con el objeto de aumentar las condiciones de accesibilidad de la ciudadanía, disminuir tiempos de traslado, mejorar condiciones de viaje, transparentar el funcionamiento de los distintos sistemas de movilidad de la ciudad, y hacer más eficiente el transporte de mercancías.

#### EJE 3. PROTEGER

Se cuidará la integridad de las personas que utilizan los distintos sistemas de transporte, a través de la provisión de infraestructura y servicios incluyentes, dignos y seguros.

Estos tres ejes se intersectan con seis principios transversales (sustentabilidad, innovación, equidad, **género**, transparencia y calidad) que son comunes a todos los programas y proyectos del plan estratégico.

A partir de la publicación del Plan Estratégico de Movilidad 2019, el equipo de la subsecretaría de Planeación identificó dos temas que, a partir de las prioridades del plan estratégico y sus principios transversales, requerían de **planes específicos que detallaran acciones concretas para priorizar la atención de grupos en situación de vulnerabilidad y fomentar la equidad.**

En este marco, se decide elaborar dos planes estratégicos específicos, **un plan estratégico de género y movilidad y un plan estratégico de seguridad vial** para iniciar la implementación de acciones focalizadas en estos dos temas prioritarios desde el primer año de esta administración. Debido a la complejidad de estos temas, las acciones definidas en los planes 2019 no plantean solucionar todos los aspectos de la problemática, sino marcar la pauta y primeros pasos de estrategias que deberán tener continuidad en los siguientes años a partir de su incorporación en instrumentos de política pública de mediano y largo plazo, tal como se explica en la última sección de este documento, donde se delinean los siguientes pasos.

A partir de estos antecedentes, surge el presente Plan Estratégico de Género y Movilidad para hacer explícitas las estrategias, metas y acciones específicas en materia de género que se llevarán a cabo desde la Secretaría de Movilidad, en coordinación y colaboración con actores estratégicos. La importancia de este plan es que permite hacer explícita la transversalidad de la perspectiva de género en las políticas de movilidad de la Ciudad de México con líneas estratégicas, acciones y metas a alcanzar para 2019.

# 4. PRIORIDADES DE LA ESTRATEGIA DE GÉNERO Y MOVILIDAD

El Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019 plantea la siguiente **visión a alcanzar para 2024**: **La perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres. Bajo esta premisa, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientan a que las mujeres realicen sus viajes con accesibilidad, comodidad, seguridad y con menores tiempos de traslado.**

Para alcanzar esta visión, el plan define **tres ejes estratégicos** que buscan atender las tres problemáticas principales identificadas en el diagnóstico

- Se reducen las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte.
- Se fortalece la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte
- Se atienden las necesidades y patrones de viaje de las mujeres de forma efectiva.

Para facilitar la comprensión de la estructura del Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019, así como su conexión con el Plan Estratégico de Movilidad, se desarrolló el siguiente esquema (Figura 8). El esquema presenta la articulación de la **visión 2024 del Plan Estratégico de Movilidad** con la **visión 2024 del Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019**, así como los tres ejes estratégicos en los que se divide este último.

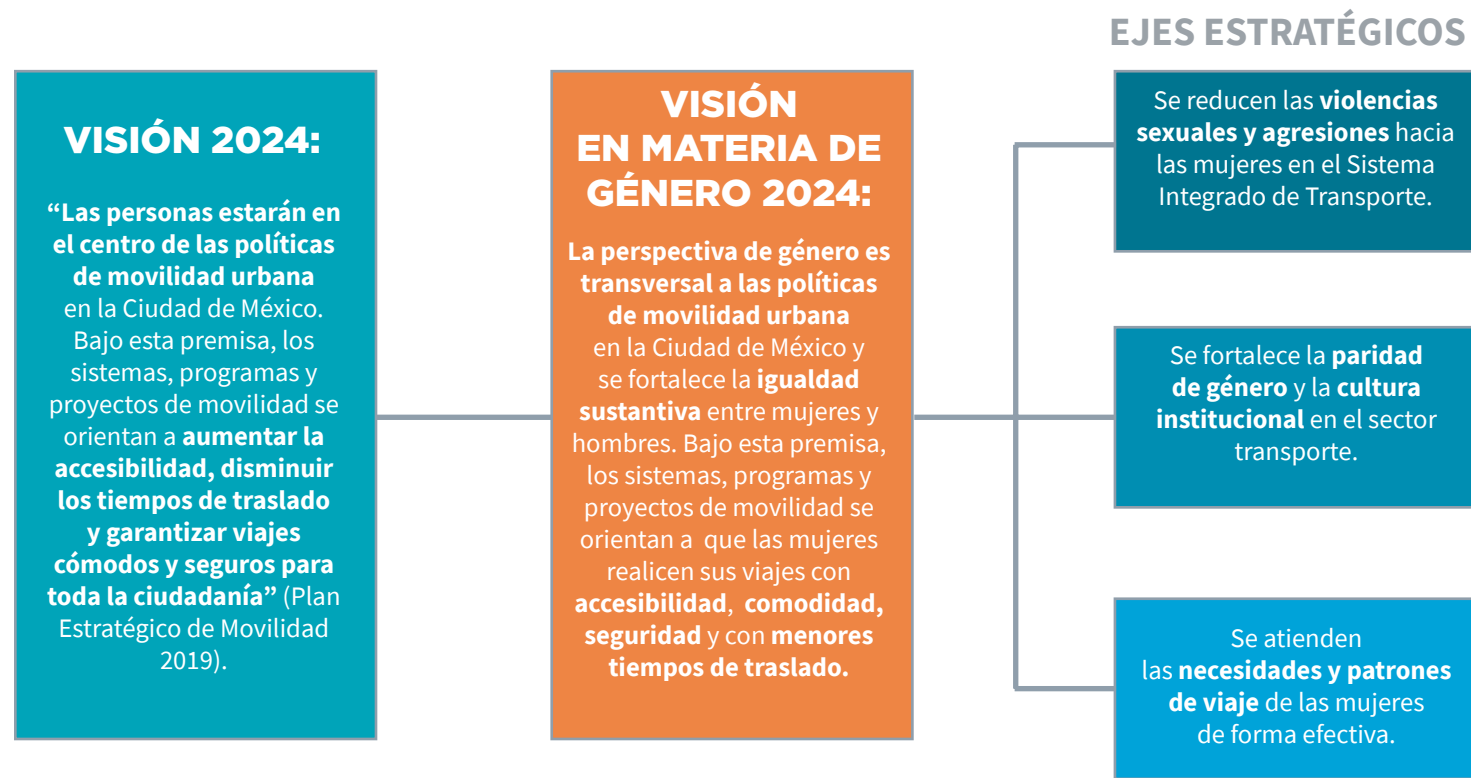


Figura 8: Diagrama de alineación estratégica entre la visión 2024 del Plan Estratégico de Movilidad, la visión 2024 del Plan Estratégico de Género y Movilidad y sus ejes estratégicos. Fuente: Elaboración propia.

Para avanzar en los tres ejes estratégicos, se definieron **ocho líneas de acción** que guían este Plan Estratégico (Figura 9):

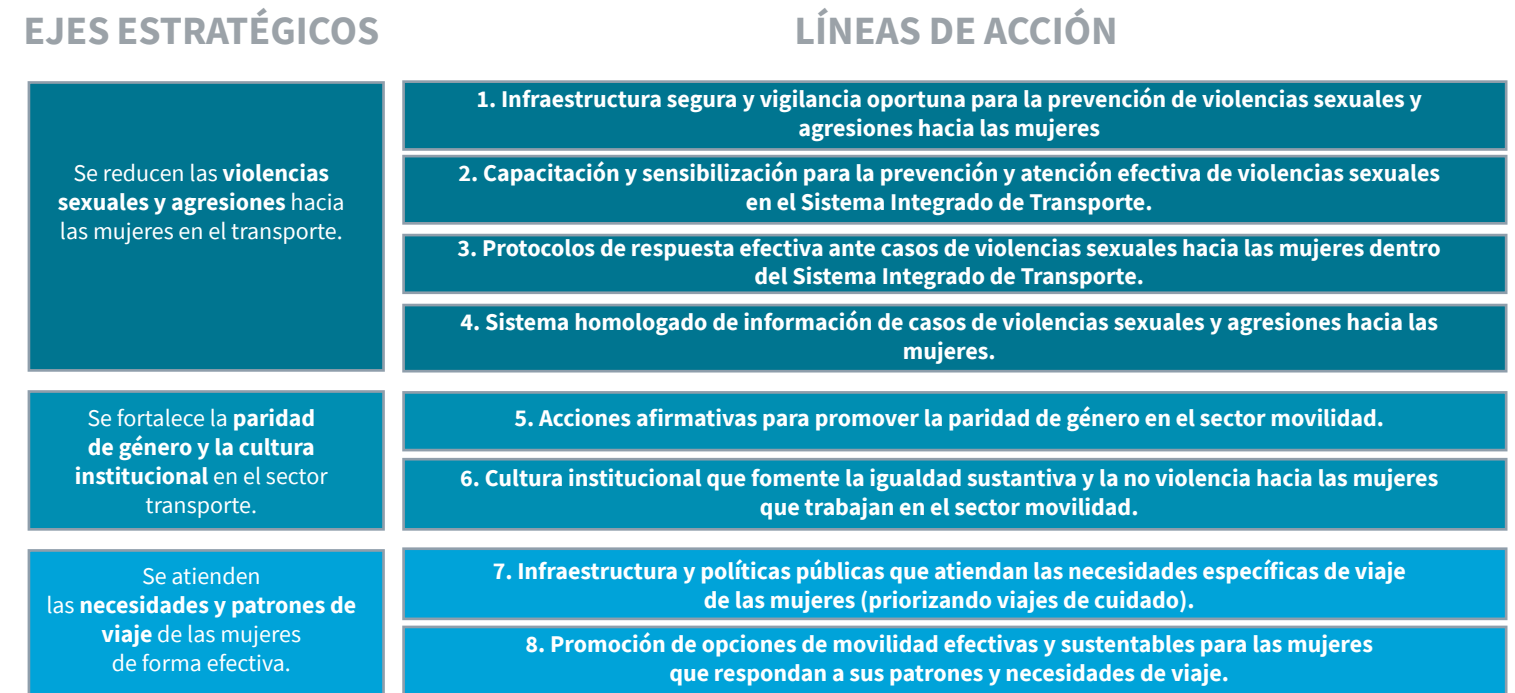


Figura 9: Diagrama de alineación estratégica entre los ejes estratégicos y líneas de acción del Plan Estratégico de Género y Movilidad. Fuente: Elaboración propia.

Con el objetivo de sintetizar el proceso desde la visión a largo plazo (2024) del Plan Estratégico de Movilidad hasta las líneas de acción del Plan Estratégico de Género y Movilidad que se llevarán a cabo en 2019, se presenta la Figura 10. En dicho diagrama de alineación estratégica se presenta la conexión entre la visión general de movilidad para 2024, la visión específica a 2024 para el tema de género y movilidad, los ejes estratégicos para 2019, así como sus líneas de acción. Asimismo, se agregan 3 líneas transversales del Plan de Género y Movilidad 2019, que formarán parte de todos los ejes y líneas de acción: a) información, monitoreo y evaluación; b) vinculación multisectorial y participación; y c) normatividad y gestión pública. Estas líneas transversales se describen en la última sección del documento.



Figura 10: Diagrama de alineación estratégica entre la visión a largo plazo (2024) del Plan Estratégico de Movilidad y las líneas de acción del Plan Estratégico de Género y Movilidad (2019). Fuente: Elaboración propia.

## 5. PLAN ESTRATÉGICO EN MATERIA DE GÉNERO Y MOVILIDAD 2019

Para avanzar en la visión planteada para 2024, así como en los ejes estratégicos y líneas de acción para el año 2019, se plantean **acciones y metas** concretas que corresponden al nivel mínimo de avance a alcanzar en 2019 para cada una de las líneas de acción del Plan Estratégico de Género y Movilidad. En la Tabla 3 se presentan las acciones y metas específicas para 2019 asociadas a cada una de las líneas de acción.

RTP (anteriormente M1) Victoria Rivas  
Foto: Fabiola Rocha (RTP)





**TABLA 3: PLAN ESTRATÉGICO DE GÉNERO Y MOVILIDAD 2019**

EJES	LÍNEAS DE ACCIÓN 2019	ACCIONES 2019	METAS
<b>Se reducen las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte.</b>	<b>1</b> Infraestructura segura y vigilancia oportuna para la prevención de violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres	a) Implementación de mejoras en la iluminación, cámaras de vigilancia y la adecuada vigilancia policial dentro de las instalaciones de transporte público. b) Remodelación de Centros de Transferencia Modal (CETRAM) con base en un diagnóstico de necesidades y características de viajes de las mujeres. c) Revisión y mejora en la implementación de medidas temporales tales como la separación de vagones, separación de unidades y transporte de uso exclusivo de mujeres.	Reactivación y conexión al C5 de 135 cámaras dentro de 13 CETRAMs. 8 estaciones de metro con mejoras en iluminación, cámaras y reforzamiento policial. 3 CETRAMs remodelados con base en el diagnóstico de necesidades y características de viajes de las mujeres. Un diagnóstico de las medidas temporales actualmente implementadas y recomendaciones de mejora.
	<b>2</b> Capacitación y sensibilización para la prevención y atención efectiva de violencias sexuales en el Sistema Integrado de Transporte.	a) Proceso de capacitación y sensibilización al personal del Sistema Integrado de Transporte que incluya los ejes de género y violencias sexuales. b) Campaña para modificar actitudes (enfoque en personas agresoras y testigos) respecto a las violencias sexuales en el transporte. c) Campaña informativa sobre los pasos a seguir (enfoque en personas víctimas y testigos) ante casos de violencias sexuales.	Convenio de colaboración y entre Metrobús y el Instituto de Capacitación para el Trabajo e inicio del proceso de fortalecimiento de capacidades de 1327 policías. Capacitación en materia de Derechos Humanos y Equidad de Género a 1230 operadores de RTP. Convenio de colaboración firmado por todos los organismos de transporte y publicación de diagnóstico y plan en materia de capacitación y sensibilización del Sistema Integrado de Transporte. Materiales de dos campañas publicados.
	<b>3</b> Protocolos de respuesta efectiva ante casos de violencia sexual hacia las mujeres dentro del Sistema Integrado de Transporte.	a) Elaboración y publicación de protocolo de detección y respuesta efectiva ante casos de violencias sexuales hacia las mujeres para el Sistema Integrado de Transporte. b) Diseñar e iniciar la implementación de un programa de capacitación y sensibilización para primeros respondientes ante situaciones de violencias sexuales en el Sistema Integrado de Transporte.	Protocolo de detección y respuesta efectiva ante violencias hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte publicado. Documento con metodología y plan de capacitación para primeros respondientes del Sistema Integrado de Transporte. 15% de primeros respondientes capacitados para la aplicación del protocolo y sensibilizados en atención y registro de casos de violencias sexuales.
	<b>4</b> Sistema homologado de información de casos de violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres.	a) Homologar el procedimiento de registro de información de casos de violencias sexuales hacia las mujeres en el Sistema Integral de Transporte y capacitar al personal para poder dar seguimiento a la información. b) Colaboración inter-institucional para desarrollo de un sistema homologado de información sobre violencias sexuales hacia mujeres en el espacio público y el transporte.	Sistema homologado de registro y seguimiento de información de casos de violencias sexuales hacia las mujeres que ocurren en el Sistema Integrado de Transporte.

EJES	LÍNEAS DE ACCIÓN 2019	ACCIONES 2019	METAS
<b>Se fortalece la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte.</b>	<b>5</b> Promover la paridad de género en el sector movilidad.	a) Auditar el estado actual de la distribución de género dentro de la SEMOVI y todos los órganos del Sistema Integrado de Transporte. b) Implementación de procesos de sensibilización y acciones afirmativas para avanzar hacia la paridad de género en áreas con menos de 30% de mujeres en su personal. c) Proceso de capacitación y certificación de taquilleras del Metro como conductoras.	Documento con una línea base en materia de paridad de género en SEMOVI y en todos los organismos del Sistema Integrado de Transporte. Aumento del 5% la presencia de mujeres en Direcciones Generales que tengan menos de 30% de mujeres en su personal. 40 taquilleras certificadas como conductoras de Metro.
	<b>6</b> Cultura institucional que fomente la igualdad sustantiva y la no violencia hacia las mujeres que trabajan en el sector movilidad.	a) Implementar un proceso de monitoreo y sensibilización interna hacia el personal de SEMOVI en materia de prevención y atención del acoso sexual dentro del sector y cultura institucional. b) Publicación del protocolo de atención y respuesta al acoso sexual y otras formas de violencias sexuales para el personal que trabaja dentro del sector movilidad. c) Implementación de curso de prevención del acoso sexual y conformación de Comité para prevenir, atender y sancionar el acoso sexual y hostigamiento en RTP.	Informe del proceso de monitoreo y capacitación en materia de prevención y atención del acoso sexual y cultura institucional. Materiales de campaña de comunicación y sensibilización interna. Protocolo de atención y respuesta al acoso sexual y otras formas de violencias sexuales para las personas que trabajan dentro del sector movilidad publicado. 400 personas del personal de RTP capacitadas en materia de prevención del acoso sexual y Comité instalado.
<b>Se atienden las necesidades y patrones de viaje de las mujeres de forma efectiva.</b>	<b>7</b> Infraestructura y políticas públicas que atiendan las necesidades específicas de viaje de las mujeres (priorizando viajes de cuidado).	a) Realización de un monitoreo y capacitación de la Subsecretaría de Planeación en materia de transversalidad de género. b) Desarrollo de recomendaciones para la inclusión de transversalidad de género en el diseño de planes, programas, presupuesto y proyectos de infraestructura. c) Desarrollo y apertura de datos desagregados por género y estudios que permitan comprender y atender las necesidades específicas de viaje de las mujeres.	Informe del proceso de monitoreo en materia de transversalidad de la perspectiva de género en la Subsecretaría de Planeación de SEMOVI. 50% del personal de estructura de la Subsecretaría de Planeación capacitado en materia de transversalidad de género. Documentos del Plan Integral de Seguridad y Vial y un Plan Integral de Movilidad incluyen la perspectiva de género de manera transversal. Micrositio con datos y estudios en materia de género y movilidad.
	<b>8</b> Promoción de opciones de movilidad efectivas y sustentables para las mujeres.	a) Implementación de curso de verano de bicicuela para mujeres para reducir la brecha de género en el uso de la bicicleta como alternativa de modo de transporte que atienda ciertos tipos de viajes que realizan las mujeres.	5,000 mujeres asistentes a la bicicuela para mujeres de la Ciudad de México.

Para favorecer la claridad del Plan, se describen a continuación con mayor detalle cada una de las ocho líneas de acción, sus metas y responsables:

## **1. Infraestructura segura y vigilancia oportuna para la prevención de violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres**

### **ACCIONES 2019**

- Implementación de mejoras en la iluminación, cámaras de vigilancia y la adecuada vigilancia policial dentro de las instalaciones de transporte público.
- Remodelación de Centros de Transferencia Modal (CETRAM) con base en un diagnóstico de necesidades y características de viajes de las mujeres.
- Revisión y mejora en la implementación de medidas temporales tales como la separación de vagones, separación de unidades y transporte de uso exclusivo de mujeres.

### **METAS 2019**

- Reactivación y conexión al C5 de 135 cámaras dentro de 13 CETRAMs.
- 8 estaciones de metro con mejoras en iluminación, cámaras y reforzamiento policial.
- 3 CETRAMs remodelados con base en el diagnóstico de necesidades y características de viajes de las mujeres.
- Un diagnóstico de las medidas temporales actualmente implementadas y recomendaciones de mejora.

### **RESPONSABLES**

Secretaría de Movilidad y Organismos de Transporte Público tales como Metro, Metrobús, STE, RTP y el Órgano Regulador del Transporte (ORT), en coordinación con la Secretaría de Obras, Secretaría de Seguridad Ciudadana (SCC) y el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México (C5) y en colaboración con la Secretaría de las Mujeres (SeMujeres), la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI), sociedad civil, academia y agencias de cooperación internacional.

## **2. Capacitación y sensibilización para la prevención y atención efectiva de violencias sexuales en el Sistema Integrado de Transporte.**

### **ACCIONES 2019**

- Proceso de capacitación y sensibilización al personal del Sistema Integrado de Transporte que incluya los ejes de género y violencias sexuales.
- Campaña para modificar actitudes (enfoque en personas agresoras y testigos) respecto a las violencias sexuales en el transporte.
- Campaña informativa sobre los pasos a seguir (enfoque en personas víctimas y testigos) ante casos de violencias sexuales.

### **METAS 2019**

- Convenio de colaboración y entre Metrobús y el Instituto de Capacitación para el Trabajo e inicio del proceso de fortalecimiento de capacidades de 1327 policías.
- Capacitación en materia de Derechos Humanos y Equidad de Género a 1230 operadores de RTP.
- Convenio de colaboración firmado por todos los organismos de transporte y publicación de diagnóstico y plan en materia de capacitación y sensibilización del Sistema Integrado de Transporte.
- Materiales de dos campañas publicados.

### **RESPONSABLES**

Secretaría de Movilidad y Organismos de Transporte Público tales como Metro, Metrobús, STE, RTP y ORT, organismos de transporte concesionado y transporte individual, en coordinación con la SeMujeres y la Secretaría del Trabajo y Fomento al Empleo y en colaboración con sociedad civil, academia, sector privado y agencias de cooperación internacional.

### **3. Protocolos de respuesta efectiva ante casos de violencia sexuales hacia las mujeres dentro del Sistema Integrado de Transporte.**

#### **ACCIONES 2019**

- Elaboración y publicación de protocolo de detección y respuesta efectiva ante casos de violencias sexuales hacia las mujeres para el Sistema Integrado de Transporte.
- Diseñar e iniciar la implementación de un programa de capacitación y sensibilización para primeros respondientes ante situaciones de violencias sexuales en el Sistema Integrado de Transporte.

#### **METAS 2019**

- Protocolo de detección y respuesta efectiva ante violencias hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte publicado.
- Documento con metodología y plan de capacitación para primeros respondientes del Sistema Integrado de Transporte.
- 15% de primeros respondientes capacitados para la aplicación del protocolo y sensibilizados en atención y registro de casos de violencias sexuales.

#### **RESPONSABLES**

Secretaría de Movilidad, en coordinación con los Organismos de Transporte Público tales como Metro, Metrobús, STE, RTP y ORT y la SeMujeres, la SSC, la PGJ y el C5, en colaboración con sociedad civil, academia, medios de comunicación y agencias de cooperación internacional.

### **4. Sistema homologado de información de casos de violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres.**

#### **ACCIONES 2019**

- Homologar el procedimiento de registro de información de casos de violencias sexuales hacia las mujeres en el Sistema Integral de Transporte y capacitar al personal para poder dar seguimiento a la información.
- Colaboración inter-institucional para desarrollo de un sistema homologado de información sobre violencias sexuales hacia mujeres en el espacio público y el transporte.

#### **METAS 2019**

- Sistema homologado de registro y seguimiento de información de casos de violencias sexuales hacia las mujeres que ocurren en el Sistema Integrado de Transporte.

#### **RESPONSABLES**

Secretaría de Movilidad y la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP), en coordinación con los Organismos de Transporte Público tales como Metro, Metrobús, STE, RTP y ORT, la SeMujeres, la SSC, la PGJ y el C5 y en colaboración con sociedad civil y academia

## 5. Acciones afirmativas para promover la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte.

### ACCIONES 2019

- Auditar el estado actual de la distribución de género dentro de la SEMOVI y todos los órganos del Sistema Integrado de Transporte.
- Implementación de procesos de sensibilización y acciones afirmativas para avanzar hacia la paridad de género en áreas con menos de 30% de mujeres en su personal.
- Proceso de capacitación y certificación de taquilleras del Metro como conductoras.

### METAS 2019

- Documento con una línea base en materia de paridad de género en SEMOVI y en todos los organismos del Sistema Integrado de Transporte.
- Aumento del 5% la presencia de mujeres en Direcciones Generales que tengan menos de 30% de mujeres en su personal.
- 40 taquilleras certificadas como conductoras de Metro.

### RESPONSABLES

Secretaría de Movilidad y Organismos de Transporte Público tales como Metro, Metrobús, STE, RTP y ORT en coordinación con la SeMujeres y en colaboración con sociedad civil y academia.

## 6. Cultura institucional que fomente la igualdad sustantiva y la no violencia hacia las mujeres que trabajan en el sector transporte.

### ACCIONES 2019

- Implementar un proceso de monitoreo y sensibilización interna hacia el personal de SEMOVI en materia de prevención y atención del acoso sexual dentro del sector y cultura institucional.
- Publicación del protocolo de atención y respuesta al acoso sexual y otras formas de violencias sexuales para el personal que trabaja dentro del sector movilidad.
- Implementación de curso de prevención del acoso sexual y conformación de Comité para prevenir, atender y sancionar el acoso sexual y hostigamiento en RTP.

### METAS 2019

- Informe del proceso de monitoreo y capacitación en materia de prevención y atención del acoso sexual y cultura institucional.
- Materiales de campaña de comunicación y sensibilización interna.
- Protocolo de atención y respuesta al acoso sexual y otras formas de violencias sexuales para las personas que trabajan dentro del sector movilidad publicado.
- 400 personas del personal de RTP capacitadas en materia de prevención del acoso sexual y Comité instalado.

### RESPONSABLES

Secretaría de Movilidad y Organismos de Transporte Público tales como Metro, Metrobús, STE, RTP y ORT en coordinación con la SeMujeres y en colaboración con sociedad civil, academia y agencias de cooperación internacional.

## 7. Infraestructura y políticas públicas que atiendan las necesidades específicas de viaje de las mujeres (priorizando viajes de cuidado).

### ACCIONES 2019

- Realización de un monitoreo y capacitación de la Subsecretaría de Planeación en materia de transversalidad de género.
- Desarrollo de recomendaciones para la inclusión de transversalidad de género en el diseño de planes, programas, presupuesto y proyectos de infraestructura.
- Desarrollo y apertura de datos desagregados por género y estudios que permitan comprender y atender las necesidades específicas de viaje de las mujeres.

### METAS 2019

- Informe del proceso de monitoreo en materia de transversalidad de la perspectiva de género en la Subsecretaría de Planeación de SEMOVI.
- 50% del personal de estructura de la Subsecretaría de Planeación capacitado en materia de transversalidad de género.
- Documentos del Plan Integral de Seguridad y Vial y un Plan Integral de Movilidad incluyen la perspectiva de género de manera transversal.
- Micrositio con datos y estudios en materia de género y movilidad.

### RESPONSABLES

Secretaría de Movilidad en coordinación con la SeMujeres y en colaboración con los organismos de transporte, sector privado, sociedad civil, academia y agencias de cooperación internacional.

## 8. Promoción de alternativas de movilidad efectivas y sustentables para las mujeres que respondan a sus patrones y necesidades de viaje.

### ACCIONES 2019

- Implementación de curso de verano de biciescuela para mujeres para reducir la brecha de género en el uso de la bicicleta como alternativa de modo de transporte que atienda ciertos tipos de viajes que realizan las mujeres.

### METAS 2019

- 5000 mujeres asistentes a la biciescuela para mujeres de la Ciudad de México.

### RESPONSABLES

Secretaría de Movilidad en colaboración con sociedad civil.



ECOBICI Cristel Paredes  
Foto: Azul Carazo



**TREN LIGERO** Silvia Oliva Neri  
Foto: Azul Carazo

## 6. LÍNEAS TRANSVERSALES Y SIGUIENTES FASES

El alcance de esta estrategia corresponde solamente a una guía de la Secretaría de Movilidad y el Sistema Integrado de Transporte que busca aclarar las prioridades, las principales acciones y metas de las políticas de movilidad y género durante 2019. Como parte de los siguientes pasos, durante 2019 se llevarán a cabo acciones en **tres líneas transversales que permitirán complementar las líneas de acción de esta estrategia:**

Primero, en el marco de la **línea transversal de “información, monitoreo y evaluación”** se desarrollarán las bases de un sistema de monitoreo y evaluación para dar seguimiento a las acciones en materia de género y movilidad desde la SEMOVI. En este sentido, un siguiente paso inmediato a la publicación de esta estrategia consiste en la revisión a profundidad de las bases de datos y diagnósticos existentes, así como en la generación de información y estudios complementarios. Lo anterior, para contar con una línea base, indicadores claros, medios de verificación y mecanismos de seguimiento que permitan conformar un sistema de monitoreo y evaluación continua para el seguimiento de avances e impacto de la presente estrategia, así como de planes y programas de mediano y largo plazo en materia de movilidad que incorporen la perspectiva de género.

Igualmente, con respecto a la segunda **línea transversal sobre “normatividad y gestión pública”**, se llevará a cabo un análisis a profundidad de la normatividad existente, procedimientos, así como programas, políticas y acciones de administraciones pasadas en materia de género, prevención y atención a las violencias contra las mujeres en el sistema de transporte. Lo anterior, para identificar posibilidades de mejora en la normatividad y procedimientos existentes, así como para tener claridad del nivel de implementación y del impacto de programas, políticas y acciones de administraciones pasadas, con el fin de informar el diseño e implementación de las acciones del plan estratégico de género y movilidad 2019. Asimismo, como paso posterior a la publicación de esta estrategia, se asegurará la inclusión de la perspectiva de género en los programas y políticas de SEMOVI, tales como la actualización del Plan Integral de Movilidad 2019 - 2024 y del Programa Integral de Seguridad Vial 2019-2024.



STC Metro, Trabajadora del Puesto Central de Control 1 (PCC1)  
Foto: STC Metro

Como parte de la **línea transversal de “vinculación estratégica y espacios colaborativos multisectoriales”** se desarrollarán durante 2019 espacios para el diálogo, la colaboración multisectorial, el monitoreo y evaluación de la implementación de la estrategia de género y movilidad 2019. Lo anterior, para asegurar un proceso de vinculación multisectorial para la implementación efectiva de la estrategia, así como un ciclo de evaluación, aprendizaje y ajuste continuo de las acciones contenidas dentro de la misma a partir de la retroalimentación de los diferentes sectores. Finalmente, en el marco de este proceso de vinculación multisectorial y participación ciudadana se llevará a cabo durante 2019 el diseño colaborativo de una **estrategia de género y movilidad 2019-2024**, que permita complementar y dar continuidad a la estrategia 2019.

En el marco de estas líneas transversales y de los siguientes pasos posteriores a la publicación de esta estrategia, deberá asegurarse la congruencia entre los diferentes instrumentos de política pública, En el marco de estas líneas transversales y de los siguientes pasos posteriores a la publicación de esta estrategia, deberá asegurarse la congruencia entre los diferentes instrumentos de política pública. Además, deberá mantenerse en todo momento una visión de largo plazo con perspectiva metropolitana. Resulta fundamental para la implementación y seguimiento de esta estrategia la coordinación entre las diferentes secretarías de la Ciudad de México, la colaboración y el diálogo continuo con otros órdenes de gobierno, con el poder legislativo y con otros sectores como la sociedad civil, la academia, las agencias de cooperación internacional y el sector privado. La colaboración de todos los sectores resulta fundamental para avanzar hacia una movilidad con perspectiva de género en la Ciudad de México y su zona metropolitana.

# GLOSARIO

- Accesibilidad** “Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna” (Ley de Movilidad del Distrito Federal, 2014,p4).
- Acciones afirmativas** “Las medidas especiales de carácter temporal, correctivo, compensatorio y de promoción, encaminadas a acelerar la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, aplicables en tanto subsista la discriminación, desigualdad de trato y oportunidades de las mujeres respecto a los hombres” (Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el Distrito Federal, 2000,p.2)
- Eficiencia** “Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios”(Ley de Movilidad del Distrito Federal, 2014,p4).
- Interdependencia** “Concepto utilizado para describir, discutir y comprender las condiciones y consecuencias de las formas de movilidad cotidiana entre los habitantes de una ciudad. Para comprender la movilidad de una persona, resulta casi imposible separarla de los desplazamientos de otros miembros del hogar o de sus redes sociales, ya que estos siempre se entrecruzan. En este sentido, las decisiones de movilidad casi nunca son individuales, sino que están determinadas por una serie de decisiones y negociaciones previas, que suceden mucho antes de salir de la casa” (Jirón, P.,2017, p.40).
- Patrón de viajes / patrón de movilidad** Caracterización de los viajes que realiza una persona. Se compone de elementos como: motivo de viaje, distancia recorrida, costo del viaje, modo de transporte seleccionado y tiempo de recorrido.
- Perspectiva de género** “Visión crítica, explicativa, analítica y alternativa que aborda las relaciones entre los géneros y que permite enfocar y comprender las desigualdades construidas socialmente entre mujeres y hombres y establece acciones gubernamentales para disminuir las brechas de desigualdad entre mujeres y hombres” (Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el Distrito Federal, 2000,p.2).
- Percepción de seguridad / inseguridad** “Aquello que mide la sensación del ciudadano frente a condiciones de seguridad e inseguridad en su entorno, tanto lo emocional (miedo, rabia, etc.) como lo institucional (desconocimiento, desconfianza, incertidumbre)” (Sánchez, M.,2008, p1).
- Viajes / movilidad de cuidado** Propuesto y establecido por Inés Sánchez de Madariaga en 2009. “Reconoce la necesidad de evaluar y dar visibilidad a losdesplazamientos diarios asociados con el trabajo del cuidado. Por trabajo del cuidado se entiende el trabajo no remunerado realizado por los adultos para los niños u otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento del hogar” (Jirón, P.,2017, p.409).
- Violencia contra las mujeres** “Toda acción u omisión que, basada en su género y derivada del uso y/o abuso del poder, tenga por objeto o resultado un daño o sufrimiento físico, psicológico, patrimonial, económico, sexual o la muerte a las mujeres, tanto en el ámbito público como privado, que limite su acceso a una vida libre de violencia.” (Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el Distrito Federal, 2000,p.3).
- Violencia sexual** “Toda acción u omisión que amenaza, pone en riesgo o lesiona la libertad, seguridad, integridad y desarrollo psicosexual de la mujer, como miradas o palabras lascivas, hostigamiento, prácticas sexuales no voluntarias, acoso, violación, explotación sexual comercial, trata de personas para la explotación sexual o el uso denigrante de la imagen de la mujer”(Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el Distrito Federal, 2000,p.4).

# REFERENCIAS

- Asian Development Bank. (2015). Policy brief: A safe public transportation environment for women and girls. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank.
- Bhatt, A., Ranjana, M. & Khan, A. (2015). Women’s safety in public transport: A Pilot Initiative in Bhopal. WRI Ross Center for sustainable Cities.
- BID. (2017). Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México”. Nota técnica N° IDB-TN-1305. México: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Carrasco, C., (2005). “Tiempo de trabajo, Tiempo de vida. Las desigualdades de género en el uso del Tiempo”, en El Tiempo, los tiempos, una vara de desigualdad, Serie Mujer y Desarrollo núm. 65, CEPAL, Santiago de Chile, 51-80.
- Cívica, Data. “Próxima Estación: Acoso.” Animal Político. April 25, 2018. <https://www.animalpolitico.com/blogueros-el-fo-co/2018/04/24/proxima-estacion-acoso/>. Accesado Abril 2018.
- Cruz González, G., Torres Vargas, G., Hernández García, S., Arroyo Osorno, J. A., & González García, J. A. (2017). Mercado laboral del sector transporte en México: una perspectiva de género. Publicación técnica, (506).
- Cruz Gonzalez, G. (2015). Elasticidad producto del empleo de los trabajadores del sector transporte en México. Publicación técnica, (450).
- Duchène, C. (2011). Gender and transport. International Transport Forum.
- European Comission (2019). Mobility and Transport - Women in transport. [https://ec.europa.eu/transport/themes/social/women-in-transport\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/social/women-in-transport_en). Accesado Febrero 2019.
- Freixa, C. (2011). “Políticas Públicas de los Usos Sociales del Tiempo. Cambiar el tiempo de las ciudades y la organización de los tiempos de trabajo”, en Educación social: Revista de intervención socioeducativa, N°47, Revista trimestral, Murcia, España.
- Gekoski, A., Gray, J. M., Horvath, M. A., Edwards, S., Emirali, A., & Adler, J. R. (2015). ‘What works’ in reducing sexual harassment and sexual offences on public transport nationally and internationally: a rapid evidence assessment.
- GODF (2008). Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el Distrito Federal.29 de Enero de 2008. Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Recuperado de: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-fde12a5698a6daa612f4515f386b1beb.pdf>. Accesado Marzo 2019.
- GODF (2014). Ley de Movilidad del Distrito Federal. 02 de Agosto 2018. Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
- Granada, I., Urban, A., Monje, A., Ortiz, P., Pérez, d., & Caldo, A. (2016). The relationship between gender and transport. Inter-American development bank.
- INEGI. (2017). Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017. México: INEGI.
- INEGI. (2016). Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016. México: INEGI.
- INEGI (2014). Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (ENUT). México: INEGI.
- ITDP (2018). Access for all series. Policies for inclusive TOD. New York, Estados Unidos: Institute for Transportation and Development Policy.
- ITDP & GIZ (2018). Perfil Ciclista en Ciudades CiClim. México: GIZ & ITDP. Recuperado de: <http://ciclociudades.mx/perfil-ciclista/>
- Jirón, P (2017). Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. Recuperado de: <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/145881/planificacion-urbana-y-del-transporte-a-partir-de-relaciones-de-interdependencia-y-movilidad-del-cuidado.pdf?sequence=1>. Accesado Marzo 2019.



# NOTA METODOLÓGICA

Kunieda, M., & Gauthier, A. (2007). Gender and urban transport: Fashionable and affordable. Sustainable transport: A sourcebook for policy makers in developing cities. Eschborn: GTZ.

Lupica, C. (2015). Instituciones laborales y políticas de empleo: avances estratégicos y desafíos pendientes para la autonomía económica de las mujeres.

Ministerio de Planificación de Chile. (2010). Ley 20422. 10 de febrero de 2010. Santiago Chile.

EDAPEQ y ONUMujeres. (2018). Encuesta sobre la violencia sexual en los transportes y otros espacios públicos de la Ciudad de México. Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres. México.

Pérez Haro, Y. (2018). En Busca del Tiempo Liberado. Experiencias de Autonomía y Desigualdad de Tiempo en Mujeres Jefas de Hogar de la Ciudad de México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa. Tesis de Doctorado en Ciencias Antropológicas.

PGJ-CDMX. (2018). Informes Interinstitucionales. Dirección General de Política y Estadística.

Rozas, P., & Salazar Arredondo, L. (2015). Violencia de género en el transporte público: una regulación pendiente.

Sanchez, M. (2008). La percepción de seguridad y la realidad social. Cuadernos de Seguridad (219).

SEMOVI. (2019a). Plantilla Laboral Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.

SEMOVI. (2019b). Registro de Licencias de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.

Sánchez, M. (2008) La percepción de seguridad y la realidad social. Cuadernos de Seguridad Recuperado de: [http://www.kriptonin-genieros.com/Documentos/Articulo\\_seg\\_1.pdf](http://www.kriptonin-genieros.com/Documentos/Articulo_seg_1.pdf). Accesado Marzo 2019.

Shah, S., Viswanath, K., Vyas, S., & Gadepalli, S. (2017). Women and transport in Indian cities. ITDP and Safetipin, New Delhi.

Soto Villagrán, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. Revista Transporte y Territorio.

Steer (2018). Estrategia de gestión de demanda y género para la movilidad sostenible en Ciudad de México. Septiembre 2018.

STC-Metro (2015): Octubre 2018. Reporte Mensual de Incidentes de violencia sexual al interior del STC-Metro. México: Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2018). Política de Equidad de Género: hacia un sistema de transportes para todas y todos. Santiago de Chile.

Turnbull, P., Lear, J. and Thomas, H. (2013). Transport Policy Brief: Women In The Transport Sector. Geneva: International Labour Office.

Valle, A. M. T. (2010). Política pública, mujeres y género. Los grandes problemas de México. Relaciones de género, 8, 23.

Women, U. N. (2015). Safe cities and safe public spaces.

- Para el análisis de datos correspondiente a la sección de patrones y necesidades de viajes de mujeres se tomó como referencia principal la Encuesta Origen-Destino (INEGI, 2017) así como el estudio “Estrategia de gestión de demanda y género para la movilidad sostenible en Ciudad de México” desarrollado por Steer (2018). Los porcentajes de distribución modal se asignaron de la siguiente forma:

**Viajes en transporte público no masivo:** colectivo, microbús, RTP / M1, Trolebús y autobuses  
**Viajes en transporte público masivo:** Metrobús, Mexibús, STC Metro, Tren Ligero, Tren Suburbano  
**Mototaxis y bicitaxis** se agruparon con fines de análisis de este estudio  
**Otros:** Otros, transporte escolar y transporte de personal.

- Se señala un porcentaje de viajes “únicamente caminando”, sin dejar de lado que todos los recorridos son intermodales por considerar al menos un tramo peatonal. Esta categoría de viajes es la establecida explícitamente en la EOD (INEGI, 2017).

Debido a la agrupación de modos de transporte para establecer una clasificación de reparto modal, podría haber variaciones con otros estudios que analicen la EOD 2017.

- La brecha existente en tiempo invertido en actividades de cuidado de acuerdo a la Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (ENUT) 2014 es “Población de 12 y más años que realiza trabajo de cuidado no remunerado para integrantes de su hogar” y se contabiliza en horas semanales. Las actividades consideradas en esta categoría son:

- Cuidados especiales a integrantes del hogar por enfermedad crónica, temporal o discapacidad; y,  
- Cuidado a integrantes del hogar de 0 a 14 años, 5 a 14 años, de 15 a 59 años, y 60 años y más.

# AGRADECIMIENTOS

## CRÉDITOS

### DIRECCIÓN

**Andrés Lajous Loeza**, Secretario de Movilidad  
**Rodrigo Díaz González**, Subsecretario de Planeación, Políticas y Regulación

### COORDINACIÓN

**Nadjeli Babinet Rojas**, Directora de Coordinación Estratégica

### ELABORACIÓN

**Nadjeli Babinet Rojas**, Directora de Coordinación Estratégica  
**Ana Villarreal Anzaldo**, Jefa de Unidad Departamental de Asesoría y Enlace  
**Marianely Patlán Velázquez**, Asesora técnica en Planeación de Transporte  
Sustentable para la Dirección General de Planeación y Políticas  
**Tatiana Marie Kopelman**, Subdirectora de Evaluación Financiera

### ASESORÍA TÉCNICA

**Rodrigo Díaz González**, Subsecretario de Planeación  
**Brando Flores**, Director General de Seguimiento, Proyectos y Asuntos  
Estratégicos de Movilidad  
**María Fernanda Rivera**, Directora General de Seguridad Vial y Sistemas de  
Movilidad Urbana Sustentable

### DISEÑO EDITORIAL

**Alejandro Cruz Ramirez**, Jefe de Unidad Departamental de Difusión de  
Políticas de Cultura de la Movilidad  
**Azul Carazo Canto**, Fotografía y video de la Secretaría de Movilidad  
**Marianely Patlán Velázquez**, Asesora técnica en Planeación de Transporte  
Sustentable para la Dirección General de Planeación y Políticas

Extendemos nuestros agradecimientos al equipo de la Secretaría de Movilidad por sus valiosas aportaciones en el proceso de elaboración de este plan estratégico, en particular agradecemos a **María Ángeles Muñoz**, Subsecretaria de Transporte, **Rosario Lara Mera**, Subdirectora de Capacitación y expedición de Licencias de conducir, **Mayra Cabrera**, Directora Ejecutiva de Cultura de la Movilidad, **Mauricio Sosa Santibañez**, Jefe de Unidad Departamental de Coordinación Estratégica, y al equipo de la Dirección General de Planeación y Políticas. Agradecemos la colaboración de los organismos de transporte (Ecobici, Metro, Metrobús, STE, RTP y ORT) y al equipo de la Secretaría de las Mujeres por la información compartida y su retroalimentación. Así como a otras instituciones del Gobierno de la Ciudad de México (particularmente la ADIP, C5, SEDUVI, SSC y PGJ), por brindar insumos clave para la elaboración de este documento.

Finalmente, agradecemos a todas las personas, instituciones y organizaciones que participaron en las mesas de trabajo donde se realizó la retroalimentación de esta estrategia, así como a quienes dialogaron sobre las temáticas de este documento con el equipo de SEMOVI e inspiraron los contenidos de este documento. Algunas de éstas son: la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), EPADEQ, EQUIS, World Resources Institute (WRI), Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), Instituto De Liderazgo Simone de Beauvoir (ILSB), C230, el colectivo Habitación Propia, Futura, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial (BM) y las agencias del Sistema de Naciones Unidas (ONU Mujeres, ONU Hábitat y UNFPA). Extendemos un agradecimiento especial a **Fabiola Zermeño** de EPADEQ y a **Paula Soto** de la UAM por su asesoría para el fortalecimiento técnico y metodológico de este documento.